Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B**

DECIZIA COMISIEI

din 1 februarie 2008

privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul exploatare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză menționat la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE a Consiliului și de abrogare a Deciziei 2002/734/CE a Comisiei

[notificată cu numărul C(2008) 356]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/231/CE)

(JO L 84, 26.3.2008, p. 1)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Decizia 2010/640/UE Comisiei din 21 octombrie 2010	L 280	29	26.10.2010

rectificată prin:

►**C1** Rectificare, JO L 104, 14.4.2008, p. 80 (2008/231/CE)

▼B

DECIZIA COMISIEI

din 1 februarie 2008

privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul exploatare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză menționat la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE a Consiliului și de abrogare a Deciziei 2002/734/CE a Comisiei

[notificată cu numărul C(2008) 356]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/231/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ([1]), în special articolul 6 alineatele (1) și (2),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE ([2]), modificările specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană (ERA) în temeiul unui mandat din partea Comisiei.

(2) STI anexată la prezenta decizie a fost elaborată de Organismul Reprezentativ Comun în temeiul unui mandat primit în anul 2001, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Directiva 96/48/CE, înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2004/50/CE. Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară (AEIF) a fost desemnată ca organism reprezentativ comun.

(3) STI a fost însoțită de un raport de prezentare care cuprinde o analiză costuri – beneficii în conformitate cu prevederile articolului 6 alineatul (3) din Directiva 96/48/CE.

(4) Proiectul de STI a fost examinat de Comitetul înființat prin Directiva 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, având în vedere raportul de prezentare.

(5) În versiunea sa actuală, STI nu tratează integral toate cerințele esențiale. În conformitate cu articolul 17 din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, aspectele tehnice neabordate sunt identificate ca „Puncte deschise” în anexa U la prezenta STI.

(6) În conformitate cu articolul 17 din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, fiecare stat membru trebuie să informeze celelalte state membre și Comisia în legătură

([1]) JO L 235, 17.9.1996, p. 6.
([2]) JO L 164, 30.4.2004, p. 114.

▼B

cu normele tehnice naționale relevante în vigoare pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale privind aceste „puncte deschise”, precum și în legătură cu organismele desemnate de statul respectiv pentru îndeplinirea procedurii de evaluare a conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizare, cât și pentru îndeplinirea procedurii de verificare a interoperabilității subsistemelor, în sensul articolului 16 alineatul (2) din Directiva 96/48/CE. În acest sens, statele membre aplică, în măsura posibilităților, principiile și criteriile prevăzute de Directiva 96/48/CE și utilizează organismele notificate în temeiul articolului 20 din Directiva 96/48/CE. Comisia trebuie să efectueze o analiză a informațiilor transmise de statele membre sub formă de norme naționale, proceduri, organisme însărcinate cu punerea în aplicare a procedurilor, durata acestor proceduri și, după caz, va discuta cu Comitetul despre necesitatea adoptării unor măsuri.

(7) STI în cauză nu impune utilizarea unor tehnologii sau a unor soluții tehnice specifice, cu excepția cazului în care acest lucru este strict necesar pentru interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză.

(8) STI se bazează pe cele mai bune cunoștințe de specialitate disponibile la data elaborării proiectului relevant. Evoluțiile cerințelor tehnologice; de exploatare, de siguranță sau sociale pot face necesară modificarea sau completarea prezentei STI. Dacă este cazul, se va iniția o procedură de revizuire sau de actualizare, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Directiva 96/48/CE.

(9) Pentru încurajarea inovației și pentru a ține seama de experiența acumulată, STI anexată trebuie să facă obiectul unei revizuiri periodice la intervale regulate.

(10) În cazul în care sunt propuse măsuri inovatoare, producătorul sau entitatea contractantă trebuie să declare abaterea de la secțiunea relevantă a STI. Agenția Feroviară Europeană finalizează specificațiile funcționale și de interfață adecvate pentru această soluție și elaborează metodele de evaluare.

(11) Punerea în aplicare a STI anexate și conformitatea cu secțiunile relevante ale STI trebuie stabilite în conformitate cu un plan de punere în aplicare care este întocmit de fiecare stat membru pentru liniile pentru care este responsabil. Comisia trebuie să efectueze o analiză a informațiilor transmise de statele membre și, după caz, să discute cu Comitetul despre necesitatea adoptării unor măsuri suplimentare.

(12) Traficul feroviar se desfășoară în prezent în temeiul unor acorduri naționale, bilaterale, multinaționale sau internaționale existente. Este important ca aceste acorduri să nu influențeze evoluțiile actuale și viitoare în direcția interoperabilității. În acest scop, Comisia trebuie să examineze aceste acorduri pentru a determina dacă STI prezentată în prezenta decizie trebuie revizuită în consecință.

(13) Dispozițiile prezentei decizii sunt în conformitate cu avizul Comitetului înființat prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE a Consiliului,

▼B

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Prin prezenta decizie, Comisia adoptă o versiune revizuită a Specificației Tehnice de Interoperabilitate („STI”) privind subsistemul „exploatare și management al traficului” al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză menționat la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE.

STI este prezentată în anexa la prezenta decizie.

Prezenta STI se referă la subsistemul exploatare și management al traficului, astfel cum este definit în anexa II la Directiva 96/48/CE.

▼M1

Articolul 1a

Gestionarea codurilor tehnice

(1) Agenția Europeană a Căilor Ferate (ERA) publică pe site-ul său web listele codurilor tehnice menționate în anexele P.9, P.10, P.11, P.12 și P.13.

(2) ERA actualizează listele de coduri menționate la alineatul (1) și informează Comisia în legătură cu evoluția acestora. Comisia informează statele membre cu privire la evoluția codurilor tehnice prin intermediul comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE.

Articolul 1b

Până la 31 decembrie 2013, dacă un vehicul este vândut sau închiriat pentru o perioadă continuă care depășește 6 luni și dacă toate caracteristicile tehnice în temeiul cărora vehiculul a primit autorizația de dare în exploatare rămân neschimbate, numărul său european de vehicul (NEV) poate fi modificat printr-o nouă înmatriculare a vehiculului și prin retragerea primei înmatriculări.

În cazul în care noua înmatriculare vizează alt stat membru decât cel al primei înmatriculări, entitatea de înmatriculare competentă pentru noua înmatriculare poate solicita o copie a documentației legate de prima înmatriculare.

O astfel de modificare a NEV nu aduce atingere aplicării articolelor 21-26 din Directiva 2008/57/CE în ceea ce privește procedurile de autorizare.

Costurile administrative suportate pentru modificarea NEV sunt acoperite de solicitantul care a cerut schimbarea NEV.

▼B

Articolul 2

1. În ceea ce privește acele probleme clasificate ca „Puncte deschise” în anexa U la STI, condițiile care trebuie îndeplinite pentru verificarea interoperabilității în sensul articolului 16 alineatul (2) din Directiva 96/48/CE sunt acele norme tehnice aplicabile în vigoare în statul membru care autorizează punerea în funcțiune a subsistemului reglementat prin prezenta decizie.

▼B

2. Fiecare stat membru comunică celorlalte state membre și Comisiei, în termen de șase luni de la notificarea prezentei decizii, următoarele:

(a) lista normelor tehnice aplicabile menționate la alineatul (1);

(b) procedurile de evaluare a conformității și de verificare care urmează să fie utilizate în ceea ce privește aplicarea acestor norme;

(c) organismele desemnate pentru efectuarea acestor proceduri de evaluare a conformității și de verificare.

Articolul 3

Statele membre comunică Comisiei următoarele tipuri de acord, în termen de șase luni de la intrarea în vigoare a STI anexate:

(a) acorduri naționale, bilaterale sau multilaterale între state membre și întreprinderi feroviare sau administrator(i) al (ai) infrastructurii, încheiate pe baze permanente sau temporare și necesare ca urmare a caracterului deosebit de specific sau local al serviciului feroviar vizat;

(b) acorduri bilaterale sau multilaterale între întreprinderi feroviare, administrator(i) al (ai) infrastructurii sau stat(e) membru(e) care asigură niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională;

(c) acorduri internaționale între unul sau mai multe state membre și cel puțin o țară terță, sau între întreprinderi feroviare sau administrator(i) al(ai) infrastructurii al(ai) statului(elor) membru(e) și cel puțin o întreprindere feroviară sau un administrator al infrastructurii al unei țări terțe, care asigură niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională.

Articolul 4

Statele membre stabilesc un plan național de punere în aplicare a STI, în conformitate cu criteriile precizate la capitolul 7 din anexă.

Statele membre transmit acest plan de aplicare celorlalte state membre și Comisiei în termen de cel mult un an de la data la care prezenta decizie inră în vigoare.

Articolul 5

Decizia 2002/734/CE a Comisiei ([1]) nu se va mai aplica de la data la care prezenta decizie intră în vigoare.

Articolul 6

Prezenta decizie se aplică de la 1 septembrie 2008.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

([1]) JO L 245, 12.9.2002, p. 370.

▼B

ANEXA

DIRECTIVA 96/48/CE – INTEROPERABILITATEA SISTEMULUI FEROVIAR TRANSEUROPEAN DE MARE VITEZĂ

▼C1

SPECIFICAȚIE TEHNICĂ DE INTEROPERABILITATE

▼B

Subsistemul „Exploatarea și managementul traficului”

1.	**INTRODUCERE**
1.1	**Domeniul tehnic de aplicare**
1.2	**Domeniul geografic de aplicare**
1.3	**Cuprinsul prezentei STI**
2.	**DEFINIREA SUBSISTEMULUI/DOMENIU DE APLICARE**
2.1	**Subsistem**
2.2	**Domeniu de aplicare**
2.2.1	Personal și trenuri
2.2.2	Principii de exploatare
2.2.3	Aplicabilitatea față de vehiculele și infrastructura existente
2.3	**Legătura dintre prezenta STI și Directiva 2004/49/CE**
3.	**CERINȚE ESENȚIALE**
3.1	**Conformitatea cu cerințele esențiale**
3.2	**Cerințe esențiale – prezentare de ansamblu**
3.3	**Aspecte specifice legate de aceste cerințe**
3.3.1	Siguranța
3.3.2	Fiabilitate și disponibilitate
3.3.3	Sănătatea
3.3.4	Protecția mediului
3.3.5	Compatibilitate tehnică
3.4	**Aspecte legate în mod specific de subsistemul de Exploatare și management al traficului**
3.4.1	Siguranță
3.4.2	Fiabilitate și disponibilitate
3.4.3	Compatibilitate tehnică
4	**CARACTERISTICI ALE SUBSISTEMULUI**
4.1	**Introducere**
4.2	**Specificații funcționale și tehnice privind subsistemul**
4.2.1	Specificații referitoare la personal
4.2.1.1	Cerințe generale
4.2.1.2	Documentație pentru mecanici
4.2.1.2.1	Regulamentul
4.2.1.2.2	Descrierea liniei echipamentelor aferente liniei asociate liniilor acoperite
4.2.1.2.2.1	Întocmirea Manualului de parcurs
4.2.1.2.2.2	Elemente modificate
4.2.1.2.2.3	Informarea mecanicului în timp real
4.2.1.2.3	Orare
4.2.1.2.4	Material rulant

▼B

4.2.1.3	Documentație pentru personalul societății de căi ferate, altul decât mecanicii
4.2.1.4	Documentație pentru personalul administratorului infrastructurii care autorizează circulația trenurilor
4.2.1.5	Comunicații de siguranță între membrii personalului însoțitor, alții decât personalul societății de căi ferate și personalul de autorizare a circulației trenurilor
4.2.2	Specificații referitoare la trenuri
4.2.2.1	Vizibilitatea trenului
4.2.2.1.1	Cerință generală
4.2.2.1.2	Partea frontală
4.2.2.2	Audibilitatea trenului
4.2.2.2.1	Cerință generală
4.2.2.2.2	Control
4.2.2.3	Identificarea vehiculului
4.2.2.4	Cerințe privind vehiculele de pasageri
4.2.2.5	Structura trenului
4.2.2.6	Sistemul de frânare al trenului
4.2.2.6.1	Cerințe minime privind sistemul de frânare al trenului
4.2.2.6.2	Performanțele sistemului de frânare
4.2.2.7	Asigurarea condiției de funcționare a trenului
4.2.2.7.1	Cerința generală
4.2.2.7.2	Date necesare
4.2.3	Specificații referitoare la exploatarea trenurilor
4.2.3.1	Planificarea trenurilor
4.2.3.2	Identificarea trenurilor
4.2.3.3	Plecarea trenului
4.2.3.3.1	Verificări și teste anterior plecării
4.2.3.3.2	Informarea administratorului infrastructurii cu privire la condiția de funcționare a trenului
4.2.3.4	Gestionarea traficului
4.2.3.4.1	Cerințe generale
4.2.3.4.2	Raportare trenuri
4.2.3.4.2.1	Date necesare pentru raportarea poziției trenului
4.2.3.4.2.2	Ora prevăzută a predării
4.2.3.4.3	Mărfuri periculoase
4.2.3.4.4	Calitatea funcționării
4.2.3.5	Înregistrarea datelor
4.2.3.5.1	Înregistrarea datelor de supraveghere în exteriorul trenului
4.2.3.5.2	Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului
4.2.3.6	Funcționare degradată
4.2.3.6.1	Notificarea altor utilizatori
4.2.3.6.2	Notificarea mecanicilor de tren
4.2.3.6.3	Acorduri pentru situații neprevăzute
4.2.3.7	Gestionarea unei situații de urgență
4.2.3.8	Ajutorul acordat personalului trenului în cazul unui incident sau unei defecțiuni majore a materialului rulant

▼B

4.3	**Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor**
4.3.1	Interfețe cu STI a infrastructurii
4.3.1.1	Vizibilitatea semnalizării
4.3.1.2	Vehicule de călători
4.3.1.3	Competențe Profesionale
4.3.2	Interfețe cu STI Control/Comandă și de Semnalizare
4.3.2.1	Înregistrarea datelor de supraveghere
4.3.2.2	Vigilența mecanicului
4.3.2.3	Reguli de funcționare ERTMS/SECT și ERTMS/GSM-R
4.3.2.4	Vizualizarea semnalelor și reperelor laterale
4.3.2.5.	Sistemul de frânare al trenului
4.3.2.6	Utilizarea înnisipării. Elemente minime relevante pentru competențele profesionale aferente sarcinii de conducere a unui tren
4.3.2.7	Înregistrarea datelor și detectarea încingerii lagărului de osie
4.3.3	Interfețe cu STI Material Rulant
4.3.3.1	Sistemul de frânare
4.3.3.2	Cerințe legate de vehiculele de călători
4.3.3.3	Vizibilitatea trenului
4.3.3.3.1	La primul vagon al unui tren, amplasat în direcția de deplasare
4.3.3.3.2	La capătul posterior
4.3.3.4	Audibilitatea trenului
4.3.3.5	Vizualizarea semnalelor
4.3.3.6	Vigilența mecanicului
4.3.3.7	Structura trenului și anexa B
4.3.3.8	Parametrii materialului rulant care influențează sistemele de supraveghere la sol a trenurilor și funcționarea dinamică a materialului rulant
4.3.3.9	Înnisipare
4.3.3.10	Structura trenului, anexele H și J
4.3.3.11	Acorduri pentru situații neprevăzute și gestionarea unei situații de urgență
4.3.3.12	Înregistrarea datelor
4.3.3.13	Efecte aerodinamice privind balastul
4.3.3.14	Condiții de mediu
4.3.3.15	Vânt transversal
4.3.3.16	Variații maxime de presiune în tuneluri
4.3.3.17	Zgomot exterior
4.3.3.18	Siguranță împotriva incendiilor
4.3.3.19	Proceduri de ridicare/salvare
4.3.3.20	Concepte de supraveghere și diagnostic
4.3.3.21	Specificațiile speciale pentru tuneluri lungi
4.3.3.22	Cerințe legate de performanța de tracțiune
4.3.3.23	Cerințe legate de adeziunea tracțiunii

▼B

4.3.3.24	Specificații funcționale și tehnice privind alimentarea cu energie electrică
4.3.4	Interfețe cu STI privind energie MV
4.3.5	Interfețe cu STI privind siguranța în tunelurile feroviare
4.3.6	Interfețe cu STI privind persoanele cu mobilitate redusă
4.4	**Norme de exploatare**
4.5	**Norme de întreținere**
4.6	**Competențe profesionale**
4.6.1	Competență profesională
4.6.1.1	Cunoștințe profesionale
4.6.1.2	Capacitatea de a transpune cunoștințele în practică
4.6.2	Competențe lingvistice
4.6.2.1	Principii
4.6.2.2	Nivelul cunoștințelor
4.6.3	Evaluarea inițială și continuă a personalului
4.6.3.1	Elemente de bază
4.6.3.2	Analiza cerințelor de instruire
4.6.3.2.1	Dezvoltarea analizei cerinței de instruire
4.6.3.2.2	Actualizarea analizei cerințelor de instruire
4.6.3.2.3	Elemente specifice pentru echipajul de bord și personalul auxiliar
4.6.3.2.3.1	Cunoașterea traseului
4.6.3.2.3.2	Cunoașterea materialului rulant
4.6.3.2.3.3	Personal auxiliar
4.7	**Condiții de Sănătate și Siguranță**
4.7.1	Introducere
4.7.2	Criterii recomandate pentru aprobarea medicilor de medicina muncii și organizațiilor medicale
4.7.3	Criterii pentru aprobarea psihologilor implicați în evaluarea psihologică și cerințele evaluării psihologice
4.7.3.1	Autorizarea psihologilor
4.7.3.2	Conținutul și interpretarea evaluării psihologice
4.7.3.3	Selectarea instrumentelor de evaluare
4.7.4	Examene medicale și evaluări psihologice
4.7.4.1	Anterior numirii
4.7.4.1.1	Conținutul minim al examenelor medicale
4.7.4.1.2	Evaluarea psihologică
4.7.4.2	Ulterior numirii
4.7.4.2.1	Frecvența examenelor medicale
4.7.4.2.2	Conținutul minim al examenelor medicale periodice

▼B

4.7.4.2.3	Examene medicale și/sau evaluări psihologice suplimentare
4.7.5	Cerințe de natură medicală
4.7.5.1	Cerințe generale
4.7.5.2	Cerințe legate de vedere
4.7.5.3	Cerințe legate de auz
4.7.5.4	Sarcina
4.7.6	Cerințe specifice legate de îndatorirea de a conduce un tren
4.7.6.1	Frecvența examenelor medicale
4.7.6.2	Conținutul suplimentar al examenului medical
4.7.6.3	Cerințe suplimentare legate de vedere
4.7.6.4	Cerințe suplimentare legate de auz și vorbire
4.7.6.5	Antropometrie
4.7.6.6	Consiliere în cazul traumelor
4.8	**Registre de infrastructură și material rulant**
4.8.1	Infrastructură
4.8.2	Material rulant
5	**ELEMENTE DE INTEROPERABILITATE**
5.1	**Definiție**
5.2	**Lista elementelor constitutive**
5.3	**Performanțele și specificațiile elementelor constitutive**
6.	**EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A CARACTERULUI CORESPUNZĂTOR PENTRU UTILIZAREA ELEMENTELOR CONSTITUTIVE ȘI VERIFICAREA SUBSISTEMULUI**
6.1	**Elemente constitutive de interoperabilitate**
6.2	**Subsistemul de Exploatare și management al traficului**
6.2.1	Principii
6.2.2	Documentație privind normele și procedurile
6.2.3	Procedura de evaluare
6.2.3.1	Decizia autorității competente
6.2.3.2	Dacă este necesară o evaluare
6.2.4	Performanța sistemului
7.	**PUNERE ÎN APLICARE**
7.1	**Principii**
7.2	**Instrucțiuni de implementare**
7.3	**Situații specifice**
7.3.1	Introducere
7.3.2	Lista situațiilor specifice

▼B

ANEXA A: NORME DE EXPLOATARE ERTMS/SECT ȘI ERTMS/GSM-R

ANEXA B: ALTE NORME CARE PERMIT O EXPLOATARE COERENTĂ A NOILOR SUBSISTEME STRUCTURALEA. DISPOZIȚII GENERALE

B. SIGURANȚA ȘI SECURITATEA PERSONALULUI

C. INTERFAȚĂ OPERAȚIONALĂ CU ECHIPAMENTELE DE SEMNALIZARE ȘI CONTROL ȘI COMANDĂ

D. MIȘCĂRILE TRENULUI

E. ANOMALII, INCIDENTE ȘI ACCIDENTE

ANEXA C: METODOLOGIE DE COMUNICARE REFERITOARE LA SIGURANȚĂ

ANEXA D: INFORMAȚII LA CARE SOCIETATEA DE CĂI FERATE TREBUIE SĂ DEȚINĂ ACCES, ÎN LEGĂTURĂ CU TRASEUL (TRASEELE) PE CARE INTENȚIONEAZĂ SĂ OPEREZE

ANEXA E LIMBA ȘI NIVELUL DE COMUNICARE

ANEXA F: INSTRUCȚIUNI INFORMATIVE ȘI NEOBLIGATORII DE EVALUARE A SUBSISTEMULUI EXPLOATARE ȘI MANAGEMENT AL TRAFICULUI

ANEXA G: LISTA INFORMATIVĂ ȘI NEOBLIGATORIE A ELEMENTELOR CARE TREBUIE VERIFICATE PENTRU FIECARE PARAMETRU DE BAZĂ

ANEXA H: ELEMENTE RELEVANTE MINIME PRIVIND COMPETENȚA PROFESIONALĂ PENTRU SARCINA CONDUCERII UNUI TREN

ANEXA I: NEUTILIZATĂ

ANEXA J: ELEMENTE MINIME RELEVANTE PENTRU COMPETENȚA PROFESIONALĂ AFERENTĂ ÎNDATORIRILOR ASOCIATE PERSONALULUI „ÎNSOȚITOR”

ANEXA K: NEUTILIZATĂ

ANEXA L: ELEMENTE MINIME RELEVANTE PENTRU COMPETENȚA PROFESIONALĂ AFERENTĂ SARCINII DE PREGĂTIRE A TRENURILOR

ANEXA M: NEUTILIZATĂ

ANEXA N: INSTRUCȚIUNI INFORMATIVE ȘI NEOBLIGATORII DE PUNERE ÎN APLICARE

ANEXA O: NEUTILIZATĂ

ANEXA P: IDENTIFICAREA VEHICULULUI

ANEXA Q: NEUTILIZATĂ

ANEXA R: IDENTIFICAREA TRENULUI

ANEXA S: NEUTILIZATĂ

ANEXA T: PERFORMANȚA SISTEMULUI DE FRÂNARE

ANEXA U: LISTA ASPECTELOR NESOLUȚIONATE

ANEXA V: ÎNTOCMIREA ȘI ACTUALIZAREA DOCUMENTAȚIEI DE REGULI DESTINATE MECANICILOR

GLOSAR

▼B

1. **INTRODUCERE**

1.1 **Domeniul tehnic de aplicare**

Prezenta STI se referă la subsistemul de Exploatare și Management al Traficului, unul din subsistemele indicate în anexa II alineatul (1) la Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată de Directiva 2004/50/CE, precum și la întreținerea acestuia.

Prezenta STI se aplică următoarelor clase de trenuri, indiferent dacă trenurile constau din seturi de vagoane cu o structură fixă (indivizibile pentru funcționare), sau din vehicule individuale. Se aplică în mod egal vehiculelor destinate transportului de călători și/sau nedestinate transportului acestora:

– clasa 1: Trenuri cu o viteză maximă de minimum 250 km/h,

– clasa a 2-a: Trenuri cu o viteză maximă de minimum 190 km/h, dar mai puțin de 250 km/h.

În conformitate cu Anexa I la directivă, specificațiile sunt definite pentru fiecare dintre următoarele categorii de linii:

— categoria I: linii construite special pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale sau mai mari de 250 km/h,

— categoria a II-a: linii modernizate special pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h,

— categoria a III-a: linii modernizate special pentru mare viteză care au caracteristici speciale ca urmare a constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană, pe care viteza trebuie adaptată de la caz la caz.]

1.2 **Domeniul geografic de aplicare**

Domeniul geografic de aplicare al prezentei STI constă în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză descris în anexa I la Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată de Directiva 2004/50/CE.

1.3 **Cuprinsul prezentei STI**

În conformitate cu articolul 5 alineatul (3) și Anexa I alineatul (1) litera (b) din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată de Directiva 2004/50/CE, prezenta STI:

(a) indică domeniul de aplicare căruia îi este destinat (capitolul 2);

(b) precizează cerințele esențiale pentru subsistem (capitolul 3) și interfețele sale în raport cu alte sisteme (capitolul 4);

(c) definește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele sale în raport cu alte subsisteme (capitolul 4);

(d) determină elementele constitutive și interfețele de interoperabilitate care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv standardele europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (capitolul 5);

(e) indică, în fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie aplicate în vederea evaluării conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizare a constituenților de interoperabilitate, pe de o parte, sau verificarea CE a subsistemelor, pe de altă parte (capitolul 6);

(f) indică strategia de punere în aplicare a STI (capitolul 7);

▼B

(g) indică, pentru personalul respectiv, competențele profesionale și condițiile de igienă și de protecție a muncii necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemelor, precum și pentru punerea în aplicare a STI.

În plus, în conformitate cu articolul 5 alineatul (5), pot exista dispoziții pentru cazuri specifice aferente fiecărei STI; acestea sunt indicate în capitolul 7.

În cele din urmă, prezenta STI include de asemenea, în capitolul 4, normele de exploatare și întreținere specifice pentru domeniul de aplicare menționat la clauzele 1.1 și 1.2 de mai sus.

2. DEFINIREA SUBSISTEMULUI/DOMENIU DE APLICARE

2.1 Subsistem

Subsistemul de Exploatare și management al traficului este unul din subsistemele care formează sistemul feroviar transeuropean de mare viteză, menționat în anexa II la Directiva 96/48/CE.

2.2 Domeniu de aplicare

Împreună cu anexa I la Directiva 96/48/CE (astfel cum a fost modificată de Anexa I la Directiva 2004/50/CE), domeniul de aplicare al prezentei STI este subsistemul de Exploatare și management al traficului aferent Gestionarilor de infrastructură și societăților feroviare cu privire la exploatarea trenurilor liniilor feroviare TEN de mare viteză.

Specificațiile stabilite de prezenta STI privind exploatarea și managementul de trafic pot fi utilizate ca document de referință pentru exploatarea altor trenuri care rulează pe liniile feroviare TEN de mare viteză care nu cad sub incidența prezentei STI.

▼M1

2.2.1. Personal și trenuri

Secțiunile 4.6 și 4.7 se aplică personalului care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de însoțirea unui tren, atunci când aceasta implică trecerea unei (unor) frontiere între state și exploatarea trenurilor dincolo de orice loc (locuri) desemnat(e) ca „frontieră” în documentul de referință al rețelei unui administrator de infrastructură și inclus(e) în autorizația sa de siguranță.

Secțiunea „4.6.2. Competențe lingvistice” se aplică suplimentar mecanicilor de locomotivă, astfel cum se specifică în anexa VI punctul 8 la Directiva 2007/59/CE.

Nu se consideră că un membru al personalului trece frontiera dacă activitatea sa se desfășoară numai până la orice loc „de frontieră”, conform descrierii de la primul paragraf al prezentei secțiuni.

Pentru personalul care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de expedierea trenurilor și de autorizarea deplasării trenurilor, se aplică recunoașterea reciprocă între statele membre a calificărilor profesionale și a condițiilor de sănătate și de siguranță.

Pentru personalul care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de pregătirea finală a unui tren înainte de trecerea unei (unor) frontiere și care lucrează dincolo de orice loc (locuri) „de frontieră”, conform descrierii de la primul paragraf al prezentei secțiuni, se aplică punctul 4.6, cu recunoașterea reciprocă între statele membre a condițiilor de sănătate și siguranță. Nu se consideră că un tren efectuează un serviciu transfrontalier dacă toate vehiculele trenului respectiv nu traversează frontiera statului decât până la unul dintre locurile „de frontieră”, conform descrierii de la primul paragraf al prezentei secțiuni.

▼M1

Aceste cerințe pot fi rezumate în tabelele de mai jos:

Personal implicat în exploatarea trenurilor care traversează frontiere de stat și care își continuă traseul dincolo de locul de frontieră

Funcție	Calificări profesionale	Cerințe medicale
Însoțirea unui tren	4.6	4.7
Autorizarea deplasării trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Pregătirea trenurilor	4.6	Recunoaștere reciprocă
Expedierea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă

Personal care exploatează trenuri care nu traversează frontiere de stat sau care circulă doar până la locuri de frontieră

Funcție	Calificări profesionale	Cerințe medicale
Însoțirea unui tren	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Autorizarea deplasării trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Pregătirea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Expedierea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă

▼B

2.2.2 Principii de exploatare

Obiectivul general al prezentei versiuni a acestei STI, a doua de la intrarea în vigoare a Directivei 96/48/CE, dar prima, având în vedere modificările aduse de Directiva 2004/50/CE, constă în asigurarea unei exploatări coerente a subsistemelor structurale destinate utilizării în rețeaua de mare viteză. În special normele și procedurile legate direct de exploatarea unui nou sistem de control și semnalizare a trenurilor trebuie să fie identice în cazul în care există situații identice.

Inițial, prezenta STI a acoperit exclusiv acele elemente (prevăzute în capitolul 4) ale subsistemului feroviar de mare viteză „Exploatare și management al traficului”, unde există în principal interfețe operaționale între societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii sau unde există un beneficiu special aferent interoperabilității. În acest sens, s-a acordat o atenție deosebită cerințelor Directivei 2004/49/CE (Directiva privind siguranța căilor ferate),

În plus, norme detaliate de exploatare privind sistemul european de control al trenurilor (ETCS) și Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-CF) sunt prevăzute în anexa A la prezenta STI.

2.2.3 Aplicabilitatea față de vehiculele și infrastructura existente

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

▼B

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

În aceste cazuri, se recunoaște posibilitatea ca modificarea facilităților aferente materialului rulant/infrastructurii, în vederea respectării tuturor cerințelor prezentei STI, să nu fie eficientă din punct de vedere financiar. Astfel, cerințele în discuție trebuie aplicate exclusiv elementelor noi sau în cazul modernizării sau reînnoirii unui element și implică o nouă autorizație de punere în funcțiune, în sensul articolului 14.3 din Directiva 96/48/CE.

2.3 **Legătura dintre prezenta STI și Directiva 2004/49/CE**

Cu toate că prezenta STI a fost elaborată în conformitate cu Directiva 96/48/CE privind interoperabilitatea (astfel cum a fost modificată de Directiva 2004/50/CE), aceasta se referă la cerințele strâns legate de procedurile și procesele operaționale impuse unui administrator al infrastructurii sau unei societăți feroviare cu ocazia solicitării unei autorizații/unui certificat de siguranță, în conformitate cu Directiva privind siguranța căilor ferate (2004/49/CE).

3. **CERINȚE ESENȚIALE**

3.1 **Conformitatea cu cerințele esențiale**

În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE, sistemul feroviar transeuropean de mare viteză, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate ale acestora trebuie să îndeplinească cerințele generale din anexa III la Directivă.

3.2 **Cerințe esențiale – prezentare de ansamblu**

Cerințele esențiale se referă la:

— siguranță,

— fiabilitate și disponibilitate,

— sănătate,

— protecția mediului,

— compatibilitate tehnică.

În conformitate cu Directiva 96/48/CE, cerințele esențiale pot fi general aplicabile întregului sistem feroviar transeuropean de mare viteză sau pot fi specifice fiecărui subsistem și componentelor acestuia.

3.3 **Aspecte specifice legate de aceste cerințe**

Relevanța cerințelor generale pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului este stabilită în următoarele clauze.

3.3.1 Siguranța

În conformitate cu anexa III la Directiva 96/48/CE, cerințele esențiale referitoare la siguranță, aplicabile subsistemului de Exploatare și management al traficului sunt următoarele:

Cerința esențială 1.1.1 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și în special a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații limită speciale.”

▼B

În ceea ce privește subsistemul de Exploatare și management al traficului, această cerință esențială este soluționată de specificația sub-secțiunii „vizibilitatea trenului” (sub-secțiunile 4.2.2.1 și 4.3) și „audibilitatea trenului”, la sub-secțiunile 4.2.2.2 și 4.3.

Cerința esențială 1.1.2 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru a garanta circulația în deplină siguranță la viteza maximă admisă.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

Cerința esențială 1.1.3 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de serviciu. Consecințele în materie de siguranță ca urmare a unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace adecvate.”

În ceea ce privește subsistemul de Exploatare și management al traficului, această cerință esențială este soluționată de specificația sub-secțiunii „vizibilitatea trenului” (sub-secțiunile 4.2.2.1 și 4.3).

Cerința esențială 1.1.4 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, propagării și efectelor focului și fumului în caz de incendiu.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de traficului.

Cerința esențială 1.1.5 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu le fie afectată siguranța în caz de utilizare previzibilă neconformă cu instrucțiunile afișate.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

3.3.2 Fiabilitate și disponibilitate

Cerința esențială 1.2 din anexa III la Directiva 96/48/CE

„Supravegherea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în circulația trenurilor trebuie organizate, realizate și cuantificate astfel încât să le fie menținută funcționarea în condițiile prevăzute.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

3.3.3 Sănătatea

Cerința esențială 1.3.1 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Materialele susceptibile, datorită modului de utilizare, să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.”

▼B

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

Cerința esențială 1.3.2 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Aceste materiale trebuie alese, instalate și folosite astfel încât să limiteze emisiile de fum sau gaze, în special în caz de incendiu.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

3.3.4 Protecția mediului

Cerința esențială 1.4.1 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Repercusiunile asupra mediului datorate realizării și exploatării sistemului feroviar transeuropean de mare viteză trebuie evaluate și luate în calcul în stadiul de proiectare a sistemului în conformitate cu dispozițiile comunitare în vigoare.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

Cerința esențială 1.4.2 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fum sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

Cerința esențială 1.4.3 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

3.3.5 Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 1.5 din anexa III la Directiva 96/48/CE

„Caracteristicile tehnice ale infrastructurilor și instalațiilor fixe trebuie să fie compatibile între ele precum și cu cele ale trenurilor care urmează să fie utilizate în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză.”

„Dacă respectarea acestor caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni de rețea, se pot aplica soluții temporare, care să asigure compatibilitatea în viitor.”

Această cerință esențială nu este relevantă pentru subsistemul de Exploatare și management al traficului.

▼B

3.4 **Aspecte legate în mod specific de subsistemul de Exploatare și management al traficului**

3.4.1 Siguranță

Cerința esențială 2.7.1 din anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Realizarea coerenței normelor de exploatare a rețelelor și calificarea mecanicilor de locomotivă și a personalului de bord trebuie să asigure o exploatare internațională sigură.

Operațiunile și periodicitatea întreținerii, formarea și calificarea personalului de întreținere și sistemul de asigurare a calității introdus în centrele de întreținere ale operatorilor interesați trebuie să asigure un grad ridicat de siguranță.”

Această cerință esențială este soluționată de următoarele subsecțiuni din prezentele specificații:

— Identificarea vehiculului (sub-secțiunea 4.2.2.3)

— Sistemul de frânare al trenului (sub-secțiunea 4.2.2.6)

— Structura trenului (sub-secțiunea 4.2.2.5)

— Cerințe privind vehiculele de pasageri (sub-secțiunea 4.2.2.4)

— Asigurarea condiției adecvate a trenului (sub-secțiunea 4.2.2.7)

— Vizibilitatea trenului (sub-secțiunile 4.2.2.1 și 4.3)

— Audibilitatea trenului (sub-secțiunile 4.2.2.2 și 4.3)

— Plecarea trenului (sub-secțiunea 4.2.3.3)

— Gestionarea traficului (Sub-secțiunea 4.2.3.4)

— Vizare semnal și dispozitiv de alarmă (sub-secțiunea 4.3)

— Comunicare privind siguranța (sub-secțiunile 4.2.1.5 și 4.6)

— Documentație pentru mecanici (sub-secțiunea 4.2.1.2)

— Documentație pentru personalul societății de căi ferate, altul decât mecanicii (sub-secțiunea 4.2.1.3)

— Documentație pentru personalul administratorului infrastructurii care autorizează circulația trenurilor (sub-secțiunea 4.2.1.4)

— Exploatare degradată (sub-secțiunea 4.2.3.6)

— Gestionarea unei situații de criză (sub-secțiunea 4.2.3.7)

— Reguli de operare ERTMS (sub-secțiunea 4.4)

— Competențe profesionale (sub-secțiunile 2.2.1 și 4.6)

— Condiții de sănătate și siguranță (sub-secțiunile 2.2.1 și 4.7)

3.4.2 Fiabilitate și disponibilitate

Cerința esențială 2.7.2 din Anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Operațiunile și periodicitatea întreținerii, formarea și calificarea personalului de întreținere și sistemul de asigurare a calității introdus de operatorii interesați în centrele de întreținere trebuie să asigure un grad ridicat de fiabilitate și disponibilitate a sistemului.”

▼B

Această cerință esențială este soluționată de următoarele sub-secțiuni din prezentele specificații:

— Structura trenului (sub-secțiunea 4.2.2.5)

— Asigurarea bunei condiții de funcționare a trenului (sub-secțiunea 4.2.2.7)

— Gestionarea traficului(sub-secțiunea 4.2.3.4)

— Comunicare privind siguranța (sub-secțiunea 4.2.1.5)

— Exploatare degradată (sub-secțiunea 4.2.3.6)

— Gestionarea unei situații de criză (sub-secțiunea 4.2.3.7)

— Competențe profesionale (sub-secțiunea 4.6)

— Condiții de sănătate și siguranță (sub-secțiunea 4.7)

3.4.3 Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 2.7.3 din Anexa III la Directiva 96/48/CE:

„Realizarea coerenței normelor de exploatare a rețelelor și calificarea mecanicilor de locomotivă, a personalului de bord și a responsabililor cu managementul traficului trebuie să asigure eficacitatea exploatării în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză.”

Cerința esențială este soluționată de următoarele Sub-secțiuni din prezentele specificații:

— Identificarea vehiculului (sub-secțiunea 4.2.2.3)

— Sistemul de frânare al trenului (sub-secțiunea 4.2.2.6)

— Structura trenului (sub-secțiunea 4.2.2.5)

— Cerințe legate de vehiculele de pasageri (sub-secțiunea 4.2.2.4)

— Comunicare privind siguranța (sub-secțiunea 4.2.1.5)

— Exploatare degradată (sub-secțiunea 4.2.3.6)

— Gestionarea unei situații de criză (sub-secțiunea 4.2.3.7)

4 CARACTERISTICI ALE SUBSISTEMULUI

4.1 Introducere

Sistemul feroviar transeuropean de mare viteză (TEN), căruia i se aplică Directiva 96/48/CE și din care face parte subsistemul de exploatare și management al traficului, este un sistem integrat a cărui consecvență trebuie verificată. Această consecvență trebuie verificată în special cu privire la specificațiile subsistemului, interfețelor acestuia față de sistemul în care este integrat, precum și cu privire la normele de exploatare.

Având în vedere toate cerințele esențiale relevante, subsistemul de exploatare și management al traficului, astfel cum este descris în sub-secțiunea 2.2, se referă exclusiv la elementele specificate în următoarea secțiune.

În conformitate cu Directiva 2001/14/CE, administratorul infrastructurii are responsabilitatea globală privind asigurarea tuturor cerințelor adecvate care trebuie respectate de trenurile autorizate să ruleze pe această rețea, în funcție de particularitățile geografice ale liniilor individuale și specificațiilor funcționale sau tehnice mai jos menționate.

▼B

4.2 **Specificații funcționale și tehnice privind subsistemul**

Specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului de exploatare și management al traficului cuprind următoarele:

— specificații referitoare la personal

— specificații referitoare la trenuri

— specificații referitoare la exploatarea trenurilor

4.2.1 Specificații referitoare la personal

4.2.1.1 Cerințe generale

Această secțiune se referă la personalul care contribuie la exploatarea subsistemului, prin îndeplinirea sarcinilor critice de siguranță care implică o interfață directă între societatea de căi ferate și administratorii infrastructurii.

— Personalul societății de căi ferate:

  — care îndeplinește sarcina conducerii trenurilor și care face parte din „echipajul trenului” (desemnat în cuprinsul prezentului document sub denumirea de „mecanic”)

  — care îndeplinește sarcini la bord (altele decât conducerea trenului) și care face parte din „echipajul trenului”

  — care îndeplinește sarcina de pregătire a trenurilor

— Personalul administratorului infrastructurii, care îndeplinește sarcina de autorizare a circulației trenurilor

Domeniile acoperite sunt:

— Documentație

— Comunicare

și, conform domeniului de aplicare prevăzut de articolul 2.2 din prezenta STI:

— Competențe (a se vedea sub-secțiunea 4.6 și anexele H, J și L)

— Condiții de sănătate și siguranță (a se vedea sub-secțiunea 4.7)

4.2.1.2 Documentație pentru mecanici

Societatea de căi ferate care exploatează trenul trebuie să pună la dispoziția mecanicului toate informațiile necesare în vederea îndeplinirii îndatoririlor acestuia.

Aceste informații trebuie să ia în seamă elementele necesare pentru exploatarea în situații normale, degradate și de urgență pentru rutele care vor fi acoperite și materialul rulant utilizat pe aceste rute.

4.2.1.2.1 Regulamentul

Toate procedurile necesare pentru mecanic trebuie incluse într-un document sau într-un format electronic denumit „Regulamentul mecanicului”.

„Regulamentul mecanicului” trebuie să menționeze cerințele aferente tuturor rutelor acoperite și materialului rulant utilizat pe aceste rute, în conformitate cu situațiile normale, degradate și de urgență cu care se va confrunta mecanicul.

„Regulamentul mecanicului” trebuie să acopere două aspecte distincte:

— unul care descrie setul de reguli și proceduri comune valabile în cazul TEN (avându-se în vedere cuprinsul anexelor A, B și C)

▼B

— altul care prevede orice reguli și proceduri necesare, specifice fiecărui administrator al infrastructurii

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

— siguranța și securitatea personalului

— comanda de semnalizare și control

— exploatarea trenului, incluzând modul degradat

— tracțiunea și materialul rulant

— incidente și accidente

Societatea de căi ferate este responsabilă pentru întocmirea acestui document.

Societatea de căi ferate are obligația de a prezenta regulamentul mecanicului în același format pentru întreaga infrastructură acoperită de acesta.

Regulamentul va fi însoțit de două anexe:

— anexa 1: Manualul procedurilor de comunicare;

— anexa 2: Registrul de formulare

Societatea de căi ferate trebuie să întocmească regulamentul mecanicului integral fie în limba unui stat membru, fie în limba de „exploatare” a unuia dintre Gestionarii de Infrastructură căruia i se aplică aceste reguli. Această dispoziție nu se va aplica mesajelor și formularelor care trebuie să rămână în limba de „exploatare” a administratorului (administratorilor) infrastructurii.

Procesul întocmirii și actualizării regulamentului mecanicului va include următoarele etape:

— Gestionarul de infrastructură (sau organizația responsabilă pentru întocmirea regulamentului de exploatare) trebuie să pună la dispoziția societății de căi ferate informațiile adecvate în limba de „exploatare” a administratorului infrastructurii,

— Societatea de căi ferate trebuie să întocmească documentul inițial sau actualizat;

— în cazul în care limba selectată de societatea de căi ferate pentru regulamentul mecanicului nu este limba în care au fost furnizate inițial informațiile adecvate, atunci societatea de căi ferate va fi responsabilă pentru asigurarea oricăror traduceri necesare.

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii trebuie să conțină un proces de validare pentru asigurarea faptului că documentația pusă la dispoziția societății (societăților) de căi ferate este completă și exactă.

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii trebuie să conțină un proces de validare pentru asigurarea naturii complete și exacte a conținutului regulamentului.

Anexa V prezintă acest proces în format de diagramă și asigură o prezentare generală a procesului.

4.2.1.2.2 Descrierea liniei echipamentelor aferente liniei asociate liniilor acoperite

Mecanicilor trebuie să li se pună la dispoziție o descriere a liniilor și echipamentelor asociate liniilor pe care vor opera aceștia și relevante pentru sarcina conducerii trenului. Aceste informații trebuie prevăzute într-un singur document, denumit „Regulamentul” (care poate avea forma unui document tradițional sau poate fi în format electronic).

▼B

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

— caracteristicile generale de exploatare

— indicarea gradienților ascendenți și descendenți

— diagrama detaliată a liniei

4.2.1.2.2.1 Întocmirea Manualului de parcurs

Manualul de parcurs trebuie întocmit fie în limba unui stat membru selectată de societatea de căi ferate, fie în limba de „exploatare” folosită de administratorul infrastructurii.

Următoarele informații trebuie incluse (această listă nu este exhaustivă):

— caracteristicile generale de exploatare:

  — tipul semnalizării și regimul corespunzător de rulare(ecartament dublu, lucru reversibil, rulare pe partea stângă sau pe partea dreaptă, etc.)

  — tipul alimentării cu energie electrică

  — tipul echipamentului radio de teren-tren.

— indicarea gradienților ascendenți și descendenți:

  — valorile gradienților și localizarea exactă a acestora

— diagrama detaliată a liniei:

  — denumirea stațiilor liniei și amplasamentelor cheie și localizarea acestora;

  — tuneluri – incluzând denumirea, lungimea, informații specifice, cum ar fi existența pasarelelor și punctelor de ieșire de siguranță precum și localizarea ieșirilor de siguranță destinate evacuării pasagerilor.

  — amplasamente esențiale, cum ar fi secțiunile neutre

  — limitele permise de viteză pentru fiecare ecartament, incluzând, în funcție de caz, viteze diferențiate referitoare la diverse tipuri de trenuri,

  — denumirea organizației responsabile pentru managementul controlului de trafic și denumirea (denumirile) zonelor de management al controlului de trafic;

  — denumirile și zonele centrelor de control al managementului de trafic, cum ar fi panourile de semnalizare;

  — identificarea canalelor radio care urmează să fie utilizate;

Formatul Manualului de parcurs trebuie asigurat în același mod pentru toate infrastructurile aferente trenurilor unei anumite societăți de căi ferate.

Societatea de căi ferate este responsabilă pentru întocmirea Manualului de parcurs, utilizând informațiile furnizate de administratorul (administratorii) infrastructurii.

În conformitate cu Anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii trebuie să includă un proces de validare destinat asigurării naturii complete și exacte a documentației puse la dispoziția societății de căi ferate.

▼B

În conformitate cu Anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, Sistemul de Management al Siguranței al Gestionarului de Infrastructură trebuie să includă un proces de validare destinat asigurării naturii complete și exacte a conținutului Manualului de parcurs.

4.2.1.2.2.2 Elemente modificate

Gestionarul de Infrastructură trebuie să menționeze societății de căi ferate orice elemente modificate permanent sau temporar. Modificările trebuie comunicate în timp util IF, astfel încât aceasta să proceseze impactul aferent, să actualizeze documentele și să își instruiască personalul. Acestea trebuie grupate de societatea de căi ferate într-un document dedicat sau într-un format electronic al cărui format trebuie să fie același pentru toate infrastructurile acoperite de trenurile unei anumite societăți de căi ferate.

În conformitate cu Anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii trebuie să includă un proces de validare destinat asigurării naturii complete și exacte a documentației puse la dispoziția societății de căi ferate.

În conformitate cu Anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței al societății de căi ferate trebuie să includă un proces de validare destinat asigurării naturii complete și exacte a documentului aferent elementelor modificate.

4.2.1.2.2.3 Informarea mecanicului în timp real

Procedura de avizare a mecanicilor în timp real cu privire la toate modificările legate de aspectele de siguranță ale traseului trebuie definită de administratorii infrastructurii relevanți (procesul trebuie să fie unic în cazul utilizării ERTMS/SECT).

4.2.1.2.3 Orare

Furnizarea informațiilor legate de orarul trenului facilitează rularea punctuală a trenurilor și susține performanța serviciului.

Societatea de căi ferate trebuie să pună la dispoziția mecanicilor informațiile necesare pentru rularea normală a trenului, informații care vor include cel puțin următoarele:

— identificarea trenului;

— zilele de rulare a trenului (dacă sunt necesare);

— punctele de oprire și activitățile asociate acestora

— alte puncte de sincronizare;

— orele de sosire/plecare/trecere la fiecare asemenea puncte.

Aceste informații legate de informațiile de rulare, care trebuie să se bazeze pe informațiile furnizate de administratorul infrastructurii, trebuie furnizate electronic sau în format tipărit.

Prezentarea destinată mecanicului trebuie să fie consecventă pentru toate liniile pe care operează societatea de căi ferate.

4.2.1.2.4 Material rulant

Societatea de căi ferate trebuie să pună la dispoziția mecanicilor toate informațiile relevante cu privire la funcționarea materialului rulant pe parcursul situațiilor de degradare (de exemplu trenurile care necesită asistență). Această documentație trebuie de asemenea să se concentreze în aceste cazuri pe interfața specifică cu personalul administratorului infrastructurii.

▼B

4.2.1.3 Documentație pentru personalul societății de căi ferate, altul decât mecanicii

Societatea de căi ferate trebuie să pună la dispoziția tuturor membrilor personalului său (la bord sau nu) care îndeplinesc sarcini critice de siguranță, implicând o interfață directă cu personalul, echipamentele sau sistemele administratorului de infrastructurii, regulile, procedurile, informațiile specifice legate de materialul rulant și de traseu pe care le consideră adecvate pentru aceste sarcini. Aceste informații se vor aplica atât în condiții de exploatare, normală, cât și în condiții de exploatare în situații de degradare.

Pentru personalul aflat la bord, structura, formatul, conținutul și procesul de întocmire și actualizare a acestor informații trebuie să se bazeze pe specificațiile prevăzute la sub-secțiunea 4.2.1.2 din prezenta STI.

4.2.1.4 Documentație pentru personalul administratorului infrastructurii care autorizează circulația trenurilor

Toate informațiile necesare pentru asigurarea comunicării legate de siguranță dintre personalul de autorizare a mișcării trenurilor și echipajul trenului trebuie comunicate prin:

— documente de descriere a protocolului de comunicare (anexa C);

— documentul denumit registru de formulare.

Gestionarul de infrastructură trebuie să întocmească aceste documente în limba de „exploatare” a acestuia.

4.2.1.5 Comunicații de siguranță între membrii personalului însoțitor, alții decât personalul societății de căi ferate și personalul de autorizare a circulației trenurilor

Limba utilizată pentru comunicarea legată de siguranță, dintre echipajul trenului, alți membri de personal ai societății de căi ferate (definiți în anexa L) și personalul de autorizare a mișcării trenurilor va consta în limba de „exploatare” (a se vedea glosarul) utilizată de administratorul infrastructurii pe traseul relevant.

Principiile aferente comunicării legate de siguranță dintre personalul trenului și personalul responsabil pentru autorizarea circulației trenurilor se găsesc la Anexa C.

În conformitate cu Directiva 2001/14/CE, administratorul infrastructurii este responsabil pentru publicarea „limbii de exploatare” utilizate zilnic de personalul său.

În cazul în care practica locală impune existența unei a doua limbi, administratorul infrastructurii va fi responsabil pentru stabilirea granițelor geografice aferente utilizării acesteia.

4.2.2 Specificații referitoare la trenuri

4.2.2.1 Vizibilitatea trenului

4.2.2.1.1 Cerință generală

Societatea de căi ferate trebuie să asigure echiparea trenurilor cu mijloace de indicare a părții frontale și a celei posterioare a trenului.

4.2.2.1.2 Partea frontală

Societatea de căi ferate trebuie să asigure faptul că un tren care se apropie este vizibil în mod clar și poate fi recunoscut ca atare, prin prezența și dispunerea farurilor albe aprinse, dispuse în partea frontală. Acestea permit distingerea ca un tren care se apropie, comparativ cu autoturismele din vecinătatea acestuia sau alte obiecte mișcătoare.

▼M1

Specificații detaliate se găsesc în subsecțiunea 4.3.3.3.1.

▼B

4.2.2.2 Audibilitatea trenului

4.2.2.2.1 Cerință generală

Societatea de căi ferate trebuie să asigure echiparea treburilor cu un dispozitiv de avertizare sonoră pentru indicarea apropierii unui tren.

4.2.2.2.2 Control

Posibilitatea acționării dispozitivului de avertizare sonoră trebuie să fie asigurată pentru toate pozițiile de conducere.

4.2.2.3 Identificarea vehiculului

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

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

Cerințe suplimentare sunt specificate în Anexa P.

4.2.2.4 Cerințe privind vehiculele de pasageri

— Compatibilitatea dintre vehiculele de călători și platforme, la opririle programate pentru călători trebuie să asigure accesul și ieșirea în condiții de siguranță.

— Călătorii nu trebuie să poată deschide ușile laterale destinate acestora anterior opririi trenului și deschiderii ușilor de către un membru al personalului trenului.

— Deschiderea ușilor trebuie să fie separată pentru fiecare parte laterală a trenului. Integritatea închiderii și blocării ușilor la trenurile de călători trebuie indicată permanent.

— Activarea deblocării ușii trebuie să prevină aplicarea forței de tracțiune. (În înțelesul prezentei cerințe, „deblocarea ușilor” desemnează posibilitatea acordată de personalul trenului privind deschiderea ușilor de către călători.).

— Toate vehiculele de călători trebuie prevăzute cu ieșiri care facilitează ieșirea în caz de urgență.

— Vehiculele de călători trebuie echipate fie cu o alarmă activată de călători, fie cu un sistem de frânare în caz de urgență. În cazul acționării acestuia, mecanicul trebuie avertizat imediat, dar trebuie să poată menține controlul asupra trenului.

4.2.2.5 Structura trenului

Societatea de căi ferate trebuie să definească normele și procedurile care urmează să fie aplicate de personalul acesteia pentru asigurarea conformității dintre tren și traseul alocat.

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

— vagoanele

  — toate vagoanele trenului trebuie să respecte toate cerințele aplicabile pe traseele pe care va rula trenul;

  — toate vagoanele trenului trebuie echipate astfel încât să ruleze la viteza maximă la care se prevede rularea trenului;

▼B

— toate vagoanele trenului trebuie să respecte termenele de întreținere și să asigure această respectare pe întreaga durată (în ceea ce privește atât durata, cât și distanța) a deplasării efectuate;

— trenul

— combinația de vagoane care formează un tren trebuie să respecte restricțiile tehnice aplicabile traseului relevant și să nu depășească lungimea maximă permisă pentru terminalele de plecare și sosire.

— societatea de căi ferate este responsabilă pentru asigurarea conformității tehnice a trenului pentru deplasarea prevăzută și menținerea acestei conformități pe întreaga deplasare

— greutatea și sarcina pe osie

— greutatea trenului va respecta valorile maxime permise pentru secțiunea de traseu, puterea mufelor de cuplare, puterea de tracțiune și alte caracteristici relevante ale trenului. Trebuie respectate limitele privind sarcina pe osie.

— viteza maximă a trenului

— viteza maximă de rulare a trenului trebuie să respecte orice restricții aplicabile pe traseu (traseele) relevant(e), performanțele sistemului de frânare, sarcina pe osie și tipul vehiculului.

— învelișul cinematic

— ecartamentul cinematic al fiecărui vagon (inclusiv al oricărei sarcini) al trenului trebuie să respecte limitele maxime permise pentru secțiunea de drum

Restricții suplimentare pot fi impuse sau aplicabile, în funcție de tipul sistemului de frânare sau de tracțiune al unui anumit tren.

Structura trenului trebuie descrisă prin intermediul unui document armonizat privind structura trenului (a se vedea Anexa U).

4.2.2.6 Sistemul de frânare al trenului

4.2.2.6.1 Cerințe minime privind sistemul de frânare al trenului

Toate vagoanele unui tren trebuie conectate la sistemul de frânare automată continuă, astfel cum definește RST STI.

Primul și ultimul vagon (incluzând orice unități de tracțiune) ale oricărui tren trebuie să fie prevăzute cu un sistem automat de frânare.

În cazul în care un tren, în mod accidental, va deveni împărțit în două părți, ambele seturi de vagoane detașate trebuie să se oprească în mod automat, ca urmare a aplicării maxime a sistemului de frânare.

4.2.2.6.2 Performanțele sistemului de frânare

Gestionarul de infrastructură trebuie să decidă dacă:

— va furniza societății de căi ferate informațiile necesare pentru calcularea performanței necesare a sistemului de frânare pentru traseul (traseele) relevant(e), inclusiv informații legate de sistemele de frânare care pot fi acceptate, și condițiile utilizării acestora, sau

— va furniza în mod alternativ performanța efectivă necesară.

Societatea de căi ferate este responsabilă pentru asigurarea faptului că trenul beneficiază de o performanță suficientă a sistemului de frânare, comunicând personalului său reguli aferente frânării.

▼B

Informațiile necesare societății de căi ferate în vederea calculării performanței sistemului de frânare care permit oprirea și staționarea trenurilor trebuie să ia în seamă caracteristicile geografice ale tuturor traseelor relevante, calea alocată și dezvoltarea ERTMS/SECT.

Cerințe suplimentare sunt prevăzute la Anexa T.

4.2.2.7 Asigurarea condiției de funcționare a trenului

4.2.2.7.1 Cerința generală

Societatea de căi ferate trebuie să definească procesul de asigurare a faptului că toate echipamentele trenului referitoare la siguranță sunt în bune condiții de funcționare și că tenul poate rula în condiții de siguranță.

Societatea de căi ferate trebuie să informeze administratorul infrastructurii cu privire la orice modificare a caracteristicilor trenului, care afectează performanța acestuia, sau orice modificare care poate afecta abilitatea de rulare a trenului pe calea alocată.

Gestionarul de infrastructură și societatea de căi ferate trebuie să definească și să actualizeze condițiile și procedurile aferente rulării trenului în mod degradat.

4.2.2.7.2 Date necesare

Datele necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță și eficiente și procesul prin care aceste date trebuie comunicate trebuie să cuprindă:

— identificarea trenului

— identitatea societății de căi ferate responsabile pentru tren

— lungimea efectivă a trenului

— dacă trenul transport călători sau animale, nefiind destinat în acest sens

— orice restricții de exploatare, cu indicarea vagonului (vagoanelor) implicate (ecartament, restricții de viteză, etc.)

— informații necesare administratorului infrastructurii pentru transportul mărfurilor periculoase.

Societatea de căi ferate trebuie să definească un proces în vederea asigurării punerii acestor date la dispoziția administratorului infrastructurii anterior plecării trenului.

Societatea de căi ferate trebuie să definească un proces pentru avizarea administratorului infrastructurii în cazul în care un tren nu va ocupa calea alocată sau va fi anulat.

4.2.3 Specificații referitoare la exploatarea trenurilor

4.2.3.1 Planificarea trenurilor

Gestionarul de infrastructură trebuie să menționeze ce date sunt necesare în cazul solicitării rutei unui tren. Aspecte suplimentare legate de acest element sunt prevăzute de Directiva 2001/14/CE.

4.2.3.2 Identificarea trenurilor

Trebuie să existe o identificare neambiguă pentru toate trenurile.

Aceste cerințe trebuie specificate în Anexa R.

4.2.3.3 Plecarea trenului

4.2.3.3.1 Verificări și teste anterior plecării

Societatea de căi ferate trebuie, în conformitate cu cerințele prevăzute la alineatul trei al articolului 4.1 din prezenta STI și toate normele aplicabile, să definească verificările și testele (în special în legătură cu frânele) care trebuie efectuate anterior plecării.

▼B

4.2.3.3.2 Informarea administratorului infrastructurii cu privire la condiția de funcționare a trenului

Societatea de căi ferate trebuie să informeze administratorul infrastructurii cu privire la orice anomalie care afectează trenul sau funcționarea acestuia, cu posibile repercusiuni asupra rulării trenului, anterior plecării acestuia și pe parcursul călătoriei.

4.2.3.4 Gestionarea traficului

4.2.3.4.1 Cerințe generale

Gestionarea traficului trebuie să asigure funcționarea sigură, eficientă și punctuală a căii ferate, incluzând refacerea eficientă a întreruperii serviciului.

Gestionarul de Infrastructură trebuie să stabilească procedurile și mijloacele legate de:

— gestionarea în timp real a trenurilor,

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

— furnizarea informațiilor către societățile de căi ferate în aceste cazuri.

Orice procese suplimentare impuse de societatea de căi ferate și care afectează interfața cu administratorul (administratorii) infrastructurii pot fi introduse ulterior convenirii cu administratorul infrastructurii.

4.2.3.4.2 Raportare trenuri

4.2.3.4.2.1 Date necesare pentru raportarea poziției trenului

Gestionarul de infrastructură trebuie:

— să furnizeze mijloace de înregistrare în timp real a orelor de plecare, sosire sau trecere a trenurilor la punctele de raportare pre-definite din rețeaua acestora și valoarea timpului delta;

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

  — Identificarea trenului

  — Identitatea punctului de raportare

  — Linia pe care rulează trenul

  — Ora programată la punctul de raportare

  — Ora efectivă la punctul de raportare (și dacă plecarea, sosirea sau tranzitul – orele separate de sosire și plecare trebuie comunicate cu privire la punctele intermediare de raportare ale trenului)

  — Numărul de minute aferente sosirii în avans sau cu întârziere la punctul de raportare

  — Explicarea inițială a oricărei întârzieri de peste 10 minute sau altfel impusă de regimul de supraveghere a performanței

  — Indicarea întârzierii comunicării unui raport privind trenul și numărul de minute aferent

  — Identificarea (identificările) anterioară (anterioare) a (ale) trenului, în funcție de caz

  — Trenul anulat pentru întreaga sau o parte a călătoriei.

▼B

4.2.3.4.2.2 Ora prevăzută a predării

Gestionarul de infrastructură trebuie să dețină un proces care să permită o indicare a numărul estimativ de minute ale abaterii de la ora programată a predării unui tren de la un administrator al infrastructurii către altul.

Acesta trebuie să includă informații legate de întreruperea serviciului (descrierea și localizarea problemei).

4.2.3.4.3 Mărfuri periculoase

Societatea de căi ferate trebuie să definească procedurile de supraveghere a transportului de mărfuri periculoase.

Aceste proceduri trebuie să includă:

— standardele europene existente prevăzute de Directiva CE 96/49 privind identificarea mărfurilor periculoase aflate la bordul unui tren

— informarea mecanicului cu privire la prezența și localizarea mărfurilor periculoase în tren

— informații necesare administratorului infrastructurii privind transportul de mărfuri periculoase

— **stabilirea, împreună cu administratorul infrastructurii, a liniilor de comunicare și planificarea de măsuri specifice în cazul situațiilor de urgență privind mărfurile**

4.2.3.4.4 Calitatea funcționării

Gestionarii de infrastructură și societatea de căi ferate vor deține procese aplicate în vederea supravegherii exploatării eficiente a tuturor serviciilor relevante.

Procesele de supraveghere vor fi destinate analizării datelor și identificării tendințelor, cu privire la erorile umane și de sistem. Rezultatele acestei analize vor fi utilizate pentru generarea acțiunilor de perfecționare, destinate eliminării sau limitării evenimentelor care ar putea compromite exploatarea eficientă a sistemului feroviar transeuropean de mare viteză.

În cazul în care aceste acțiuni de perfecționare ar putea prezenta beneficii la nivelul întregii rețele, implicând alți administratori ai infrastructurii și societăți de căi ferate, atunci, cu respectarea confidențialității comerciale, vor fi comunicate în mod corespunzător.

Evenimentele care au întrerupt în mod semnificativ operațiunile vor fi analizate de administratorul infrastructurii cât mai curând posibil. În cazurile în care va fi necesar, și în special în cazul implicării unui membru al propriului personal, administratorul infrastructurii va invita societățile de căi ferate implicate în evenimentul relevant să participe la analiză. În cazul în care rezultatul acestei analize conduce la recomandări legate de perfecționarea rețelei destinate eliminării sau limitării cauzelor accidentelor/incidentelor, acestea vor fi comunicate tuturor administratorilor infrastructurii și societăților de căi ferate relevante implicate.

Aceste procese vor fi documentate și vor face obiectul auditului intern.

4.2.3.5 Înregistrarea datelor

Datele referitoare la rularea unui tren trebuie înregistrate și păstrate în vederea:

— Susținerii supravegherii sistematice a siguranței ca mijloc de prevenire a incidentelor și accidentelor.

▼B

— Identificării performanței mecanicului, trenului și infrastructurii în perioada anterioară și (în funcție de caz) imediat ulterioară unui incident sau accident, pentru a permite identificarea cauzelor legate de conducerea trenului sau echipamentelor trenului, și susținerea cazului pentru măsuri noi sau modificate de prevenire a recurenței.

— Înregistrării informațiilor legate de performanță și, în funcție de caz, de timpul de lucru al locomotivei/unității de tracțiune și persoanei care conduce trenul.

Trebuie asigurată posibilitatea conexiunii dintre datele înregistrate și:

— data și ora înregistrării

— localizarea geografică exactă a evenimentului înregistrat (distanța în kilometri față de un amplasament care poate fi recunoscut)

— identificarea trenului

— identitatea mecanicului

Cerințele legate de depozitare, evaluarea periodică și accesul la aceste date sunt prevăzute de legile naționale aplicabile ale statului membru:

— unde societatea de căi ferate este autorizată (cu privire la datele înregistrate la bord), sau

— ale statului membru unde este amplasată infrastructura (cu privire la datele înregistrate în exteriorul trenului).

4.2.3.5.1 Înregistrarea datelor de supraveghere în exteriorul trenului

Ca o condiție minimă, administratorul infrastructurii va trebui să înregistreze următoarele date:

— defecțiunea echipamentelor de linie asociate circulației trenurilor (semnalizare, puncte etc.);

— detectarea supra-încălzirii unui lagăr de osie;

— comunicarea dintre mecanicul de tren și personalul de autorizare a circulației trenurilor aparținând administratorului infrastructurii.

4.2.3.5.2 Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului

Ca o condiție minimă, societatea de căi ferate trebuie să înregistreze următoarele date:

— transmiterea semnalelor de pericol sau de „sfârșit de autoritate de mișcare” fără autoritate

— aplicarea unei frâne în caz de urgență

— viteza de rulare a trenului

— orice izolare sau or deviere de la sistemele de control aflate la bordul trenului (semnalizare)

— funcționarea dispozitivului de avertizare sonoră (sirenă)

— funcționarea controalelor aferente ușilor (deblocare, închidere)

— detectarea prin intermediul detectoarelor de încălzire a osiilor, aflate la bord, dacă acestea există

— identitatea vagonului pentru care se înregistrează datele în scopul verificării

— datele în vederea înregistrării timpului de lucru al mecanicilor.

▼B

4.2.3.6 Funcționare degradată

4.2.3.6.1 Notificarea altor utilizatori

Gestionarii de infrastructură, în cooperare cu societățile de căi ferate, trebuie să definească un proces de informare reciprocă imediată în legătură cu orice situație care afectează siguranța, performanțele și/sau disponibilitatea rețelei feroviare sau materialului rulant.

4.2.3.6.2 Notificarea mecanicilor de tren

În orice caz de exploatare degradată asociată cu aria de responsabilitate a administratorului infrastructurii, administratorul infrastructurii va trebui să comunice instrucțiuni oficiale mecanicilor privind măsurile care trebuie întreprinse în vederea depășirii situației în condiții de siguranță.

4.2.3.6.3 Acorduri pentru situații neprevăzute

Gestionarul de infrastructură, în cooperare cu societatea de căi ferate care operează pe infrastructura acestuia, și administratorii infrastructurii învecinați, în funcție de caz, trebuie să definească, să publice și să pună la dispoziție măsuri adecvate pentru situații neprevăzute și să distribuie responsabilitățile în scopul reducerii oricărui impact negativ ca urmare a unei exploatări degradate.

Cerințele de planificare și reacția la asemenea evenimente trebuie să fie proporționale cu natura și posibila gravitate a degradării.

Aceste măsuri, care trebuie să includă cel puțin planuri de readucere a rețelei la condiția „normală”, pot de asemenea să soluționeze:

— defecțiunile materialului rulant (de exemplu, cele ar putea conduce la întreruperi semnificative ale traficului, procedurile de recuperare a trenurilor deraiate);

— defecțiuni de infrastructură (de exemplu, în cazul unei căderi de curent electric sau devierii trenului de la traseul inițial);

— condiții meteorologice deosebite

Gestionarul de infrastructură trebuie să stabilească și să actualizeze informațiile de contact privind personalul cheie al administratorului infrastructurii și societății de căi ferate, care poate fi contactat în cazul unei întreruperi a serviciului care conduce la exploatarea degradată. Aceste informații trebuie să includă detaliile de contact pe parcursul și în afara programului normal de lucru.

Societatea de căi ferate trebuie să furnizeze aceste informații administratorului infrastructurii și să îi comunice acestuia orice modificări ale detaliilor de contact.

Gestionarul de infrastructură trebuie să le comunice societăților de căi ferate orice modificări ale detaliilor sale de contact.

4.2.3.7 Gestionarea unei situații de urgență

Gestionarul de infrastructură, ulterior consultării cu:

— toate societățile de căi ferate care operează pe infrastructura acestuia, sau

— în funcție de caz, organismele reprezentative ale societăților de căi ferate care operează pe infrastructura acestuia, și

— administratorii infrastructurii învecinați, în funcție de caz, precum și cu

— autoritățile locale și

▼B

— organismele reprezentative la nivel local sau național, în funcție de caz, privind serviciile de urgență, incluzând pompierii și forțele de salvare

și în conformitate cu Directiva 2004/49/CE, va defini, publica și pune la dispoziție măsuri adecvate de gestionare a situațiilor de urgență și revenire a liniei la condiții normale de exploatare.

În general aceste măsuri vor viza:

— coliziuni,

— incendii în tren,

— evacuarea trenurilor,

— accidente în tuneluri,

— incidente care implică mărfuri periculoase

— deraieri

Societatea de căi ferate va furniza administratorului infrastructurii orice informații specifice în legătură cu aceste circumstanțe, în special cu privire la recuperarea sau repunerea pe șine a trenurilor. (A se vedea de asemenea clauza 4.2.7.5 din STI pentru vagoanele închiriate în sistemul feroviar convențional).

În plus, societatea de căi ferate deține procese de informare a pasagerilor privind procedurile de urgență și siguranță aplicabile la bord.

4.2.3.8 Ajutorul acordat personalului trenului în cazul unui incident sau unei defecțiuni majore a materialului rulant

Societatea de căi ferate definește proceduri adecvate de asistență destinate echipajului trenului în situații degradate, în scopul evitării sau reducerii întârzierilor cauzate de defecțiuni tehnice sau de altă natură ale materialului rulant (de ex. linii de comunicare, măsuri în cazul evacuării unui tren).

4.3 **Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor**

În contextul cerințelor esențiale prevăzute la capitolul 3, specificațiile funcționale și tehnice ale interfețelor sunt după cum urmează:

4.3.1 Interfețe cu STI a infrastructurii

4.3.1.1 Vizibilitatea semnalizării

Mecanicul trebuie să poată observa semnalele, iar semnalele trebuie să poată fi observate de mecanic din poziția normală de conducere a acestuia. Aceeași dispoziție se aplică și semnalelor amplasate pe partea laterală a liniei, în cazul în care se referă la siguranță.

Semnalele și informațiile amplasate lateral liniei trebuie proiectate astfel încât să faciliteze observarea. Aspectele care trebuie luate în seamă includ:

— amplasarea adecvată, astfel încât farurile trenului să îi permită mecanicului citirea informațiilor

— natura adecvată și intensitatea iluminării, în cazul necesității iluminării informațiilor

— în cazul retro-reflecției, proprietățile de reflecție ale materialului utilizat trebuie să fie conforme cu specificațiile corespunzătoare și să fie produse astfel încât mecanicul să poată citi informațiile chiar și în cazul iluminării de către farurile trenului.

▼B

4.3.1.2 Vehicule de călători

Trebuie asigurată compatibilitatea dintre vehiculele de călători și peroane pentru opririle prevăzute, în vederea asigurării urcării și coborârii în condiții de siguranță.

Distanța minimă dintre suprafețele peronului și componentele electrice ale vehiculelor trebuie respectată.

4.3.1.3 Competențe Profesionale

Există o interfață cu sub-secțiunea 2.2.1 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.6 din STI MV INS.

4.3.2 Interfețe cu STI Control/Comandă și de Semnalizare

4.3.2.1 Înregistrarea datelor de supraveghere

Subsistemul de Exploatare și management al traficului determină cerințele operaționale pentru înregistrarea datelor de supraveghere (a se vedea sub-secțiunea 4.2.3.5 din prezenta STI) care trebuie respectate de subsistemul de Control/Comandă (a se vedea secțiunea 4.2.15 din STI MV CCS).

4.3.2.2 Vigilența mecanicului

În cazul în care infrastructura suportă instalația, acest dispozitiv va putea raporta în mod automat o activare a centrului de controlare a semnalizării. Există o interfață între această cerință operațională și Sub-secțiunea 4.2.2 din STI MV CCS asociată cu ERTMS.

4.3.2.3 Reguli de funcționare ERTMS/SECT și ERTMS/GSM-R

Anexa A la prezenta STI prezintă o interfață cu ERTMS/SECT FRS și SRS, ERTMS/GSM-R FRS și SRS detaliată în anexa A la STI MV CCS.

De asemenea există o interfață între sub-secțiunea 4.4 din prezenta STI și Anexa A la STI MV CCS cu privire la documentele informative de instrucțiuni aferente regulilor, principiilor și implementării ERTMS.

De asemenea, există o interfață cu specificațiile SECT Mecanic/Interfață Mașină (DMI) (secțiunea 4.2.13 din STI MV CCS) și specificațiile EIRENE DMI (secțiunea 4.2.14 din STI MV CCS).

Există o interfață între anexa A la prezenta STI și sub-secțiunea 4.2.2 din STI MV CCS cu privire la izolarea funcționalității SECT La Bord.

4.3.2.4 Vizualizarea semnalelor și reperelor laterale

Mecanicul trebuie să poată observa semnalele și reperele laterale, iar acestea trebuie să poată fi observate de mecanic din poziția normală de conducere a acestuia. Aceeași dispoziție se aplică și altor tipuri de semnale laterale în cazul în care se referă la siguranță.

▼B

Reperele, semnalele și panourile de informare laterale trebuie proiectate astfel încât să faciliteze acest lucru. Aspectele care trebuie luate în seamă includ:

— amplasarea adecvată, astfel încât farurile trenului să îi permită mecanicului citirea informațiilor,

— natura adecvată și intensitatea iluminării, în cazul necesității iluminării informațiilor,

— în cazul retro-reflecției, proprietățile de reflecție ale materialului utilizat trebuie să fie conforme cu specificațiile corespunzătoare și să fie produse astfel încât mecanicul să poată citi cu ușurință informațiile chiar și în cazul iluminării de către farurile trenului.

Există o interfață cu sub-secțiunea 4.2.16 din STI MV CCS cu privire la câmpul vizual extern al mecanicului. Va exista de asemenea un nou punct al viitoarei versiuni a anexei A la STI MV CCS cu privire la reperele laterale aferente liniilor prevăzute cu SECT.

4.3.2.5. Sistemul de frânare al trenului

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.2.6.2 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.3.1.5 (Performanța și caracteristicile garantate ale sistemului de frânare al trenului) din STI MV CCS.

▼M1

4.3.2.6. Utilizarea echipamentelor de sablare. Cerințe minime privind calificarea profesională pentru funcția de conducere a unui tren

Există o interfață între anexa B (secțiunea C1) la prezenta STI, pe de o parte, și subsecțiunea 4.2.11 (Compatibilitatea cu sistemele de cale de detecție a trenurilor) și secțiunea 4.1 din apendicele 1 la anexa A (astfel cum se menționează în subsecțiunea 4.3.1.10) la STI „HS CCS”, pe de altă parte, în ceea ce privește utilizarea sablării.

▼B

4.3.2.7 Înregistrarea datelor și detectarea încingerii lagărului de osie

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.3.5 din prezenta STI, pe de o parte, și sub-secțiunea 4.2.2 (Funcționalitatea SECT la bord), indicii 5, 7 și 55 din anexa A, și sub-secțiunea 4.2.10 (HABD (detectorul încingerii lagărului osiei)) din STI MV CCS, pe de altă parte. Va exista o interfață ulterioară cu anexa B din STI OPE, cu ocazia rezolvării aspectului deschis MV CCS.

4.3.3 Interfețe cu STI Material Rulant

4.3.3.1 Sistemul de frânare

Există interfețe între Sub-secțiunile 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 și 4.2.2.6.2 din prezenta STI OPE, și sub-secțiunile 4.2.4.1 și 4.2.4.3 din STI MV RST.

De asemenea există o interfață între sub-secțiunea 4.2.4.5 (Frânare cu curenți turbionari) din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.2.6.2 din prezenta STI OPE.

▼B

De asemenea există o interfață între sub-secțiunea 4.2.4.6 (protejarea unui tren imobilizat) din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.2.6.2 din prezenta STI OPE.

De asemenea există o interfață între sub-secțiunea 4.2.4.7 (performanța sistemului de frânare treptată în pantă) din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.2.6.2 și 4.2.1.2.2.3 din prezenta STI OPE.

▼M1

4.3.3.2. Cerințe privind vehiculele de călători

Există interfețe între subsecțiunea 4.2.2.4 din prezenta STI „OPE” și subsecțiunile 4.2.2.4 (uși), 4.2.5.3 (alarme), 4.3.5.17 (alarmă pasageri) și 4.2.7.1 (ieșiri de urgență) din STI „HS RST”.

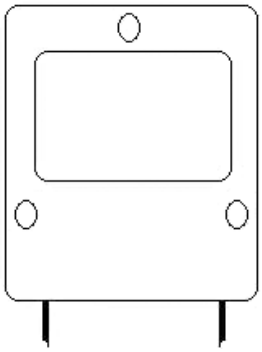
▼B

4.3.3.3 Vizibilitatea trenului

Subsistemul de Exploatare și management al traficului stabilește că cerințele de bază pentru vizibilitatea trenului, care trebuie definite de subsistemul Materialului Rulant, sunt prezentate în clauzele următoare.

4.3.3.3.1 La primul vagon al unui tren, amplasat în direcția de deplasare

Capătul anterior al primului vagon al unui tren trebuie prevăzut cu trei faruri, sub forma unui triunghi isoscel, conform figurii de mai jos. Aceste faruri vor fi în permanență aprinse în cazul conducerii trenului de la acel vagon.



Farurile frontale trebuie să optimizeze detectabilitatea trenului (de ex. pentru identificarea lucrătorilor și persoanelor care folosesc trecerile publice), să asigure o vizibilitate suficientă pentru mecanicul de tren (iluminarea liniei în față, repere/panouri de informare amplasate lateral, etc.) pe timp de noapte și în condiții de luminozitate redusă și nu vor afecta vizibilitatea mecanicilor trenurilor din direcție opusă.

Amplasarea, înălțimea față de șine, diametrul, intensitatea luminilor, dimensiunile și forma razei emise pe timp de zi și pe timp de noapte trebuie standardizate.

Există o interfață cu sub-secțiunea 4.2.7.4.1 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.2.1.2 din prezenta STI.

4.3.3.3.2 La capătul posterior

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.2.1.3 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.2.7.4.1 din STI MV RST

4.3.3.4 Audibilitatea trenului

Subsistemul de Exploatare și management al traficului stabilește ca cerințele de bază referitoare la audibilitatea trenului, care trebuie respectate de materialul rulant, constau în necesitatea emiterii de către tren a unui avertisment sonor legat de prezența acestuia.

▼B

Sunetele emise de acest dispozitiv de avertizare, frecvența și intensitatea acestor sunete și metodele de activare de către mecanic vor fi standardizate.

Există o interfață cu sub-secțiunea 4.2.7.4.2 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.2.2 din prezenta STI.

4.3.3.5 Vizualizarea semnalelor

Mecanicul trebuie să poată observa semnalele, iar semnalele trebuie să poată fi observate de mecanic. Aceeași dispoziție se aplică semnalelor feroviare laterale, în cazul în care se referă la siguranță.

Cabinele mecanicilor trebuie proiectate astfel încât mecanicul să poată vizualiza cu ușurință din poziția uzuală de condus informațiile afișate.

Există o interfață între sub-secțiunea 4.3.2.4 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.2.2.7 din STI MV RST.

4.3.3.6 Vigilența mecanicului

Un mijloc de supraveghere a reacțiilor mecanicului, intervenind pentru aducerea trenului în condiții normale în cazul în care mecanicul nu reacționează într-un anumit termen care va fi specificat.

Există o interfață între sub-secțiunile 4.3.3.2 și 4.3.3.7 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.2.7.9 din STI MV RST cu privire la vigilența mecanicului.

4.3.3.7 Structura trenului și anexa B

Există o interfață între:

— sub-secțiunile 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 și 4.2.3.7 din prezenta STI, pe de o parte,

— și sub-secțiunile 4.2.2.2.b (cuple marginale și aranjamente de cuplare pentru salvarea trenurilor) din STI MV RST și anexa K la aceasta, și sub-secțiunea 4.2.3.5 (lungimea maximă a trenului), pe de altă parte,

cu privire la:

— greutatea maximă permisă a trenului la gradientul maxim al liniei relevante

— lungimea maximă a trenului, și

— accelerația în cazul unui plan înclinat.

4.3.3.8 Parametrii materialului rulant care influențează sistemele de supraveghere la sol a trenurilor și funcționarea dinamică a materialului rulant

Există interfețe între sub-secțiunile 4.2.3.3.2 și 4.2.3.4 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.3.6 din prezenta STI OPE.

▼M1

4.3.3.9. Echipamente de sablare

Există o interfață între anexa B (secțiunea C1) la prezenta STI, pe de o parte, și subsecțiunea 4.2.3.10 din STI „HS RST”, pe de altă parte, în ceea ce privește utilizarea sablării.

4.3.3.10. Compunerea trenului, anexa J

Există o interfață între subsecțiunea 4.2.2.5 și anexa J la prezenta STI, pe de o parte, și subsecțiunile 4.2.1.2 (Proiectarea trenurilor) și 4.2.7.10 (Concepte de monitorizare și diagnosticare) din STI „HS RST”, pe de altă parte, referitor la cunoștințele personalului asupra funcționalității materialului rulant.

▼B

4.3.3.11 Acorduri pentru situații neprevăzute și gestionarea unei situații de urgență

Există o interfață între sub-secțiunile 4.2.3.6.3 și 4.2.3.7 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.2.2.2 (cuple marginale și aranjamente de cuplare pentru salvarea trenurilor) și Anexa K la STI MV RST.

De asemenea, există o interfață între sub-secțiunile 4.2.3.6 și 4.2.3.7 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.2.7.1 (Măsuri de urgență) și 4.2.7.2 (Prevenirea incendiilor) din STI MV RST.

▼M1

4.3.3.12. Înregistrarea datelor

Există o interfață între subsecțiunea 4.2.3.5.2 (Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului) din prezenta STI și punctul 4.2.7.10 din STI „HS RST” (Concepte de monitorizare și diagnosticare).

▼B

4.3.3.13 Efecte aerodinamice privind balastul

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.3.11 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.1.2.2.3 din prezenta STI.

4.3.3.14 Condiții de mediu

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.6.1 din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.2.5 și 4.2.3.3.2 din prezenta STI.

4.3.3.15 Vânt transversal

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.6.3 din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.1.2.2.3 și 4.2.3.6 din prezenta STI.

4.3.3.16 Variații maxime de presiune în tuneluri

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.6.4 din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.1.2.2.3 și 4.2.3.6 din prezenta STI.

4.3.3.17 Zgomot exterior

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.6.5 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.3.7 din prezenta STI.

4.3.3.18 Siguranță împotriva incendiilor

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.7.2 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.3.7 din prezenta STI.

4.3.3.19 Proceduri de ridicare/salvare

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.7.5 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.3.7 din prezenta STI.

4.3.3.20 Concepte de supraveghere și diagnostic

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.7.11 din STI MV RST și sub-secțiunea 4.2.3.5.2 și Anexele H și J din prezenta STI.

4.3.3.21 Specificațiile speciale pentru tuneluri lungi

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.7.12 din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.1.2.2.1, 4.2.3.7 și 4.6.3.2.3.3 din prezenta STI.

▼B

4.3.3.22 Cerințe legate de performanța de tracțiune

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.8.1 din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.2.5 și 4.2.3.3.2 din prezenta STI.

4.3.3.23 Cerințe legate de adeziunea tracțiunii

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.8.2 din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 și 4.2.1.2.2 din prezenta STI.

4.3.3.24 Specificații funcționale și tehnice privind alimentarea cu energie electrică

Există o interfață între sub-secțiunea 4.2.8.3 din STI MV RST și sub-secțiunile 4.2.3.6 și 4.2.1.2.2 din prezenta STI.

4.3.4 Interfețe cu STI privind energie MV

Există o interfață între sub-secțiunea 2.2.1 din prezenta STI și sub-secțiunea 4.6 din STI MV ENE.

4.3.5 Interfețe cu STI privind siguranța în tunelurile feroviare

O serie de cerințe din STI SRT se bazează pe elemente din cadrul STI OPE, ca suplimentare. Acestea sunt detaliate la sub-secțiunea 4.3.4 din STI SRT.

Există o interfață specifică între sub-secțiunea 4.2.5.1.3.2 din STI SRT și sub-secțiunea 4.6.3.2.3.3 din prezenta STI.

4.3.6 Interfețe cu STI privind persoanele cu mobilitate redusă

O serie de cerințe a STI PRM se bazează pe elemente din cadrul STI OPE. Acestea sunt detaliate la sub-secțiunile 4.1.4 și 4.2.4 din STI PRM.

4.4 **Norme de exploatare**

Regulile și procedurile care permit o exploatare coerentă a subsistemelor noi și structural diferite destinate utilizării în TEN, și în special a acelora direct legate de exploatarea unui nou sistem de control și semnalizare a trenului, vor fi identice în cazul existenței unor situații identice.

În acest sens, au fost întocmite regulile de exploatare aferente Sistemului european de controlare a trenurilor (ETCS) și Sistemul global pentru comunicații mobile – căi ferate (GSM-R). Acestea sunt prevăzute în Anexa A.

Anexa A (Norme și principii SECT și GSM-R) este completată de următoarele două documente informative:

— Raportul de prezentare a normelor și principiilor SECT/GSM-R (EEIG Ref.: 05E374)

— Recomandări pentru punerea în aplicare a ERTMS (EEIG Ref.: 05E375)

Alte norme de exploatare, care pot fi standardizate la nivelul TEN, sunt prevăzute în Anexa B.

Deoarece aceste reguli sunt destinate a fi aplicate la nivelul întregului TEN, este importantă asigurarea unei consecvențe totale. Singura organizație care poate modifica aceste reguli va fi ERA, care este responsabilă pentru realizarea la timp a Anexelor A, B și C la prezenta STI.

▼B

4.5 **Norme de întreținere**

Inaplicabile

4.6 **competențe profesionale**

În conformitate cu sub-secțiunea 2.2.1 din prezenta STI, această secțiune se referă la competențele profesionale și lingvistice și la procesul de evaluare referitor la personal, pentru realizarea acestei competențe.

4.6.1 Competență profesională

Personalul (inclusiv antreprenorii) societăților de căi ferate și administratorilor infrastructurii trebuie să fi dobândit competențe profesionale adecvate pentru îndeplinirea tuturor îndatoririlor necesare legate de siguranță, în situații normale, degradate și de urgență. Aceste competențe includ cunoștințe profesionale și capacitatea transpunerii în practică a acestor cunoștințe.

▼M1

Anexele J și L prezintă cerințele minime de calificare profesională pentru funcțiile individuale.

▼B

4.6.1.1 Cunoștințe profesionale

Având în vedere aceste anexe și în funcție de obligațiile membrului individual de personal, cunoștințele necesare vor include următoarele:

— exploatarea feroviară generală, cu o concentrare pe activitatea critică de siguranță:

  — principii de exploatare a sistemelor de management al siguranței ale propriei organizații;

  — rolurile și responsabilitățile persoanelor cheie implicate în operațiuni de interoperabilitate;

  — aprecierea pericolelor, în special cu privire la riscurile legate de exploatarea feroviară și asigurarea tracțiunii electrice

— cunoștințe adecvate referitoare la îndatoririle legate de siguranță cu privire la proceduri și interfețe pentru:

  — linii și echipamente laterale;

  — material rulant;

  — mediu.

4.6.1.2 Capacitatea de a transpune cunoștințele în practică

Capacitatea de aplicare a acestor cunoștințe în situații de rutină, degradate și de urgență va impune cunoașterea de către personal a:

— metodelor și principiilor de aplicare a acestor reguli și proceduri

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

— principiilor sistemului de management al siguranței pentru evitarea introducerii oricărui risc suplimentar privind călătorii și procesul

precum și o capacitate generală de adaptare la diverse circumstanțe cu care se poate confrunta o persoană.

▼B

În conformitate cu Anexa III clauza 2 din Directiva 2004/49/CE, societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii au obligația de a pune în aplicare un sistem de management al competenței destinat asigurării evaluării și menținerii competenței individuale a personalului implicat. În plus, se va asigura instruire, în funcție de caz, pentru asigurarea menținerii caracterului curent al cunoștințelor și aptitudinilor, în special în legătură cu punctele slabe sau deficiențele sistemului sau performanței individuale.

4.6.2 Competențe lingvistice

4.6.2.1 Principii

Gestionarii de infrastructură și societățile de căi ferate au obligația asigurării competenței personalului acestora privind utilizarea protocoalelor și principiilor de comunicare prevăzute de prezenta STI.

În cazul în care limba de „exploatare” utilizată de administratorul infrastructurii diferă de cea utilizată în mod uzual de personalul societății de căi ferate, această instruire lingvistică și de comunicare a face parte dintr-o parte critică a sistemului global de management al competenței al societății de căi ferate.

Personalul societății de căi ferate ale cărui îndatoriri impun comunicarea cu personalul administratorului infrastructurii în legătură cu aspecte legate de siguranță, în situații de rutină, degradate sau de urgență, trebuie să dețină un nivel suficient de cunoștințe în limba de „exploatare” a administratorului infrastructurii.

4.6.2.2 Nivelul cunoștințelor

Nivelul cunoștințelor legate de limba administratorului infrastructurii trebuie să fie suficient pentru scopuri legate de siguranță:

— ca minimum trebuie să asigure capacitatea mecanicului de a:

  — trimite și înțelege toate mesajele prevăzute în anexa C la prezenta STI;

  — comunica eficient în situații de rutină, degradate și de urgență;

  — completa formularele asociate utilizării „registrului de formulare”.

— Alți membri ai echipajului trenului, ale căror îndatoriri impun comunicarea cu administratorul infrastructurii pe probleme critice legate de siguranță, ca cerință minimă, trebuie să poată transmite și înțelege informațiile care descriu trenul și condiția de funcționare a acestuia.

Instrucțiuni legate de nivelurile adecvate de competență sunt definite în Anexa E. Nivelul cunoștințelor mecanicilor trebuie să fie de minimum 3. Nivelul cunoștințelor personalului însoțitor al trenurilor trebuie să fie de minimum 2.

4.6.3 Evaluarea inițială și continuă a personalului

4.6.3.1 Elemente de bază

În conformitate cu Anexa III clauza 2 din Directiva 2004/49/CE, societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii au obligația de a defini procesul de evaluare a propriului personal. Se recomandă luarea în seamă a următoarelor:

A Selectarea personalului

— evaluarea experienței și competenței individuale

▼B

— evaluarea competenței individuale privind utilizarea oricăror limbi străine sau a aptitudinii de învățare a acestora

B Instruirea profesională inițială

— analizarea cerințelor de instruire;

— resurse de instruire

— instruirea instructorilor

▼M1

C. Evaluarea inițială

— condiții de bază

— programul de evaluare, inclusiv demonstrații practice

— calificarea formatorilor

— eliberarea unui atestat

D. Păstrarea competențelor

— principiile de păstrare a competențelor

— modalitățile de monitorizare a evaluării

— formalizarea procesului de păstrare a competențelor

— procesul de evaluare.

▼B

E Reinstruirea

— principiile instruirii continue (inclusiv de limbă)

4.6.3.2 Analiza cerințelor de instruire

4.6.3.2.1 Dezvoltarea analizei cerinței de instruire

Societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii au obligația efectuării unei analize a cerințelor de instruire privind propriul personal relevant.

Această analiză trebuie să stabilească atât domeniul de aplicare, cât și complexitatea și trebuie să ia în seamă riscurile asociate exploatării trenurilor în cadrul TEN, în special în legătură cu abilitățile și limitările umane (factori umani) care pot surveni ca urmare a:

— diferențelor dintre practicile de exploatare ale administratorilor infrastructurii și riscurile asociate trecerii de la unele la celelalte;

— diferențelor dintre îndatoriri, proceduri de exploatare și protocoale de comunicare;

— oricăror diferențe legate de limba de „exploatare” utilizată de personalul administratorului infrastructurii;

— instrucțiunilor locale de exploatare care pot include proceduri speciale sau echipamente speciale pentru anumite cazuri, de exemplu un anumit tunel.

Instrucțiuni privind elementele care ar trebui luate în seamă pot fi găsite în anexele menționate la sub-secțiunea 4.6.1 de mai sus. În funcție de caz, trebuie pus în aplicare elemente ale instruirii personalului bazate pe acestea.

Este posibil ca, datorită tipului operațiunii vizate de o societate de căi ferate sau naturii rețelei pe care operează un administrator al infrastructurii, anumite elemente ale acestor anexe să nu fie aplicabile. Analizarea cerințelor de instruire va documenta situațiile considerate neadecvate, precum și motivele aferente.

▼B

4.6.3.2.2 Actualizarea analizei cerințelor de instruire

Societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii vor defini un proces de revizuire și actualizare a cerințelor proprii de instruire, având în vedere aspecte cum ar fi auditurile anterioare, feedback-ul de sistem și modificările cunoscute ale regulilor și procedurilor, infrastructura și tehnologia.

4.6.3.2.3 Elemente specifice pentru echipajul de bord și personalul auxiliar

▼M1

4.6.3.2.3.1. Cunoașterea traseului

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procesul prin care personalul de bord al trenului dobândește și păstrează cunoștințele referitoare la rutele parcurse. Acest proces trebuie:

— să se bazeze pe informațiile privind rutele furnizate de administratorul de infrastructură; și

— să fie conform procesului descris la punctul 4.2.1 din prezenta STI.

▼B

4.6.3.2.3.2 Cunoașterea materialului rulant

Societatea de căi ferate va defini procesul de dobândire și menținere a cunoștințelor legate de tracțiune și materialul rulant de către propriile sale echipaje ale trenurilor.

4.6.3.2.3.3 Personal auxiliar

Societatea de căi ferate se va asigura de faptul că personalul auxiliar (de ex. de catering, de curățenie) care nu face parte din „echipajul trenului”, separat de instruirea de bază, va fi instruit privind reacția la instrucțiunile membrilor deplin instruiți ai „echipajului trenului”.

4.7 **Condiții de sănătate și siguranță**

4.7.1 Introducere

Personalul menționat la sub-secțiunea 4.2.1 ca reprezentând personal care îndeplinește sarcini critice legate de siguranță, în conformitate cu sub-secțiunea 2.2 din prezenta STI, trebuie să fie adecvat pentru asigurarea îndeplinirii standardelor globale de exploatare și siguranță.

În conformitate cu Directiva 2004/49/CE, societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii vor stabili și documenta procesul pus în aplicare pentru îndeplinirea cerințelor medicale, psihologice și de sănătate referitoare la propriul personal, în cadrul propriului sistem de management al siguranței.

Examenele medicale prevăzute la Sub-secțiunea 4.7.4 și orice decizii asociate privind caracterul adecvat al personalului vor trebui derulate de către un medic recunoscut de medicina muncii.

Personalul nu va presta o activități critice legate de siguranță pe parcursul perioadei cât vigilența este afectată de substanțe cum ar fi alcoolul, medicamentele sau medicația psihotropă. Astfel, societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii vor implementa proceduri pentru controlarea riscului muncii prestate de personal aflat sub influența acestor substanțe, sau privind consumul acestor substanțe la locul de muncă.

Regulile naționale ale statului membru în care este exploatat un serviciu feroviar se aplică în legătură cu limitele definite ale substanțelor menționate mai sus.

▼B

4.7.2 Criterii recomandate pentru aprobarea medicilor de medicina muncii și organizațiilor medicale

Societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii trebuie să selecteze medici în medicina muncii și organizații implicate în examinările medicale în conformitate cu regulile și practicile naționale ale țării unde societatea de căi ferate sau administratorul infrastructurii este autorizat sau înregistrat.

Medicii specializați în medicina muncii care efectuează examinările medicale prevăzute la sub-secțiunea 4.7.4 trebuie să dețină următoarele:

— Experiență în medicina muncii

— Cunoștințe legate de pericolele muncii relevante și mediului feroviar;

— Înțelegerea modului în care măsurile destinate eliminării sau reducerii acestor riscuri ar putea fi afectate de lipsa compatibilității din punct de vedere medical.

Medicul specializat în medicina muncii care întrunește aceste criterii poate solicita asistență medicală sau para-medicală externă pentru susținerea consultării sau evaluării sale medicale, de ex. oftalmologi.

4.7.3 Criterii pentru aprobarea psihologilor implicați în evaluarea psihologică și cerințele evaluării psihologice

4.7.3.1 Autorizarea psihologilor

Se recomandă ca psihologul să dețină calificarea universitară relevantă și să fie autorizat și recunoscut ca fiind competent, în conformitate cu regulile și practicile naționale ale țării unde societatea de căi ferate sau administratorul infrastructurii este autorizat sau înregistrat.

4.7.3.2 Conținutul și interpretarea evaluării psihologice

Conținutul și procedura de interpretare a evaluării psihologice se stabilesc de o persoană autorizată în conformitate cu punctul 4.7.3.1, avându-se în vedere munca și mediul feroviar.

4.7.3.3 Selectarea instrumentelor de evaluare

Evaluarea include exclusiv instrumente de evaluare bazate pe principii psihologico-științifice.

4.7.4 Examene medicale și evaluări psihologice

4.7.4.1 Anterior numirii

4.7.4.1.1 Conținutul minim al examenelor medicale

Examenele medicale acoperă:

— Examene medicale generale;

— Examinări ale funcțiilor de simț (vedere, auz, percepția culorilor);

— Analize ale urinei și sângelui pentru detectarea diabetului zaharat și altor condiții, indicate de examenele clinice;

— Testarea consumului de droguri.

4.7.4.1.2 Evaluarea psihologică

Scopul evaluării psihologice constă în susținerea societății de căi ferate privind numirea și managementul personalului care deține capacități cognitive, psiho-motorii, comportamentale și de personalitate adecvate pentru îndeplinirea în siguranță a sarcinilor.

▼B

Pentru stabilirea conținutului evaluării psihologice, psihologul, ca o cerință minimă, ia în calcul următoarele criterii relevante pentru cerințele fiecărei funcții de siguranță:

— Cognitive:

  — Atenție și concentrare

  — Memorie

  — Abilități de percepție

  — Raționament

  — Comunicare

— Psiho-motorii:

  — Viteza de reacție

  — Coordonarea gesturilor

— Comportament și personalitate

  — Auto-control emoțional

  — Siguranța comportamentului

  — Autonomie

  — Conștiinciozitate

În cazul în care psihologul omite oricare dintre aspectele de mai sus, decizia respectivă va trebui justificată și documentată.

4.7.4.2 Ulterior numirii

4.7.4.2.1 Frecvența examenelor medicale

Se va derula cel puțin o examinare medicală sistematică:

— Din 5 în 5 ani pentru personalul de până la 40 de ani;

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

— Anual, pentru personalul de peste 62 de ani.

O frecvență mai ridicată a examinării se stabilește de medicul de medicina muncii în cazul în care starea membrului de personal o impune.

4.7.4.2.2 Conținutul minim al examenelor medicale periodice

În cazul în care angajatul îndeplinește criteriile impuse la examinarea efectuată anterior practicării unei ocupații, examinările specializate periodice trebuie să includă, ca cerință minimă:

— Examinări medical generale;

— Examinări ale funcțiilor de simț (vedere, auz, percepția culorilor);

— Analize ale urinei și sângelui pentru detectarea diabetului zaharat și altor condiții, indicate de examenele clinice;

— Testarea consumului de droguri, în cazul indiciilor clinice.

4.7.4.2.3 Examene medicale și/sau evaluări psihologice suplimentare

Separat de examinările medicale periodice, se efectuează o examinare medicală specifică suplimentară și/sau o evaluare psihologică în cazul unor motive temeinice de punere a caracterului medical adecvat al unui membru de personal sub semnul întrebării sau în cazul suspiciunii rezonabile privind consumul sau abuzul de

▼B

droguri sau de alcool. Această examinare se efectuează în special ulterior unui incident sau accident cauzat de eroarea umană a acelei persoane.

Angajatorul trebuie să solicite o examinare medicală ulterior oricărui concediu medical care depășește 30 de zile. În funcție de caz, această examinare se poate limita la o evaluare efectuată de medicul de medicina muncii, în baza informațiilor medicale disponibile care indică neafectarea capacității adecvate de muncă a angajatului.

Societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii trebuie să pună în aplicare sisteme destinate asigurării efectuării acestor examinări și evaluări suplimentare, în funcție de caz.

4.7.5 Cerințe de natură medicală

4.7.5.1 Cerințe generale

Personalul nu trebuie să prezinte afecțiuni sau nu urmează tratamente medicale care ar putea cauza:

— Pierderea neașteptată a cunoștinței;

— Afectarea stării de cunoștință sau a concentrării;

— Incapacitatea neașteptată;

— Afectarea echilibrului sau coordonării;

— Limitarea semnificativă a mobilității.

Trebuie îndeplinite următoarele cerințe legate de vedere și auz:

4.7.5.2 Cerințe legate de vedere

— Acuitate vizuală corectată sau naturală: 0,8 (ochiul drept + ochiul stâng – măsurată separat); Minimum 0,3 pentru ochiul cel mai afectat.

— Dioptrii maxime ale lentilelor corectoare: hipermetropie +5 / miopie –8. Medicul autorizat de medicina muncii (definit la sub-secțiunea 4.7.2) poate permite valori care depășesc aceste limite în cazuri excepționale și ulterior consultării unui oftalmolog.

— Vedere intermediară și de aproape: suficientă, fie aceasta corectată sau naturală.

— Sunt permise lentile de contact.

— Distingerea normală a culorilor: utilizarea unui test recunoscut, precum Ishihara, completat de un alt test recunoscut, în funcție de caz.

— Câmpul vizual: normal (absența oricărei anomalii care să afecteze obligația de serviciu)

— Vederea aferentă ambilor ochi: prezentă

— Vedere binoculară: prezentă

— Sensibilitate contrast: bună

— Absența unei afecțiuni oculare progresive

— Implanturi de lentile, cheratotomia și cheratectomia sunt permise doar în cazul verificării anuale sau cu o frecvență stabilită de medicul de medicina muncii.

4.7.5.3 Cerințe legate de auz

Auzul suficient confirmat prin intermediul audiogramei tonale, și anume:

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

▼B

— Următoarele valori sunt prezentate spre informare și ar trebui considerate ca reprezentând instrucțiuni:

— Deficiența auditivă trebuie să nu depășească 40 dB la 500 și 1 000 Hz;

— Deficiența auditivă trebuie să nu depășească 45 dB la 2 000 Hz la urechea care prezintă cea mai deficientă conducere aeriană a sunetului.

▼M1

_____

_____

▼B

4.8 **Registre de infrastructură și material rulant**

În conformitate cu articolul 22a alineatul (1) din Directiva 96/48/CE, „statele membre asigură publicarea și actualizarea anuală a registrelor aferente infrastructurii și materialului rulant. Aceste registre menționează caracteristica principală a fiecărui subsistem sau subsistem parțial implicat și corelația dintre acestea și caracteristicile prevăzute de STI aplicabile. În acest sens, fiecare STI va menționa precis ce informații trebuie incluse în registrele de infrastructură și material rulant.”

Datorită actualizării și publicării anuale a acestor registre, acestea nu sunt adecvate pentru cerințele speciale ale subsistemului de „Exploatare și management al traficului”. În consecință, prezenta STI nu specifică nimic cu privire la aceste registre.

Cu toate acestea, există o cerință operațională legată de anumite date referitoare la infrastructură, care trebuie furnizate unei societăți de căi ferate și invers, date referitoare la anumite aspecte legate de materialul rulant, care trebuie furnizate unui administrator al infrastructurii. În ambele cazuri, datele vizate vor fi complete și exacte.

4.8.1 Infrastructură

Cerințele legate de datele referitoare la infrastructura feroviară de mare viteză aferentă subsistemului de Exploatare și management al traficului, și care trebuie furnizate societăților de căi ferate, sunt menționate în Anexa D. Gestionarul de infrastructură este responsabil pentru corectitudinea datelor.

4.8.2 Material rulant

Următoarele date privind materialul rulant vor fi furnizate administratorilor infrastructurii. Posesorul (proprietarul vehiculului) este responsabil pentru corectitudinea datelor:

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

— lungimea aferentă tampoanelor

5 **EIEMENTE DE INTEROPERABILITATE**

5.1 **Definiție**

În conformitate cu articolului 2 litera (d) din Directiva 96/48/CE:

Elementele constitutive de interoperabilitate reprezintă „orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente incorporate sau destinate a fi incorporate într-un subsistem, de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză”.

▼B

Un element constitutiv de interoperabilitate este:

— un produs care poate fi plasat pe piață anterior integrării și utilizării într-un subsistem; în acest sens, va fi posibilă verificarea conformității acestuia independent de subsistemul în care va fi încorporat,

— sau un obiect intangibil, cum ar fi software-ul sau un proces, o organizare, o procedură, etc. care îndeplinește o funcție în cadrul subsistemului și a cărei conformitate va fi verificată pentru asigurarea îndeplinirii cerințelor esențiale.

5.2 **Lista elementelor constitutive**

Elementele constitutive de interoperabilitate sunt reglementate de dispozițiile relevante ale Directivei 96/48/CE. Cu privire la Subsistemul de Exploatare și management al traficului, în prezent nu există elemente constitutive de interoperabilitate.

5.3 **Performanțele și specificațiile elementelor constitutive**

Inaplicabil.

6. **EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A CARACTERULUI CORESPUNZĂTOR PENTRU UTILIZAREA ELEMENTELOR CONSTITUTIVE ȘI VERIFICAREA SUBSISTEMULUI**

6.1 **Elemente constitutive de interoperabilitate**

Deoarece prezenta STI nu specifică încă nici un fel de elemente constitutive de interoperabilitate, nu sunt dezbătute nici un fel de acorduri de evaluare.

În cazul în care, totuși, ulterior vor fi definite elemente constitutive de interoperabilitate și, în consecință, acestea pot fi evaluate de un organism notificat, procedura (procedurile) relevant(e) de evaluare pot fi incluse într-o versiune revizuită.

6.2 **Subsistemul de Exploatare și management al traficului**

6.2.1 Principii

Subsistemul de Exploatare și management al traficului este un subsistem structural, în conformitate cu anexa II la Directiva 96/48/CE.

Cu toate acestea, elementele individuale sunt strâns legate de procedurile și procesele operaționale impuse de un administrator al infrastructurii sau de societatea de căi ferate pentru acordarea unei autorizații/unui certificat de siguranță, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2004/49/CE. Societatea de căi ferate sau administratorul infrastructurii demonstrează conformitatea cu cerințele prezentei STI. Acest fapt poate fi asigurat ca parte a Sistemului de management al siguranței, descris de Directiva 2004/49/CE. Trebuie menționat faptul că în prezent nici unele dintre elementele incluse în prezenta STI nu necesită o evaluare separată de către un organism notificat.

Autoritatea competentă relevantă va efectua o evaluare a oricăror proceduri și procese noi sau modificate, anterior implementării, anterior acordării unei noi/revizuite autorizații/unui nou/revizuit certificat de siguranță. Această evaluare va face parte din procesul de acordare a autorizației/certificatului de siguranță. În cazul în care domeniul de aplicare al acestui SMS va avea un impact asupra altui (altor) stat(e) membru (membre), va trebui asigurată coordonarea cu acel stat membru în ceea ce privește evaluarea.

▼B

În cazul finalizării cu succes a procesului de evaluare descris mai jos, autoritatea competentă autorizează administratorul infrastructurii sau societatea de căi ferate să pună în aplicare elementele relevante ale Sistemului său de Exploatare și management al traficului, împreună cu acordarea autorizației de siguranță sau a certificatului de siguranță impus de articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE.

Ori de câte ori un administrator al infrastructurii sau o societate de căi ferate introduce procesele operaționale noi/modernizate/reînnoite (sau le modifică esențial pe cele existente) care fac obiectul prezentei STI, atunci acestea vor întocmi un angajament indicând că aceste procese sunt conforme cu STI de Exploatare și management al traficului (sau, pe o perioadă de tranziție, cu o parte a acesteia – a se vedea capitolul 7).

Procesul de evaluare a procedurilor și proceselor operaționale noi sau modificate descrise în prezentul capitol este echivalent autorizării punerii în funcțiune emise de statul membru, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE.

6.2.2 Documentație privind normele și procedurile

Cu privire la evaluarea documentației descrise la sub-secțiunea 4.2.1 din prezenta STI, Autoritatea competentă va fi responsabilă pentru asigurarea caracterului complet și exact al procesului de întocmire a documentației furnizate de administratorul infrastructurii și societatea de căi ferate.

6.2.3 Procedura de evaluare

6.2.3.1 Decizia autorității competente

În coroborare cu Anexa G, administratorii infrastructurii și societățile de căi ferate prezintă o descriere a oricăror procese operaționale noi sau modificate.

Cu privire la aspectele menționate ca aparținând Părții A a certificatului/autorizației de siguranță, definite de Directiva 2004/49/CE, acestea vor fi prezentate autorității competente a statului membru în care este înmatriculată societatea.

Cu privire la aspectele menționate ca aparținând Părții B a certificatului/autorizației de siguranță, definite de Directiva 2004/49/CE, acestea vor fi prezentate autorității competente a fiecărui stat membru vizat.

Acestea vor fi furnizate suficient de detaliat pentru a-i permite Autorității Competente să stabilească dacă este necesară o evaluare formală.

6.2.3.2 Dacă este necesară o evaluare

În cazul în care autoritatea competentă decide necesitatea acestei evaluări, atunci aceasta se va desfășura ca parte a evaluării care conduce la acordarea/reînnoirea certificatului/autorizației de siguranță, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

Procedurile de evaluare vor fi conforme cu metoda comună de siguranță care va fi stabilită pentru evaluarea și certificarea/autorizarea sistemelor de management de siguranță impuse de articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE.

Anumite instrucțiuni informative dar neobligatorii legate de derularea acestei evaluări sunt incluse în anexa F.

▼B

6.2.4 Performanța sistemului

Articolul 14 alineatul 2 din Directiva 96/48/CE impune statelor membre verificarea la intervale periodice a faptului că subsistemele de interoperabilitate sunt exploatate și menținute în conformitate cu cerințele esențiale. În ceea ce privește subsistemul de Exploatare și management al traficului, aceste verificări vor fi desfășurate în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

7. PUNERE ÎN APLICARE

7.1 Principii

Punerea în aplicare a prezentei STI și conformitatea cu secțiunile relevante ale prezentei STI trebuie stabilite în conformitate cu un plan de punere în aplicare care este întocmit de fiecare stat membru pentru liniile de mare viteză pentru care este responsabil.

Acest plan trebuie să ia în seamă:

— aspectele specifice factorilor umani asociate exploatării oricărei linii;

— elementele individuale de exploatare și siguranță aferente fiecărei linii implicate; și

— dacă punerea în aplicare a elementelor avute în vedere va fi:

  — aplicabilă doar anumitor linii de mare viteză,

  — aplicabilă tuturor liniilor de mare viteză,

  — aplicabilă tuturor trenurilor, în conformitate cu descrierea de la capitolul 1.1 din prezenta STI, care rulează pe liniile de mare viteză

— raportul față de punerea în aplicare a altor subsisteme(CCS, RST, INS, ENE, …);

În acest moment trebuie avute în vedere și documentate orice excepții specifice aplicabile, ca parte a planului.

Planul de implementare ia în seamă diversele niveluri de potențial pentru implementare, ori de câte ori:

— o societate de căi ferate sau un administrator al infrastructurii își începe activitatea, sau

— este introdusă o reînnoire sau o modernizare a sistemelor operaționale existente ale unei societăți de căi ferate sau unui administrator al infrastructurii, sau

— sunt puse în funcțiune infrastructuri, energie, material rulant sau subsisteme de comandă, control și semnalizare, care impun un set corespunzător de proceduri de operare.

În cazul în care modernizările sistemelor operaționale existente afectează atât administratorii infrastructurii, cât și societățile de căi ferate, statul membru este responsabil pentru asigurarea evaluării și punerii în funcțiune corespunzătoare a acestor proiecte.

În general se înțelege că aplicarea integrală a tuturor elementelor prezentei STI nu se poate finaliza anterior armonizării hardware-ului (infrastructură, control și comandă, etc.) care va fi exploatat. Instrucțiunile din prezentul capitol vor fi astfel considerate doar ca o etapă intermediară de susținere a migrării către sistemul vizat.

▼B

În conformitate cu articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE, certificatul/autorizația trebuie reînnoită din 5 în 5 ani. Ulterior intrării în vigoare a prezentei STI și ca parte a procesului de revizuire care conduce la reînnoirea acestui certificat/acestei autorizații, Societățile de Căi Ferate și Gestionarii de Infrastructură vor trebui să poată demonstra că au avut în vedere conținutul prezentei STI și să furnizeze o justificare pentru orice elemente ale acesteia încă neîndeplinite.

În timp ce conformitatea deplină cu sistemul vizat descris de prezenta STI reprezintă în mod clar obiectivul final, migrarea se poate realiza în etape, prin intermediul unor acorduri naționale sau internaționale, bilaterale sau multilaterale. Aceste acorduri, care pot fi întocmite de către și între o combinație de AI – AI, AI – IF, IF – IF, vor implica în permanență informații din partea autorităților de siguranță implicate.

În cazul în care acordurile existente includ cerințe legate de exploatarea și managementul de trafic, atunci statele membre vor informa Comisia, în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI, cu privire la următoarele acorduri:

(a) acordurile naționale, bilaterale sau multilaterale dintre statele membre și societățile de căi ferate sau administratorii infrastructurii, încheiate pe baze temporare sau permanente și necesare ca urmare a naturii deosebit de specifice sau locale a serviciului feroviar vizat;

(b) acordurile bilaterale sau multilaterale dintre societățile de căi ferate, administratorii infrastructurii sau statele membre care asigură niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională;

(c) acordurile internaționale dintre unul sau mai multe state membre și cel puțin o țară terță, sau dintre societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii ai statelor membre și cel puțin o societate de căi ferate sau un administrator al infrastructurii al unei țări terțe, care asigură niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională.

Compatibilitatea dintre aceste acorduri și legislația UE, incluzând caracterul nediscriminatoriu al acestora și, în special, prezenta STI, va fi evaluată iar Comisia ia măsurile necesare, cum ar fi revizuirea prezentei STI, pentru includerea potențialelor situații specifice sau măsurilor de tranziție.

Acordurile RIC și instrumentele COTIF nu vor fi notificate, acestea fiind cunoscute.

Reînnoirea acestor acorduri va fi posibilă, dar exclusiv în interesul acordurilor continuate prin acorduri de lucru și exclusiv în lipsa altor alternative posibile. Orice modificare a acordurilor existente sau orice acorduri viitoare vor avea în vedere legislația UE și în special prezenta STI. Statele membre vor aduce la cunoștința Comisiei aceste modificări sau noi acorduri. Ulterior se va aplica aceeași procedură ca și cea mai sus menționată.

7.2 **Instrucțiuni de implementare**

Tabelul inclus în Anexa N, care este cu titlu informativ și nu obligatoriu, a fost întocmit ca un ghid referitor la ceea ce statul membru ar putea identifica drept declanșator al implementării fiecăruia dintre elementele prevăzute la capitolul 4.

▼B

Există trei elemente distincte de implementare:

— Confirmarea faptului că toate sistemele și procesele existente îndeplinesc cerințele prezentei STI

— Adaptarea oricăror sisteme și procese existente în vederea îndeplinirii cerințelor prezentei STI

— Noi sisteme și procese născute ca urmare a implementării altor subsisteme

  — Linii de mare viteză noi/modernizate(INS/ENE)

  — Instalații de semnalizare SECT noi sau modernizate, instalații GSM-R radio, Detectoare de încingere a lagărului de osie, … (CCS)

  — Material rulant nou (RST)

7.3 **Situații specifice**

7.3.1 Introducere

Următoarele dispoziții sunt permise în situațiile specifice de mai jos.

Aceste situații specifice pot fi împărțite în două categorii:

— dispozițiile se aplică fie permanent (situația „P”), fie temporar (situația „T”).

— În situațiile temporare, se recomandă ca statul membru vizat să se conformeze subsistemului relevant fie prin 2010 (situația „T1”), un obiectiv prevăzut de Decizia Nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, fie prin 2020 (situația „T2”).

▼M1

7.3.2. Lista cazurilor specifice

Lăsată intenționat în alb.

▼B

ANEXA A

Norme de exploatare ERTMS/SECT și ERTMS/GSM-R

Prezenta Anexă conține normele aferente ERTMS/SECT și ERTMS/GSM-R, astfel cum apar acestea în versiunea 1 (document publicat pe site-ul de internet al Agenției Feroviare Europene www.era.europa.eu).

▼B

ANEXA B

Alte norme care permit o exploatare coerentă a noilor subsisteme structurale

(a se vedea, de asemenea, secțiunea 4.4)

Prezenta anexă se va modifica într-o anumită perioadă de timp și va face obiectul revizuirii și actualizării periodice.

Conținutul tipic al acestei Anexe constă în regulile li procedurile care urmează să fie aplicate în mod identic la nivelul întregii TEN și în special al rețelei de mare viteză și care în prezent nu sunt reglementate de Capitolul 4 din prezenta STI. De asemenea, este posibil ca anumite elemente ale capitolului 4 și anexelor aferente să fie de asemenea integrate în prezenta anexă.

A. **DISPOZIȚII GENERALE**

A1. **Personalul Trenului**

Rezervat

B. **SIGURANȚA ȘI SECURITATEA PERSONALULUI**

Rezervat

C. **INTERFAȚĂ OPERAȚIONALĂCU ECHIPAMENTELE DE SEMNALIZARE ȘI CONTROL ȘI COMANDĂ**

C1. **Înnisiparea**

Aplicarea de nisip reprezintă un mod eficient de îmbunătățire a adeziunii roților la calea ferată, de îmbunătățire a frânării și pornirii în special în condiții meteorologice nefavorabile.

Cu toate acestea, o acumulare de nisip pe calea ferată poate cauza o serie de probleme, în special în legătură cu activarea circuitelor liniei și funcționarea eficientă a macazurilor și intersecțiilor.

Mecanicul trebuie să fie în permanență capabil să aplice nisip, dar această aplicare trebuie evitată pe cât posibil:

— la macazuri și intersecții

— pe parcursul frânării, la viteze mai mici de 20 km/h.

Aceste restricții nu sunt aplicabile în cazul existenței riscului SPAD, sau altor incidente grave, iar aplicarea de nisip ar susține adeziunea.

— din poziția de staționare. Excepția constă în plecarea de pe loc și necesitatea testării echipamentului de înnisipare la unitatea de tracțiune. (În mod normal testarea se va efectua în zone desemnate în mod specific în Registrul de infrastructură).

C2. **Activarea detectoarelor încingerii osiei**

Rezervat

D. **MIȘCĂRILE TRENULUI**

D1. **Condiții normale**

D2. **Condiții degradate**

Rezervat

E. **ANOMALII, INCIDENTE ȘI ACCIDENTE**

Rezervat

▼B

ANEXA C

Metodologie de comunicare referitoare la siguranță

Introducere

Scopul acestui document constă în stabilirea normelor de comunicații referitoare la siguranță de tipul fix-mobil sau mobil-fix, aplicabile informațiilor transmise sau schimbate privind situațiile critice de siguranță din rețeaua interoperabilă, în special:

— definirii naturii și structurii mesajelor referitoare la siguranță;

— definirii metodologiei transmisiei vocale a acestor mesaje.

Prezenta anexă este destinată a servi ca bază:

— pentru a-i permite administratorului infrastructurii să întocmească mesajele și Registrul de formulare. Aceste elemente vor fi adresate societății de căi ferate în același timp cu punerea la dispoziție a regulilor și regulamentelor;

— pentru întocmirea de către administratorul infrastructurii și societatea de căi ferate a documentelor adresate propriului personal (Registre de formulare), instrucțiunilor adresate personalului de autorizare a circulației trenurilor și Anexei 1 la regulamentul mecanicului „Manualul procedurilor de comunicare”.

Măsura în care formularele vor fi folosite și structura acestora poate diferi. Pentru anumite riscuri va fi adecvată utilizarea formularelor, în timp ce pentru altele nu va fi adecvată.

În contextul unui anumit risc, administratorul infrastructurii, acționând în conformitate cu Articolul 9 alineatul (3) din 2004/49/CE, va decide necesitatea utilizării unui formular. Un formular va fi utilizat exclusiv în cazul în care valoarea siguranței și beneficiile de performanță le depășesc pe cele legate de orice dezavantaje de siguranță și performanță.

Gestionarii de infrastructură trebuie să își structureze protocolul de comunicare în mod oficial și în conformitate cu următoarele 3 categorii:

— mesaje verbale urgente (de urgență);

— ordine scrise;

— mesaje suplimentare de performanță;

Pentru susținerea abordării disciplinate a transmiterii acestor mesaje a fost realizată o metodologie a comunicărilor.

1. **Metodologia comunicărilor**

1.1. *Elementele și principiile metodologiei*

1.1.1. Terminologia standard care trebuie utilizată în proceduri

1.1.1.1. Procedura transmiterii verbale

Termen care transferă celeilalte părți oportunitatea luării cuvântului:

încheiat

1.1.1.2. Procedura primirii mesajului

— la primirea unui mesaj direct

Termenul care confirmă faptul că mesajul trimis a fost primit:

recepționat

Termenul utilizat pentru repetarea mesajului în cazul unei recepții defectuoase sau neînțelegerii

repetă (+ vorbește mai rar)

— la primirea unui mesaj redat

▼B

Termeni utilizați pentru confirmarea faptului că un mesaj redat redă exact mesajul transmis:

corect

sau nu:

eroare (+ repet)

1.1.1.3. Procedura întreruperii comunicării

— în cazul în care mesajul a luat sfârșit:

încheiat

— în cazul întreruperii temporare și neîntreruperii conexiunii

Termen utilizat pentru asigurarea așteptării de către cealaltă parte:

așteaptă

— în cazul întreruperii temporare și neîntreruperii conexiunii

Termen utilizat pentru a-i comunica celeilalte părți că linia de comunicare va fi întreruptă dar va fi reluată ulterior:

revin

1.1.1.4. Anularea unui ordin scris

Termen utilizat pentru anularea procedurii ordinului scris:

anulare procedură.....

În cazul în care mesajul urmează să fie reluat, procedura se va repeta de la început.

1.1.2. Principii care se vor aplica în cazul unei erori sau unei neînțelegeri

Pentru a permite corectarea potențialelor erori pe parcursul comunicării, se vor aplica următoarele reguli:

1.1.2.1. Erori

— **erori pe parcursul transmiterii**

În cazul descoperirii unei erori de transmitere chiar de către expeditor, acesta trebuie să solicite anularea prin transmiterea următorului mesaj al procedurii:

eroare (+ realizare formular nou)

sau:

eroare + repet

și retransmiterea mesajului inițial.

— **eroare pe parcursul redării**

În cazul în care expeditorul descoperă o eroare în timpul redării mesajului, expeditorul va transmite următorul mesaj al procedurii:

eroare + repet

și va retransmite mesajul.

1.1.2.2. Neînțelegeri

În cazul în care una din părți nu înțelege corect un mesaj, trebuie să îi solicite celeilalte părți să repete mesajul, folosind următorul text:

repetă (+ vorbește mai rar)

▼B

1.1.3. Codul de explicitare a cuvintelor, numerelor, orei, distanței, vitezei și datei

Pentru a facilita înțelegerea și exprimarea mesajelor în diverse situații, fiecare termen trebuie pronunțat rar și corect, prin explicitarea fiecărui cuvânt sau nume și a cifrelor care ar putea fi eronat înțelese. Ca exemple menționăm codurile de identificare a semnalelor sau punctelor.

Se vor aplica următoarele reguli de explicitare:

1.1.3.1. Explicitarea cuvintelor și grupurilor de litere

Se va utiliza Alfabetul fonetic internațional.

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*								

Exemplu:

Punctele A B = punctele alpha-bravo.

Număr Semnal KX 835 = semnal Kilo X-Ray opt trei cinci.

Gestionarul de infrastructură pateu adăuga litere suplimentare, precum și pronunțarea fonetică a acestora, în cazul în care va fi necesar pentru limba (limbile) de exploatare a administratorului infrastructurii.

Societatea de căi ferate poate adăuga indicații suplimentare legate de pronunțare, în cazul în care va considera necesar.

1.1.3.2. Exprimarea numerelor

Numerele vor fi pronunțate cifră cu cifră.

0	*Zero*	*3*	*Trei*	*6*	*Șase*	*9*	*Nouă*
1	*Unu*	*4*	*Patru*	*7*	*Șapte*		
2	*Doi*	*5*	*Cinci*	*8*	*Opt*		

Exemplu: trenul 2183 = trenul doi-unu-opt-trei.

Zecimalele vor fi desemnate prin intermediul termenului „virgulă”.

Exemplu: 12,50 = unu-doi-virgulă-cinci-zero

1.1.3.3. Exprimarea orei

Ora va fi comunicată în baza orei locale, în mod uzual.

Exemplu: ora 10:52 = zece cincizeci și doi.

În timp ce acesta reprezintă principiul, poate fi de asemenea acceptabil, ori de câte ori va fi necesar, ca ora să fie explicitată cifră cu cifră (ora unu zero cinci doi).

1.1.3.4. Exprimarea distanțelor și vitezei

Distanțele vor fi exprimate în kilometri, iar viteza în kilometri pe oră.

Milele se vor utiliza în cazul în care reprezintă unitatea folosită pe infrastructura în discuție.

1.1.3.5. Exprimarea datelor

Datele vor fi exprimate în modul uzual.

Exemplu: 10 decembrie

▼B

1.2. *Structura comunicărilor*

Transmiterea vocală a mesajelor referitoare la siguranță sunt în principiu formate din 2 etape, după cum urmează:

— identificarea și solicitarea de instrucțiuni;

— transmiterea mesajului în sine și încetarea transmisiei.

Prima etapă poate fi scurtată sau chiar evitată în cazul mesajelor prioritare de siguranță.

1.2.1. Reguli pentru identificarea și solicitarea de instrucțiuni

Pentru a le permite părților să se poată identifica, să poată defini situația operațională și să transmită instrucțiuni procedurale, se vor aplica următoarele reguli:

1.2.1.1. Identificare

Este foarte important ca anterior oricărei comunicări, cu excepția mesajelor prioritare de siguranță, deosebit de urgente, persoanele care urmează să comunice să se identifice. Nu numai că aceasta reprezintă un principiu de politețe, dar mai important, asigură încrederea că persoana care autorizează circulația trenurilor discută cu mecanicul trenului corect, iar mecanicul are certitudinea că vorbește cu centrul de semnalizare sau de control corect. Acest fapt este deosebit de important în cazul în care comunicarea are loc în zonele în care se intersectează limitele de comunicare.

Acest principiu se va aplica și ulterior unei întreruperi pe parcursul transmisiei.

Următoarele mesaje se vor utiliza în acest sens de diversele părți.

— de către personalul de autorizare a circulației trenurilor:

trenul..... .....
(numărul)
sunt .... Semnale
(numele)

— de către mecanic:

.....Semnale
(nume)
sunt trenul .....
(numărul)

Trebuie observat faptul că identificarea poate fi urmată de un mesaj informativ suplimentar care să furnizeze personalului de autorizare a circulației trenurilor detalii suficiente pentru stabilirea cu exactitate a procedurii care îi va fi solicitată mecanicului.

1.2.1.2. Solicitarea de instrucțiuni

Fiecare cerere a unei proceduri, susținută de un ordin scris, trebuie precedată de o solicitare de instrucțiuni.

Următorii termeni vor fi utilizați pentru solicitarea de instrucțiuni:

pregătiți procedura .....

1.2.2. Reguli privind transmiterea de ordine scrise și mesaje verbale

▼B

1.2.2.1. Mesaje de siguranță prioritare

Datorită naturii urgente și imperative a acestora, aceste mesaje:

— pot fi transmise și primite pe parcursul deplasării;

— pot evita partea identificării;

— vor fi repetate;

— cât mai curând posibil vor fi urmate de informații suplimentare.

1.2.2.2. Ordine scrise

În vederea transmiterii sau primirii în mod sigur (în stare de oprire) a mesajelor procedurale din registrul de formulare, se vor aplica următoarele reguli:

1.2.2.2.1. Transmiterea mesajului

Formularul poate fi completat anterior transmiterii mesajului astfel încât întregul text al mesajului să fie trimis prin intermediul unei singure transmisii.

1.2.2.2.2. Primirea mesajului

Destinatarul mesajului trebuie să completeze formularul din Registrul de Formulare în baza informațiilor comunicate de expeditor.

1.2.2.2.3. Redarea

Toate mesajele din registrul de formulare vor fi redate.

1.2.2.2.4. Confirmarea redării corecte

Fiecare mesaj redat va fi urmat de o confirmare a conformității sau neconformității, de către expeditorul mesajului.

corect

sau

eroare + repet

urmată de repetarea transmiterii mesajului inițial

1.2.2.2.5. Confirmare

Fiecare mesaj primit va fi confirmat pozitiv sau negativ după cum urmează:

primit

sau

negativ, repetă (+ vorbește rar)

1.2.2.2.6. Identificarea și verificarea

Un număr unic de identificare sau autorizare va însoți toate mesajele inițiate la sol:

— în cazul în care mesajul se referă la o acțiune pentru care mecanicul solicită o autorizare specifică (de ex. transmiterea unui semnal de pericol, …):

autorizare ....
(număr)

▼B

— în toate celelalte cazuri (de ex. acționarea cu atenție, …):

mesaj .....
(număr)

1.2.2.2.7. Re-raportarea

Fiecare mesaj care include o solicitare de „re-raportare” va fi urmat de un „raport”.

1.2.2.3. Mesaje suplimentare

Mesajele suplimentare

— vor fi precedate de procedura de identificare;

— vor fi scurte și precise (pe cât posibil se vor limita la informațiile comunicate și cazurile aplicabile);

— vor fi redate și urmate de o confirmare a redării corecte sau incorecte

— pot fi urmate de o solicitare de instrucțiuni sau o solicitare de informații suplimentare.

1.2.2.4. Mesajele de informare cu un conținut variabil nepredeterminat

Mesajele de informare cu un conținut variabil vor fi:

— precedate de procedura de identificare;

— întocmite anterior transmiterii;

— redate și urmate de o confirmare a redării corecte sau incorecte.

2. **Mesaje procedurale**

2.1. *Natura mesajelor*

Mesajele procedurale sunt utilizate pentru transmiterea de instrucțiuni operaționale asociate cu situații adecvate prezentate în regulamentul mecanicului.

Acestea includ textul mesajului în sine care corespunde unei situații, și un număr de identificare a mesajului.

În cazul în care mesajul impune re-raportarea de către destinatar, se va comunica și textul raportului.

Aceste mesaje utilizează texte predeterminate prevăzute de către administratorul infrastructurii în „limba de exploatare” a acestuia și sunt prezentate sub forma unor formulare pre-întocmite în format tipărit sau electronic.

2.2. *Formulare*

Formularele reprezintă un mijloc oficial aferent comunicării mesajelor procedurale. Aceste mesaje sunt în general cele asociate condițiilor degradate de muncă. Exemple tipice constau în autoritatea mecanicului de a transmite un semnal sau o „autoritate de încetare a mișcării”, cerința rulării la viteză redusă într-o anumită zonă, sau de a verifica linia. De asemenea pot exista alte circumstanțe care impun utilizarea acestor mesaje.

Scopul acestora constă în:

— furnizarea unui document comun de lucru folosit în timp real de personalul de autorizare a circulației trenurilor și de mecanici;

▼B

— punerea la dispoziția mecanicului (în special în cazul acționării într-un mediu necunoscut sau rar) a unui memento al procedurii pe care va trebui să o aplice

— asigurarea identificării comunicațiilor.

În vederea identificării formularelor, va trebui creat un cuvânt sau un număr unic de cod referitor la procedură. Acesta se poate baza pe potențiala frecvență de utilizare a formularului. În cazul în care, dintre toate formularele create, este posibil ca cel mai frecvent utilizat să fie cel de transmitere a unui semnal sau EOA de pericol, atunci acesta va trebui numerotat 001 și așa mai departe.

2.3. *Registrul de formulare*

Ulterior identificării tuturor formularelor care vor fi utilizate, întregul set va trebui centralizat într-un sau în format electronic denumit registrul de formulare.

Acesta este un document comun care va fi utilizat de către mecanic și personalul de autorizare a circulației trenurilor cu ocazia comunicării unul cu celălalt. Astfel, este important ca registrul utilizat de către mecanic și cel utilizat de către personalul de autorizare a circulației trenurilor să fie realizate și numerotate în același mod.

Gestionarul de Infrastructură este responsabil pentru întocmirea Registrului de Formulare și a formularelor în sine în limba de „exploatare” a acestuia..

Societatea de căi ferate poate adăuga traducerea formularelor și informațiilor asociate conținute în registrul de formulare, în cazul în care va considera că acest fapt va ajuta mecanicii pe parcursul instruirii și în timp real.

Limba care va fi utilizată cu ocazia transmiterii mesajelor va fi întotdeauna limba de „exploatare” a administratorului infrastructurii.

Registrul de formulare va fi format din două părți.

— Prima parte conține următoarele puncte:

  — un memento privind utilizarea registrului de formulare;

  — un index al formularelor de procedură inițiate la sol;

  — un index al formularelor de procedură inițiate de mecanic, în funcție de caz;

  — lista situațiilor care se referă la alte situații în care se utilizează formularul de procedură;

  — un glosar de prezentare a situațiilor cărora li se aplică fiecare formular de procedură;

  — codul de explicitare a mesajelor (alfabet fonetic etc.).

A doua parte include Formularele de Procedură în sine.

Numeroase exemple aferente fiecărui formular trebuie incluse în registrul de formulare și se sugerează utilizarea de separatoare pentru separarea secțiunilor.

Societatea de căi ferate poate include text explicativ relevant pentru fiecare formular și situațiile acoperite, în registrul formularelor mecanicului.

3. **Mesaje suplimentare**

Mesajele suplimentare reprezintă mesaje de informare utilizate fie:

— de către mecanic pentru informarea personalului care autorizează circulația trenurilor sau

— de către personalul care autorizează circulația trenurilor pentru avizarea mecanicului

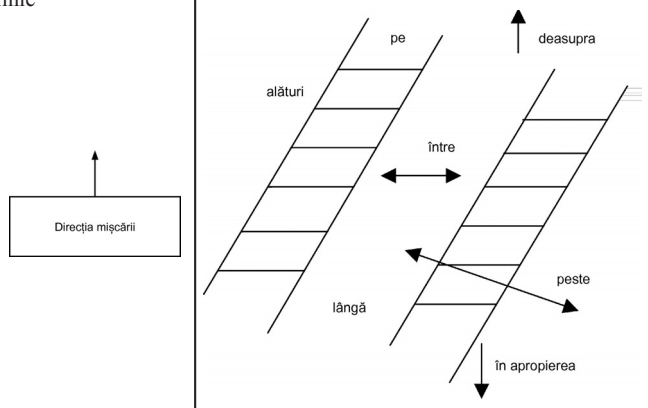
▼B

cu privire la situațiile rare și pentru care, în consecință, utilizarea unui formular predeterminat este considerată inutilă, sau referitoare la rularea trenului sau la condiția tehnică a trenului sau a infrastructurii.

Pentru a facilita descrierea situațiilor și construirii mesajelor de informare, ar fi benefice instrucțiuni privind mesajele, un glosar de terminologie feroviară, o diagramă descriptivă a materialului rulant implicat și o declarație descriptivă a echipamentului infrastructurii (linia, asigurarea tracțiunii, etc.).

3.1. *Structura instrucțiunilor privind mesajele*

Aceste mesaje pot fi structurate după cum urmează:

Stadiul fluxului de comunicare	Elementul mesajului
Motivul transmiterii informațiilor	☐ spre informare ☐ pentru întreprinderea de acțiuni
Observație	☐ Există ☐ Am observat ☐ Am experimentat ☐ Am lovit
Poziția — pe linie	☐ la .....(*denumirea stației*) ☐ ..... *(punct caracteristic)* ☐ La postul de la mila/punctul de la kilometrul ..... *(numărul)*
— cu privire la trenul meu	☐ locomotivă ..... (*număr*) ☐ vagon ..... (*număr*)
Natura — obiect — persoană	..... *(a se vedea glosarul)*
Starea — statică	☐ staționar la ☐ staționând la ☐ căzut la
— în mișcare	☐ în mers ☐ în alergare ☐ spre
Localizare, față de linie	

Aceste mesaje pot fi urmate de o solicitare de instrucțiuni.

Elementele mesajului sunt furnizate în limba selectată de societatea de căi ferate și în limba (limbile) de exploatare a (ale) administratorilor infrastructurii relevanți.

▼B

3.2. *Glosarul de terminologie feroviară*

Societatea de căi ferate poate produce un glosar de terminologie feroviară pentru fiecare rețea unde funcționează trenurile acesteia. Aceasta va furniza termenii în sensul uzual în limba selectată de societatea de căi ferate și în limba de „exploatare” a administratorilor infrastructurii, pe a cărei infrastructură se acționează.

Glosarul va fi compus din două părți:

— o enumerare a termenilor în funcție de obiect;

— o enumerare a termenilor în ordine alfabetică.

3.3. *Diagrama descriptivă a materialului rulant*

În cazul în care societatea de căi ferate consideră că activitatea sa ar putea beneficia de aceasta, se va întocmi o diagramă descriptivă a materialului rulant utilizat. Aceasta ar trebui să enumere denumirile diverselor componente care pot face obiectul comunicărilor cu diverşii administratori ai infrastructurii relevanți. Aceasta ar trebui să includă denumirile uzuale ale termenilor standard, în limba selectată de societatea de căi ferate și în limba de „exploatare” a administratorilor infrastructurii a căror infrastructură este exploatată.

3.4. *Declarația descriptivă a caracteristicilor echipamentelor infrastructurii (linie, asigurarea tracțiunii, etc.)*

În cazul în care societatea de căi ferate consideră că activitatea sa ar putea beneficia de aceasta, se va întocmi o declarație descriptivă a caracteristicilor echipamentelor infrastructurii (linie, asigurarea tracțiunii, etc.) aferente traseului utilizat. Aceasta va menționa denumirile diverselor componente care pot face obiectul comunicărilor cu administratorii infrastructurii relevanți. Aceasta ar trebui să includă denumirile uzuale ale termenilor standard, în limba selectată de societatea de căi ferate și în limba de „exploatare” a administratorilor infrastructurii a căror infrastructură este exploatată.

4. **Tipul și structura mesajelor verbale**

4.1. *Mesaje de urgență*

Mesajele de urgență sunt destinate comunicării de instrucțiuni operaționale urgente, legate direct de siguranța căii ferate.

Pentru evitarea oricăror riscuri legate de neînțelegeri, mesajele vor fi întotdeauna repetate.

Clasificate în funcție de necesitate, mesajele principale care pot fi transmise sunt indicate în cele ce urmează.

Gestionarul de infrastructură poate, în plus, să definească alte mesaje de urgență, în funcție de necesitățile activității acestuia.

Mesajele de urgență pot fi urmate de un ordin scris (a se vedea Subsecțiunea 2).

Tipul textului care formează mesajele de urgență trebuie inclus în Anexa 1 „Manualul procedurilor de comunicații” la regulamentul mecanicului și în documentația pusă la dispoziția personalului de autorizare a circulației trenurilor.

4.2. *Mesaje transmise de la sol sau de către mecanic*

— Necesitatea opririi tuturor trenurilor:

Necesitatea opririi tuturor trenurilor trebuie transmisă prin intermediul unui semnal acustic; dacă acesta nu este disponibil, se vor folosi următoarele fraze:

Urgență, opriți toate trenurile

În funcție de caz, în mesaj se vor menționa informații legate de localizare sau zonă.

▼B

În plus, acest mesaj trebuie rapid completat, pe cât posibil, de motivul, localizarea situației de urgență și identificarea trenului:

Obstrucție

Sau Incendiu

Sau .....

(alt motiv)

pe linia ..... **la** ..... **(km)**

(denumire)

Mecanicul trenului.....

(număr)

— Necesitatea opririi unui anumit tren:

Trenul ..... **(pe linia/calea)**

(număr) *(nume/număr)*

Oprire de urgență

În aceste cazuri, denumirea sau numărul liniei sau căii pe care rulează trenul poate fi utilizat pentru completarea mesajului.

4.3. *Mesaje emise de mecanic*

— Necesitatea întreruperii puterii de tracțiune:

Izolare de urgență a energiei

Acest mesaj trebuie rapid completat, pe cât posibil, cu motivul, localizarea situației de urgență și identificarea trenului:

La .....

(km)

pe ..... **linia/calea**

(denumire/număr)

între ..... **și** .....

(stația) *(stația)*

Motivul.....

Mecanicul trenului.....

(număr)

În aceste cazuri, denumirea sau numărul liniei sau căii pe care rulează trenul poate fi utilizat pentru completarea mesajului.

▼B

ANEXA D

Informații la care societatea de căi ferate trebuie să dețină acces, în legătură cu traseul (traseele) pe care intenționează să opereze

PARTEA 1. INFORMAȚII GENERICE PRIVIND ADMINISTRATORUL INFRASTRUCTURII

1.1 Denumirea (denumirile)/Identitatea administratorului (administratorilor) infrastructurii

1.2 Țara (sau țările)

1.3 Scurtă descriere

1.4 Lista normelor și regulamentelor operaționale generale (și modul de obținere a acestora)

PARTEA 2. HĂRȚI ȘI DIAGRAME

2.1 **Harta geografică**

2.1.1 Trasee

2.1.2 Locații principale (stații, depouri, intersecții, terminale marfare)

2.2 **Diagrama liniei**

Informații care vor fi incluse în diagrame, completate de text, în funcție de caz. În cazul furnizării de diagrame separate privind stația/depoul, atunci informațiile din diagrama liniei pot fi simplificate

2.2.1 Indicarea distanței

2.2.2 Identificarea liniilor de rulare, buclelor, liniilor secundare și punctelor de prindere/deviere

2.2.3 Conexiuni între liniile de rulare

2.2.4 Locații principale (stații, depouri, intersecții, terminale marfare)

2.2.5 Localizarea și înțelesul tuturor semnalelor fixe

2.3 **Diagrame de Stație/Depou (N.B. se aplică exclusiv locațiilor disponibile pentru traficul de interoperabilitate)**

Informațiile vor fi identificate pe diagramele specifice de locație, completate de text, în funcție de caz

2.3.1 Denumirea locației

2.3.2 Codul de identificare al locației

2.3.3 Tipul locației (terminal călători, terminal marfă, depou)

2.3.4 Localizarea și înțelesul tuturor semnalelor fixe

2.3.5 Identificarea și planul căilor, inclusiv punctele de prindere/deviere

2.3.6 Identificarea platformelor

2.3.7 Lungimea platformelor

2.3.8 Înălțimea platformelor

2.3.9 Identificarea liniilor secundare

2.3.10 Lungimea liniilor secundare

2.3.11 Disponibilitatea alimentării cu energie electrică

2.3.12 Distanța dintre capătul peronului și centrul liniei, paralel cu suprafața de rulare

2.3.13 (Pentru stațiile de călători) Disponibilitatea accesului pentru persoane cu handicap

▼B

PARTEA 3. INFORMAȚII SPECIFICE PRIVIND SEGMENTUL DE LINIE

3.1 **Caracteristici generale**

3.1.1 Țara

3.1.2 Codul de identificare al segmentului de linie: cod național

3.1.3 Extremitatea 1 a segmentului de linie

3.1.4 Extremitatea 2 a segmentului de linie

3.1.5 Orele de funcționare privind traficul (orele, zilele, acorduri speciale pentru zilele nelucrătoare)

3.1.6 Indicații laterale privind distanța (frecvența, prezentarea și poziționarea)

3.1.7 Tipul traficului (mixt, de călători, de marfă, …)

3.1.8 Viteza (vitezele) maximă (maxime) permisă (permise)

3.1.9 Orice alte informații necesare din motive de siguranță

3.1.10 Cerințe operaționale locale specifice (inclusiv orice competențe speciale ale personalului)

3.1.11 Restricții speciale privind mărfurile periculoase

3.1.12 Restricții speciale privind încărcarea

3.1.13 Model de notificare de lucrări temporare (și modalitatea de obținere a acesteia)

3.1.14 Indicarea congestionării segmentului de linie (art. 22 din 2001/14/CE)

3.2 **Caracteristici tehnice specifice**

3.2.1 Verificarea CE privind STI infrastructura

3.2.2 Data punerii în funcțiune ca linie de interoperabilitate

3.2.3 Lista potențialelor cazuri specifice

3.2.4 Lista potențialelor derogări specifice

3.2.5 Ecartament

3.2.6 Ecartament structură

3.2.7 Sarcina maximă pe osie

3.2.8 Sarcina maximă per metru liniar

3.2.9 Forțe transversale ale liniei

3.2.10 Forțe longitudinale ale liniei

3.2.11 Unghiul maxim al curbei

3.2.12 Procent gradient

3.2.13 Locație gradient

3.2.14 Pentru sistemul de frânare care nu utilizează adeziunea roți-linie, efortul de frânare acceptat

3.2.15 Poduri

3.2.16 Viaducte

3.2.17 Tuneluri

3.2.18 Comentarii

3.3 **Subsisteme de urgență**

3.3.1 Verificarea CE a STI privind Energia

▼B

3.3.2 Data punerii în funcțiune ca linie de interoperabilitate

3.3.3 Lista potențialelor cazuri specifice

3.3.4 Lista potențialelor derogări specifice

3.3.5 Tipul sistemului de alimentare cu energie electrică (de ex. nici unul, aerian, a treia linie)

3.3.6 Frecvența sistemului de alimentare cu curent electric (de ex. AC, DC)

3.3.7 Tensiune minimă

3.3.8 Tensiune maximă

3.3.9 Restricții legate de consumul de energie electrică a unităților electrice specifice de tracțiune

3.3.10 Restricții legate de poziția unităților de tracțiune multiplă pentru respectarea separării liniei de contact (poziționarea pantografului)

3.3.11 Modul de realizare a izolației electrice

3.3.12 Înălțimea cablului de contact

3.3.13 Gradientul permis al cablului de contact cu privire la linie și variația gradientului

3.3.14 Tipul pantografelor aprobate

3.3.15 Forța statică minimă

3.3.16 Forța statică maximă

3.3.17 Localizarea stațiilor neutre

3.3.18 Informații privind exploatarea

3.3.19 Coborârea pantografelor

3.3.20 Condiții aplicabile frânării regeneratoare

3.3.21 Curentul maxim permis al trenului

3.4 **Subsisteme de control-comandă și semnalizare**

3.4.1 Verificarea CE a STI CCS

3.4.2 Data punerii în funcțiune ca linie de interoperabilitate

3.4.3 Lista potențialelor cazuri specifice

3.4.4 Lista potențialelor derogări specifice

ERTMS/SECT

3.4.5 Nivelul de aplicare

3.4.6 Funcții opționale instalate lateral

3.4.7 Funcții opționale impuse la bord

3.4.8 Numărul versiunii de software

3.4.9 Data punerii în funcțiune a acestei versiuni

ERTMS/GSM-R radio

3.4.10 Funcții opționale specificate în FRS

3.4.11 Numărul versiunii

3.4.12 Data punerii în funcțiune a acestei versiuni

Pentru ERTM/ETCS nivelul 1 cu funcție de umplere

▼B

3.4.13 Punerea în aplicare a tehnică impusă pentru materialul rulant

Sisteme de protecție, control și avertizare a trenurilor de Clasa B

3.4.14 Reguli naționale privind operarea sistemelor de clasa B (+ modalitatea de obținere a acestora)

Sistemul liniei

3.4.15 Statul membru responsabil

3.4.16 Denumirea sistemului

3.4.17 Numărul versiunii de software

3.4.18 Data punerii în funcțiune a acestei versiuni

3.4.19 Finele perioadei de valabilitate

3.4.20 Necesitatea mai multor sisteme active simultan

3.4.21 Sistem la bord

Sistem radio de Clasa B

3.4.22 Statul membru responsabil

3.4.23 Denumirea sistemului

3.4.24 Numărul versiunii

3.4.25 Data punerii în funcțiune a acestei versiuni

3.4.26 Finele perioadei de valabilitate

3.4.27 Condiții speciale de schimbare a diverselor sisteme de clasa B de protecție, control și avertizare a trenurilor

3.4.28 Condiții tehnice speciale necesare pentru interschimbarea Sistemelor ERTMS/SECT și Sistemelor de Clasa B

3.4.29 Condiții speciale de schimbare a diverselor sisteme radio

Moduri tehnice degradate ale:

3.4.30 ERTM/SECT

3.4.31 Sistemului de Clasa B de protecție, control și avertizare a trenului

3.4.32 ERTM/GSM-R

3.4.33 Sistemul radio de Clasa B

3.4.34 Semnalizarea laterală

Restricții de viteză legate de performanțele sistemului de frânare

3.4.35 ERTM/SECT

3.4.36 Sisteme de Clasa B de protecție, control și avertizare a trenului

Norme naționale privind funcționarea sistemelor de Clasa B

3.4.37 Reguli naționale legate de performanța sistemului de frânare

3.4.38 Alte reguli naționale, de ex.: date corespunzătoare pliantului UIC 512 (a 8-a ediție din 1.1.79 și 2 Amendamente)

Susceptibilitatea EMC a Controlului-comenzii și semnalizării aferente infrastructurii

3.4.39 Cerințe care urmează să fie specificate conform Standardelor europene

3.4.40 Permisiunea utilizării frânării cu curenți turbionari

3.4.41 Permisiunea utilizării frânei magnetice

▼B

3.4.42 Cerințe privind soluțiile tehnice referitoare la derogările pus în aplicare

3.5. **Subsistemul de Exploatare și management al traficului**

3.5.1 Verificarea CE a STI OPE

3.5.2 Data punerii în funcțiune ca linie de interoperabilitate

3.5.3 Lista potențialelor cazuri specifice

3.5.4 Lista potențialelor derogări specifice

3.5.5 Limba utilizată pentru comunicările critice referitoare la siguranță transmise personalului administratorului infrastructurii

3.5.6 Condiții meteorologice speciale și acorduri asociate

▼B

ANEXA E

Limba şi nivelul de comunicare

Competența verbală într-o anumită limbă poate împărțită în cinci niveluri:

Nivel	Descriere
5	— poate adapta modul în care se adresează oricărui interlocutor — își poate exprima opinia — poate negocia — poate convinge — poate acorda sfaturi
4	— poate soluționa situații complet neprevăzute — poate face prezumții — poate exprima o opinie argumentată
3	— poate soluționa situații practice care implică un eveniment neprevăzut — poate descrie — poate purta o conversație simplă
2	— poate soluționa situații practice simple — poate adresa întrebări — poate răspunde la întrebări
1	— se poate exprima folosind fraze memorate

Această anexă este temporară. O lucrare mai detaliată este în curs de pregătire și va fi disponibilă pentru o versiune ulterioară a prezentei STI și va respecta propunerile din STI SC OPE.

De asemenea există planuri de incorporare a unui instrument destinat utilizării cu ocazia evaluării nivelului de competență al unei persoane. Acesta va fi disponibil într-o viitoare versiune a prezentei STI.

▼B

ANEXA F

Instrucțiuni informative și neobligatorii de evaluare a Subsistemului Exploatare și management al traficului

(Utilizarea expresiei „stat membru”, în cuprinsul prezentului modul, desemnează statul membru sau un alt organism desemnat de acesta, care realizează evaluarea).

1. Prezenta anexă stabilește instrucțiunile de facilitare a evaluărilor efectuate de statele membre pentru confirmarea faptului că procesele operaționale propuse:

   — respectă prezenta STI și demonstrează că cerințele esențiale ([1]) din Directiva 96/48/CE (și orice amendamente incluse în Directiva 2004/50/CE) au fost îndeplinite,

   — respectă orice alte regulamente aplicabile, inclusiv Directiva 2004/49/CE,

   și pot fi puse în funcțiune.

2. Gestionarul de infrastructură sau societatea de căi ferate relevantă trebuie să pună la dispoziția statului membru documentația adecvată (descrisă la clauza 3 de mai jos) care descrie procesele operaționale noi sau modificate.

   Documentația furnizată privind crearea și dezvoltarea proceselor operaționale noi sau modificate trebuie să fie suficient de detaliată pentru a-i permite statului membru să înțeleagă rațiunea care a stat la baza propunerii. În plus, în cazul în care subsistemele sunt modernizate sau reînnoite, documentația trebuie să includă de asemenea un feedback privind experiența operațională.

   Documentația poate fi furnizată în format tipărit sau electronic (sau o combinație a acestora). Statul membru poate solicita copii suplimentare în cazul în care acestea sunt necesare pentru efectuarea evaluării.

3. Detaliile evaluării

3.1. Documentația de descriere a proceselor operaționale relevante trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

   — o descriere generală a organizării operațiunilor administratorului infrastructurii sau societății de căi ferate (prezentare generală a conducerii/supravegherii și funcționalității), precum și detalierea condițiilor și cadrului în care procesele operaționale supuse evaluării vor fi utilizate și exploatate;

   — detalii privind toate procesele operaționale relevante necesare a fi efectuate (proceduri tipice, instrucțiuni, programe de computer, etc.);

   — o descriere a modului în care procesele operaționale relevante vor fi pus în aplicare, utilizate și controlate, inclusiv o analiză a oricăror echipamente specifice care vor fi utilizate;

   — detalii privind persoanele care vor fi afectate de procesele operaționale, instruirea și/sau informarea care va avea loc și orice evaluare a riscului expunerii personalului aferente persoanelor;

   — o procedură legată de modalitatea de gestionare a amendamentelor și actualizărilor ulterioare ale proceselor operaționale (NOTĂ: aceasta nu include modificările ulterioare majore sau noile procese – în acest caz, va fi aplicabilă o nouă depunere, conform prezentelor instrucțiuni);

   — diagrama de prezentare a modului în care informațiile de feedback necesare (și orice alte informații legate de exploatare) intră în și în cadrul organizației operaționale a administratorului infrastructurii sau societății de căi ferate pentru susținerea proceselor operaționale relevante;

([1]) Cerințele esențiale se reflectă în parametrii tehnici, interfețe și cerințele de performanță stabilite în capitolul 4 din STI.

▼B

— descrieri, explicații și toate evidențele necesare pentru înțelegerea creării și dezvoltării proceselor operaționale noi sau modificate vizate (NOTĂ: pentru procesele Critice referitoare la siguranță, acestea ar trebui să includă o evaluare a riscurilor asociate implementării proceselor noi/modificate);

— demonstrarea conformității dintre procesele operaționale vizate cu cerințele prezentei STI;

De asemenea, vor trebui furnizate următoarele elemente, în cazurile în care sunt relevante:

— o listă a specificațiilor sau standardelor europene, în baza cărora procesele operaționale relevante ale subsistemului au fost validate și dovada acestei conformități;

— dovada conformității cu alte regulamente născute în baza tratatului (inclusiv certificate);

— condiții sau restricții specifice ale proceselor operaționale relevante

3.2. Statul membru va:

— identifica dispozițiile relevante ale STI, care trebuie respectate de procesele operaționale relevante;

— verifica dacă documentația furnizată este completă și conformă cu dispozițiile clauzei 3.1;

— examina documentația furnizată și va evalua dacă:

— procesele operaționale relevante sunt conforme cu cerințele relevante ale STI;

— crearea și dezvoltarea proceselor operaționale noi sau modificate (inclusiv orice evaluare a riscurilor) sunt robuste și au fost gestionate într-o manieră controlată;

— acordurile privind punerea în aplicare a și utilizarea/controlul ulterior al proceselor operaționale va asigura conformitatea permanentă cu cerințele relevante STI

— documenta (într-un raport de evaluare, a se vedea Clauza 4 de mai jos) constatările sale cu privire la conformitatea dintre procesele operaționale și dispozițiile STI.

4. Raportul de evaluare va include cel puțin următoarele informații:

— detalii privind administratorul infrastructurii/societatea de căi ferate relevantă,

— descrierea proceselor operaționale care au fost evaluate, inclusiv detalii privind orice proceduri, instrucțiuni, programe de computer specifice relevante;

— descrierea acelor elemente legate de controlul și utilizarea proceselor operaționale vizate, inclusiv monitorizarea, feedback-ul și ajustarea,

— orice rapoarte subsecvente de inspecție și audit întocmite în legătură cu evaluarea

— confirmarea faptului că procesele operaționale relevante și condițiile de implementare a acestora vor asigura conformitatea cu cerințele adecvate prevăzute de secțiunile relevante ale STI, inclusiv orice rezerve existente la încheierea evaluării.

— O declarație a oricăror condiții și limite (inclusiv orice restricții adecvate destinate soluționării oricăror rezerve) pentru punerea în aplicare a proceselor operaționale relevante,

— denumirea și adresa statului membru implicat în evaluare și data finalizării raportului.

În cazul în care administratorului infrastructurii/societății de căi ferate i se refuză autorizarea/certificarea aplicării proceselor operaționale relevante în baza raportului de evaluare, statul membru va trebui să furnizeze motive detaliate aferente acestei respingeri, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

▼B

ANEXA G

Lista informativă și neobligatorie a elementelor care trebuie verificate pentru fiecare parametru de bază

Prezenta anexă se află într-un stadiu timpuriu de dezvoltare și necesită completări ulterioare; este inclusă ca proiect de lucru.

În asociere cu procesele de certificare și autorizare descrise la articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE, prezenta anexă subliniază următoarele informații justificative:

— **A** – un aspect de natură organizațională sau principală și care ar trebui inclus în Sistemul de management al siguranței

— **B** – un aspect care reprezintă o procedură detaliată sau un proces operațional de susținere a principiilor organizaționale în SMS și care este aplicabil exclusiv în interiorul statul membrului

Parametrii supuși evaluării	Elemente de verificat pentru fiecare parametru	Referința STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
Documentație destinată Mecanicilor	Proces de compilare a regulamentului mecanicului (inclusiv procesul de traducere [în funcție de caz] și de validare)	4.2.1.2.1	X		A
	Proces pentru AI de punere la dispoziția IF a informațiilor adecvate	4.2.1.2.1		X	A
	Cuprinsul regulamentului mecanicului include cerințele minime din prezenta STI și proceduri specifice impuse de AI	4.2.1.2.1	X		B
	Proces de compilare a Manualului de parcurs al mecanicului (și procesul de validare)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Conținutul Manualului de parcurs al mecanicului include cerințele minime din prezenta STI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Procesul de avizare de către AI a IF privind modificările regulilor/informațiilor operaționale	4.2.1.2.2.2		X	A
	Proces de grupare a modificărilor într-un document dedicat	4.2.1.2.2.2	X		A
	Proces de avizare a mecanici, or privind modificările, în timp real	4.2.1.2.2.3		X	A
	Proces de punere la dispoziția mecanicilor a informațiilor legate de orarul trenului	4.2.1.2.3	X		A
	Proces de punere la dispoziția mecanicilor a informațiilor legate de materialul rulant	4.2.1.2.4	X		A
	Proces de compilare a regulilor și procedurilor specifice amplasamentului (inclusiv procesul de validare) *personal la sol*	4.2.1.3	X		B
Documentație destinată personalului AI care autorizează circulația trenurilor	Proces aferent comunicărilor referitoare la siguranță între personal AI și IF	4.2.1.4		X	A
Comunicări referitoare la siguranță dintre IF și personalul AI	Proces de asigurare a aplicării de către personal a metodologiei comunicării operaționale prevăzută de anexa C la prezenta STI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Vizibilitatea trenului	Proces de asigurare a conformității iluminării frontale a trenurilor cu cerințele prezentei STI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
Audibilitatea trenului	Proces de asigurare a conformității audibilității trenurilor cu cerințele prezentei STI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A

▼B

Parametrii supuși evaluării	Elemente de verificat pentru fiecare parametru	Referința STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
Identificarea vehiculului	Proces de demonstrare a conformității cu anexa P la prezenta STI	4.2.2.3	X		A
Cerințe privind vehiculele de călători	Proces de demonstrare a conformității cu cerințele prezentei STI	4.2.2.4	X		A
Structura trenului	Proces de compilare a Normelor de structură a trenului (inclusiv procesul de validare)	4.2.2.5	X		A
	Conținutul Normelor de structură a trenului include cerințele minime prevăzute de prezenta STI	4.2.2.6	X		B
Cerințe privind sistemul de frânare	Proces de asigurare a furnizării informațiilor referitoare la traseu necesare pentru calculele de performanță a sistemului de frânare sau asigurării performanței efective necesare	4.2.2.6.2		X	A
	Proces de calculare sau asigurare a performanței necesare a sistemului de frânare („Reguli de frânare”)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Responsabilitatea asigurării condiției de funcționare a trenului	Definirea echipamentelor de bord referitoare la siguranță necesare pentru asigurarea siguranței rulării trenului	4.2.2.7.1	X		B
	Proces de asigurare a identificării oricărei modificări a caracteristicilor trenului care afectează performanța acestuia, și comunicării acestor informații către AI	4.2.2.7.1	X		A
	Proces de asigurare a furnizării informațiilor legate de rularea trenului către AI anterior plecării	4.2.2.7.2	X		A
Planificarea trenului	Proces de asigurare a furnizării de către IF a datelor către AI cu ocazia solicitării traseului unui tren	4.2.3.1		X	A
Identificarea trenurilor	Proces de alocare a numerelor unice și neechivoce de identificare a trenului	4.2.3.2		X	A
Proceduri de plecare	Definirea verificărilor și testelor anterior plecării	4.2.3.3.1	X		B
	Proces de raportare a factorilor care ar putea afecta rularea trenului	4.2.3.3.2	X		A
Gestionarea traficului	Asigurarea mijloacelor de înregistrare în timp real a informațiilor, inclusiv le minime impuse de prezenta STI	4.2.3.4.1		X	B
	Definirea procedurilor de control și supraveghere a exploatării trenului	4.2.3.4.2.1		X	B
	Proces de asigurare a conformității gestionării modificărilor cu condițiile și caracteristicile trenului	4.2.3.4.2		X	B
	Proces de indicare a orei estimative la care trenul va fi predat de către AI către AI	4.2.3.4.2.2		X	B
Mărfuri periculoase	Proces de asigurare a supravegherii mărfurilor periculoase, inclusiv cerințele minime din prezenta STI	4.2.3.4.3	X		A
Calitate operațională	Proces de supraveghere a exploatării eficiente a tuturor serviciilor vizate și de comunicare a tendințelor către toți AI și IF relevanți	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Înregistrarea datelor	Lista datelor care trebuie înregistrate în exteriorul trenului include lista aspectelor minime impuse de prezenta STI	4.2.3.5.1		X	A
	Lista datelor care trebuie înregistrate la bordul trenului include lista aspectelor minime impuse de prezenta STI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A

▼B

Parametrii supuși evaluării	Elemente de verificat pentru fiecare parametru	Referința STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
Exploatare degradată	Proces de informare a altor utilizatori cu privire la defecțiunile care ar putea conduce la întreruperea serviciilor	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Definirea instrucțiunilor care trebuie comunicate de AI mecanicilor pe durata întreruperii serviciului	4.2.3.6.3		X	B
	Definirea măsurilor adecvate de soluționare a scenariilor identificate de întrerupere a serviciului, inclusiv cerințele minime menționate de prezenta STI	4.2.3.6.4		X	B
Gestionarea unei situații de urgență	Proces de definire și publicare a măsurilor neprevăzute de gestionare a serviciilor de urgență	4.2.3.7		X	A
	Proces de furnizare a instrucțiunilor de urgență și de siguranță pentru călători	4.2.3.7	X		A
Asistența acordată echipajului trenului în cazul unui incident major	Proces de asistență a echipajului trenului în situații degradate în vederea evitării întârzierilor	4.2.3.8	X		A
Competență profesională și lingvistică	Proces de evaluare a cunoștințelor profesionale în conformitate cu cerințele minime din prezenta STI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Definirea sistemului de management al competențelor pentru asigurarea capacității personalului de a transpune cunoștințele în practică în conformitate cu cerințele minime ale prezentei STI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Proces de evaluare a abilității lingvistice pentru respectarea cerințelor minime din prezenta STI	4.6.2	X		A
				X	A
	Definirea procesului de evaluare privind echipajul trenului, inclusiv: Competențe de bază, proceduri și limbă Cunoașterea traseului Cunoașterea materialului rulant Competențe speciale (de ex. tuneluri lungi)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Definirea analizei necesităților de instruire și competențe pentru personalul cu îndatoriri critice referitoare la siguranță, pentru luarea în calcul a cerințelor minime ale prezentei STI	4.6.3.2	X		A
				X	A
Condiții de sănătate și siguranță	Proces de asigurare a aptitudinii medicale a personalului, inclusiv controlarea efectelor medicamentelor și alcoolului asupra performanței operaționale	4.7.1	X		A
				X	A
	Determinarea criteriilor pentru: Aprobarea medicilor de medicina muncii și organizațiilor medicale Aprobarea psihologilor Examene medicale și psihologice	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Determinarea cerințelor medicale, inclusiv — Sănătate generală — Vedere — Auz ►M1 ——————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M1	_____				

_____

▼B

ANEXA I

Neutilizată

▼B

ANEXA J

Elemente minime relevante pentru competența profesională aferentă îndatoririlor asociate personalului „însoțitor”

1. **CERINȚE GENERALE**

— Prezenta anexă, care trebuie interpretată în coroborare cu sub-secțiunile 4.6 și 4.7 din prezenta STI și cu cerințele STI SRT, reprezintă o listă a elementelor considerate relevante pentru îndatorirea însoțirii unui tren pe liniile de mare viteză ale TEN.

Trebuie observat faptul că în timp ce prezentul document este atât de complet pe cât poate fi din punctul de vedere al unei liste general aplicabile, vor exista aspecte suplimentare, de natură locală/națională, care vor trebui luate în seamă, de asemenea.

— Expresia „competență profesională”, în contextul prezentei STI, se referă la acele elemente importante pentru asigurarea faptului că personalul operațional este instruit și poate înțelege și aplica elementele îndatoririi.

— Normele și procedurile se aplică sarcinii realizate și persoanei care o îndeplinește. Aceste sarcini trebuie realizate de orice persoană autorizată competentă, indiferent de numele, denumirea postului sau gradul utilizat în reguli sau proceduri sau de societatea individuală.

— Orice persoană autorizată competentă trebuie să respecte toate regulile și procedurile legate de sarcina realizată.

2. **CUNOȘTINȚE PROFESIONALE**

Orice autorizare implică trecerea cu succes a unui examen inițial și efectuarea evaluării și instruirii descrise la sub-secțiunea 4.6.

2.1. **Cunoștințe profesionale generale**

— Principiile generale de management de siguranță în cadrul sistemului feroviar, relevante pentru îndatorire, inclusiv interfața cu alte subsisteme

— Condițiile generale relevante pentru siguranța călătorilor și/sau mărfurilor și persoanelor pe sau în jurul căii ferate (inclusiv transportul de mărfuri periculoase)

— Condițiile de sănătate și siguranță la locul de muncă

— Principiile generale de securitate a sistemului feroviar

— Siguranța personală inclusiv cu ocazia părăsirii trenului pe linia de rulare

— Primul ajutor în cazul în care personalul are obligația acordării primului ajutor ca parte a îndatoririlor acestuia

2.2. **Cunoașterea procedurilor operaționale și sistemelor de siguranță aplicabile infrastructurii utilizate**

— Proceduri operaționale și reguli de siguranță

— Sistem de comandă-control și semnalizare

— Protocol de comunicare și procedura oficială de transmitere a mesajelor inclusiv utilizarea echipamentelor de comunicare

2.3. **Cunoașterea materialului rulant**

— Echipamentele din interiorul vagonului de călători:

— Repararea defecțiunilor minore din spațiile pentru călători ale materialului rulant, conform cerințelor societății de căi ferate

▼B

2.4. **Cunoașterea traseului**

— Acorduri operaționale (cum ar fi metoda dispeceratului trenului) la anumite locații (semnalizare, echipamente stație etc.)

— Stații unde călătorii coborî sau pot urca în tren

— Acorduri operaționale și de urgență locale specifice liniei (liniilor) traseului

3. **CAPACITATEA TRANSPUNERII CUNOȘTINȚELOR ÎN PRACTICĂ**

— Verificări anterior plecării, inclusiv testarea frânelor și a închiderii corecte a ușilor.

— Procese de plecare

— Comunicare cu pasagerii, în special în legătură cu circumstanțe care implică siguranța călătorilor.

— Exploatare în condiții degradate

— Evaluarea producerii unui defect în spațiul pentru călători și reacționarea în conformitate cu regulile și procedurile

— Măsuri de protecție și avertizare impuse de reguli și regulamente sau pentru acordarea de asistență mecanicului

— Evacuarea trenului și siguranța călătorilor, în special în care este necesară existența acestora pe sau în apropierea liniei.

— Comunicarea cu personalul administratorului infrastructurii cu ocazia susținerii mecanicului sau pe parcursul unui incident de evacuare.

— Raportarea oricăror evenimente neuzuale referitoare la funcționarea trenului, condiția materialului rulant și siguranța călătorilor. În funcție, de caz, acest raport poate fi solicitat a se întocmi în scris, în limba selectată de societatea de căi ferate.

▼B

ANEXA K

Neutilizată

▼B

ANEXA L

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

1. **CERINȚE GENERALE**

— Prezenta anexă, care trebuie interpretată în coroborare cu Sub-secțiunea 4.6, reprezintă o listă a elementelor considerate relevante pentru pregătirea unui tren pe liniile de mare viteză ale TEN.

Trebuie observat faptul că în timp ce prezentul document este atât de complet pe cât poate fi din punctul de vedere al unei liste general aplicabile, vor exista aspecte suplimentare, de natură locală/națională, care vor trebui luate în seamă, de asemenea.

— Expresia „competență profesională”, în contextul prezentei STI, se referă la acele elemente importante pentru asigurarea faptului că personalul operațional este instruit și poate înțelege și aplica elementele îndatoririi.

— Regulile și procedurile se aplică îndatoririi realizate și persoanei care o îndeplinește. Aceste sarcini trebuie realizate de orice persoană autorizată competentă, indiferent de numele, denumirea postului sau gradul utilizat în reguli sau proceduri sau de societatea individuală.

— Orice persoană autorizată competentă trebuie să respecte toate normele și procedurile legate de sarcina realizată.

2. **CUNOȘTINȚE PROFESIONALE**

Orice autorizare implică trecerea cu succes a unui examen inițial și efectuarea evaluării și instruirii descrise la sub-secțiunea 4.6.

2.1. **Cunoștințe profesionale generale**

— Principiile generale de management de siguranță în cadrul sistemului feroviar, relevante pentru îndatorire, inclusiv interfața cu alte subsisteme

— Condițiile generale relevante pentru siguranța călătorilor și/sau mărfurilor, inclusiv transportul de mărfuri periculoase și mărfurile excepționale

— Condițiile de sănătate și siguranță la locul de muncă

— Principiile generale de securitate a sistemului feroviar

— Siguranța personală cu ocazia prezenței pe sau în vecinătatea liniilor ferate

— Protocol de comunicare și procedura oficială de transmitere a mesajelor inclusiv utilizarea echipamentelor de comunicare

2.2. **Cunoașterea procedurilor operaționale și sistemelor de siguranță aplicabile infrastructurii utilizate**

— Funcționarea trenurilor în condiții normale, degradate și de urgență

— Proceduri operaționale la anumite locații (semnalizare, echipamente stație/depou) și reguli de siguranță

— Acorduri locale de exploatare

2.3. **Cunoașterea echipamentelor trenului**

— Scopul și utilizarea echipamentelor pentru vagoane și vehicul

— Identificarea și stabilirea inspecțiilor tehnice.

3. **CAPACITATEA TRANSPUNERII CUNOȘTINȚELOR ÎN PRACTICĂ**

— Aplicarea regulilor privind structura trenului, regulilor privind sistemul de frânare al trenului, regulilor de încărcare a trenului, etc., pentru asigurarea funcționării trenului

▼B

— Înțelegerea marcajelor și etichetelor aplicate pe vehicule

— Proces de determinare și asigurare a vizibilității datelor privind trenul

— Comunicarea cu echipajul trenului

— Comunicarea cu personalul responsabil pentru controlarea circulației trenurilor

— Exploatarea în condiții degradate în special dacă afectează pregătirea trenurilor

— Măsuri de protecție și avertizare impuse de reguli și reglementări sau de acordurile locale la locația în discuție

— Acțiuni care trebuie realizate în legătură cu incidente care implică transportul de mărfuri periculoase (în cazurile relevante)

▼B

ANEXA M

Neutilizată

▼B

ANEXA N

Instrucțiuni informative și neobligatorii de punere în aplicare

Tabelul de mai jos este informativ și enumeră clauzele din capitolul 4 și identifică un potențial declanșator pentru fiecare din acestea.

Capitolul 4 secțiunea	Activitatea impusă de AI/IF pentru respectarea cerințelor	Declanșator tipic
4.2.1.2.1 Regulament	IF – Întocmirea/revizuirea unui document tipărit sau în format electronic care să conțină procedurile operaționale necesare pentru activitatea pe rețeaua AI	Modificarea instrucțiunilor operaționale ale rețelei
4.2.1.2.2.1 Întocmirea Manualului de parcurs	IF – Întocmirea/revizuirea unui document tipărit sau în format electronic care să conțină o descriere a liniilor pe care se va acționa	Modificarea infrastructurii rețelei (de ex. remodelarea intersecțiilor, re-semnalizarea) rezultând în modificarea informațiilor legate de traseu
4.2.1.2.2.2 Elemente modificate	IF – Definirea/revizuirea procedurii (procedurilor) prin care un document tipărit sau în format electronic este pus la dispoziția mecanicilor pentru a-i informa cu privire la orice elemente modificate [ale traseului]	Modificarea sistemului operațional de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.1.2.2.3 Informarea mecanicilor în timp real	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de avizare a mecanicilor în timp real privind toate modificările acordurilor de siguranță [ale traseului]	Modificarea structurii organizatorice a AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.1.2.3 Orare	IF – Definirea/revizuirea of procedurilor de furnizare către mecanici a informațiilor legate de orar, în format tipărit sau electronic	Modificarea sistemului operațional al managementului de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui nou sistem (electronic) de management al traficului
4.2.1.2.4 Material rulant	IF – Întocmirea/revizuirea unui document tipărit sau în format electronic care conține procedurile operaționale necesare asociate lucrului cu materialul rulant în condiții degradate.	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a materialului rulant nou/modificat
4.2.1.3 Documentație pentru personalul IF, altul decât mecanicii	IF – Întocmirea/revizuirea unui document tipărit sau în format electronic care conține procedurile operaționale necesare pentru personal, altul decât mecanicii care operează pe sau în cadrul rețelei AI	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea infrastructurii rețelei, care conduce la modificarea informațiilor privind traseul sau introducerea materialului rulant nou/modificat
4.2.1.4 Documentație pentru personalul de autorizare a circulației trenurilor din cadrul AI	AI – Întocmirea/revizuirea unui document tipărit sau în format electronic care conține procedurile operaționale de rețea, inclusiv protocolul de comunicare și „Registrul de Formulare”	Modificarea acordurilor operaționale de rețea, ca urmare a unei acțiuni de perfecționare identificate (de ex. recomandarea investigației)
		Modificarea infrastructurii rețelei care conduce la modificarea acordurilor operaționale
4.2.1.5 Comunicare referitoare la siguranță între personalul IF și AI	AI/IF – Document tipărit/în format electronic prevăzut la 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 și 4.2.1.4 pentru includerea metodologiei operaționale de comunicare prevăzute în anexa C la prezenta STI	În coroborare cu 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 și 4.2.1.4

▼B

Capitolul 4 secțiunea	Activitatea impusă de AI/IF pentru respectarea cerințelor	Declanșator tipic
4.2.2.1.2 Vizibilitatea trenului (capătul frontal)	IF – Definirea/revizuirea procedurilor adresate mecanicilor și/sau altor categorii de personal operațional pentru asigurarea iluminării corecte a capătului frontal	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a materialului rulant nou/modificat
4.2.2.4 Cerințe legate de vehiculele de călători	IF – Definirea/revizuirea procedurilor de asigurare a conformității vehiculelor de călători cu cerințele prezentei STI	Punerea în aplicare a vehiculelor de călători noi/modificate
		Modificarea regulilor operaționale ale rețelei care afectează vehiculele de călători
4.2.2.5 Structura trenului	IF – Definirea/revizuirea procedurii de asigurare a conformității trenurilor cu traseul alocat	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea regulilor operaționale ale rețelei care afectează structura trenului
		Infrastructură nouă/modificată, semnalizarea sau punerea în aplicare a sistemului nou (electronic) de management al traficului
4.2.2.6.1 Cerințe minime privind sistemul de frânare	IF – Definirea/revizuirea procedurilor destinate personalului operațional pentru asigurarea respectării de către vagoanele trenului a cerințelor legate de frânare	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.2.6.2 Performanța sistemului de frânare	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de furnizare către IF a informațiilor privind performanța sistemului de frânare	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
	IF – Întocmirea/revizuirea unui document tipărit sau în format electronic care conține regulile de frânare care trebuie respectate de personalul acesteia, având în vedere geografia traseului (traseelor), căile alocate și dezvoltarea ERTMS/SECT	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea regulilor operaționale ale rețelei care afectează regulile de frânare
		Infrastructură nouă/modificată, semnalizarea sau punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului
		Punerea în aplicare a materialului rulant nou/modificat
4.2.2.7.1 Asigurarea condiției de funcționare a trenului (Cerințe generale)	IF – Definirea/revizuirea procedurii(lor) pentru asigurarea de către personalul operațional a condiției de funcționare a vehiculelor, inclusiv avizarea AI privind modificările care pot afecta performanța de rulare și rularea în condiții degradate.	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.2.7.2 Date necesare	IF – Definirea/revizuirea de proceduri de asigurare a furnizării informațiilor legate de rularea trenului către AI, anterior plecării	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului

▼B

Capitolul 4 secțiunea	Activitatea impusă de AI/IF pentru respectarea cerințelor	Declanșator tipic
4.2.3.2 Identificarea Trenurilor	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de alocare a numerelor unice și neechivoce de identificare a trenului	Modificarea sistemului de planificare al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului
4.2.3.3.1 Verificări și teste anterior plecării	IF – Definirea/revizuirea verificărilor și testelor care trebuie efectuate anterior plecării	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.3.3.2 Informarea AI cu privire la condiția operațională a trenului	IF- Definirea/revizuirea procedurilor de raportare a factorilor referitori la materialul rulant care ar putea afecta rularea trenului	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului
4.2.3.4.1 Cerințe generale de management al traficului	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de control și supraveghere a exploatării traficului, inclusiv interfața cu orice procese suplimentare impuse de IF	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului
4.2.3.4.2 Raportarea trenului	AI – Definirea/revizuirea procedurilor pentru raportarea localizării trenului, inclusiv înregistrarea în timp real a sosirilor/plecărilor și orele estimative de predare către alt AI.	Modificarea sistemului de management al traficului al AI, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului
4.2.3.4.3 Mărfuri periculoase	IF – Definirea/revizuirea procedurilor de supraveghere a transportului de mărfuri periculoase, inclusiv furnizarea de informații necesare AI.	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.3.4.4 Calitate operațională	AI/IF – Proceduri documentate, care descriu procese interne pentru monitorizarea și verificarea performanței operaționale și identificarea acțiunilor de perfecționare a eficienței rețelei.	Modificarea sistemului de management al traficului al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului, inclusiv monitorizarea performanței
4.2.3.5.1 Înregistrarea datelor de supraveghere în exteriorul trenului	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de înregistrare și stocare a datelor necesare, și acordurilor de acces	Modificarea sistemului de management al traficului al AI, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea infrastructurii rețelei, care conduce la echipamente de supraveghere noi/modificate
4.2.3.5.2 Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului	IF – Definirea/revizuirea procedurilor de înregistrare și stocare a datelor necesare, și acordurilor de acces	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a stocului de material rulant nou/modificat (locomotive, unități multiple)
4.2.3.6.1 Exploatare Degradată – Avizarea altor utilizatori	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor de informare reciprocă privind situațiile care ar putea afecta siguranța, performanța sau disponibilitatea rețelei	Modificarea sistemului de management al traficului al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a noului sistem (electronic) de management al traficului

▼B

Capitolul 4 secțiunea	Activitatea impusă de AI/IF pentru respectarea cerințelor	Declanșator tipic
4.2.3.6.2 Avizarea mecanicilor de tren	AI – Definirea/revizuirea instrucțiunilor destinate mecanicilor care se confruntă cu situații degradate	Modificarea sistemului de management al traficului al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.3.6.3 Acorduri pentru situații neprevăzute	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de gestionare a exploatării degradate, inclusiv defecțiunile materialului rulant și infrastructurii (acorduri pentru situații neprevăzute)	Modificarea sistemului de management al traficului al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea infrastructurii rețelei sau introducerea materialului rulant nou/modificat
4.2.3.7 Gestionarea situațiilor de urgență	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor de detaliere a măsurilor în situații neprevăzute pentru gestionarea situațiilor de urgență	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.3.8 Asistență acordată echipajului trenului în cazul unui incident legat de materialul rulant/unei defecțiuni	AI – Definirea/revizuirea procedurilor destinate echipajului trenului pentru soluționarea defecțiunilor tehnice sau de altă natură ale materialului rulant	Modificarea sistemului de management al traficului al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Introducerea materialului rulant nou/modificat
4.4 Reguli de Exploatare	AI/IF – Definirea regulilor și procedurilor de respectat cu SECT și GSM-R și/sau HABD	Introducerea sistemului de semnalizare SECT și/sau sistemului radio GSM-R și/sau HABD
4.6.1.1 Cunoștințe profesionale	AI/IF – Definirea procesului de evaluare a cunoștințelor profesionale	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.1.2 Capacitatea transpunerii cunoștințelor în practică	AI/IF – Definirea/revizuirea sistemului de management al competenței pentru asigurarea capacității personalului de transpunere a cunoștințelor în practică	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.2.2 Nivelul cunoștințelor lingvistice	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor de evaluare a abilității lingvistice	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.3.1 Evaluarea Personalului – Elemente de Bază	AI/IF – Definirea/revizuirea proceselor de evaluare a personalului, inclusiv: — Experiență/competențe — Limbă — Reținerea competenței	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.3.2 Analiza Cerințelor de Instruire	AI/IF – Definirea/revizuirea procesului de întreprindere și actualizare a analizei necesarului de formare pentru personal	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al AI sau IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.3.2.3 Elemente specifice pentru echipajul trenului	IF – Definirea/revizuirea procesului pentru dobândirea și reținerea de către echipajul trenului a: — Cunoașterii traseului — Cunoașterii materialului rulant	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.7.1 Introducere condiții de sănătate și siguranță	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor de asigurare a aptitudinii medicale a personalului, inclusiv controlul efectelor drogurilor și alcoolului asupra performanței de exploatare	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților

▼B

Capitolul 4 secțiunea	Activitatea impusă de AI/IF pentru respectarea cerințelor	Declanșator tipic
4.7.2-4.7.4 Criterii de aprobare pentru medicii de medicina muncii, organizațiile medicale, psihologi și examinări	AI/IF – Determinarea/revizuirea criteriilor pentru: — Aprobarea medicilor de medicina muncii și organizațiilor medicale — Aprobarea psihologilor — Examenele medicale și psihologice	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea regulilor și practicilor naționale pentru aprobarea medicilor cu drept de practică și recunoașterea organizațiilor
4.7.5 Cerințe medicale	AI/IF – Determinarea/revizuirea cerințelor medicale, inclusiv — Sănătatea generală — Vederea — Auzul — Sarcina	Modificarea sistemului operațional de management de siguranță al IF, care conduce la modificarea rolurilor și responsabilităților
▼M1 _____		

▼B

ANEXA O

Neutilizată

▼B

ANEXA P

Identificarea vehiculului

Observații generale:

1 Prezenta anexă descrie numărul și marcajul asociat aplicate în mod vizibil pe vehicul pentru identificarea în mod unic a acestuia pe durata exploatării. Nu descrie alte numere sau marcaje posibil gravate sau aplicate în mod permanent pe șasiu sau pe componentele principale ale vehiculului, pe durata construcției acestuia.

2 Conformitatea dintre numărul și marcajul asociat și indicațiile descrise în prezenta anexă nu este obligatorie pentru:

— vehiculele utilizate exclusiv în rețelele cărora nu li se aplică prezenta STI;

— vehiculelor de patrimoniu, cu aspect istoric;

— vehiculelor care nu sunt în mod normal utilizate sau transportate în rețelele cărora li se aplică prezenta STI.

Cu toate acestea, aceste vehicule trebuie să obțină un număr temporar care să le permită exploatarea.

3 Prezenta anexă face obiectul modificărilor ca urmare a viitoarei evoluții a RIC și dezvoltării și implementării viitoare a STI TAP.

Număr standard și abrevieri asociate

Fiecare vehicul feroviar primește un număr format din 12 caractere (denumit număr standard), cu următoarea structură:

<table>
<tr><th>Tipuri de material rulant</th><th>Tipul de vehicul și indicarea interoperabilității [2 caractere]</th><th>Țara în care este înregistrat vehiculul [2 caractere]</th><th>Caracteristici tehnice [4 caractere]</th><th>Număr serial [3 caractere]</th><th>Caracter auto-control [1 caracter]</th></tr>
<tr><td>Vagoane</td><td>00 la 09
10 la 19
20 la 29
30 la 39
40 la 49
80 la 89
[detalii în anexa P.6]</td><td rowspan="4">01 la 99
[detalii în anexa P.4]</td><td>0000 la 9999
[detalii în anexa P.9]</td><td>001 la 999</td><td rowspan="4">0 la 9
[detalii în anexa P.3]</td></tr>
<tr><td>Vehicule pentru transport călători</td><td>50 la 59
60 la 69
70 la 79
[detalii în anexa P.7]</td><td>0000 la 9999
[detalii în anexa P.10]</td><td>001 la 999</td></tr>
<tr><td>Material rulant de tracțiune</td><td>90 la 99
[detalii în anexa P.8]</td><td colspan="2">0000001 la 8999999
[semnificația acestor valori este definită de statele membre, în final prin acorduri bilaterale sau multilaterale]</td></tr>
<tr><td>Vehicule speciale</td><td>9000 la 9999
[detalii în anexa P.11]</td><td>001 la 999</td></tr>
</table>

Într-o anumită țară, cele 7 caractere ale caracteristicilor tehnice și numărului serial sunt suficiente pentru identificarea unică a vehiculului în cadrul fiecărui grup de vagoane, vehicule pe4ntru transport călători, material rulant de tracțiune ([1]) și vehicule speciale ([2]).

([1]) Pentru materialul rulant de tracțiune, numărul trebuie să fie unic într-un anumit stat și să fie format din 6 caractere.

([2]) Pentru vehicule speciale, numărul trebuie să fie unic într-un anumit stat, cu prima cifră și ultimele 5 cifre ale caracteristicilor tehnice și numărului serial.

▼B

Marcajele alfabetice completează numărul:

a) marcaje legate de capacitatea de interoperabilitate (*detalii în anexa P.5*);

b) abrevierea țării în care este înregistrat vehiculul (*detalii în anexa P.4*);

c) abrevierea posesorului [1] (*detalii în anexa P.1*);

d) abrevierea caracteristicilor tehnice (*detalii în anexa P.13 pentru vehicule de transport călători, anexa P.12 pentru vagoane, anexa P.14 pentru vehicule speciale*).

Caracteristicile tehnice, codurile și abrevierile sunt gestionate de unul sau mai multe organisme (denumite în cele ce urmează „organism central”) care vor fi propuse de ERA (Agenția Europeană Feroviară), ca urmare a activității Nr. 15 din programul de lucru 2005.

Alocarea numărului

Regulile aferente gestionării numerelor vor fi propuse de ERA, ca parte a activității Nr. 15 din programul de lucru 2005.

[1] Un posesor de vehicul este persoana care, fiind proprietarul acestuia sau deținând dreptul de dispunere, exploatează un vehicul din punct de vedere economic, în mod permanent, ca mijloc de transport, și este înregistrat astfel în registrul materialului rulant.

▼B

ANEXA P.1

Marcajul abrevierii posesorului

Definirea marcajului posesorului vehiculului (MPV)

Marcajul posesorului vehiculului (MPV) este un cod alfanumeric, format din 2 până la 5 litere [1]. Un MPV este înscris pe fiecare vehicul feroviar, lângă numărul vehiculului. MPV desemnează posesorul vehiculului ca fiind înregistrat în registrul materialului rulant.

Un MPV este unic în toate țările guvernate de prezenta STI și în toate țările care încheie un acord care implică aplicarea sistemului de numerotare a vehiculului și marcare a posesorului vehiculului, conform descrierii din prezenta STI.

Formatul marcajului posesorului vehiculului

MPV este reprezentarea denumirii complete sau abrevierii posesorului vehiculului, pe cât posibil în mod posibil de recunoscut. Pot fi utilizate toate cele 26 de litere ale alfabetului latin. Literele MPV sunt scrise cu majuscule. Literele care nu sunt la începutul cuvântului din denumirea posesorului vehiculului pot fi scrise fără majuscule. Pentru verificarea unicității, denumirea scrisă va fi ignorată.

Literele pot conține diacritice [2]. Diacriticele utilizate de aceste litere vor fi ignorate cu ocazia verificării unicității.

Pentru posesorii de vehicule cu reședința într-o țară care nu folosește alfabetul latin, o traducere a MPV în propriul alfabet poate fi aplicată în urma MPV, separată printr-o bară de fracție („/”). Acest MPV tradus nu va fi luat în seamă cu ocazia procesării datelor.

Excepții de utilizare a marcajului posesorului vehiculului

Statele membre pot decide aplicarea următoarelor excepții.

Un MPV nu este obligatoriu pentru vehiculele al căror sistem de numerotare nu este conform prezentei anexe (*cf.* observației generale, punctul 2). Cu toate acestea, informații adecvate privind identitatea posesorului vehiculului trebuie furnizate organizațiilor implicate în exploatarea acestuia în rețelele care fac obiectul prezentei STI.

În cazul înscrierii denumirii și adresei complete pe vehicul, MPV nu va mai fi necesar pentru:

— posesorii de vehicule cu o flotă de vehicule atât de redusă încât nu garantează utilizarea unui MPV;

— vehiculele specializate aferente întreținerii infrastructurii.

MPV nu este necesar pentru locomotive, unități multiple și vehicule de călători utilizate exclusiv în traficul național, în cazul în care:

— acestea poartă sigla posesorului, iar acea siglă include aceleași litere, care pot fi recunoscute, ale MPV;

— acestea poartă o siglă recunoscută care a fost acceptată de autoritatea națională competentă ca un echivalent al MPV.

În cazul aplicării siglei societății separat de aplicarea MPV, doar MPV va fi valabil, iar sigla va fi neglijată.

Dispoziții legate de alocarea marcajelor posesorului vehiculului

Unui posesor de vehicul i se pot elibera mai multe MPV, în cazul în care:

— posesorul vehiculului deține o denumire oficială în mai multe limbi;

— un posesor de vehicul este justificat să distingă între flote separate de vehicule din cadrul organizației sale.

([1]) Pentru NMBS/SNCB, se poate continua utilizarea literei B înscrise într-un cerc

([2]) Marcajele cu diacritice reprezintă „semne cu accent”, cum ar fi À, Ç, Ö, Č, Ž, Å etc. Literele speciale, cum ar fi Ø și Æ vor fi reprezentate printr-o singură literă; la testele de unicitate Ø va fi considerat O, iar Æ ca A.

▼B

Se poate elibera un singur MPV pentru un grup de societăți:

— care aparțin unei singure structuri societare, care a desemnat și mandatat o organizație din cadrul său în vederea gestionării tuturor aspectelor în numele tuturor celorlalte societăți;

— care a mandatat un singură persoană juridică, separată, în vederea gestionării tuturor aspectelor în numele acestora, situație în care persoana juridică este posesorul.

Registrul marcajelor posesorului vehiculului și procedura de alocare

Registrul MPV este public și se actualizează în timp real.

Cererea pentru un MPV se depune la autoritatea națională competentă a solicitantului și se înaintează organismului central. Un MPV poate fi utilizat exclusiv ulterior publicării de către organismul central.

Posesorul unui MPV are obligația informării autorității naționale competente la încetarea utilizării MPV, iar autoritatea națională competentă va înainta informația către organismul central. Un MPV va fi revocat în cazul în care posesorul va dovedi faptul că marcajul a fost modificat pe toate vehiculele relevante. Acesta nu va fi reemis timp de 10 ani, decât în cazul reacordării posesorului inițial sau la solicitarea acestuia, unui alt posesor.

Un MPV poate fi transferat unui alt posesor, care reprezintă succesorul legal al posesorului inițial. Un MPV rămâne în vigoare în cazul în care posesorul își schimbă denumirea într-o denumire care nu este similară MPV.

Prima listă a MPV va fi întocmită în baza abrevierilor existente ale societăților de căi ferate.

MPV va fi aplicat tuturor vagoanelor nou fabricate ulterior intrării în vigoare a STI relevante. Până la finele anului 2014 vagoanele existente vor trebui să se conformeze marcajului MPV.

▼B

ANEXA P.2

Inscripționarea numărului și marcajului alfabetic aferent pe caroserie

Acorduri generale privind marcajele exterioare

Literele majuscule și cifrele care formează marcajele vor fi de minimum 80 mm înălțime, scrise cu corpul de litere *sans serif* și calitate de corespondență. O înălțime mai redusă poate fi utilizată exclusiv în cazul în care nu există altă opțiune decât aplicarea pe barele unice.

Marcajul nu va fi aplicat la o înălțime de peste 2 metri deasupra nivelului căii ferate.

Vagoane

Marcajele vor fi aplicate pe caroseria vagonului în următorul mod:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(În acest caz fără MPV denumirea și adresa complete sunt înscrise pe vehicul)
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		

Pentru vagoanele ale căror caroserii nu asigură un spațiu suficient pentru acest aranjament, în special în cazul vagoanelor plate, marcajul se va aplica după cum urmează:

01	87	3320 644-7
TEN	F-SNCF	Ks

În cazul înscrierii pe vagon a uneia sau mai multor litere index de semnificație națională, acest marcaj național trebuie aplicat ulterior marcajului cu litere internațional și separat de acesta printr-o cratimă.

Vagoane și vehicule de transport călători

Numărul se va aplica pe fiecare parte laterală a vehiculului, după cum urmează:

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

Marcajul țării în care vehiculul este înregistrat și al caracteristicilor tehnice se aplică direct în fața, în urma sau sub cele douăsprezece caractere ale numărului vehiculului.

În cazul vagoanelor cu o cabină a mecanicului, numărul va fi aplicat de asemenea și în interiorul cabinei.

Locomotive, motrice și vehicule speciale

Numărul standard de 12 caractere trebuie aplicat pe fiecare parte laterală a materialului de tracțiune utilizat în serviciul internațional, după cum urmează:

91 88 0001323-0

De asemenea, numărul standard de 12 caractere se va aplica în interiorul fiecărei cabine a materialului rulant de tracțiune.

Posesorul poate adăuga, cu litere de dimensiuni mai mari decât numărul standard, un marcaj numerar propriu (care constă în general în cifre ale numărului serial completate de codificarea alfabetică) util la exploatare. Locația aplicării numărului propriu este lăsată la latitudinea posesorului.

Exemple	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

Aceste reguli pot fi modificate prin acorduri bilaterale aferente vehiculelor existente la data intrării în vigoare a STI și alocate unui anumit serviciu și în cazul în care nu există riscul confuziei între diverse stocuri care funcționează pe rețelele feroviare relevante. Excepția este valabilă pe o perioadă stabilită de autoritățile naționale competente.

Autoritatea națională poate prevedea obligația aplicării codului alfabetic de țară și a MPV suplimentar față de numărul de 12 caractere al vehiculului.

▼B

ANEXA P.3

Norme privind stabilirea caracterelor de verificare (12 caractere)

Caracterul de verificare este stabilit în următorul mod:

— caracterele aflate pe pozițiile pare ale numărului de bază (de la dreapta la stânga) sunt luate la propria valoare zecimală;

— caracterele aflate pe pozițiile impare ale numărului de bază (de la dreapta la stânga) sunt înmulțite cu 2;

— apoi se stabilește suma formată din caracterele aflate pe pozițiile pare și toate caracterele care reprezintă produse parțiale obținute din pozițiile impare;

— caracterul unităților acestei sume este reținut;

— diferența necesară pentru aducerea acestor unități la 10 formează caracterul de verificare; în cazul în care aceasta este zero, atunci caracterul de verificare va fi de asemenea zero.

Exemple:

1 – În cazul în care numărul de bază este: 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Factor de înmulțire: 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 3 16 4 8 7 18 6 2 0 0

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

Caracterul unităților acestei sume este 2.

Numărul caracterului de verificare va fi astfel 8, iar numărul de bază va deveni astfel numărul de înregistrare 33 84 4796 100-8.

2 – În cazul în care numărul de bază este: 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Factor de înmulțire: 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 1 10 1 6 3 4 0 2 9 16

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

Caracterul unităților acestei sume este 0.

Numărul caracterului de verificare va fi astfel 0, iar numărul de bază va deveni astfel numărul de înregistrare 31 51 3320 198-0.

▼B

ANEXA P.4

Codificarea țărilor în care sunt înregistrate vehiculele (3-4 caractere și abrevierea)

„Informații privind țări terțe, furnizate exclusiv în scop informativ”

Țări	Codul alfabetic de țară ([3])	Codul numeric de țară	Societăți vizate de parantezele pătrate din anexele P.6 și P.7 ([4])
Albania	AL	41	HSh
Algeria	DZ	92	SNTF
Armenia	AM ([1])	58	ARM
Austria	A	81	ÖBB
Azerbaijan	AZ	57	AZ
Belarus	BY	21	BC
Belgia	B	88	SNCB/NMBS
Bosnia-Herzegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgaria	BG	52	BDZ, SRIC
China	RC	33	KZD
Croația	HR	78	HŽ
Cuba	CU ([1])	40	FC
Cipru	CY		
Republica Cehă	CZ	54	ČD
Danemarca	DK	86	DSB, BS
Egipt	ET	90	ENR
Estonia	EST	26	EVR
Finlanda	FIN	10	VR, RHK
Franța	F	87	SNCF, RFF
Georgia	GE	28	GR
Germania	D	80	DB, AAE ([2])
Grecia	GR	73	CH
Ungaria	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE ([2])
Iran	IR	96	RAI
Irak	IRQ ([1])	99	IRR
Irlanda	IRL	60	CIE
Israel	IL	95	IR
Italia	I	83	FS, FNME ([2])
Japonia	J	42	EJRC
Kazakhstan	KZ	27	KZH
Kyrgyzstan	KS	59	KRG
Letonia	LV	25	LDZ
Liban	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE ([1])		

▼B

Țări	Codul alfabetic de țară ([3])	Codul numeric de țară	Societăți vizate de parantezele pătrate din anexele P.6 și P.7 ([4])
Lituania	LT	24	LG
Luxemburg	L	82	CFL
Macedonia (Fosta Republică Iugoslavă a)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldova	MD ([1])	23	CFM
Monaco	MC		
Mongolia	MGL	31	MTZ
Maroc	MA	93	ONCFM
Țările de Jos	NL	84	NS
Coreea de Nord	PRK ([1])	30	ZC
Norvegia	N	76	NSB, JBV
Polonia	PL	51	PKP
Portugalia	P	94	CP, REFER
România	RO	53	CFR
Rusia	IFS	20	RZD
Serbia-Muntenegru	SCG	72	JŽ
Slovacia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovenia	SLO	79	SŽ
Coreea de Sud	ROK	61	KNR
Spania	E	71	RENFE
Suedia	S	74	GC, BV
Elveția	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([2])
Siria	SYR	97	CFS
Tajikistan	TJ	66	TZD
Tunisia	TN	91	SNCFT
Turcia	TR	75	TCDD
Turkmenistan	TM	67	TRK
Ucraina	UA	22	UZ
Marea Britanie	GB	70	BR
Uzbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ([1])	32	DSVN

([1]) Coduri care urmează să fie confirmate.

([2]) Până la intrarea în vigoare a evoluțiilor indicate la punctul 3 din observațiile generale, aceste societăți pot utiliza codurile 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Perioada de actualizare va fi apoi definită în colaborare cu statele membre relevante.

([3]) Conform sistemului de codificare alfabetică descris în anexa 4 la convenția 1949 și articolul 45 alineatul (4) din Convenția din 1968 privind traficul rutier.

([4]) Societățile care, la data intrării în vigoare, erau membre ale UIC sau OSJD și utilizau codul de țară descris ca reprezentând codul de societate.

▼B

ANEXA P.5

Marcaje alfabetice privind capacitatea de interoperabilitate

TEN:	Vehicule conforme cu STI privind Materialul Rulant STI
RIV:	Vagon, care respectă regulamentele RIV la data abrogării acestora
PPW:	Vagon, care respectă acordul PPW (în exteriorul statelor OJSD)
RIC:	Vagon care respectă/a respectat regulamentele RIC

Marcarea alfabetică a capacității de interoperabilitate privind vehiculele speciale este descrisă la anexa P.14.

▼B

ANEXA P.6

Coduri de interoperabilitate utilizate pentru vagoane (1-2 caractere).

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">Al 2-lea caracter
Primul caracter</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">Al 2-lea caracter
Primul caracter</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Ecartament</td><td>fix sau variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix sau variabil</td><td>Ecartament</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">STI ([a]) și/sau COTIF ([b]) și/sau PPW</td><td>0</td><td>cu osii</td><td>De rezervă</td><td rowspan="2">Vagoane STI și/sau COTIF ([b]) [al căror posesor este o societate de căi ferate menționată în anexa P.4</td><td colspan="7" rowspan="2">A nu se folosi până la o decizie ulterioară</td><td rowspan="2">Vagoane PPW (ecartament variabil)</td><td>cu osii</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>cu boghiuri</td><td>Vagoane utilizate în industrie</td><td>cu boghiuri</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>cu osii</td><td rowspan="2">De rezervă</td><td rowspan="2">Vagoane STI și/sau COTIF ([b]) [al căror posesor este o societate de căi ferate menționată în anexa P.4] Vagoane PPW</td><td colspan="5" rowspan="2">Vagoane STI și/sau COTIF ([b]) Vagoane PPW</td><td colspan="2" rowspan="2">Alte vagoane STI și/sau COTIF ([b]) Vagoane PPW</td><td rowspan="2">Vagoane PPW (ecartament fix)</td><td>cu osii</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>cu boghiuri</td><td>cu boghiuri</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Non STI și non COTIF ([b]) și non PPW</td><td>4</td><td>cu osii ([c])</td><td rowspan="2">Vagoane de service</td><td rowspan="2">Alte vagoane [al căror posesor este o societate de căi ferate menționată în anexa P.4]</td><td colspan="5" rowspan="2">Alte vagoane</td><td colspan="2" rowspan="2">Alte vagoane</td><td rowspan="2">Vagoane cu numerotare specială pentru caracteristici tehnice</td><td>cu osii ([d])</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>Cu boghiuri ([c])</td><td>cu boghiuri ([d])</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Trafic</td><td>Trafic național sau trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic național sau trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Primul caracter
Al 2-lea caracter</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">Primul caracter
Al 2-lea caracter</td></tr>
</table>

([a]) Conformitatea cel puțin cu STI privind materialul rulant.
([b]) Inclusiv vehiculele care, conform regulamentelor existente, poartă aceste caractere la data intrării în vigoare a acestor noi regulamente.
([c]) Ecartament fix sau variabil.
([d]) Cu excepția vagoanelor de categoria I (vagoane cu temperatură controlată).

▼B

ANEXA P.7

Coduri aferente capacității de trafic Internațional utilizate pentru vehicule de transport călători (1-2 caractere)

Avertisment:

Condițiile menționate între paranteze pătrate sunt temporare și vor fi abrogate odată cu evoluția RIC (a se vedea observațiile generale, punctul 3).

	Trafic național	STI [a] și/sau RIC/COTIF [b] și/sau PPW				Trafic național sau trafic internațional prin acord special	STI [a] și/sau RIC/ COTIF [b]	PPW		
Al 2-lea caracter Primul caracter	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vehicule pentru trafic național *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Vehicule cu ecartament fix, fără aer condiționat (inclusiv vagoanele de transport mașini) *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Vehicule cu ecartament ajustabil (1435/1520) fără aer condiționat *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Rezervat	Vehicule cu ecartament ajustabil (1435/1672) fără aer condiționat *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Vehicule cu numerotare specială pentru caracteristici tehnice	Vehicule cu ecartament fix	Vehicule cu ecartament fix	Vehicule cu ecartament ajustabil (1435/1520) și schimb de boghiuri	Vehicule cu ecartament ajustabil (1435/1520) și osii ajustabile
6	Vehicule de service care nu operează în serviciul de înregistrare de profituri	Vehicule cu ecartament fix și aer condiționat *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Vehicule cu ecartament ajustabil (1435/1520) cu aer condiționat *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Vehicule de service care nu operează în serviciul de înregistrare de profituri *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Vehicule cu ecartament ajustabil (1435/1672) cu aer condiționat *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Vagoane de transport mașini	Vehicule cu ecartament ajustabil			

▼B

	Trafic național	STI ([a])și/sau RIC/COTIF ([b])și/sau PPW				Trafic național sau trafic internațional prin acord special	STI ([a])și/sau RIC/ COTIF ([b])	PPW		
Al 2-lea caracter Primul caracter	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Vehicule cu aer condiționat și cu fuselaj presurizat *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Rezervat	Rezervat	Vehicule cu ecartament fix, cu aer condiționat și cu fuselaj presurizat *[al căror posesor este o societate de căi ferate RIC enumerată în anexa P.4]*	Rezervat	Alte vehicule	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat

([a]) Conformitatea cel puțin cu viitoarea STI privind vehiculele de transport călători.
([b]) Conformitatea cu RIC sau COTIF conform regulamentelor în vigoare.

▼B

ANEXA P.8

Tipuri de stoc de tracțiune (1-2 caractere)

Primul caracter este „9”.

Al doilea caracter este definit de fiecare stat membru. De exemplu se poate aplica un caracter se auto-verificare în cazul în care acest caracter este de asemenea calculat cu numărul serial.

În cazul în care al doilea caracter descrie tipul stocului de tracțiune, următoarea codificare este obligatorie:

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

▼B

ANEXA P.9

Marcarea numerică Standard a vagoanelor (de la 5 la 7 caractere)

Prezenta anexă indică în tabele marcarea numerică prin 4 cifre, asociată caracteristicilor tehnice principale ale vagonului.

Prezenta anexă este distribuită pe un mediu separat de stocare (fişier electronic).

ANEXA P.10

Coduri pentru caracteristicile tehnice ale stocului de transport călători (5-6 caractere)

	Caracterul 6 Caracterul 5	0	1	2	3	4
Rezervat	0	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vehicule cu locuri clasa 1	1	10 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	≥ 11 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	Rezervat	Rezervat	Două sau trei osii
Vehicule cu locuri clasa a 2-a	2	10 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	11 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	≥ 12 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	Trei osii	Trei osii
Vehicule cu locuri clasa 1 sau clasa 1/a2-a	3	10 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	11 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	≥ 12 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	Rezervat	Două sau trei osii
Vagoane cușetă cu clasa 1 sau clasa 1/a2-a	4	10 compartimente de clasa 1/2	Rezervat	Rezervat	Rezervat	≤ 9 compartimente de clasa 1/a 2-a
Vagoane cușetă de clasa a 2-a	5	10 compartimente	11 compartimente	≥ 12 compartimente	Rezervat	Rezervat
Rezervat	6	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vagoane de dormit	7	10 compartimente	11 compartimente	12 compartimente	Rezervat	Rezervat
Vehicule cu design special și cisterne	8	Remorcă conducătoare cu scaune, de toate clasele, cu sau fără compartiment pentru bagaje, cu cabină de conducere pentru operarea reversibilă	Vehicule cu clasa 1 sau 1/a 2-a, cu compartimente de bagaje sau poștale	Vehicule cu clasa a 2-a, cu compartimente de bagaje sau poștale	Rezervat	Vehicule cu scaune, de toate clasele, cu spații speciale, de ex. spațiu de joacă pentru copii
	9	Vagoane poștale	Vagoane de bagaje cu un compartiment poștal	Vagoane de bagaje	Vagoane pentru bagaje și vehicule de clasa a 2-a cu două sau trei osii, cu scaune, cu compartimente de bagaje sau poștale	Spații pentru bagaje laterale, cu sau fără compartimente sub sigiliu vamal

Notă: Fracțiunile unui compartiment nu sunt luate în seamă. Spațiul echivalent de ședere în vagoanele cu spațiu deschis cu interval central se obține prin împărțirea numărului de locuri disponibile la 6, 8 sau 10, în funcție de construcția vehiculului.

▼B

Coduri pentru caracteristicile tehnice ale stocului de transport călători (5-6 caractere)

	Caracterul 6 Caracterul 5	5	6	7	8	9
Rezervat	0	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vehicule cu locuri clasa 1	1	Rezervat	Vagoane cu etaj	≥ 7 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	8 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	9 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central
Vehicule cu locuri clasa a 2-a	2	Doar pentru vagoane cu etaj OSJD	Vagoane cu etaj	Rezervat	≥ 8 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	9 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central
Vehicule cu locuri clasa 1 sau clasa 1/a2-a	3	Rezervat	Vagoane cu etaj	Rezervat	≥ 8 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central	9 compartimente pe coridor sau spațiu deschis echivalent cu interval central
Vagoane cușetă cu clasa 1 sau clasa 1/a2-a	4	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	≤ 9 compartimente clasa 1
Vagoane cușetă de clasa a 2-a	5	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	≤ 9 compartimente
Rezervat	6	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vagoane de dormit	7	> 12 compartimente	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vehicule cu design special și cisterne	8	Vagoane cu scaune și vagoane cușetă, de toate clasele, cu bar sau bufet	Vagon conducător cu etaj, cu scaune, de toate clasele, cu sau fără compartiment de bagaje, cu cabină de conducere pentru operarea reversibilă	Vagoane restaurant sau vagoane cu bar sau bufet, compartiment de bagaje	Vagoane restaurant	Alte vagoane speciale (conferință, discotecă, bar, cinematograf, videotecă, vagoane-ambulanță)
	9	Vagoane de bagaje cu două sau trei osii și compartiment poștal	Rezervat	Vagoane cu două sau trei osii pentru transport mașini	Vagoane pentru transport mașini	Vehicule de service

Note: Fracțiunile unui compartiment nu sunt luate în seamă. Spațiul echivalent de ședere în vagoanele cu spațiu deschis cu interval central se obține prin împărțirea numărului de locuri disponibile la 6, 8 sau 10, în funcție de construcția vehiculului.

▼B

Coduri pentru caracteristicile generale ale stocului de transport călători (7-8 caractere)

Alimentare cu energie / Viteza maximă	Caracterul 8 / Caracterul 7	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Toate tensiunile (*)	Rezervat	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Rezervat	1 500 V~	Alte tensiuni decât 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Rezervat
	1	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	Rezervat	1 500 V~ + 1 500 V = + Abur (1)	3 000 V = + Abur (1)	3 000 V = + Abur (1)
	2	Steam (1)	Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Abur (1)	Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Abur (1)	Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + Abur (1)	1 500 V~ + Abur (1)	1 500 V~ + Abur (1)	A (1)
121-140 km/h	3	Toate tensiunile	Rezervat	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	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	Toate tensiunile + Abur (1)	Toate tensiunile + Abur (1)	1 000 V~ (*) (1) + Abur (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + Abur (1)	3 000 V = + Abur (1)	Rezervat
	5	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	Toate tensiunile * + Abur (1)	Toate tensiunile * + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	Rezervat	1 500 V~ + Abur (1)	Alte tensiuni decât 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V = + Abur (1)	Rezervat	Rezervat
	6	Abur (1)	Rezervat	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervat	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervat	Abur (1)	Rezervat	Rezervat	A (1)

▼B

Alimentare cu energie Viteza maximă	Caracterul 8 Caracterul 7	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141-160 km/h	7	Toate tensiunile (*)	Toate tensiunile	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Toate tensiunile (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	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	Toate tensiunile * + Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervat	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Alte tensiuni decât 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Toate tensiunile (*) (2)	Toate tensiunile	Toate tensiunile + Abur (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Rezervat	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

(1) Doar pentru vehiculele de trafic național
(2) Doar pentru vehiculele de trafic internațional
Toate tensiunile Curent alternativ monofazic 1 000 V 51 la 15 Hz, curent alternativ monofazic 1 500 V 50 Hz, curent direct 1 500 V, curent direct 3 000 V. Pot include și curentul alternativ monofazic 3 000 V 50 Hz
(*) Pentru anumite vehicule cu curent alternativ monofazic 1 000V, o singură frecvență, fie 16 2/3 fie 50 Hz, este permisă
A Încălzire autonomă, fără linie de alimentare cu electricitate a magistralei trenului
G Vehicule cu linie de alimentare cu electricitate a magistralei trenului pentru toate tensiunile, dar care necesită un generator pentru asigurarea aerului condiționat
Abur Doar sistem de încălzire. În cazul înscrierii tensiunilor, codul este de asemenea disponibil pentru vehicule fără încălzire cu abur.

▼B

ANEXA P.11

Coduri pentru caracteristicile tehnice ale vehiculelor speciale (6-8 caractere)

Viteza autorizată pentru vehicule speciale (6 caractere)

Clasificare			Viteză de rulare cu autopropulsare		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Se poate aplica la un tren	V ≥ 100 km/h	Autopropulsare	1	2	
		Fără autopropulsare			3
	V < 100 km/h și/sau restricții ([a])	Autopropulsare		4	
		Fără autopropulsare			5
Nu se poate aplica la un tren		Autopropulsare		6	
		Fără autopropulsare			7
Vehicul feroviar/rutier care poate fi aplicat la un tren ([b])				8	
Vehicul feroviar/rutier care nu poate fi aplicat la un tren ([b])				9	
Vehicul feroviar/rutier fără autopropulsare ([b])					0

([a]) Prin restricție se vizează o anumită poziție în cadrul trenului (de ex. la capăt), un vagon obligatoriu de protecție, etc.
([b]) Condiții speciale care trebuie respectate privind includerea într-un tren.

Tipul și sub-tipul vehiculelor speciale (7-8 caractere)

caracterul 7	caracterul 8	Vehicule/mașini
1 Infrastructură și suprastructură	1	Montarea liniei ferate și tren de înnoire
	2	Comutatoare și echipamente de montare a liniilor ferate
	3	Tren de reabilitare a liniei
	4	Mașină de curățare balast
	5	Mașină terasament
	6	
	7	
	8	
	9	Macara montată pe cala ferată (excl. reaplicarea căii ferate)
	0	Altele sau general

caracterul 7	caracterul 8	Vehicule/mașini
2 Linie	1	Mașină de mare capacitate de burat linii plate
	2	Alte mașini de burat linii plate
	3	Mașină de burat cu stabilizare
	4	Mașină de burat pentru macaze și intersecții
	5	Plug balast
	6	Mașină de stabilizare
	7	Mașină de rectificare și sudură
	8	Mașină cu multiple utilizări
	9	Vagon de verificare linie
	0	Altele

▼B

caracterul 7	caracterul 8	Vehicule/mașini
3 Linie aeriană	1	Mașină cu multiple utilizări
	2	Mașină de rulare și derulare
	3	Mașină de instalare piloni
	4	Mașină de transport tambur
	5	Mașină de tensionare a liniei aeriene
	6	Mașină cu platformă elevatoare și mașină cu schelă
	7	Tren de curățare
	8	Tren de gresare
	9	Vagon de verificare a încingerii liniei
	0	Altele
4 Structuri	1	Mașină de instalare punte
	2	Platformă de inspecție pod
	3	Platformă de inspecție tunel
	4	Mașină de purificare gaze
	5	Mașină de ventilare
	6	Mașină cu platformă elevatoare și mașină cu schelă
	7	Mașină iluminare tunel
	8	
	9	
	0	Altele
5 Încărcare, descărcare și transport divers	1	Mașină feroviară de încărcare/descărcare și transport
	2	Mașină de încărcare/descărcare și transport pentru balast, pietriș, etc.
	3	
	4	
	5	Mașină de încărcare/descărcare și transport traversă
	6	
	7	
	8	Mașină de încărcare/descărcare și transport pentru macaz, etc.
	9	Mașină de încărcare/descărcare și transport pentru alte materiale
	0	Altele

caracterul 7	caracterul 8	Vehicule/mașini
6 Măsurare	1	Vagon înregistrare terasamente
	2	Vagon înregistrare linie
	3	Vagon înregistrare linie aeriană
	4	Vagon înregistrare ecartament
	5	Vagon înregistrare semnalizare
	6	Vagon înregistrare telecomunicații
	7	
	8	
	9	
	0	Altele
7 Urgență	1	Macara de urgență
	2	Vagon transport de urgență
	3	Tren tunel în caz de urgență
	4	Vagon de urgență
	5	Vagon pompieri
	6	Vagon sanitar
	7	Vagon echipamente
	8	
	9	
	0	Altele
8 Tracțiune, transport, energie, etc.	1	Unități de tracțiune
	2	
	3	Vagon de transport (excl. 59)
	4	Locomotivă
	5	Vagon feroviar/locomotivă
	6	
	7	Tren de cimentare
	8	
	9	
	0	Altele

▼B

caracterul 7	caracterul 8	Vehicule/mașini
9 Mediu	1	Plug zăpadă cu autopropulsie
	2	Plug de zăpadă
	3	Mătură pentru zăpadă
	4	Mașină de îndepărtare a gheții
	5	Mașină de plivit
	6	Mașină de curățat linia
	7	
	8	
	9	
	0	Altele

caracterul 7	caracterul 8	Vehicule/mașini
0 Linie/cale	1	Mașină feroviară/rutieră de categoria 1
	2	
	3	Mașină feroviară/rutieră de categoria 2
	4	
	5	Mașină feroviară/rutieră de categoria 3
	6	
	7	Mașină feroviară/rutieră de categoria 4
	8	
	9	
	0	Altele

▼B

ANEXA P.12

Marcarea prin litere pentru vagoane, cu excepția vagoanelor articulate și multiple

DEFINIREA CATEGORIEI ȘI LITERELOR INDEX

1. **Observații importante**

În tabelele atașate:

— informațiile menționate în metri se referă la lungimea interioară a vagoanelor(lu);

— informațiile menționate în tone (tu) corespund limitei maxime de încărcare prezentate în tabelul de sarcini aferent vagonului în discuție, această limită fiind determinată în conformitate cu procedurile stabilite.

2. **Litere index cu valoare internațională comună tuturor categoriilor**

q conductă pentru încălzirea electrică ce poate fi asigurată de toți curenții acceptați

qq conductă și instalație pentru încălzirea electrică ce poate fi asigurată de toți curenții acceptați

s vagoane autorizate să ruleze în condiții „s” (a se vedea anexa B la STI privind Materialul Rulant)

ss vagoane autorizate să ruleze în condiții „ss” (a se vedea anexa B la STI privind Materialul Rulant)

3. **Litere index cu valoare națională**

t, u, v, w, x, y, z

Valoarea acestor litere este definită de fiecare stat membru.

CATEGORIE LITERĂ: E – VAGON DESCHIS CU PĂRȚI ÎNALTE

Referință vagon		de tip comun, cu basculare laterală și la capete, cu podea plată cu 2 osii: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Index litere	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 sau mai multe osii
	c	cu trapă pe podea ([a])
	k	cu 2 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	fără basculare laterală
	ll	fără trape de podea ([b])
	m	cu 2 osii: lu < 7,70 m cu 4 sau mai multe osii: lu < 12 m
	mm	cu 4 sau mai multe osii: lu >12 m ([b])
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t
	o	fără basculare la capăt
	p	cu stație pentru frânare ([b])

([a]) Acest concept se aplică exclusiv vagoanelor deschise cu podea plată, și prevăzute cu un dispozitiv care le permite utilizarea, fie ca vagoane comune cu podea plată, fie pentru descărcarea gravitațională a anumitor bunuri, prin amplasarea adecvată a trapelor.

([b]) Aplicabil exclusiv vagoanelor cu un ecartament de 1 520 mm.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: F – VAGON DESCHIS CU PĂRȚI ÎNALTE

Referință vagon		de tip comun cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index litere	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 sau mai multe osii
	b	De mare capacitate cu osii (volum > 45 m^3)
	c	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativ, prin partea superioară ([a])
	cc	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativ, prin partea inferioară ([a])
	f	adecvat pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvat pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv cu feribotul pentru tren)
	k	cu 2 sau 3 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 2 sau 3 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele părți, simultan, prin partea superioară ([a])
	ll	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele părți, simultan, prin partea inferioară ([a])
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 sau mai multe osii: tu >40 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t
	o	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea superioară ([a])
	oo	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea inferioară ([a])
	p	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea superioară ([a])
	pp	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea inferioară ([a])
	ppp	cu stație pentru frânare ([b])

([a]) Vagoanele cu descărcare gravitațională din categoria F sunt vagoane deschise, care nu au podea plată și nici facilități de basculare la capăt sau lateral.

([b]) Aplicabil doar vagoanelor cu ecartament de 1520 mm.

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Aranjamentul deschiderilor de descărcare:

— axial: Deschideri situate deasupra centrului liniei

— bilateral: Deschideri pe fiecare parte a liniei, în exteriorul liniilor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul evacuării complete a vagonului, care impune deschiderea acestora pe ambele părți,
— alternativă, în cazul în care evacuarea completă a vagonului poate avea loc prin deschiderea acestora pe o singură parte)

— superior: Capătul inferior al fantei de descărcare (fără luarea în seamă a dispozitivelor mobile care pot prelungi această fantă) este situat la minimum 0,700 m deasupra liniei, și permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

— inferior: Capătul inferior al fantei de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

Rata descărcării:

— în vrac: Ulterior deschiderii fantelor pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise anterior evacuării vagonului

— controlată: În orice moment pe parcursul descărcării, fluxul de bunuri poate fi ajustat sau chiar întrerupt

▼B

CATEGORIE LITERĂ: G – VAGON ACOPERIT

Referință vagon		De tip comun Cu minimum 8 deschideri de aerisire cu 2 osii: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index litere	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 sau mai multe osii
	b	de mare capacitate: — cu 2 osii: lu ≥12 m și capacitate de sarcină utilă ≥ 70 m^3 — cu 4 sau mai multe osii: lu ≥ 18 m
	bb	cu 4 osii: lu > 18 m ([a])
	g	pentru grâne
	h	pentru fructe și legume ([b])
	k	cu 2 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu mai puțin de 8 deschideri pentru aerisire
	ll	cu deschideri largi ale ușilor ([a])
	m	cu 2 osii: lu < 9 m cu 4 sau mai multe osii: lu < 15 m
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t
	o	cu 2 osii: lu < 12 m și capacitate de sarcină utilă ≥ 70 m^3
	p	cu stație pentru frână ([a])

([a]) Aplicabil doar vagoanelor cu ecartament de1 520 mm.
([b]) Conceptul „pentru fructe și legume” se aplică doar vagoanelor prevăzute cu fante suplimentare de aerisire la nivelul podelei.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: H – VAGON ACOPERIT

Referință vagon		de tip special cu 2 osii: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index litere	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 sau mai multe osii
	b	cu 2 osii: 12 m ≤ lu ≤ 14 m și capacitate de sarcină utilă ≥ 70 m^3 ([a]) cu 4 sau mai multe osii: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	cu 2 osii: lu ≥ 14m cu 4 sau mai multe osii: lu ≥ 22 m
	c	cu uși la capete
	cc	cu uși la capete și echipate interior pentru transportul de autoturisme
	d	cu trape de podea
	dd	cu dispozitiv de basculare ([b])
	e	cu 2 uși
	ee	cu 3 sau mai multe nivele
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie ([a])
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren) ([a])
	g	pentru grâne
	gg	pentru ciment ([b])
	h	pentru fructe și legume ([c])
	hh	pentru îngrășăminte minerale ([b])
	i	cu pereți de deschidere sau de șuntare
	ii	cu deschidere deosebit de robustă sau pereți de șuntare ([d])
	k	cu 2 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu partiții mobile ([e])
	ll	cu partiții mobile care pot fi blocate ([e])
	m	cu 2 osii: lu < 9 m cu 4 sau mai multe osii: lu < 15 m
	mm	cu 4 sau mai multe osii: lu > 18 m ([b])
	n	cu 2 osii: tu > 28 t cu 4 osii: tu < 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t
	o	cu 2 osii: lu 12 m < 14 m și volum util ≥ 70 m^3
	p	cu stație pentru frânare ([b])

([a]) vagoane cu 2 osii care poartă literele index „f”, „fff” cu o capacitate de sarcină utilă inferioară 70 m^3.
([b]) Aplicabil exclusiv vagoanelor cu un ecartament de 1 520 mm.
([c]) Conceptul „pentru fructe și legume” se aplică doar vagoanelor cu fante suplimentare de aerisire la nivelul podelei.
([d]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 435 mm.
([e]) Partițiile mobile pot fi demontate temporar.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: I – VAGON CU TEMPERATURĂ CONTROLATĂ

Referință vagon		vagon refrigerator cu izolare termică de clasa IN, cu ventilare generată de motor, cu gratii și rezervor gheață ≥ 3,5 m^3 cu 2 osii: 19 m^2≤ **suprafața podelei < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t** cu 4 osii: suprafața podelei ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Index litere	a	cu 4 osii
	b	cu 2 osii și suprafață largă a podelei: 22 m^2 ≤ suprafața podelei ≤ 27 m^2
	bb	cu 2 osii și suprafață deosebit de largă a podelei: suprafața podelei > 27 m^2
	c	cu cârlige pentru carne
	d	pentru pește
	e	cu ventilare electrică
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	cu refrigerare mecanică ([a]) ([b])
	gg	refrigerator cu gaze lichefiate ([a])
	h	cu izolație termică de clasa IR
	i	refrigerate mecanic de mașina unui vagon tehnic însoțitor ([a]) ([b]) ([c])
	ii	vagon tehnic însoțitor ([a]) ([c])
	k	cu 2 osii: tu > 15 t cu 4 osii: tu < 30 t
	l	rezervoare izolate fără gheață ([a]) ([d])
	m	cu 2 osii: suprafața podelei < 19 m^2 cu 4 osii: suprafața podelei < 39 m^2
	mm	cu 4 osii: suprafața podelei ≥ 39m^2 ([e])
	n	cu 2 osii: tu > 25 t cu 4 osii; tu > 40 t
	o	cu rezervoare de gheață având o capacitate de minimum 3,5 m^3 ([d])
	p	fără gratii

([a]) Litera index „l” nu va fi aplicată pe vagoanele care poartă literele index „g”, „gg”, „i” or „ii”.

([b]) Vagoanele care poartă literele index „g” și „i” pot fi utilizate individual sau într-un raft cu refrigerare mecanică.

([c]) Conceptul de „vagon tehnic însoțitor” se aplică și vagoanelor de uzină, vagoanelor atelier (cu sau fără vagon de dormit) și vagoanelor de dormit.

([d]) Litera index „o” nu va fi aplicată pe vagoanele care poartă litera index „l”.

([e]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 520 mm.

Notă: Suprafața podelei vagoanelor închise de refrigerare este întotdeauna determinată având în vedere utilizarea rezervoarelor de gheață.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: K – 2-VAGON CU OSIE PLATĂ

Referință vagon		De tip comun cu părți laterale rabatabile și stâlpi scurți lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Index litere	b	cu stâlpi lungi
	g	pentru transportul de containere ([a])
	i	cu acoperiș demontabil și capete nedemontabile ([b])
	j	cu dispozitiv de suspensii
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	fără stâlpi
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	cu părți laterale nedemontabile
	p	fără părți laterale ([b])
	pp	cu părți laterale demontabile

([a]) Litera index „g” poate fi utilizată împreună cu litera de categorie K exclusiv pentru vagoanele comune care au fost echipate doar pentru transportul de containere. Vagoanele echipate exclusiv pentru transportul de containere trebuie clasificate în categoria L.

([b]) Litera index „p” nu se va aplica pe vagoane care poartă litera index „i”.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: L – 2-VAGON CU OSIE PLATĂ

Referință vagon		de tip special lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Index litere	b	cu accesorii speciale în scop de asigurare a containerelor medii (pa) ([a])
	c	cu bucșă rotativă ([a])
	d	echipate pentru transportul de autoturisme, fără punte ([a])
	e	cu punte pentru transportul de autoturisme ([a])
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	echipate pentru transportul de containere (cu excepția pa) ([a]) ([b])
	h	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate lateral ([a]) ([c])
	hh	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate spre partea superioară ([a]) ([c])
	i	cu acoperiș demontabil și capete nedemontabile ([a])
	ii	cu acoperiș metalic deosebit de robust ([d]) și capete nedemontabile ([a])
	j	cu dispozitiv de suspensii
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	fără stâlpi ([a])
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	fără părți laterale ([a])

([a]) Înscrierea literelor index „l” sau „p” este opțională pentru vagoanele care poartă literele index „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Dar codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna literelor marcate pe vagoane.
([b]) Vagoane utilizate exclusiv pentru transportul de containere (cu excepția pa).
([c]) Vagoane utilizate exclusiv pentru transportul de bobine de oțel.
([d]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 435 mm.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: O –VAGON MIXT PLAT ȘI DESCHIS CU PĂRȚI ÎNALTE

Referință vagon		de tip comun cu 2 sau 3 osii, părți laterale sau capete rabatabile și stâlpi cu 2 osii: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Index litere	a	cu 3 osii
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	fără stâlpi
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 osii: tu > 40 t

▼B

CATEGORIE LITERĂ: R – VAGON CU BOGHIU PLAT

Referință vagon		de tip comun cu părți laterale rabatabile și stâlpi 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Index litere	b	lu ≥ 22 m
	e	cu părți laterale rabatabile
	g	echipate pentru transportul de containere ([a])
	h	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate lateral ([b])
	hh	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate spre partea superioară ([b])
	i	cu acoperiș demontabil și capete nedemontabile ([c])
	j	cu dispozitiv de suspensii
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	fără stâlpi
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	cu capete nedemontabile de sub 2 m înălțime
	oo	cu capete nedemontabile, cu o înălțime de 2 m sau mai mult ([c])
	p	fără capete rabatabile ([c])
	pp	cu părți laterale rabatabile

([a]) Utilizarea literei index „g”, asociată cu litera de categorie R este posibilă doar în cazul vagoanelor comune echipate doar pentru transportul de containere. Vagoanele echipate exclusiv pentru transportul de containere trebuie clasificate în categoria S.

([b]) Utilizarea literei index „h” sau „hh” asociată cu litera de categorie R este posibilă doar în cazul vagoanelor comune echipate doar pentru transportul de containere. Vagoanele echipate exclusiv pentru transportul de containere trebuie clasificate în categoria S.

([c]) Literele index „oo” și/sau „p” nu se vor aplica pe vagoanele care poartă litera index „i”.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: S – VAGON CU BOGHIU PLAT

Referință vagon		de tip special cu 4 osii: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index	a	cu 6 osii (2 boghiuri cu 3 osii)
	aa	cu 8 sau mai multe osii
	aaa	cu 4 osii (2 boghiuri cu 2 osii) ([a])
	b	cu accesorii speciale pentru blocare pentru containere medii (pa) ([b])
	c	cu bucșă pivotantă ([b])
	d	echipate pentru transportul de autoturisme, fără punte ([b]) ([c])
	e	cu punte pentru transportul de autoturisme ([b])
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	echipate pentru transportul de containere, lungime totală de încărcare ≤ 60′ (cu excepția pa) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	echipate pentru transportul de containere, lungime totală de încărcare > 60′ (cu excepția pa) ([b]) ([c]) ([d])
	h	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate lateral ([b]) ([e])
	hh	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate spre partea superioară ([b]) ([e])
	i	cu acoperiș demontabil și capete nedemontabile ([b])
	ii	cu acoperiș metalic deosebit de robust ([f]) și capete nedemontabile ([b])
	j	cu dispozitiv de suspensii
	k	cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	fără stâlpi ([b])
	m	cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; cu 6 sau mai multe osii: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	cu 4 osii: lu < 15 m cu 6 sau mai multe osii: lu < 18 m
	mmm	cu 4 osii: lu ≥ 22 m ([a])
	n	cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t
	p	fără capete laterale ([b])

([a]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 520 mm.
([b]) Aplicarea literelor „l” sau „p” este opțională pentru vagoanele care poartă literele index „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Dar codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna literelor marcate pe vagoane.
([c]) Vagoanele care, separat de transportul de containere și pentru schimb, sunt utilizate va vehicule de transport, trebuie să poarte literele index „g” sau „gg” și litera „d”.
([d]) Vagoanele utilizate exclusiv pentru transportul de containere sau pentru transportul articolelor de schimb pentru prindere și apucare a transmițătorului.
([e]) Vagoane utilizate exclusiv pentru transportul bobinelor de oțel.
([f]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 435 mm.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: T – VAGON CU ACOPERIȘ DETAȘABIL

Referință vagon		cu 2 osii: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index litere	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 sau mai multe osii
	b	mare capacitate: cu 2 osii: lu ≥ 12 m cu 4 sau mai multe osii: lu ≥ 18 m [a] [b]
	c	cu uși la capete
	d	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativ, în partea superioară [a] [b] [c]
	dd	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativ, în partea inferioară [a] [b] [c]
	e	cu înălțime neobstrucționată a ușilor > 1,90 m [a] [b] [c]
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	pentru grâne
	h	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate lateral
	hh	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate spre partea superioară
	i	cu pereți demontabili [a]
	j	cu dispozitiv de suspensii
	k	cu 2 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu descărcare gravitațională în veac, pe ambele părți, simultan, prin partea superioară [a] [b] [c]
	ll	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele părți, simultan, prin partea inferioară [a] [b] [c]
	m	cu 2 osii: lu < 9 m cu 4 sau mai multe osii: lu < 15 m [b]
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t
	o	cu descărcare axială gravitațională în vrac, prin partea superioară [a] [b] [c]

▼B

Referință vagon		cu 2 osii: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	cu descărcare axială gravitațională în vrac, prin partea inferioară ([a]) ([b]) ([c])
	p	cu descărcare axială gravitațională controlată, prin partea superioară ([a]) ([b]) ([c])
	pp	cu descărcare axială gravitațională controlată, prin partea inferioară ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Litera index „e”:
- este opțională la vagoanele care poartă litera index „b” (dar codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna literelor marcate pe vagoane),
- nu se va aplica pe vagoanele care poartă literele index „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” sau „pp”.

([b]) Literele index „b” și „m” nu se vor aplica pe vagoanele care poartă literele index „d”, „dd”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” sau „pp”.

([c]) Vagoanele cu descărcare gravitațională de categoria T sunt vagoane echipate cu acoperiș demontabil care asigură accesul la încărcătură pe întreaga lungime a caroseriei; aceste vagoane nu au podea plată și nu sunt proiectate pentru basculare la capăt sau laterală.

Metoda descărcării acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Aranjamentul deschiderilor de descărcare:

— axial: Deschideri situate deasupra centrului liniei

— bilateral: Deschideri pe fiecare parte a liniei, în exteriorul liniilor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
  - simultană, în cazul evacuării complete a vagonului, care impune deschiderea acestora pe ambele părți,
  - alternativă, în cazul în care evacuarea completă a vagonului poate avea loc prin deschiderea acestora pe o singură parte)

— superior: Capătul inferior al fantei de descărcare (fără luarea în seamă a dispozitivelor mobile care pot prelungi această fantă) este situat la minimum 0,700 m deasupra liniei, și permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

— inferior: Capătul inferior al fantei de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

Rata descărcării:

— în vrac: Ulterior deschiderii fantelor pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise anterior evacuării vagonului

— controlată: În orice moment pe parcursul descărcării, fluxul de bunuri poate fi ajustat sau chiar întrerupt

▼B

CATEGORIE LITERĂ: U – VAGOANE SPECIALE

Referință vagon		altele decât cele din categoriile F, H, L, S sau Z cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60t cu 6 sau mai multe osii: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index litere	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 sau mai multe osii
	c	cu descărcare sub presiune
	d	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativ, în partea superioară ([a])
	dd	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativ, în partea inferioară ([a])
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	pentru grâne
	i	echipate pentru transport de obiecte care ar depăși ecartamentul în cazul încărcării în vagoane comune ([b]) ([c])
	k	cu 2 sau 3 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 2 sau 3 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele părți, simultan, prin partea superioară ([a])
	ll	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele părți, simultan, prin partea inferioară ([a])
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 osii: tu > 40 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t ([c])
	o	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea superioară ([a])
	oo	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea inferioară ([a])

▼B

Referință vagon		altele decât cele din categoriile F, H, L, S sau Z cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60t cu 6 sau mai multe osii: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	p	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea superioară ([a])
	pp	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea inferioară ([a])

([a]) Vagoanele cu descărcare gravitațională din categoria U sunt vagoane închise care pot fi încărcate doar prin intermediul uneia sau mai multor fante de încărcare situate în partea superioară a caroseriei, și ale căror dimensiuni totale de deschidere sunt inferioare lungimii caroseriei; aceste vagoane nu au podea plată și nu sunt proiectate pentru basculare la capăt sau laterală.

([b]) În special:
- — vagoanele cisternă
- — vagoanele cu o cavitate centrală
- — vagoanele cu un panou de comandă a diagonalei comune de înclinare permanente

([c]) Litera index „n” nu se va aplica pe vagoanele care poartă litera index „i”.

Metoda descărcării acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Aranjamentul deschiderilor de descărcare:

- — axial: Deschideri situate deasupra centrului liniei
- — bilateral: Deschideri pe fiecare parte a liniei, în exteriorul liniilor
  (Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
  - — simultană, în cazul evacuării complete a vagonului, care impune deschiderea acestora pe ambele părți,
  - — alternativă, în cazul în care evacuarea completă a vagonului poate avea loc prin deschiderea acestora pe o singură parte)
- — superior: Capătul inferior al fantei de descărcare (fără luarea în seamă a dispozitivelor mobile care pot prelungi această fantă) este situat la minimum 0,700 m deasupra liniei, și permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor
- — inferior: Capătul inferior al fantei de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

Rata descărcării:

- — în vrac: Ulterior deschiderii fantelor pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise anterior evacuării vagonului
- — controlată: În orice moment pe parcursul descărcării, fluxul de bunuri poate fi ajustat sau chiar întrerupt

▼B

CATEGORIE LITERĂ: Z – VAGON CISTERNĂ

Referință vagon		cu înveliș metalic, pentru transportul lichidelor sau gazelor cu 2 osii: 25 t ≤ lu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 sau mai multe osii: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 sau mai multe osii
	b	pentru produse petroliere ([a])
	c	cu descărcare sub presiune ([b])
	d	pentru produse alimentare sau chimice ([a])
	e	prevăzute cu dispozitive de încălzire
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	pentru transportul de gaze sub presiune, lichefiate sau dizolvate sub presiune ([b])
	i	cisternă din material nemetalic
	j	cu dispozitiv de suspensii
	k	cu 2 sau 3 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 sau mai multe osii: tu < 50 t
	kk	cu 2 sau 3 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 sau mai multe osii: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 osii: tu > 40 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 sau mai multe osii: tu > 75 t
	p	cu stație pentru frâne ([a])

([a]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 520 mm.
([b]) Litera index „c” nu se aplica pe vagoanele care poartă litera index „g”.

▼B

MARCAJUL PRIN LITERE PENTRU VAGOANELE DESTINATE VAGOANELOR ARTICULATE ȘI MULTIPLE

DEFINIREA LITERELOR DE CATEGORIE LI INDEX

1. **Observații importante**

În tabelele anexate, informațiile menționate în metri se referă la lungimea interioară a vagoanelor (lu).

2. **Litere index cu valoare internațională, comune pentru toate categoriile**

q conductă pentru încălzirea electrică ce poate fi asigurată de toți curenții acceptați

qq conductă și instalație pentru încălzirea electrică ce poate fi asigurată de toți curenții acceptați

s vagoane autorizate să ruleze în condiții „s” (a se vedea anexa B la STI privind materialul rulant)

ss vagoane autorizate să ruleze în condiții „ss” (a se vedea anexa B la STI privind materialul rulant)

3. **Litere index cu valoare națională**

t, u, v, w, x, y, z

Valoarea acestor litere este definită de fiecare stat membru.

CATEGORIE LITERĂ: F – VAGON DESCHIS CU PĂRȚI ÎNALTE

Referință vagon		Vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	a	cu boghiuri
	c	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativă, prin partea superioară ([a])
	cc	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativă, prin partea inferioară ([a])
	e	cu 3 unități
	ee	cu 4 sau mai multe unități
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	l	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele părți, simultană, prin partea superioară ([a])
	ll	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele părți, simultană, prin partea inferioară ([a])
	m	cu 2 unități: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 unități: lu < 22 m
	o	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea superioară ([a])

▼B

Referință vagon		Vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
	oo	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea inferioară ([a])
	p	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea superioară ([a])
	pp	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea inferioară ([a])
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Vagoanele cu descărcare gravitațională din categoria F sunt vagoane deschise, care nu dețin o podea plată și care nu sunt proiectate pentru basculare la capăt sau laterală.

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Aranjamentul deschiderilor de descărcare:

— axial: Deschideri situate deasupra centrului liniei

— bilateral: Deschideri pe fiecare parte a liniei, în exteriorul liniilor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul evacuării complete a vagonului, care impune deschiderea acestora pe ambele părți,
— alternativă, în cazul în care evacuarea completă a vagonului poate avea loc prin deschiderea acestora pe o singură parte)

— superior: Capătul inferior al fantei de descărcare (fără luarea în seamă a dispozitivelor mobile care pot prelungi această fantă) este situat la minimum 0,700 m deasupra liniei, și permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

— inferior: Capătul inferior al fantei de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

Rata descărcării:

— în vrac: Ulterior deschiderii fantelor pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise anterior evacuării vagonului

— controlată: În orice moment pe parcursul descărcării, fluxul de bunuri poate fi ajustat sau chiar întrerupt

▼B

CATEGORIE LITERĂ: H – VAGON ACOPERIT

Referință vagon		vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	a	cu boghiuri
	c	cu uși la capete
	cc	cu uși la capete și echipate interior pentru transportul de autoturisme
	d	cu trape de podea
	e	cu 3 unități
	ee	cu 4 sau mai multe unități
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	pentru grâne
	h	pentru fructe și legume ([a])
	i	cu pereți rabatabili sau de șuntare
	ii	cu pereți rabatabili sau de șuntare foarte robuști ([b])
	l	cu partiții mobile ([c])
	ll	cu partiții mobile care pot fi blocate ([c])
	m	cu 2 unități: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 unități: lu < 22 m
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Conceptul „pentru fructe și legume” se aplică exclusiv vagoanelor prevăzute cu fante suplimentare de aerisire la nivelul podelei.
([b]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 435 mm.
([c]) Partițiile mobile pot fi demontate temporar.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: I – VAGON CU TEMPERATURĂ CONTROLATĂ

Referință vagon		vagon refrigerator cu izolare termică de clasa IN, cu ventilare generată de motor, cu gratii și rezervor gheață ≥ 3,5 m^3 vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	a	cu boghiuri
	c	cu cârlige pentru carne
	d	pentru pește
	e	cu ventilație electrică
	ee	cu 4 sau mai multe unități
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	cu refrigerare mecanică ([a])
	gg	refrigerator cu gaze lichefiate ([a])
	h	cu izolație termică de clasa IR
	i	refrigerat mecanic prin dispozitivul vagonului tehnic însoțitor ([a]) ([b])
	ii	vagon tehnic însoțitor ([a]) ([b])
	l	izolat fără rezervoare de gheață ([a]) ([c])
	m	cu 2 unități: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 unități: lu < 22 m
	o	cu rezervoare de gheață având o capacitate de minimum 3,5 m^3 ([c])
	oo	cu 3 unități
	p	fără gratii
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Litera index „l” nu va fi aplicată la vagoanele care poartă literele index „g”, „gg”, „i” sau „ii”.

([b]) Conceptul de „vagon tehnic însoțitor” se aplică în același timp vagoanelor de uzină, vagoanelor atelier (cu sau fără vagon de dormit) și vagoanelor de dormit.

([c]) Litera index „o” nu se va aplica vagoanelor care poartă litera index „l”.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: L – VAGON PLAT CU OSII SEPARATE

Referință vagon		vagoane articulate sau multiple cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	a	vagon articulat
	aa	vagon multiplu
	b	cu accesorii speciale pentru blocare, pentru containere medii (pa) ([a])
	c	cu bucșă pivotantă ([a])
	d	echipat pentru transportul de autoturisme, fără punte ([a])
	e	cu punte pentru transportul de autoturisme ([a])
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	echipate pentru transportul de containere ([a]) ([b])
	h	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate lateral ([a]) ([c])
	hh	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate spre partea superioară ([a]) ([c])
	i	cu acoperiș demontabil și capete nedemontabile ([a])
	ii	cu acoperiș metalic demontabil deosebit de robust ([d]) și capete nedemontabile ([a])
	j	cu dispozitiv de suspensii
	l	cu stâlpi ([a])
	m	cu 2 unități: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	cu 2 unități: lu < 18 m
	o	cu 3 unități
	oo	cu 4 sau mai multe unități
	p	fără părți laterale ([a])
	r	cu 2 unități: lu ≥ 27 m

([a]) Aplicarea literelor index „l” sau „p” este opțională pentru vagoanele care poartă literele index „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Dar codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna literelor marcate pe vagoane.
([b]) Vagoane utilizate exclusiv pentru transportul de containere (cu excepția pa).
([c]) Vagoane utilizate exclusiv pentru transportul bobinelor de oțel.
([d]) Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 435 mm.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: S – VAGON BOGHIU PLAT

Referință vagon		vagon articulat sau multiplu cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	b	cu accesorii speciale pentru blocare, pentru containere medii (pa) [a]
	c	cu bucşă pivotantă [a]
	d	echipat pentru transportul de autoturisme, fără punte [a] [b]
	e	cu punte pentru transportul de autoturisme [a]
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	echipate pentru transportul de containere, lungime totală de încărcare ≤ 60′ (cu excepția pa) [a] [b] [c]
	gg	echipate pentru transportul de containere, lungime totală de încărcare > 60′ (cu excepția pa) [a] [b] [c]
	h	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate lateral [a] [d]
	hh	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate spre partea superioară [a] [d]
	i	cu acoperiș demontabil și capete nedemontabile [a]
	ii	acoperiș metalic demontabil deosebit de robust [e] și capete nedemontabile [a]
	j	cu dispozitiv de suspensii
	l	fără stâlpi [a]
	m	cu 2 unități: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 unități: lu < 22 m
	o	cu 3 unități
	oo	cu 4 sau mai multe unități
	p	fără părți laterale [a]
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

[a] Aplicarea literelor index „l” sau „p” este opțională pentru vagoanele care poartă literele index „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Dar codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna literelor marcate pe vagoane.

[b] Vagoanele care, separat de transportul de containere și articole de înlocuire sunt utilizate pentru transportul de vehicule vor fi marcate cu literele index „g” sau „gg” și cu litera „d”.

[c] Vagoanele utilizate exclusiv pentru transportul de containere sau pentru transportul de articole de înlocuire pentru prindere și apucare a transmițătorului.

[d] Vagoane utilizate exclusiv pentru transportul bobinelor de oțel.

[e] Aplicabil doar vagoanelor cu un ecartament de 1 435 mm.

▼B

CATEGORIE LITERĂ: T – VAGON CU ACOPERIȘ DETAȘABIL

Referință vagon		vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	a	cu boghiuri
	b	cu înălțime neobstrucționată a ușilor > 1,90 m ([a])
	c	cu uși la capete
	d	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativă, prin partea superioară ([a]) ([b])
	dd	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele părți, alternativă, prin partea inferioară ([a]) ([b])
	e	cu 3 unități
	ee	cu 4 sau mai multe unități
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	pentru grâne
	h	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate lateral
	hh	echipate pentru transportul de bobine de oțel, orientate spre partea superioară
	i	cu pereți demontabili ([a])
	j	cu dispozitiv de suspensii
	l	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele laturi, simultan, prin partea superioară ([a]) ([b])
	ll	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele laturi, simultan, prin partea inferioară ([a]) ([b])
	m	cu 2 unități: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 unități: lu < 22 m
	o	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea superioară ([a]) ([b])
	oo	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea inferioară ([a]) ([b])
	p	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea superioară ([a]) ([b])
	pp	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea inferioară ([a]) ([b])

▼B

Referință vagon		vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Litera index „b” nu se va aplica pe vagoanele care poartă literele index „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” sau „pp”.

([b]) Vagoanele cu descărcare gravitațională din categoria T sunt vagoane prevăzute cu un acoperiș demontabil care asigură accesul la încărcătură pe întreaga lungime a caroseriei; aceste vagoane nu dețin o podea plată și nu sunt proiectate pentru basculare la capăt sau laterală.

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Aranjamentul deschiderilor de descărcare:

— axial: Deschideri situate deasupra centrului liniei

— bilateral: Deschideri pe fiecare parte a liniei, în exteriorul liniilor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul evacuării complete a vagonului, care impune deschiderea acestora pe ambele părți,
— alternativă, în cazul în care evacuarea completă a vagonului poate avea loc prin deschiderea acestora pe o singură parte)

— superior: Capătul inferior al fantei de descărcare (fără luarea în seamă a dispozitivelor mobile care pot prelungi această fantă) este situat la minimum 0,700 m deasupra liniei, și permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

— inferior: Capătul inferior al fantei de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

Rata descărcării:

— în vrac: Ulterior deschiderii fantelor pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise anterior evacuării vagonului

— controlată: În orice moment pe parcursul descărcării, fluxul de bunuri poate fi ajustat sau chiar întrerupt

▼B

CATEGORIE LITERĂ: U – VAGOANE SPECIAL

Referință vagon		vagon articulat sau multiplu, cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	a	cu boghiuri
	e	cu 3 unități
	ee	cu 4 sau mai multe unități
	c	cu descărcare sub presiune
	d	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele laturi, alternativă, prin partea superioară ([a])
	dd	cu descărcare gravitațională controlată, pe ambele laturi, alternativă, prin partea inferioară ([a])
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	pentru grâne
	i	echipate pentru transportul de obiecte care ar depăși ecartamentul în cazul încărcării în vagoane comune ([b])
	l	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele laturi, simultană, prin partea superioară ([a])
	ll	cu descărcare gravitațională în vrac, pe ambele laturi, simultană, prin partea inferioară ([a])
	m	cu 2 unități: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 unități: lu < 22 m
	o	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea superioară ([a])
	oo	cu descărcare gravitațională axială în vrac, prin partea inferioară ([a]) ([b])
	p	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea superioară ([a])
	pp	cu descărcare gravitațională axială controlată, prin partea inferioară ([a])

▼B

Referință vagon		vagon articulat sau multiplu, cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Vagoanele cu descărcare gravitațională din categoria U sunt vagoane închise care pot fi încărcate doar prin intermediul uneia sau mai multor fante de încărcare situate în partea superioară a caroseriei, și ale căror dimensiuni totale de deschidere sunt inferioare lungimii caroseriei; aceste vagoane nu au podea plată și nu sunt proiectate pentru basculare la capăt sau laterală.

([b]) În special:
— vagoanele cisternă
— vagoanele cu o cavitate centrală
— vagoanele cu un panou de comandă a diagonalei comune de înclinare permanente

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Aranjamentul deschiderilor de descărcare:

— axial: Deschideri situate deasupra centrului liniei
— bilateral: Deschideri pe fiecare parte a liniei, în exteriorul liniilor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul evacuării complete a vagonului, care impune deschiderea acestora pe ambele părți,
— alternativă, în cazul în care evacuarea completă a vagonului poate avea loc prin deschiderea acestora pe o singură parte)
— superior: Capătul inferior al fantei de descărcare (fără luarea în seamă a dispozitivelor mobile care pot prelungi această fantă) este situat la minimum 0,700 m deasupra liniei, și permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor
— inferior: Capătul inferior al fantei de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare pentru preluarea bunurilor

Rata descărcării:

— în vrac: Ulterior deschiderii fantelor pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise anterior evacuării vagonului
— controlată: În orice moment pe parcursul descărcării, fluxul de bunuri poate fi ajustat sau chiar întrerupt

▼B

CATEGORIE LITERĂ: Z – VAGON CISTERNĂ

Referință vagon		cu înveliș metalic, pentru transportul lichidelor sau gazelor vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 unități 22 m ≤ lu < 27 m
Index litere	a	cu boghiuri
	c	cu descărcare sub presiune ([a])
	e	prevăzut cu dispozitive de încălzire
	f	adecvate pentru traficul în Marea Britanie
	ff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvate pentru traficul în Marea Britanie (exclusiv prin feribotul pentru tren)
	g	pentru transportul gazelor sub presiune, lichefiate sau dizolvate sub presiune ([a])
	i	cisternă din material nemetalic
	j	cu dispozitiv de suspensii
	m	cu 2 unități: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 unități: lu < 22 m
	o	cu 3 unități
	oo	cu 4 sau mai multe unități
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Litera index „c” nu se va aplica pe vagoanele care poartă litera index „g”.

▼B

ANEXA P.13 –

Marcarea prin litere pentru stocul de transport călători

Litere seriale cu valoare internațională:

A	vagon clasa 1 cu scaune
B	vagon clasa a 2-a cu scaune
AB	vagoane clasa 1/a 2-a cu scaune
WL	Vagon de dormit cu litera serială A, B sau AB, în funcție de tipul spațiului oferit. Literele seriale pentru vagonul de dormit cu compartimente „speciale” sunt completate cu litera index „S”
WR	Vagon restaurant
R	Tren cu vagon restaurant, compartiment bufet sau bar (litere seriale în completare)
D	Vagon de bagaje
DD	Vagon deschis, cu 2 niveluri de transport autoturisme
Post	Vagon poștal
AS SR WG	Vagon bar cu discotecă
WSP	Vagon Pullman
Le	Vagon deschis, cu 2 osii, 2 niveluri de transport autoturisme
Leq	Vagon deschis, cu 2 osii, 2 niveluri de transport autoturisme, prevăzut cu cablu alimentare tren
Laeq	Vagon deschis, cu 3 osii, 2 niveluri de transport autoturisme, prevăzut cu cablu alimentare tren

Litere index cu valoare internațională:

b h	Vagon echipat pentru transportul călătorilor cu handicap
c	Compartimente convertibile în cușetă
d v	Vehicule echipate pentru biciclete
ee z	Vehicule prevăzute cu alimentare centrală de energie electrică
f	Vehicul prevăzut cu cabina mecanicului (locomotivă)
p t	Vagon cu scaune și interval central
m	Vehicul cu o lungime de peste 24,5 m
s	Interval central în vagoane de marfă și de călători, cu compartiment de bagaje

Numărul compartimentelor este prevăzut în forma unui index (de exemplu: Bc9)

Litere seriale și litere index cu valoare națională

Celelalte litere seriale și litere index au valoare națională, definită de fiecare stat membru.

▼M1

———————

▼B

ANEXA Q

Neutilizată

▼B

ANEXA R

Identificarea trenului

În acest domeniu o EN se află în stadiul de proiectare. Ulterior introducerii, natura adecvată a acesteia ca mijloc de asigurare a conformității cu cerințele prezentei STI, va fi evaluată de ERA și de CE.

Până la emiterea acestei EN, prezenta anexă conține CWA întocmite în acest sens.

Trebuie observat faptul că prezenta CWA nu înlătură aplicabilitatea broșurilor UIC 419-1 și 419-2.

Consultați documentul atașat – CWA privind numerotarea trenului

▼B

ANEXA S

Neutilizată

▼B

ANEXA T

Performanța sistemului de frânare

O specificație detaliată se află în stadiul de definire și va stabili formula pentru calcularea performanței sistemului de frânare. Această specificație va fi valabilă pe întregul TEN și ia în seamă modul cel mai oportun în care formula poate fi stabilită pentru a permite ca funcționarea frânelor să fie armonizată în condiții de siguranță și economic eficiente. Un grup multidisciplinar de experți a preluat această îndatorire a întocmirii. Acest grup va lucra de asemenea în conformitate cu cerințele STI OPE CR.

Până la dezvoltarea și introducerea specificațiilor detaliate, acesta reprezintă un punct de pornire și se recomandă ca societățile de căi ferate și administratorii infrastructurii să coopereze pentru stabilirea de acorduri bilaterale sau multilaterale pentru facilitarea trecerea neafectată a treburilor dintr-o zonă de operare a unui administrator al infrastructurii în alta.

A se vedea de asemenea anexa U.

▼B

ANEXA U

Lista aspectelor nesoluționate

CLAUZA 4.2.2.5

Document privind structura trenului

Anexa T (a se vedea sub-secțiunea 4.2.2.6.2 din prezenta STI)

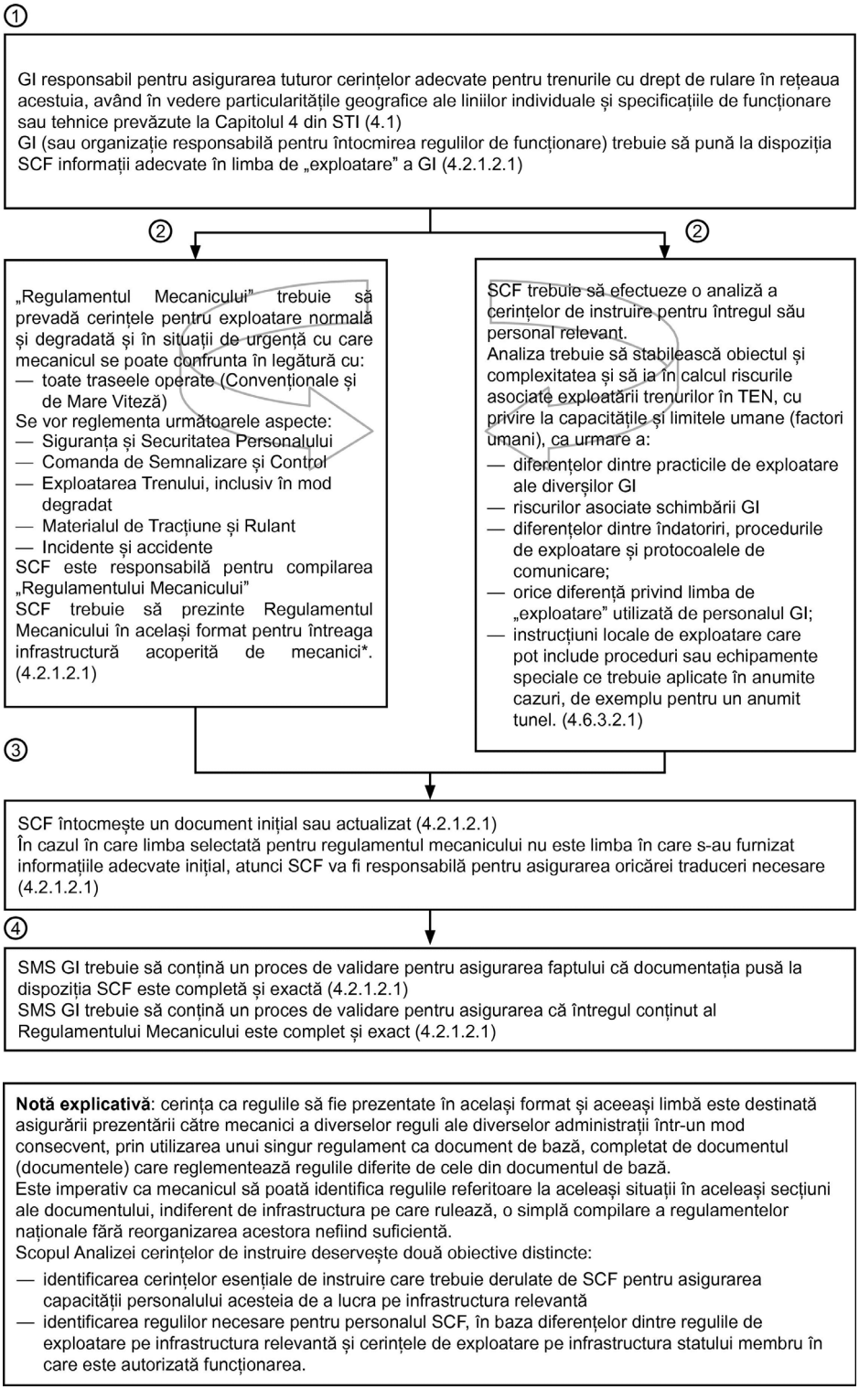
Performanța sistemului de frânare

▼B

ANEXA V

Întocmirea și actualizarea documentației de reguli destinate mecanicilor

În coroborare cu sub-secțiunile 4.2 și 4.6 din prezenta STI, diagrama de mai jos reprezintă o prezentare picturală a procesului subliniat în prezenta STI privind întocmirea și actualizarea documentației regulilor impuse de prezenta STI



Notă explicativă: cerința ca regulile să fie prezentate în același format și aceeași limbă este destinată asigurării prezentării către mecanici a diverselor reguli ale diverselor administrații într-un mod consecvent, prin utilizarea unui singur regulament ca document de bază, completat de documentul (documentele) care reglementează regulile diferite de cele din documentul de bază.
Este imperativ ca mecanicul să poată identifica regulile referitoare la aceleași situații în aceleași secțiuni ale documentului, indiferent de infrastructura pe care rulează, o simplă compilare a regulamentelor naționale fără reorganizarea acestora nefiind suficientă.
Scopul Analizei cerințelor de instruire deservește două obiective distincte:

— identificarea cerințelor esențiale de instruire care trebuie derulate de SCF pentru asigurarea capacității personalului acesteia de a lucra pe infrastructura relevantă
— identificarea regulilor necesare pentru personalul SCF, în baza diferențelor dintre regulile de exploatare pe infrastructura relevantă și cerințele de exploatare pe infrastructura statului membru în care este autorizată funcționarea.

▼B

GLOSAR

Termen	Definiție
Accident	Conform definiției din articolul 3 din Directiva 2004/49/CE.
Care autorizează circulația trenurilor	Exploatarea echipamentelor în centrele de semnalizare, camerele de control ale alimentării cu energie a tracțiunii electrice și centrele de control trafic, care permit circulația trenurilor. Nu este inclus personalul angajat de societățile de căi ferate responsabil pentru gestionarea resurselor cum ar fi echipajul trenului sau materialul rulant.
Mărfuri periculoase	Conform definiției din articolul 2 al Directivei 96/49
Exploatare degradată	Exploatare rezultată ca urmare a unui eveniment neplanificat care împiedică livrarea normală a serviciilor trenului.
Dispecerat	A se vedea Dispeceratul trenului
Mecanic	O persoană competentă și autorizată să conducă trenuri.
Încărcături excepționale	O încărcătură transportată într-un vehicul feroviar, de exemplu un container, un articol de înlocuire sau alt trafic, în cazul în care dimensiunea vehiculului feroviar și/sau sarcina pe osie impune o autorizare specială de deplasare și/sau aplicarea unor condiții speciale de deplasare pentru întreaga sau o parte a deplasării.
Condiții de sănătate și siguranță	În contextul Capitolului 4.7 din prezenta STI, se referă exclusiv la cerințele medicale și psihologice de capacitate necesare pentru exploatarea elementelor relevante ale subsistemului.
Lagăr de osie încins	Un lagăr de osie și un lagăr care a depășit temperatura maximă de funcționare.
Incident	Conform definiției din articolul 3 al Directivei 2004/49/CE.
Registru de formulare	Un registru de formulare care descrie succesiunea acțiunilor care trebuie întreprinse de personalul administratorului infrastructurii și al societății de căi ferate cu ocazia circulației trenurilor în situații degradate. Fiecare activitate separată necesită un formular separat. Registrul de formulare este întocmit în limbile administratorului infrastructurii și a societății de căi ferate, iar personalul relevant al Gestionarilor de Infrastructură și Societăților de Căi ferate va păstra copii.
Stat membru	În cazul utilizării în legătură cu prezentul STI, se referă la statul membru care eliberează autorizațiile/certificatele de siguranță prevăzute la articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE.
Limbă de exploatare	Limba sau limbile utilizate în activitatea zilnică a administratorului infrastructurii și publicate în declarația de rețea a acestuia, pentru comunicarea mesajelor operaționale sau legate de siguranță dintre personalul administratorului infrastructurii și cel al societăților de căi ferate.
Călător	Persoană (alta decât un angajat cu îndatoriri specifice în tren) care călătorește cu trenul sau pe calea ferată anterior sau ulterior unei călătorii feroviare.
Supravegherea performanței	Observarea și înregistrarea sistematică a performanței serviciului feroviar și infrastructurii în vederea perfecționării performanței acestora.
Timp real	Capacitatea de schimb sau procesare de informații privind anumite evenimente (cum ar fi sosirea la o stație, trecerea printr-o stație sau plecarea dintr-o stație) legate de deplasarea trenurilor, cu ocazia producerii.
Punct de raportare	Un punct din graficul trenului unde se impune raportarea orei sosirii, plecării sau trecerii.

▼B

Termen	Definiție
Traseu	Secțiunea sau secțiunile relevante ale liniei
Cunoașterea traseului	Cunoașterea secțiunii (secțiunilor) liniei pe care operează echipajul de bord, în baza informațiilor furnizate de administratorul infrastructurii, pentru a-i permite acestui personal să exploateze trenul în condiții de siguranță. Elementele esențiale ale acestei cunoașteri trebuie învățate în detaliu și memorate de personalul relevant. Alte elemente pot fi păstrate în documentație, la care personalul poate avea acces rapid în baza unei evaluări a traseului efectuată de societatea de căi ferate sau de cerințele autorității naționale de siguranță.
Îndatorire critică referitoare la siguranță	Lucrare realizată de personal cu ocazia controlării sau afectării mișcării unui vehicul, care ar putea afecta sănătatea și siguranța persoanelor.
SPAD	Un semnal transmis în caz de pericol fără autoritate – și anume un semnal de oprire transmis fără autoritatea persoanei responsabile pentru autorizarea circulației trenurilor.
Personal	Angajați care lucrează în cadrul unei societăți de căi ferate sau unui administrator al infrastructurii, sau antreprenorilor acestora, și care îndeplinește îndatoriri prevăzute de prezenta STI.
Punct de oprire	O locație identificată în graficul trenului, unde trenul este planificat să oprească, în general pentru realizarea unei anumite activități cum ar fi urcarea sau coborârea călătorilor.
Orar	Document sau sistem care furnizează detalii legate de graficul unui tren pe un anumit traseu.
Punct de cronometrare	O locație identificată în graficul trenului, unde se identifică o anumită oră. Această oră poate reprezenta ora de sosire, ora de plecare sau, în cazul unui tren care nu oprește la acea locație, ora de trecere.
Unitate de tracțiune	Un vehicul alimentat cu energie, capabil să se deplaseze singur și să deplaseze și alte vehicule la care poate fi cuplat.
Tren	Un tren este definit ca o unitate de tracțiune cu sau fără vehicule feroviare cuplate, sau un set de vehicule cu autopropulsare, cu datele disponibile privind trenul, care funcționează între două sau mai multe puncte definite ale TEN.
Dispecerat tren	Indicarea către persoana care conduce trenul că toate activitățile aferente stațiilor și depourilor sunt finalizate și că, din punctul de vedere al personalului responsabil, trenului i s-a acordat autorizarea de mișcare.
Echipajul trenului	Membrii personalului de bord al unui tren, autorizați ca fiind competenți și desemnați de o Societate de Căi ferate să îndeplinească anumite îndatoriri specifice, de siguranță la bordul trenului, de exemplu mecanicul sau controlorul.
Identificarea trenului	Mijlocul de identificare neechivocă a unui anumit tren.
Pregătirea trenului	Asigurarea faptului că un tren este în condiții corespunzătoare pentru funcționare, că echipamentele trenului sunt corect aplicate și că structura trenului corespunde căii desemnate a trenului. Pregătirea trenului include de asemenea inspecțiilor tehnice efectuate anterior punerii în funcțiune a trenului.
Vehicul	Orice articol separat al materialului rulant, de exemplu o locomotivă, un vagon de marfă sau un vagon.
Identificarea vehiculului	Un număr aplicat unui vehicul pentru identificarea unică a acestuia de alte vehicule

▼B

LISTA ABREVIERILOR CARE VOR FI INCLUSE ÎN STI:

Abreviere	Explicație
ac	Curent alternativ
CCS	Comandă Control Semnalizare
cen	Comisia Europeană pentru Standardizare (*Comite Européen de Normalisation*)
COTIF	Convenția Privind Transportul Feroviar Internațional
cr	Cale ferată Convențională
Db	Decibeli
dc	Curent direct
dmi	Interfață mașină mecanic
EC	Comunitatea Europeană
ECG	Electro Cardiogramă
eirene	Rețeaua europeană integrată perfecționată feroviară radio
en	Euro-normă
ENE	Energie
era	Agenția feroviară europeană
ertms	Sistem european de management al traficului feroviar
ETCS	Sistem european de control trenuri
EU	Uniunea Europeană
FRS	Specificație a cerinței funcționale
GSM-R	Sistem global de comunicații mobile – feroviare
habd	Detector de încingere a lagărului de osie
Hz	Hertz
AI	Gestionar de infrastructură
INS	Infrastructură
OPE	Exploatare și management al traficului
osjd	Organizația pentru cooperarea căilor ferate
PPW	Abrevierea în limba rusă a Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = Reguli de utilizare a vehiculelor feroviare în traficul internațional
RIC	Regulamente care guvernează utilizarea reciprocă a vagoanelor și vagoanelor de frână în traficul internațional (*Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international*)
riv	Regulamente care guvernează utilizarea reciprocă a vagoanelor în traficul internațional. (*Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international*)
RST	Material rulant
IF	Societatea de căi ferate
SMS	Sistem de management de siguranță
spad	Semnal transmis în caz de pericol
SRS	Specificația cerinței de sistem
TAP	Aplicații telematice – călători

▼B

Abreviere	Explicație
ten	Rețea transeuropeană
STI	Specificație tehnică de interoperabilitate
uic	Uniunea Internațională a Căilor Ferate(*Union Internationale des Chemins de fer*)
UV	Ultra violet
VKM	Marcajul posesorului vehiculului