Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►**B**

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 1. februarja 2008

o sprejeti tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z obratovalnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive Sveta 96/48/ES in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2002/734/ES z dne 30. maja 2002

(notificirano pod dokumentarno številko C(2008) 356)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/231/ES)

(UL L 84, 26.3.2008, str. 1)

spremenjen z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Sklep Komisije 2010/640/EU z dne 21. oktobra 2010	L 280	29	26.10.2010

popravljena z:

►**C1** Popravek, UL L 104, 14.4.2008, str. 80 (2008/231/ES)

▼B

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 1. februarja 2008

o sprejeti tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z obratovalnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive Sveta 96/48/ES in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2002/734/ES z dne 30. maja 2002

(notificirano pod dokumentarno številko C(2008) 356)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/231/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ([1]) ter zlasti člena 6(1) in 6(2) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 6(2) Direktive 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES ([2]), osnutek sprememb tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) sestavi Evropska agencija za železniški promet (ERA) po pooblastilu Komisije.

(2) Osnutek TSI, priložene tej odločbi, je izdelal skupni predstavniški organ po pooblastilu iz leta 2001 v skladu s členom 6(1) Direktive 96/48/ES pred začetkom veljavnosti Direktive 2004/50/ES. Za skupni predstavniški organ je bilo imenovano Evropsko združenje za železniško interoperabilnost (AEIF).

(3) Osnutek TSI je spremljalo predstavitveno poročilo z analizo stroškov in koristi, kakor je predvideno v členu 6(5) Direktive 96/48/ES.

(4) Osnutek TSI je na podlagi predstavitvenega poročila pregledal odbor, ustanovljen z Direktivo 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.

(5) TSI v svoji sedanji različici vseh bistvenih zahtev ne obravnava v celoti. V skladu s členom 17 Direktive 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, so tehnični vidiki, ki niso zajeti, uvrščeni med „odprte točke“ v Prilogi U te TSI.

(6) V skladu s členom 17 Direktive 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, posamezne države članice obvestijo druge države članice in Komisijo o ustreznih nacionalnih

([1]) UL L 235, 17.9.1996, str. 6.
([2]) UL L 164, 30.4.2004, str. 114.

▼B

tehničnih predpisih, ki se uporabljajo za izpolnjevanje bistvenih zahtev iz teh „odprtih točk“, ter o organih, ki jih imenujejo za izvajanje postopka za ugotavljanje skladnosti ali primernosti za uporabo ter postopka, ki se uporablja za preverjanje interoperabilnosti podsistemov v smislu člena 16(2) Direktive 96/48/ES. V ta namen bi morale države članice, kolikor je to mogoče, uporabljati načela in merila, predvidena v Direktivi 96/48/ES, ob pomoči organov, priglašenih po členu 20 Direktive 96/48/ES. Komisija bi morala opraviti analizo podatkov, ki jih predložijo države članice v obliki nacionalnih predpisov, postopkov, organov, pooblaščenih za izvajanje postopkov, in trajanja teh postopkov ter, kadar je to primerno, z odborom razpravljati o potrebi po sprejetju kakršnih koli ukrepov.

(7) Zadevna TSI ne sme zahtevati uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen kadar je to nujno potrebno za interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.

(8) TSI temelji na najboljšem strokovnem znanju, ki je na voljo med pripravo ustreznega osnutka. Zaradi razvojnih dosežkov v tehnologiji, obratovalnih, varnostnih ali socialnih zahtev se lahko pokaže potreba po spremembi ali dopolnitvi te TSI. Če je ustrezno, je treba sprožiti postopek revizije ali posodobitve v skladu s členom 6(3) Direktive 96/48/ES.

(9) Za spodbujanje inovacij, in da bi se upoštevale pridobljene izkušnje, je treba priloženo TSI redno revidirati.

(10) Kadar so predlagane inovativne rešitve, mora proizvajalec ali naročnik navesti odstopanje od ustreznega oddelka TSI. Evropska železniška agencija bo dokončala ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije za vmesnike te rešitve ter razvila metode ocenjevanja.

(11) Izvajanje priložene TSI in skladnost z ustreznimi oddelki TSI je treba določiti v skladu z izvedbenim načrtom, ki ga vsaka posamezna država članica pripravi za proge, za katere je odgovorna. Komisija mora opraviti analizo obvestil, ki so jih poslale države članice, in kadar je to primerno, z odborom razpravljati o potrebi po sprejetju nadaljnjih ukrepov.

(12) Železniški promet trenutno obratuje v skladu z veljavnimi nacionalnimi, dvostranskimi, večnacionalnimi ali mednarodnimi sporazumi. Pomembno je, da navedeni sporazumi ne ovirajo sedanjega in prihodnjega napredka za dosego interoperabilnosti. V ta namen mora Komisija preučiti navedene sporazume, da bi ugotovila, ali je treba ustrezno revidirati TSI, predstavljeno v tej odločbi.

(13) Določbe te odločbe so skladne z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 21 Direktive Sveta 96/48/ES –

▼B

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Komisija s to odločbo sprejme revidirano različico Tehnične specifikacije za interoperabilnost („TSI“), ki se nanaša na podsistem „vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive 96/48/ES.

TSI je določena v Prilogi k tej odločbi.

TSI velja za podsistem vodenja in upravljanja železniškega prometa, kakor je opredeljen v Prilogi II k Direktivi 96/48/ES.

▼M1

Člen 1a

Upravljanje tehničnih oznak

1. Evropska agencija za železniški promet (ERA) na svoji spletni strani objavlja sezname tehničnih oznak iz Prilog P.9, P.10, P.11, P.12 in P.13.

2. ERA redno posodablja sezname oznak iz odstavka 1 in obvešča Komisijo o njihovih spremembah. Komisija obvešča države članice o spremembah teh tehničnih oznak prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29 Direktive 2008/57/ES.

Člen 1b

Do 31. decembra 2013 se lahko evropska številka vozila spremeni ob novi registraciji vozila in odpravi prve registracije, če se vozilo proda ali da v najem za neprekinjeno obdobje, daljše od 6 mesecev, in če se ni spremenila nobena od tehničnih lastnosti, na podlagi katerih je bilo vozilo odobreno za začetek obratovanja.

Če pri novi registraciji ne gre za isto državo članico kot pri prvi, lahko registracijski subjekt, ki je pristojen za novo registracijo, zahteva kopijo dokumentacije o prvi registraciji.

Takšna sprememba evropske številke vozila ne vpliva na uporabo členov 21 do 26 Direktive št. 2008/57/ES, kar zadeva postopke za odobritev.

Upravne stroške zaradi spremembe evropske številke vozila krije prijavitelj, ki zaprosi za spremembo evropske številke vozila.

▼B

Člen 2

1. Za vprašanja, ki so uvrščena med „odprte točke“ v Prilogi U k TSI, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo interoperabilnosti v skladu s členom 16(2) Direktive 96/48/ES, veljavni tehnični predpisi v uporabi v državi članici, s katerimi se odobri začetek obratovanja zadevnega podsistema iz te odločbe.

▼B

2. Vsaka država članica uradno obvesti druge države članice in Komisijo v šestih mesecih po uradnem obvestilu o tej odločbi:

(a) o seznamu veljavnih tehničnih predpisov, navedenih v odstavku 1;

(b) o postopkih za ugotavljanje skladnosti in postopkih preverjanja, ki naj se uporabijo v zvezi z uporabo teh predpisov;

(c) o organih, ki jih imenuje za izvajanje navedenih postopkov za ugotavljanje skladnosti in postopkov preverjanja.

Člen 3

Države članice v šestih mesecih od začetka veljavnosti priložene TSI obvestijo Komisijo o naslednjih vrstah sporazumov:

(a) o nacionalnih, dvostranskih ali večstranskih sporazumih med državami članicami in prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture, sklenjenih bodisi trajno bodisi začasno, ki so nujni zaradi posebne ali lokalne narave nameravane železniške storitve;

(b) o dvostranskih ali večstranskih sporazumih med prevoznikom/prevozniki v železniškem prometu, upravljavcem/upravljavci železniške infrastrukture ali državo članico/državami članicami, ki zagotavljajo precej visoke ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti;

(c) o mednarodnih sporazumih med eno ali več državami članicami in vsaj eno tretjo državo ali med prevoznikom/prevozniki v železniškem prometu ali upravljavcem/upravljavci železniške infrastrukture držav članic in vsaj enim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem železniške infrastrukture tretje države, ki zagotavljajo precej visoke ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti.

Člen 4

Države članice pripravijo nacionalni izvedbeni načrt TSI v skladu z merili, določenimi v poglavju 7 Priloge.

Ta izvedbeni načrt sporočijo preostalim državam članicam in Komisiji najpozneje v enem letu od začetka uporabe te odločbe.

Člen 5

Od datuma, ko se ta odločba začne uporabljati, se določbe iz Odločbe Komisije 2002/734/ES ([1]) ne uporabljajo več.

Člen 6

Ta odločba začne veljati 1. september 2008.

Člen 7

Ta odločba je naslovljena na države članice.

([1]) UL L 245, 12.9.2002, str. 370.

▼B

PRILOGA

DIREKTIVA 96/48/ES – INTEROPERABILNOST VSEEVROPSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA ZA VISOKE HITROSTI

▼C1

TEHNIČNA SPECIFIKACIJA ZA INTEROPERABILNOST

▼B

Podsistem „Vodenje in upravljanje železniškega prometa“

1	**UVOD**
1.1	**Tehnično področje uporabe**
1.2	**Geografsko področje uporabe**
1.3	**Vsebina te TSI**
2	**OPREDELITEV PODSISTEMA/PODROČJA UPORABE**
2.1	**Podsistem**
2.2	**Področje uporabe**
2.2.1	Osebje in vlaki
2.2.2	Načela obratovanja
2.2.3	Uporabnost pri obstoječih vozilih in infrastrukturi
2.3	**Povezava med to TSI in Direktivo 2004/49/ES**
3	**BISTVENE ZAHTEVE**
3.1	**Skladnost z bistvenimi zahtevami**
3.2	**Bistvene zahteve – pregled**
3.3	**Posebni vidiki teh zahtev**
3.3.1	Varnost
3.3.2	Zanesljivost in razpoložljivost
3.3.3	Zdravje
3.3.4	Varstvo okolja
3.3.5	Tehnična združljivost
3.4	**Vidiki, ki so posebej povezani s podsistemom Vodenje in upravljanje železniškega prometa**
3.4.1	Varnost
3.4.2	Zanesljivost in razpoložljivost
3.4.3	Tehnična združljivost
4	**ZNAČILNOSTI PODSISTEMA**
4.1	**Uvod**
4.2	**Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem**
4.2.1	Specifikacije, ki se nanašajo na osebje
4.2.1.1	Splošne zahteve
4.2.1.2	Dokumentacija za strojevodje
4.2.1.2.1	Pravilnik
4.2.1.2.2	Opis proge in ustrezne opreme ob progah, na katerih poteka promet
4.2.1.2.2.1	Priprava navodil o progi
4.2.1.2.2.2	Spremenjeni elementi
4.2.1.2.2.3	Takojšnje obveščanje strojevodje
4.2.1.2.3	Vozni redi
4.2.1.2.4	Železniški vozni park

▼B

4.2.1.3	Dokumentacija za osebje prevoznikov železniškega prometa razen strojevodij
4.2.1.4	Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka
4.2.1.5	Komunikacije v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka
4.2.2	Specifikacije, ki se nanašajo na vlake
4.2.2.1	Vidnost vlaka
4.2.2.1.1	Splošna zahteva
4.2.2.1.2	Čelo vlaka
4.2.2.2	Slišnost vlaka
4.2.2.2.1	Splošna zahteva
4.2.2.2.2	Nadzorna tipka
4.2.2.3	Identifikacija vozila
4.2.2.4	Zahteve za potniška vozila
4.2.2.5	Sestava vlaka
4.2.2.6	Zaviranje vlaka
4.2.2.6.1	Minimalne zahteve zavornega sistema
4.2.2.6.2	Zavorna moč
4.2.2.7	Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju
4.2.2.7.1	Splošna zahteva
4.2.2.7.2	Zahtevani podatki
4.2.3	Specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka
4.2.3.1	Načrtovanje vlaka
4.2.3.2	Identifikacija vlakov
4.2.3.3	Odhod vlaka
4.2.3.3.1	Preverjanja in preskusi pred odhodom
4.2.3.3.2	Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka
4.2.3.4	Upravljanje prometa
4.2.3.4.1	Splošne zahteve
4.2.3.4.2	Javljanje vlaka
4.2.3.4.2.1	Podatki, potrebni za javljanje položaja vlaka
4.2.3.4.2.2	Predvideni čas predaje
4.2.3.4.3	Nevarno blago
4.2.3.4.4	Kakovost obratovanja
4.2.3.5	Evidentiranje podatkov
4.2.3.5.1	Evidentiranje nadzornih podatkov zunaj vlaka
4.2.3.5.2	Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku
4.2.3.6	Delovanje v poslabšanih razmerah
4.2.3.6.1	Obvestilo drugim uporabnikom
4.2.3.6.2	Obvestilo strojevodjem
4.2.3.6.3	Dogovorjeni postopki ob nepredvidenih dogodkih
4.2.3.7	Upravljanje v izrednih razmerah
4.2.3.8	Pomoč vlakovnemu osebju ob nezgodi ali večji okvari železniškega voznega parka

▼B

4.3	**Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike**
4.3.1	Vmesniki s TSI Infrastruktura
4.3.1.1	Opazovanje signalov
4.3.1.2	Potniška vozila
4.3.1.3	Poklicna usposobljenost
4.3.2	Vmesniki s TSI Nadzor-vodenje in signalizacija
4.3.2.1	Evidentiranje nadzornih podatkov
4.3.2.2	Budnik
4.3.2.3	Operativni predpisi ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R
4.3.2.4	Opazovanje signalov in progovnih znamenj
4.3.2.5.	Zaviranje vlaka
4.3.2.6	Uporaba posipanja s peskom: Osnovne postavke v zvezi s poklicno usposobljenostjo za naloge vožnje vlaka
4.3.2.7	Evidentiranje podatkov in ugotavljanje pregretosti osnih ležajev
4.3.3	Vmesniki s TSI Železniški vozni park
4.3.3.1	Zaviranje
4.3.3.2	Zahteve za potniška vozila
4.3.3.3	Vidnost vlaka
4.3.3.3.1	Na čelnem vozilu vlaka v smeri potovanja
4.3.3.3.2	Na sklepu vlaka
4.3.3.4	Slišnost vlaka
4.3.3.5	Opazovanje signalov
4.3.3.6	Budnik
4.3.3.7	Sestava vlaka in Priloga B
4.3.3.8	Parametri železniškega voznega parka, ki vplivajo na zemeljske sisteme za spremljanje vlakov in dinamično vedenje voznega parka
4.3.3.9	Posipanje s peskom
4.3.3.10	Sestava vlaka, prilogi H in J
4.3.3.11	Dogovorjeni postopek ob nepredvidenih dogodkih in upravljanje v izrednih razmerah
4.3.3.12	Evidentiranje podatkov
4.3.3.13	Aerodinamični učinki na gramozno gredo
4.3.3.14	Okoljske razmere
4.3.3.15	Bočni veter
4.3.3.16	Maksimalno nihanje tlaka v predorih
4.3.3.17	Zunanji hrup
4.3.3.18	Požarna varnost
4.3.3.19	Postopki dviga/reševanja
4.3.3.20	Koncepti spremljanja in diagnostike
4.3.3.21	Posebne specifikacije za dolge predore
4.3.3.22	Zahteve glede zmogljivosti vlečne sile
4.3.3.23	Zahteve glede vlečne adhezije

▼B

4.3.3.24	Funkcionalne in tehnične specifikacije glede pogonskega vira energije
4.3.4	Vmesniki s TSI Energijski podsistem za visoke hitrosti
4.3.5	Vmesniki s TSI Varnost v železniških predorih
4.3.6	Vmesniki s TSI za osebe z zmanjšano gibljivostjo
4.4	**Operativni predpisi**
4.5	**Predpisi glede vzdrževanja**
4.6	**Poklicna usposobljenost**
4.6.1	Poklicna usposobljenost
4.6.1.1	Strokovno znanje
4.6.1.2	Sposobnost uporabe znanja v praksi
4.6.2	Jezikovna usposobljenost
4.6.2.1	Načela
4.6.2.2	Raven znanja
4.6.3	Začetno in trajno preverjanje osebja
4.6.3.1	Osnovne postavke
4.6.3.2	Analiza potreb po usposabljanju
4.6.3.2.1	Oblikovanje analize potreb po usposabljanju
4.6.3.2.2	Posodabljanje analize potreb po usposabljanju
4.6.3.2.3	Posebne postavke za vlakovno osebje in pomožno osebje
4.6.3.2.3.1	Znanje o progah
4.6.3.2.3.2	Znanje o železniškem voznem parku
4.6.3.2.3.3	Pomožno osebje
4.7	**Zdravstveni in varnostni pogoji**
4.7.1	Uvod
4.7.2	Priporočena merila za odobritev zdravnikov medicine dela in zdravstvenih organizacij
4.7.3	Merila za odobritev psihologov, ki sodelujejo pri psihološkem preverjanju, in zahteve za psihološko preverjanje
4.7.3.1	Dokazila o izobrazbi psihologov
4.7.3.2	Vsebina in razlaga psihološkega preverjanja
4.7.3.3	Izbira orodij za preverjanje
4.7.4	Zdravstveni pregledi in psihološka preverjanja
4.7.4.1	Pred nastopom službe
4.7.4.1.1	Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda
4.7.4.1.2	Psihološko preverjanje
4.7.4.2	Po nastopu službe
4.7.4.2.1	Pogostost rednih zdravstvenih pregledov
4.7.4.2.2	Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda

▼B

4.7.4.2.3	Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja
4.7.5	Zdravstvene zahteve
4.7.5.1	Splošne zahteve
4.7.5.2	Zahteve glede vida
4.7.5.3	Zahteve glede sluha
4.7.5.4	Nosečnost
4.7.6	Posebne zahteve v zvezi z nalogo vožnje vlaka
4.7.6.1	Pogostost rednih zdravstvenih pregledov
4.7.6.2	Dodatna vsebina zdravstvenega pregleda
4.7.6.3	Dodatne zahteve glede vida
4.7.6.4	Dodatne zahteve glede sluha in govora
4.7.6.5	Antropometrija
4.7.6.6.	Svetovanje pri travmatičnih dogodkih
4.8	**Registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka**
4.8.1	Infrastruktura
4.8.2	Železniški vozni park
5	**KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI**
5.1	**Opredelitev**
5.2	**Seznam komponent**
5.3	**Zmogljivosti in specifikacije komponent**
6	**OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA**
6.1	**Komponente interoperabilnosti**
6.2	**Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa**
6.2.1	Načela
6.2.2	Dokumentacija o predpisih in postopkih
6.2.3	Postopek ocenjevanja
6.2.3.1	Odločitev pristojnega organa
6.2.3.2	Če je ocenjevanje potrebno
6.2.4	Zmogljivost sistema
7	**IZVAJANJE**
7.1	**Načela**
7.2	**Smernice za izvajanje**
7.3	**Posebni primeri**
7.3.1	Uvod
7.3.2	Seznam posebnih primerov

▼B

PRILOGA A: Operativni predpisi ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R

PRILOGA B: Drugi predpisi, ki omogočajo usklajeno obratovanje novih strukturnih podsistemov

A. SPLOŠNO

B. VARNOST IN ZAŠČITA OSEBJA

C. OPERATIVNI VMESNIK Z OPREMO ZA SIGNALIZACIJO IN VODENJE IN NADZOR

D. VOŽNJA VLAKA

E. RESNA NESREČA, NESREČA IN INCIDENT

PRILOGA C: Z VARNOSTJO POVEZANA KOMUNIKACIJSKA METODOLOGIJA

PRILOGA D: INFORMACIJE, DO KATERIH MORA IMETI DOSTOP PREVOZNIK V ŽELEZNIŠKEM PROMETU, V ZVEZI S PROGAMI, NA KATERIH NAMERAVA OBRATOVATI

PRILOGA E: RAVEN JEZIKA IN KOMUNIKACIJE

PRILOGA F: INFORMATIVNE IN NEOBVEZNE SMERNICE ZA OCENJEVANJE PODSISTEMA VODENJE IN UPRAVLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

PRILOGA G: INFORMATIVNI IN NEOBVEZNI SEZNAM ELEMENTOV, KI SE PREVERIJO ZA VSAK OSNOVNI PARAMETER

PRILOGA H: OSNOVNE POSTAVKE V ZVEZI S POKLICNO USPOSOBLJENOSTJO ZA NALOGE VOŽNJE VLAKA

PRILOGA I: NI V UPORABI

PRILOGA J: OSNOVNE POSTAVKE V ZVEZI S POKLICNO USPOSOBLJENOSTJO ZA NALOGE, POVEZANE S „SPREMLJANJEM VLAKOV“

PRILOGA K: NI V UPORABI

PRILOGA L: OSNOVNE POSTAVKE V ZVEZI S POKLICNO USPOSOBLJENOSTJO ZA NALOGE PRIPRAVE VLAKA

PRILOGA M: NI V UPORABI

PRILOGA N: INFORMATIVNE IN NEOBVEZNE SMERNICE ZA IZVAJANJE

PRILOGA O: NI V UPORABI

PRILOGA P: IDENTIFIKACIJA VOZILA

PRILOGA Q: NI V UPORABI

PRILOGA R: IDENTIFIKACIJA VLAKA

PRILOGA S: NI V UPORABI

PRILOGA T: ZAVORNA MOČ

PRILOGA U: SEZNAM ODPRTIH TOčK

PRILOGA V: PRIPRAVA IN POSODABLJANJE DOKUMENTOV S PRAVILI ZA STROJEVODJE

SLOVAR

▼B

1 **Uvod**

1.1 **Tehnično področje uporabe**

Ta TSI se nanaša na podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, ki je eden od podsistemov, navedenih v Prilogi II(1) k Direktivi 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in njegovo vzdrževanje.

Ta TSI se uporablja za naslednje razrede vlakov, ne glede na to, ali gre za motorne vlake in motorne garniture (nedeljive med obratovanjem) ali posamezna vozila. Uporablja se tako za potniška vozila kot vozila, ki niso namenjena za prevoz potnikov:

– razred 1: Vlaki z največjo hitrostjo najmanj 250 km/h,

– razred 2: Vlaki z največjo hitrostjo najmanj 190 km/h, vendar manj kot 250 km/h.]

V skladu s Prilogo I k Direktivi so specifikacije opredeljene za vsako od naslednjih kategorij prog:

— kategorija I: posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, opremljene za hitrosti, ki so na splošno enake ali višje od 250 km/h,

— kategorija II: posebej nadgrajene proge za visoke hitrosti, opremljene za hitrosti okoli 200 km/h,

— kategorija III: posebej nadgrajene proge za visoke hitrosti, ki imajo posebne lastnosti zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev, na katerih mora biti hitrost prilagojena za vsak primer posebej.]

1.2 **Geografsko področje uporabe**

Geografsko področje uporabe te TSI je vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, opisan v Prilogi I k Direktivi 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.

1.3 **Vsebina te TSI**

V skladu s členom 5(3) in Prilogo I(1)(b) k Direktivi 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, ta TSI:

(a) navaja predvideno področje uporabe (poglavje 2);

(b) določa bistvene zahteve za podsistem (poglavje 3) in njegove vmesnike z drugimi podsistemi (poglavje 4);

(c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati ciljni podsistem in njegovi vmesniki z drugimi podsistemi (poglavje 4).

(d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti (poglavje 5);

(e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti po eni strani ali ES-verifikacijo podsistemov po drugi strani (poglavje 6);

(f) navaja strategijo za izvajanje TSI (poglavje 7);

▼B

(g) za zadevno osebje navaja poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne razmere pri delu, ki so nujne za obratovanje in vzdrževanje podsistema pa tudi za uresničevanje TSI.

Poleg tega se lahko v skladu s členom 5(5) za vsako TSI predvidijo posebni primeri; ti so navedeni v poglavju 7.

Navsezadnje ta TSI v poglavju 4 zajema tudi posebna pravila glede obratovanja in vzdrževanja za področje uporabe, navedeno v zgornjih točkah 1.1 in 1.2.

2 Opredelitev podsistema/področja uporabe

2.1 Podsistem

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa je eden od podsistemov, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, naveden v Prilogi II k Direktivi 96/48/ES.

2.2 Področje uporabe

V povezavi s Prilogo I k Direktivi 96/48/ES (kakor je spremenjena v Prilogi I k Direktivi 2004/50/ES) se področje uporabe te TSI nanaša na podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa za upravljavce železniške infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu pri obratovanju vlakov na progah vseevropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti.

Specifikacije, določene v tej TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa, se lahko uporabljajo kot referenčni dokument za obratovanje drugih vlakov na progah vseevropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti, čeprav niso zajeti na področje uporabe te TSI.

▼M1

2.2.1 Osebje in vlaki

Oddelka 4.6 in 4.7 se uporabljata za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge spremljanja vlaka pri prehodu meje med državami, delujoče zunaj krajev, ki so v programu omrežja posameznega upravljavca železniške infrastrukture določeni kot „obmejni“ in so vključeni v njegovo varnostno dovoljenje.

Kot je določeno v točki 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES, se oddelek „4.6.2 Jezikovna usposobljenost“ dodatno uporablja za voznike vlakov.

Če je dejavnost uslužbenca povezana le z delom znotraj „obmejnih“ krajev, opisanih v prvem odstavku tega oddelka, se ne šteje, da je uslužbenec prečkal mejo.

Za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge odprave vlakov in odobritve vožnje vlaka, se uporablja medsebojno priznavanje strokovne usposobljenosti med državami članicami.

Za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s končno pripravo vlaka, preden bo ta prečkal mejo, in dela zunaj „obmejnih“ krajev, opisanih v prvem odstavku tega oddelka, velja pododdelek 4.6 ob medsebojnem priznavanju pogojev glede zdravja in varnosti pri delu med državami članicami. Če vsa vozila vlaka, ki prečka državno mejo, prečkajo mejo le do „obmejnih“ krajev, opisanih v prvem odstavku tega oddelka, kakor je opisano zgoraj, se vlak ne šteje za mednarodni vlak.

▼M1

To je povzeto v naslednjih preglednicah:

Osebje, ki sodeluje pri sestavi in odpravi vlakov, ki bodo prečkali državne meje in nadaljevali vožnjo prek obmejnega kraja

Naloge	Strokovna usposobljenost	Zdravstvene zahteve
Spremljanje vlaka	4.6	4.7
Odobritev vožnje vlaka	Medsebojno priznavanje	Medsebojno priznavanje
Priprava vlaka	4.6	Medsebojno priznavanje
Odprava vlaka	Medsebojno priznavanje	Medsebojno priznavanje

Osebje, ki upravlja vlake, ki ne prečkajo državnih meja ali jih prečkajo le do obmejnih krajev

Naloge	Strokovna usposobljenost	Zdravstvene zahteve
Spremljanje vlaka	Medsebojno priznavanje	Medsebojno priznavanje
Odobritev vožnje vlaka	Medsebojno priznavanje	Medsebojno priznavanje
Priprava vlaka	Medsebojno priznavanje	Medsebojno priznavanje
Odprava vlaka	Medsebojno priznavanje	Medsebojno priznavanje

▼B

2.2.2 Načela obratovanja

Splošni cilj pričujoče različice te TSI, ki je druga po začetku veljavnosti Direktive 96/48/ES, vendar prva, ki upošteva spremembe iz Direktive 2004/50/ES, je omogočiti usklajeno obratovanje strukturnih podsistemov, ki naj bi se uporabljali v omrežju za visoke hitrosti. Zlasti predpisi in postopki, ki so neposredno povezani z obratovanjem novega sistema za nadzor vlakov in signalizacijo, morajo biti v enakih razmerah enaki.

Na začetku je ta TSI zajemala le tiste elemente (kakor je določeno v poglavju 4) podsistema „Vodenje in upravljanje železniškega prometa“ za visoke hitrosti, pri katerih med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture večinoma obstajajo operativni vmesniki ali pri katerih je interoperabilnost posebej koristna. Pri tem so bile ustrezno upoštevane zahteve iz Direktive 2004/49/ES (Direktiva o varnosti na železnicah).

V nadaljevanju so v Prilogi A k tej TSI določeni podrobni operativni predpisi za Evropski sistem vodenja vlakov (ETCS) in Globalni sistem mobilnih komunikacij – železnica (GSM-R).

2.2.3 Uporabnost pri obstoječih vozilih in infrastrukturi

Čeprav se večina zahtev iz te TSI nanaša na procese in postopke, se številne zahteve nanašajo tudi na fizične elemente, vlake in vozila, ki so pomembni za obratovanje.

▼B

Merila za načrtovanje teh elementov so opisana v TSI za druge podsisteme, denimo železniški vozni park. V okviru TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa je upoštevana njihova operativna funkcija.

V teh primerih se priznava, da lahko spreminjanje obstoječega železniškega voznega parka/infrastrukture, da bi izpolnili vse zahteve te TSI, pomeni velik strošek. Zato je treba zadevne zahteve uporabljati le za nove elemente, ali kadar je element dograjen ali obnovljen in potrebuje novo dovoljenje za obratovanje po členu 14(3) Direktive 96/48/ES.

2.3 **Povezava med to TSI in Direktivo 2004/49/ES**

Čeprav je ta TSI oblikovana v okviru Direktive o interoperabilnosti 96/48/ES (kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES), obravnava zahteve, tesno povezane z operativnimi postopki in procesi, ki se zahtevajo od upravljavca infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu, kadar ta zaprosi za varnostno dovoljenje/spričevalo iz Direktive o varnosti na železnicah (2004/49/ES).

3 **Bistvene zahteve**

3.1 **Skladnost z bistvenimi zahtevami**

V skladu s členom 4(1) Direktive 96/48/ES morajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjevati bistvene zahteve, ki so določene med splošnimi zahtevami v Prilogi III k tej direktivi.

3.2 **Bistvene zahteve – pregled**

Bistvene zahteve zajemajo:

— varnost,

— zanesljivost in razpoložljivost,

— zdravje,

— varstvo okolja,

— tehnično združljivost.

V skladu z Direktivo 96/48/ES so bistvene zahteve lahko splošno veljavne za celoten vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti ali pa so specifične za vsak podsistem in njegove komponente.

3.3 **Posebni vidiki teh zahtev**

Pomen splošnih zahtev za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa je opredeljen v naslednjih klavzulah.

3.3.1 Varnost

V skladu s Prilogo III k Direktivi 96/48/ES so bistvene zahteve glede varnosti, ki veljajo za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, naslednje:

Bistvena zahteva 1.1.1 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Načrtovanje, gradnja ali izdelava, vzdrževanje in spremljanje za varnost pomembnih komponent in zlasti tistih, ki so vključene v vožnjo vlakov, morajo pod ustreznimi pogoji jamčiti varnost na ravni, ki je določena za to omrežje, vključno za posebne poslabšane razmere.“

▼B

Kar zadeva podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, je ta bistvena zahteva obravnavana v specifikaciji pododdelka „vidnost vlaka“ (pododdelka 4.2.2.1 in 4.3) in „slišnost vlaka“ v pododdelkih 4.2.2.2 in 4.3.

Bistvena zahteva 1.1.2 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Parametri za sistem kolo/tir morajo izpolnjevati zahteve stabilnosti, ki so potrebne za zagotovitev varne vožnje pri največji dovoljeni hitrosti.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Bistvena zahteva 1.1.3 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Komponente, ki se uporabljajo, morajo prenesti vse običajne in izjemne obremenitve, ki so bile ugotovljene med njihovim obratovanjem. Učinki nepredvidenih napak na varnost morajo biti omejeni z ustreznimi sredstvi.“

Kar zadeva podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, je ta bistvena zahteva obravnavana v specifikaciji pododdelka „vidnost vlaka“ (pododdelka 4.2.2.1 in 4.3).

Bistvena zahteva 1.1.4 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Načrtovanje fiksnih naprav in železniškega voznega parka ter izbira uporabljenega materiala morata biti taka, da pri požaru omejujeta nastajanje, širjenje in učinke ognja ali dima.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Bistvena zahteva 1.1.5 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Vse naprave, ki jih bodo uporabniki upravljali, morajo biti zasnovane tako, da ne ogrožajo varnega obratovanja naprav ali zdravja in varnosti uporabnikov, kadar se uporabljajo na predvideni način, ki ni v skladu z ustreznimi navodili.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

3.3.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Bistvena zahteva 1.2 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Spremljanje in vzdrževanje fiksnih in gibljivih komponent, ki so udeležene v vožnji vlakov, morajo biti organizirane, izvedene in kvantificirane tako, da delujejo pod predvidenimi pogoji.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

3.3.3 Zdravje

Bistvena zahteva 1.3.1 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Materiali, ki so zaradi načina uporabe lahko nevarni za zdravje tistih, ki imajo do njih dostop, se v vlakih in železniški infrastrukturi ne smejo uporabljati.“

▼B

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Bistvena zahteva 1.3.2 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Te materiale je treba izbrati, razvijati in uporabljati tako, da se omeji emisija škodljivih in nevarnih dimov ali plinov, zlasti ob požaru.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

3.3.4 Varstvo okolja

Bistvena zahteva 1.4.1 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Treba je presoditi posledice vzpostavitve in delovanja vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti na okolje in jih upoštevati v fazi projektne zasnove sistema v skladu z veljavnimi določbami Skupnosti.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Bistvena zahteva 1.4.2 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Materiali, ki se uporabljajo v vlakih in infrastrukturi, morajo preprečevati emisijo dimov ali plinov, ki so škodljivi ali nevarni za okolje, zlasti ob požaru.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Bistvena zahteva 1.4.3 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Železniški vozni park in sistemi za dobavo energije morajo biti zasnovani in proizvedeni tako, da so elektromagnetsko združljivi z napravami, opremo in javnimi ali zasebnimi omrežji, katere lahko ovirajo.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

3.3.5 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 1.5 Priloge III k Direktivi 96/48/ES

„Tehnične značilnosti infrastruktur in stabilnih naprav morajo biti združljive druga z drugo in z vlaki, ki se bodo uporabljali na vseevropskem železniškem sistemu za visoke hitrosti.

Če je na nekaterih delih omrežja skladnost teh značilnosti težko doseči, je mogoče uvesti začasne rešitve, ki zagotavljajo združljivost v prihodnje.“

Ta bistvena zahteva ne velja za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

▼B

3.4 **Vidiki, ki so posebej povezani s podsistemom Vodenje in upravljanje železniškega prometa**

3.4.1 Varnost

Bistvena zahteva 2.7.1 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Usklajenost predpisov za delovanje omrežja in usposobljenost strojevodij in vlakospremnega osebja mora zagotavljati varno mednarodno obratovanje.

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, usposabljanje in strokovnost vzdrževalcev ter sistem zagotavljanja kakovosti v vzdrževalnih centrih prevoznikov morajo zagotavljati visoko raven varnosti.“

To bistveno zahtevo obravnavajo naslednji pododdelki te specifikacije:

— Identifikacija vozila (pododdelek 4.2.2.3)

— Zaviranje vlaka (pododdelek 4.2.2.6)

— Sestava vlaka (pododdelek 4.2.2.5)

— Zahteve za potniška vozila (pododdelek 4.2.2.4)

— Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju (pododdelek 4.2.2.7)

— Vidnost vlaka (pododdelka 4.2.2.1 in 4.3)

— Slišnost vlaka (pododdelka 4.2.2.1 in 4.3)

— Odhod vlaka (pododdelek 4.2.3.3)

— Upravljanje prometa (pododdelek 4.2.3.4)

— Opazovanje signalov in budnik (pododdelek 4.3)

— Komunikacije v zvezi z varnostjo (pododdelka 4.2.1.5 in 4.6)

— Dokumentacija za strojevodje (pododdelek 4.2.1.2)

— Dokumentacija za osebje prevoznikov železniškega prometa razen strojevodij (pododdelek 4.2.1.3)

— Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka (pododdelek 4.2.1.4)

— Obratovanje v poslabšanih razmerah (pododdelek 4.2.3.6)

— Upravljanje v izrednih razmerah (pododdelek 4.2.3.7)

— Operativni predpisi ERTMS (pododdelek 4.4)

— Poklicna usposobljenost (pododdelka 2.2.1 in 4.6)

— Zdravstveni in varnostni pogoji (pododdelka 2.2.1 in 4.7)

3.4.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Bistvena zahteva 2.7.2 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, usposabljanje in strokovnost vzdrževalcev ter sistem zagotavljanja kakovosti v vzdrževalnih centrih prevoznikov morajo zagotavljati visoko raven zanesljivosti in razpoložljivosti.“

▼B

To bistveno zahtevo zagotavljajo naslednji pododdelki te specifikacije:

— Sestava vlaka (pododdelek 4.2.2.5)

— Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju (pododdelek 4.2.2.7)

— Upravljanje prometa (pododdelek 4.2.3.4)

— Komunikacije v zvezi z varnostjo (pododdelek 4.2.1.5)

— Obratovanje v poslabšanih razmerah (pododdelek 4.2.3.6)

— Upravljanje v izrednih razmerah (pododdelek 4.2.3.7)

— Poklicna usposobljenost (pododdelek 4.6)

— Zdravstveni in varnostni pogoji (pododdelek 4.7)

3.4.3 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 2.7.3 Priloge III k Direktivi 96/48/ES:

„Usklajenost predpisov za delovanje omrežij in usposobljenost strojevodij in vlakospremnega osebja ter osebja, zadolženega za vodenje in upravljanje prometa, mora zagotavljati učinkovitost delovanja vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.“

To bistveno zahtevo obravnavajo naslednji pododdelki te specifikacije:

— Identifikacija vozila (pododdelek 4.2.2.3)

— Zaviranje vlaka (pododdelek 4.2.2.6)

— Sestava vlaka (pododdelek 4.2.2.5)

— Zahteve za potniška vozila (pododdelek 4.2.2.4)

— Komunikacije v zvezi z varnostjo (pododdelek 4.2.1.5)

— Delovanje v poslabšanih razmerah (pododdelek 4.2.3.6)

— Upravljanje v izrednih razmerah (pododdelek 4.2.3.7)

4 Značilnosti podsistema

4.1 Uvod

Vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti (TEN), za katerega se uporablja Direktiva 96/48/ES in katerega del je podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, je integriran sistem in treba je preveriti njegovo usklajenost. Zlasti je treba pregledati usklajenost specifikacij za podsistem, njegove vmesnike s sistemom, v katerega se vključujejo, in operativne predpise.

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, kakor je opisan v pododdelku 2.2, ob upoštevanju vseh ustreznih bistvenih zahtev zajema le elemente, določene v naslednjem oddelku.

V skladu z Direktivo 2001/14/ES je upravljavec infrastrukture v celoti odgovoren za predložitev vseh ustreznih zahtev za vlake, ki imajo dovoljenje za vožnjo po njegovem omrežju, pri čemer se upoštevajo nagibne razmere posameznih prog ter funkcionalne ali tehnične specifikacije, določene v nadaljevanju.

▼B

4.2 **Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem**

Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa sestavljajo:

— specifikacije, ki se nanašajo na osebje,

— specifikacije, ki se nanašajo na vlake,

— specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka.

4.2.1 Specifikacije, ki se nanašajo na osebje

4.2.1.1 Splošne zahteve

Ta oddelek obravnava osebje, ki sodeluje pri vodenju podsistema z izvajanjem za varnost pomembnih nalog, v katere je vključen neposreden vmesnik med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture.

— Osebje prevoznika v železniškem prometu:

  — opravlja nalogo vožnje vlakov in je del „vlakovnega osebja“ (v tem dokumentu „strojevodja“),

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

  — opravlja naloge priprave vlakov.

— Osebje upravljavca infrastrukture, ki opravlja nalogo odobritve vožnje vlakov

Zajeta področja so:

— dokumentacija,

— komunikacija

ter v obsegu, ki je določen v oddelku 2.2 te TSI:

— usposobljenost (glej pododdelek 4.6 ter priloge H, J in L),

— zdravstveni in varnostni pogoji (glej pododdelek 4.7).

4.2.1.2 Dokumentacija za strojevodje

Prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vlak, mora strojevodji pravočasno zagotoviti vse potrebne informacije, da ta lahko opravi svoje naloge.

Te informacije morajo upoštevati vse potrebne elemente za obratovanje v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah za proge, na katerih poteka promet, in za železniški vozni park, ki se uporablja na teh progah.

4.2.1.2.1 Pravilnik

Vsi potrebni postopki, ki veljajo za strojevodjo, morajo biti zajeti v dokumentu ali računalniški datoteki z naslovom „Pravilnik za strojevodjo“.

V „Pravilniku za strojevodjo“ so navedene zahteve, ki veljajo za vse prevožene proge in železniški vozni park, uporabljen na teh progah, v skladu z obratovanjem v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah, na katere lahko naleti strojevodja.

„Pravilnik za strojevodjo“ mora zajemati dva ločena vidika:

— prvi opisuje skupne predpise in postopke, ki veljajo po vsem vseevropskem železniškem omrežju (ob upoštevanju vsebine prilog A, B in C),

▼B

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

Vsebovati mora postopke, ki zajemajo najmanj naslednje vidike:

— varnost in zaščita osebja,

— signalizacija, nadzor in vodenje,

— obratovanje vlakov, tudi v poslabšanih razmerah,

— vleka in železniški vozni park,

— nezgode in nesreče.

Za sestavo tega dokumenta je odgovoren prevoznik v železniškem prometu.

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

Pravilnik ima dva dodatka:

— dodatek 1: Priročnik za komunikacijske postopke,

— dodatek 2: Zbirka obrazcev

Prevoznik v železniškem prometu mora pravilnik za strojevodjo napisati v jeziku ene od držav članic ali v „delovnem“ jeziku enega od upravljavcev infrastrukture, za katere bodo pravila veljala. To ne bo veljalo za sporočila in obrazce, ki morajo ostati v „delovnem“ jeziku upravljavcev infrastrukture.

Postopek za pripravo in posodobitev pravilnika za strojevodjo obsega naslednje korake:

— upravljavec infrastrukture (ali organizacija, ki je odgovorna za pripravo operativnih predpisov) mora prevozniku v železniškem prometu predložiti ustrezne informacije v „delovnem“ jeziku upravljavca infrastrukture,

— prevoznik v železniškem prometu mora sestaviti začetni ali posodobljen dokument,

— če prevoznik v železniškem prometu ne sestavi pravilnika za strojevodjo v istem jeziku, v katerem je bila ustrezna informacija prvotno predložena, mora poskrbeti za vse potrebne prevode.

V skladu z odstavkom 2 Priloge III k Direktivi 2004/49/ES mora sistem varnega upravljanja upravljavca infrastrukture vključevati postopek validacije, ki zagotavlja, da je vsebina dokumentacije, predložene prevoznikom v železniškem prometu, popolna in točna.

V skladu z odstavkom 2 Priloge III Direktive 2004/49/ES mora sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu vključevati postopek validacije, ki zagotavlja, da je vsebina pravilnika popolna in točna.

Priloga V opisuje ta postopek v obliki diagrama in vsebuje pregled postopka.

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

Strojevodjem je treba za proge, po katerih bodo vozili, zagotoviti opis prog in s tem povezane opreme ob progi, ki se nanaša na nalogo vožnje vlaka. Te informacije morajo biti opredeljene v enotnem dokumentu, poimenovanem „Navodila o progi“ (v pisni ali računalniški obliki).

▼B

Navodila o progi morajo zajemati vsaj naslednje podatke:

— splošne obratovalne lastnosti,

— oznake o nagibnih razmerah oziroma o lomu nivelete na progi,

— podroben diagram proge.

4.2.1.2.2.1 Priprava navodil o progi

Navodila o progi morajo biti sestavljena v enem od jezikov držav članic, ki ga izbere prevoznik v železniškem prometu, ali v „delovnem“ jeziku, ki ga uporablja upravljavec infrastrukture.

Vsebovati morajo naslednje informacije (seznam ni dokončen):

— splošne obratovalne lastnosti:

  — vrsta signalizacije in ustrezen prometni režim (dvotirna proga, dvosmerni promet, vožnja po levi ali desni itn.),

  — vrsta pogonskega vira energije,

  — vrsta naprav za vzpostavljanje radijske zveze med vlakom in mestom, s katerega se vodi promet.

— oznake o nagibnih razmerah oziroma o lomu nivelete na progi:

  — vrednosti vzponov in padcev ter njihova natančna lokacija

— podroben diagram proge:

  — imena postaj in ključnih mest na progi ter njihov položaj;

  — predori – vključno z lokacijo, imenom, dolžino, posebne informacije, kakršne so dostopne poti in točke varnega izstopa ter varna mesta za evakuacijo potnikov;

  — bistvene lokacije, kot so nevtralni odseki železniškega omrežja,

  — dovoljene hitrostne omejitve za vsak zadevni tir in po potrebi različne hitrosti za nekatere vrste vlakov,

  — ime organizacije, odgovorne za nadzor upravljanja prometa, in imena območij nadzora upravljanja prometa,

  — imena in območja nadzora središč za upravljanje prometa, kot so postavljalnice,

  — identifikacija radijskih kanalov, ki naj se uporabijo.

Obliko Navodil o progi je treba pripraviti enako za vse infrastrukture, po katerih poteka promet vlakov enega prevoznika.

Navodila o progi sestavi prevoznik na podlagi informacij, ki jih prejme od upravljavca infrastrukture.

V skladu z odstavkom 2 Priloge III k Direktivi 2004/49/ES mora sistem varnega upravljanja upravljavca infrastrukture vključevati postopek validacije, ki zagotavlja, da je vsebina dokumentacije, predložene prevoznikom v železniškem prometu, popolna in točna.

▼B

V skladu z odstavkom 2 Priloge III Direktive 2004/49/ES mora sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu vključevati postopek validacije, ki zagotavlja, da je vsebina pravilnika popolna in točna.

4.2.1.2.2.2 Spremenjeni elementi

Upravljavec infrastrukture mora prevoznika obvestiti o vseh elementih, ki so bodisi trajno bodisi začasno spremenjeni. O spremembah ga mora obvestiti pravočasno, da prevoznik v železniškem prometu preuči njihove posledice, posodobi dokumente in pouči osebje. Prevoznik v železniškem prometu jih mora zbrati v za to namenjenem dokumentu ali računalniški datoteki, katerih oblika je enaka za vse infrastrukture, po katerih poteka promet vlakov enega prevoznika.

V skladu z odstavkom 2 Priloge III k Direktivi 2004/49/ES mora sistem varnega upravljanja upravljavca infrastrukture vključevati postopek validacije, ki zagotavlja, da je vsebina dokumentacije, predložene prevoznikom v železniškem prometu, popolna in točna.

V skladu z odstavkom 2 Priloge III k Direktivi 2004/49/ES mora sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu vključevati postopek validacije, ki zagotavlja, da je vsebina dokumenta o spremenjenih elementih popolna in točna.

4.2.1.2.2.3 Takojšnje obveščanje strojevodje

Postopek takojšnjega obveščanja strojevodij o vseh spremembah varnostnih ureditev na vlakovni poti morajo opredeliti zadevni upravljavci infrastrukture (postopek mora biti enoten, kjer se uporabljajo sistemi ERTMS/ETCS).

4.2.1.2.3 Vozni redi

Pošiljanje podatkov o voznih redih omogoča točnost vožnje vlakov in pomaga pri učinkovitosti storitev.

Prevoznik v železniškem prometu mora strojevodjem posredovati informacije, potrebne za normalen promet vlakov, ki vključujejo vsaj naslednje:

— identifikacijo vlaka,

— po potrebi dneve, ko vlaki vozijo,

— kraje postanka in s tem povezana opravila,

— druge časovne točke,

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

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

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

4.2.1.2.4 Železniški vozni park

Prevoznik v železniškem prometu mora strojevodji zagotoviti vse informacije v zvezi z obratovanjem železniškega voznega parka v poslabšanih razmerah (kakor so vlaki, ki potrebujejo pomoč). Taka dokumentacija mora obravnavati tudi poseben vmesnik z osebjem upravljavca infrastrukture za tovrstne primere.

▼B

4.2.1.3 Dokumentacija za osebje prevoznikov železniškega prometa razen strojevodij

Prevoznik v železniškem prometu mora vsemu svojemu osebju (vlakovnemu ali drugemu), vključenemu v za varnost pomembne naloge, ki vsebujejo neposreden vmesnik z osebjem, opremo ali sistemi upravljavca infrastrukture, priskrbeti pravila, postopke ter posebne informacije o železniškem voznem parku in progi, potrebne za take naloge. Te informacije se uporabljajo pri obratovanju v normalnih in poslabšanih razmerah.

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

4.2.1.4 Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka

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

— dokumentih, ki opisujejo komunikacijski protokol (Priloga C),

— dokumentu z naslovom Zbirka obrazcev.

Upravljavec infrastrukture mora te dokumente sestaviti v svojem „delovnem“ jeziku.

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

Za komunikacije v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu (kakor je opredeljeno v Prilogi L) in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka, se uporablja „delovni“ jezik (glej slovar), ki ga uporablja upravljavec infrastrukture na zadevni progi.

Načela za komunikacije v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem in osebjem, ki je odgovorno za odobritev vožnje vlakov, so navedena v Prilogi C.

V skladu z Direktivo 2001/14/ES je upravljavec infrastrukture odgovoren za objavo „delovnega jezika“, ki ga njegovo osebje uporablja med vsakodnevnim obratovanjem.

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

4.2.2 Specifikacije, ki se nanašajo na vlake

4.2.2.1 Vidnost vlaka

4.2.2.1.1 Splošna zahteva

Prevoznik v železniškem prometu mora zagotoviti, da so vlaki opremljeni s sredstvi, ki označujejo čelo in sklep vlaka.

4.2.2.1.2 Čelo vlaka

Prevoznik v železniškem prometu mora z namestitvijo in razporeditvijo prižganih belih čelnih luči zagotoviti, da je približujoči se vlak jasno viden in prepoznaven. Tako ga je kot takega mogoče razlikovati od bližnjih cestnih vozil in drugih premikajočih se predmetov.

▼M1

Podrobna specifikacija je navedena v pododdelku 4.3.3.3.1.

▼B

4.2.2.2 Slišnost vlaka

4.2.2.2.1 Splošna zahteva

Prevoznik v železniškem prometu mora zagotoviti, da so vlaki opremljeni z zvočno opozorilno napravo, ki označuje, da se približuje vlak.

4.2.2.2.2 Nadzorna tipka

Zvočno opozorilno napravo mora biti mogoče sprožiti iz vseh voznih položajev.

4.2.2.3 Identifikacija vozila

Vsako vozilo mora imeti številko, po kateri se razlikuje od vseh drugih železniških vozil. Ta številka mora biti označena na vidnem mestu vsaj na vsaki vzdolžni stranici vozila.

Označene morajo biti tudi operativne omejitve, ki veljajo za vozilo.

Dodatne zahteve so določene v Prilogi P.

4.2.2.4 Zahteve za potniška vozila

— Združljivost med potniškimi vozili in peroni na načrtovanih potniških postajališčih mora zagotavljati varen vstop in izstop.

— Potniki lahko z notranje strani odprejo vrata, namenjena za njihovo uporabo, šele ko se vlak ustavi in jih vlakovno osebje sprosti.

— Sprostitev vrat mora biti za vsako stran vlaka ločena. Brezhibnost zapiranja in blokiranja vrat na potniških vlakih mora biti stalno označena.

— Sprostitve vrat ne sme biti mogoče sprožiti z uporabo vlečne sile. (Za namen te zahteve „sprostitev vrat“ pomeni, da je vlakovno osebje potnikom omogočilo odpiranje vrat.)

— Vsa vozila, ki prevažajo potnike, morajo biti opremljena z zasilnimi izhodi.

— Potniška vozila morajo biti opremljena z alarmom, ki ga lahko sprožijo potniki, ali z zasilno zavoro. Če se ta sproži, mora biti strojevodja na to takoj opozorjen, vendar mora ohraniti nadzor nad vlakom.

4.2.2.5 Sestava vlaka

Prevoznik v železniškem prometu mora opredeliti pravila in postopke, ki jih mora upoštevati njegovo osebje, da se zagotovi skladnost vlaka z dodeljeno potjo.

Zahteve glede sestave vlaka morajo upoštevati naslednje elemente:

— vozila

  — vsa vozila vlaka morajo izpolnjevati vse zahteve, ki veljajo na progah, po katerih bo vlak vozil,

  — vsa vozila vlaka morajo biti primerna za vožnjo pri največji hitrosti, pri kateri naj bi vlak vozil,

▼B

— vsa vozila vlaka morajo biti vseskozi med potovanjem znotraj določenega vzdrževalnega intervala (glede časa in razdalje),

— vlak

— kombinacija vozil, ki sestavljajo vlak, mora ustrezati tehničnim omejitvam zadevne proge in ne sme biti daljša od največje dovoljene dolžine za odhodne in sprejemne postaje ali službena mesta,

— prevoznik v železniškem prometu mora poskrbeti, da je vlak tehnično ustrezen za vožnjo in da tak ostane do konca potovanja,

— teža in osna obremenitev

— teža vlaka mora biti znotraj največje dovoljene teže, ki velja za odsek proge, trdnost spenjač, vlečno moč in druge ustrezne značilnosti vlaka; upoštevati je treba omejitve osne obremenitve,

— največja hitrost vlaka

— pri največji hitrosti, pri kateri lahko vlak vozi, je treba upoštevati morebitne omejitve na zadevni progi, zavorno učinkovitost, osno obremenitev in vrsto vozila,

— kinematični razpon

— kinematični profil vsakega vozila (skupaj z vsem tovorom) vlaka mora biti znotraj največjega dovoljenega za odsek proge.

Dodatne omejitve se lahko zahtevajo ali predpišejo zaradi vrste zavornega režima ali vrste vleke na posameznem vlaku.

Sestavo vlaka je treba opisati v usklajenem dokumentu sestave vlaka (glej Prilogo U).

4.2.2.6 Zaviranje vlaka

4.2.2.6.1 Minimalne zahteve zavornega sistema

Vsa vozila vlaka morajo biti povezana z neprekinjenim samodejnim zavornim sistemom, kakor je opredeljen v TSI za železniški vozni park.

Čelna in sklepna vozila (vključno z vsemi vlečnimi vozili) vseh vlakov morajo imeti delujočo samodejno zavoro.

Če se vlak po nesreči strga na dva dela, se mora ta zavora samodejno sprožiti, tako da se oba dela razstavljenih vozil ustavita.

4.2.2.6.2 Zavorna moč

Upravljavec infrastrukture se mora odločiti, ali:

— prevoznikom v železniškem prometu predloži informacije, potrebne za izračun zahtevane zavorne moči za zadevne proge, vključno z informacijami glede sprejemljivih zavornih sistemov in pogojev za njihovo uporabo, ali

— kot drugo možnost predloži dejansko zahtevano moč.

Prevoznik v železniškem prometu mora zagotoviti zadostno zavorno moč, tako da svojemu osebju pošlje zavorne predpise, ki jih mora spoštovati.

▼B

Informacije, ki jih potrebuje prevoznik v železniškem prometu za izračun zavorne moči, potrebne za ustavitev in mirovanje vlaka, morajo upoštevati nagibne razmere vseh zadevnih prog, dodeljeno pot in razvoj sistema ERTMS/ETCS.

Dodatne zahteve so določene v Prilogi T.

4.2.2.7 Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju

4.2.2.7.1 Splošna zahteva

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

Prevoznik v železniškem prometu mora upravljavca infrastrukture obvestiti o vseh spremembah značilnosti vlaka, ki vplivajo na zmogljivost, ali morebitnih spremembah, zaradi katerih na dodeljeni poti ne bi bilo prostora za vlak.

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu morata opredeliti in posodabljati pogoje in postopke za vožnjo vlakov v poslabšanih razmerah.

4.2.2.7.2 Zahtevani podatki

Podatki, potrebni za varno in učinkovito obratovanje, in postopek, s katerim je treba te podatke sporočiti, morajo zajemati:

— identifikacijo vlaka,

— navedbo prevoznika v železniškem prometu, ki je odgovoren za vlak,

— dejansko dolžino vlaka,

— ali vlak nenačrtovano prevaža potnike ali živali,

— vse operativne omejitve z navedbo zadevnega vozila (profil, omejitve hitrosti itd.),

— informacije, ki jih upravljavec infrastrukture potrebuje za prevoz nevarnega blaga.

Prevoznik v železniškem prometu mora določiti postopek, s katerim zagotovi, da so ti podatki upravljavcu infrastrukture na voljo pred odhodom vlaka.

Prevoznik v železniškem prometu mora določiti postopek za obveščanje upravljavca infrastrukture, če vlak ne bo zasedel dodeljene poti ali je odpovedan.

4.2.3 Specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka

4.2.3.1 Načrtovanje vlaka

Upravljavec infrastrukture mora sporočiti, kateri podatki so potrebni, kadar se prosi za vlakovno pot. Dodatni vidiki v zvezi s tem so določeni v Direktivi 2001/14/ES.

4.2.3.2 Identifikacija vlakov

Identifikacija vlaka mora biti nedvoumna.

Zahteve so določene v Prilogi R.

4.2.3.3 Odhod vlaka

4.2.3.3.1 Preverjanja in preskusi pred odhodom

Prevoznik v železniškem prometu mora v skladu z zahtevami iz tretjega odstavka v točki 4.1 te TSI in vseh veljavnih predpisih opredeliti preverjanja in preskuse (predvsem glede zavor), ki jih je treba opraviti pred odhodom.

▼B

4.2.3.3.2 Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka

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

4.2.3.4 Upravljanje prometa

4.2.3.4.1 Splošne zahteve

Upravljanje prometa mora zagotavljati varno, učinkovito in točno obratovanje železniškega sistema, vključno z učinkovitim odpravljanjem motenj v prevozu.

Upravljavec infrastrukture mora določiti postopke in sredstva za:

— sprotno upravljanje vlakov,

— operativne ukrepe za vzdrževanje največje mogoče zmogljivosti infrastrukture pri dejanskih ali predvidenih zamudah ali nezgodah in

— obveščanje prevoznikov v železniškem prometu v teh primerih.

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

4.2.3.4.2 Javljanje vlaka

4.2.3.4.2.1 Podatki, potrebni za javljanje položaja vlaka

Upravljavec infrastrukture mora:

— zagotoviti način za takojšnje evidentiranje časov odhoda, prihoda ali prevoza vlaka na vnaprej določenih točkah javljanja v svojem omrežju in vrednost časa delta,

— posredovati posebne podatke, potrebne v zvezi z javljanjem položaja. Te informacije morajo vsebovati:

  — identifikacijo vlaka,

  — navedbo točke javljanja,

  — progo, po kateri vozi vlak,

  — načrtovani čas na točki javljanja,

  — dejanski čas na točki javljanja (in ali gre za odhod, prihod ali prevoz – za vmesne točke javljanja, na katerih se vlak javi, je treba ločeno predložiti čase prihoda in odhoda),

  — prezgodnji prihod ali zamudo na točki javljanja v minutah,

  — začetno pojasnilo vsake posamezne zamude, daljše od 10 minut, ali kakor to zahteva režim spremljanja delovanja,

  — navedbo, da javljanje vlaka zamuja, in zamudo v minutah,

  — morebitno prejšnjo identifikacijo vlaka,

  — odpoved celotnega potovanja ali dela potovanja vlaka.

▼B

4.2.3.4.2.2 Predvideni čas predaje

Upravljavec infrastrukture mora imeti vzpostavljen postopek, ki omogoča navedbo ocenjenega števila minut odklona od načrtovanega časa, ko naj bi en upravljavec infrastrukture predal vlak drugemu.

Vključevati mora informacije o motnjah v prevozu (opis in lokacija problema).

4.2.3.4.3 Nevarno blago

Prevoznik v železniškem prometu mora opredeliti postopke za nadzor prevoza nevarnega blaga.

Ti postopki morajo vsebovati:

— obstoječe evropske standarde, kakor je določeno v Direktivi 96/49/ES, za ugotavljanje nevarnega blaga na vlakih,

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

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

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

4.2.3.4.4 Kakovost obratovanja

Upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu imajo na voljo postopke za spremljanje učinkovitega delovanja vseh zadevnih storitev.

Postopki spremljanja so načrtovani za analizo podatkov in ugotavljanje temeljnih pojavov pri človeških in sistemskih napakah. Rezultati te analize se uporabljajo za uvajanje izboljšav, namenjenih za odpravo ali ublažitev dogodkov, ki bi lahko ogrozili učinkovito delovanje vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.

Kadar bi bile te izboljšave lahko koristne za celotno omrežje, ki vključuje še druge upravljavce infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu, se te ob spoštovanju poslovne skrivnosti ustrezno sporočijo.

Upravljavec infrastrukture v čim krajšem času analizira dogodke, ki bistveno ovirajo obratovanje. Če je to primerno in zlasti kadar primer zadeva njihovega uslužbenca, k sodelovanju pri analizi povabi prevoznike v železniškem prometu, udeležene v zadevnem dogodku. Kadar izsledki analize privedejo do priporočil za izboljšave omrežja, namenjene odpravi ali ublažitvi vzrokov za nesreče/nezgode, se ta priporočila sporočijo ustreznim upravljavcem infrastrukture in zadevnim prevoznikom v železniškem prometu.

Ti postopki se dokumentirajo in opravi se notranja presoja.

4.2.3.5 Evidentiranje podatkov

Podatke, ki se nanašajo na vožnjo vlaka, je treba evidentirati in hraniti za naslednje namene:

— podporo sistematičnemu spremljanju varnosti kot sredstvu za preprečevanje nezgod in nesreč,

▼B

— ugotavljanje delovanja strojevodje, vlaka in infrastrukture v času pred nezgodo ali nesrečo in (če je primerno) takoj po njej, s čimer je mogoče ugotoviti vzroke, povezane z vožnjo ali opremo vlaka, na podlagi tega pa sprejeti nove in spremenjene ukrepe, da se to ne bi ponovilo,

— evidentiranje informacij v zvezi z delovanjem in, kjer je to primerno, delovnim časom lokomotive/vlečnega vozila in strojevodje.

Iz evidentiranih podatkov mora biti mogoče razbrati:

— datum in čas evidentiranja,

— natančno zemljepisno lokacijo evidentiranega primera (razdalja v kilometrih od prepoznavne lokacije),

— identifikacijo vlaka,

— identiteto strojevodje.

Zahteve glede hranjenja, občasnega vrednotenja in dostopa do teh podatkov so določene v ustreznih nacionalnih predpisih države članice:

— v kateri ima prevoznik v železniškem prometu licenco (za podatke, evidentirane na vozilu) ali

— države članice, v kateri je infrastruktura (za podatke, evidentirane zunaj vlaka).

4.2.3.5.1 Evidentiranje nadzornih podatkov zunaj vlaka

Upravljavec infrastrukture mora evidentirati najmanj naslednje podatke:

— okvaro opreme ob progah, ki je povezana z vožnjo vlakov (signalizacija, kretnice itd.),

— ugotovitev pregretosti osnih ležajev,

— komunikacijo med strojevodjo in osebjem upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka.

4.2.3.5.2 Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku

Prevoznik v železniškem prometu mora evidentirati najmanj naslednje podatke:

— neupoštevanje signalov za nevarnost ali „dovoljenja za konec vožnje“,

— uporabo zasilne zavore,

— hitrost, pri kateri vozi vlak,

— vse osamitve ali prekrivanja kontrolnih (signalnih) sistemov na vlaku,

— delovanje zvočne opozorilne naprave (piščali),

— delovanje vzvodov vrat (odpiranje, zapiranje),

— zaznavo detektorjev pregretosti osnih ležajev na vlaku, če so nameščeni,

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

— podatke za evidentiranje delovnega časa strojevodij.

▼B

4.2.3.6 Delovanje v poslabšanih razmerah

4.2.3.6.1 Obvestilo drugim uporabnikom

Upravljavci infrastrukture morajo skupaj s prevozniki v železniškem prometu določiti postopek za takojšnje medsebojno obveščanje o morebitnih razmerah, ki ovirajo varnost, delovanje in/ali razpoložljivost železniškega omrežja ali železniškega voznega parka.

4.2.3.6.2 Obvestilo strojevodjem

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

4.2.3.6.3 Dogovorjeni postopki ob nepredvidenih dogodkih

Upravljavec infrastrukture mora skupaj s prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi, in če je primerno, s sosednjimi upravljavci infrastrukture opredeliti, objaviti in omogočiti ustrezne ukrepe za nepredvidene dogodke ter dodeliti naloge na osnovi zahteve po zmanjšanju negativnih posledic zaradi delovanja v poslabšanih razmerah.

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

Ti ukrepi, ki morajo vsebovati najmanj načrte za vzpostavitev „normalnega“ stanja omrežja, lahko obravnavajo tudi:

— okvare železniškega voznega parka (na primer tiste, ki bi lahko povzročile večje motnje v prometu, postopke za pomoč vlakom v okvari),

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

— izredne vremenske razmere.

Upravljavec infrastrukture mora vzpostaviti in posodabljati podatke o ključnem osebju upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu, ki ga je mogoče poklicati pri motnjah v prevozu, zaradi katerih nastopi delovanje v poslabšanih razmerah. Vsebovati morajo kontaktne številke med delovnim časom in zunaj njega.

Prevoznik v železniškem prometu mora te podatke poslati upravljavcu infrastrukture in ga obveščati o vseh morebitnih spremembah.

Upravljavec infrastrukture mora obveščati prevoznike v železniškem prometu o vseh morebitnih spremembah svojih podatkov.

4.2.3.7 Upravljanje v izrednih razmerah

Upravljavec infrastrukture ob posvetovanju z:

— vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi, ali

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

— po potrebi s sosednjimi upravljavci infrastrukture,

— lokalnimi oblastmi in

▼B

— po potrebi predstavniki služb za ukrepanje v sili na lokalni ali nacionalni ravni, vključno z gasilskimi in reševalnimi službami,

in v skladu z Direktivo 2004/49/ES opredeli, objavi ter omogoči ustrezne ukrepe za obvladovanje izrednih razmer in ponovno vzpostavitev normalnega delovanja proge.

Taki ukrepi praviloma zajemajo:

— trke,

— požare na vlakih,

— evakuacijo vlakov,

— nesreče v predorih,

— nezgode, ki zadevajo nevarno blago,

— iztirjenja.

Prevoznik v železniškem prometu upravljavcu infrastrukture predloži vse posebne informacije glede teh okoliščin, zlasti glede popravil ali ponovnega utirjanja. (Glej tudi določbo 4.2.7.5 v TSI Tovorni vagoni železniškega voznega parka za konvencionalne hitrosti.)

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

4.2.3.8 Pomoč vlakovnemu osebju ob nezgodi ali večji okvari železniškega voznega parka

Prevoznik v železniškem prometu določi ustrezne postopke za pomoč vlakovnemu osebju v poslabšanih razmerah, da bi preprečili ali zmanjšali zamude zaradi tehničnih ali drugih napak železniškega voznega parka (npr. načine sporazumevanja, ukrepe ob evakuaciji vlaka).

4.3 **Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike**

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike naslednje:

4.3.1 Vmesniki s TSI Infrastruktura

4.3.1.1 Opazovanje signalov

Strojevodja mora opazovati signale, ki morajo biti strojevodji vidni z njegovega normalnega voznega položaja. Isto velja za druga progovna znamenja, če so povezana z varnostjo.

Progovna znamenja in signalne oznake morajo biti načrtovani tako usklajeno, da je to omogočeno. Pri tem je treba upoštevati:

— da so ustrezno nameščeni, tako da žarometi vlaka omogočajo strojevodji prebrati informacijo,

— ustreznost in jakost osvetlitve, kadar je treba informacijo osvetliti,

— kadar se uporablja odsevanje, morajo biti odsevne lastnosti uporabljenega materiala v skladu z ustreznimi specifikacijami, znamenja pa izdelana tako, da lahko strojevodja ob pomoči žarometov na vlaku informacijo z lahkoto prebere.

▼B

4.3.1.2 Potniška vozila

Združljivost med potniškimi vozili in peroni na načrtovanih potniških postajališčih mora zagotavljati varen vstop in izstop.

Upoštevana mora biti minimalna razdalja med peronom in deli vozil pod električno napetostjo.

4.3.1.3 Poklicna usposobljenost

Obstaja vmesnik s pododdelkom 2.2.1 te TSI in pododdelkom 4.6 infrastrukturne TSI za visoke hitrosti.

4.3.2 Vmesniki s TSI Nadzor-vodenje in signalizacija

4.3.2.1 Evidentiranje nadzornih podatkov

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa določa operativne zahteve za evidentiranje nadzornih podatkov (glej pododdelek 4.2.3.5 te TSI), ki jih mora izpolnjevati podsistem Nadzor-vodenje (glej oddelek 4.2.15 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija vseevropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti).

4.3.2.2 Budnik

Kjer infrastruktura to omogoča, ta naprava samodejno sporoči proženje v signalizacijski kontrolni center. Med to operativno zahtevo in pododdelkom 4.2.2 v TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti obstaja vmesnik, povezan s sistemom ERTMS.

4.3.2.3 Operativni predpisi ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R

Priloga A te TSI ima vmesnik s FRS in SRS za ERTMS/ETCS, FRS in SRS za ERTMS/GSM-R, podrobno navedenimi v Prilogi A TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti.

Obstaja tudi vmesnik med pododdelkom 4.4 te TSI in Prilogo A TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti v zvezi z informativnimi navodili o pravilih, načelih in izvajanju ERTMS.

Obstaja tudi vmesnik s specifikacijami za vmesnik ETCS med strojevodjem in strojem (DMI) (oddelek 4.2.13 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti) in specifikacijami za DMI EIRENE (oddelek 4.2.14 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti).

Obstaja vmesnik med Prilogo A te TSI in pododdelkom 4.2.2 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti v zvezi z osamitvijo funkcionalnosti ETCS na vozilu.

4.3.2.4 Opazovanje signalov in progovnih znamenj

Strojevodja mora opazovati signale in progovna znamenja, ki morajo biti strojevodji vidni z njegovega normalnega voznega položaja. To velja tudi za druge znake ob progi, če so povezani z varnostjo.

▼B

Progovna znamenja, znaki in signalne oznake so načrtovani tako usklajeno, da je to omogočeno. Pri tem je treba upoštevati:

— da so ustrezno nameščeni, tako da žarometi vlaka omogočajo strojevodji prebrati informacijo,

— ustreznost in jakost osvetlitve, kadar je treba informacijo osvetliti,

— kadar se uporablja odsevanje, morajo biti odsevne lastnosti uporabljenega materiala v skladu z ustreznimi specifikacijami, znaki pa izdelani tako, da lahko strojevodja ob pomoči žarometov na vlaku informacijo z lahkoto prebere.

Obstaja vmesnik s pododdelkom 4.2.16 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti glede zunanjega vidnega polja strojevodje. V prihodnji različici Priloge A TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti bo tudi nova točka o progovnih znamenjih za proge, opremljene s sistemom ETCS.

4.3.2.5. Zaviranje vlaka

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.6.2 te TSI in pododdelkom 4.3.1.5 (Zagotovljena zavorna moč vlaka in značilnosti) TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti.

▼M1

4.3.2.6 Uporaba posipanja s peskom: Osnovne postavke v zvezi s strokovno usposobljenostjo za naloge vožnje vlaka

Glede uporabe posipanja s peskom obstaja vmesnik med Prilogo B (oddelkom C1) te TSI na eni strani ter pododdelkom 4.2.11 (Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlakov ob progi) in oddelkom 4.1 Dodatka 1 k Prilogi A (kakor je navedeno v pododdelku 4.3.1.10) TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti na drugi strani.

▼B

4.3.2.7 Evidentiranje podatkov in ugotavljanje pregretosti osnih ležajev

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.3.5 te TSI na eni strani in točkami 5, 7 in 55 pododdelka 4.2.2 (Funkcionalnost ETCS na vozilu) v Prilogi A in pododdelkom 4.2.10 (HABD (Detektor pregretosti osnih ležajev)) TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti na drugi strani. V prihodnje bo obstajal vmesnik s Prilogo B TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa, ko bo rešena odprta točka v Nadzor-vodenje in signalizacija za visoke hitrosti.

4.3.3 Vmesniki s TSI Železniški vozni park

4.3.3.1 Zaviranje

Obstajajo vmesniki med pododdelki 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 in 4.2.2.6.2 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa ter pododdelkoma 4.2.4.1 in 4.2.4.3 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

Obstaja tudi vmesnik med pododdelkom 4.2.4.5 (Zavore na vrtinčne tokove) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.2.6.2 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

▼B

Obstaja tudi vmesnik med pododdelkom 4.2.4.6 (Zaščita imobiliziranega vlaka) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.2.6.2 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Obstaja tudi vmesnik med pododdelkom 4.2.4.7 (Delovanje zavor na ostrih nagibih) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelkoma 4.2.2.6.2 in 4.2.1.2.2.3 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

▼M1

4.3.3.2 Zahteve za potniška vozila

Obstajajo vmesniki med pododdelkom 4.2.2.4 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa ter pododdelki 4.2.2.4 (Vrata), 4.2.5.3 (Alarmi), 4.3.5.17 (Potniški alarmni signal) in 4.2.7.1 (Zasilni izhodi) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

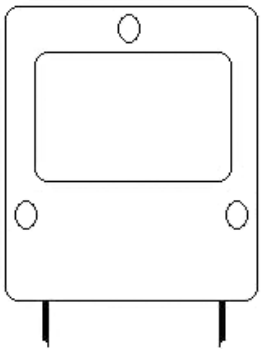
▼B

4.3.3.3 Vidnost vlaka

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa določa, da so osnovne zahteve za vidnost vlakov, ki jih mora opredeliti podsistem Železniški vozni park, prikazane v naslednjih določbah.

4.3.3.3.1 Na čelnem vozilu vlaka v smeri potovanja

Naprej obrnjeni sprednji del čelnega vozila vlaka mora biti opremljen s tremi lučmi v obliki enakokrakega trikotnika, kakor prikazuje slika. Te luči so vedno prižgane, kadar vlak vozi s tega konca.



Prednje luči morajo optimizirati opaznost vlaka (npr. za delavce na tirih in uporabnike javnih križišč), zagotavljati strojevodji zadostno vidnost (osvetlitev proge pred njim, progovnih znamenj/signalnih oznak itd.) ponoči in ob slabi vidljivosti in ne zaslepijo strojevodij nasproti vozečih vlakov.

Razmik, višina nad tiri, premer, intenzivnost luči, dimenzije in oblika oddajanega snopa svetlobe podnevi in ponoči morajo biti standardizirani.

Obstaja vmesnik s pododdelkom 4.2.7.4.1 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.2.1.2 te TSI.

4.3.3.3.2 Na sklepu vlaka

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.1.3 te TSI in pododdelkom 4.2.7.4.1 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

4.3.3.4 Slišnost vlaka

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa določa, da je osnovna zahteva za slišnost vlakov, ki jo mora izpolnjevati podsistem Železniški vozni park, ta, da je vlak sposoben naznaniti svojo prisotnost z zvočnim opozorilom.

▼B

Zvoki, ki jih oddaja opozorilna naprava, frekvenca in jakost teh zvokov ter način, kako strojevodja sproži napravo, so standardizirani.

Obstaja vmesnik s pododdelkom 4.2.7.4.2 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.2.2 te TSI.

4.3.3.5 Opazovanje signalov

Strojevodja mora opazovati signale, signali pa morajo biti strojevodji vidni. Isto velja za druga progovna znamenja, če so povezana z varnostjo.

Kabine za strojevodje so načrtovane tako usklajeno, da strojevodja iz svojega normalnega voznega položaja z lahkoto vidi prikazano informacijo.

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.4 te TSI in pododdelkom 4.2.2.7 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

4.3.3.6 Budnik

Naprava za spremljanje odzivov strojevodje, ki ustavi vlak, če se strojevodja ne odzove v času, ki ga je treba določiti.

Glede budnika obstaja vmesnik med pododdelkoma 4.3.3.2 in 4.3.3.7 te TSI ter pododdelkom 4.2.7.9 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

4.3.3.7 Sestava vlaka in Priloga B

Obstaja vmesnik med:

— pododdelki 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 in 4.2.3.7 te TSI na eni strani

— in pododdelki 4.2.2.2.b (Končne spenjače in spenjalni sistemi za reševanje vlakov) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter njegovo Prilogo K, prav tako pododdelkom 4.2.3.5 (Maksimalna dolžina vlaka) na drugi strani

v zvezi z:

— največjo dovoljeno težo vlaka na maksimalnem vzponu ali padcu na zadevni progi,

— maksimalno dolžino vlaka in

— pospeškom pri prečnem nagibu proge.

4.3.3.8 Parametri železniškega voznega parka, ki vplivajo na zemeljske sisteme za spremljanje vlakov in dinamično vedenje voznega parka

Obstajajo vmesniki med pododdelkoma 4.2.3.3.2 in 4.2.3.4 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.3.6 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa.

▼M1

4.3.3.9 Posipanje s peskom

Glede uporabe posipanja s peskom obstaja vmesnik med Prilogo B (oddelkom C1) te TSI na eni strani ter pododdelkom 4.2.3.10 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti na drugi strani.

4.3.3.10 Sestava vlaka, Priloga J

Glede poznavanja funkcij železniškega voznega parka med vlakovnim osebjem obstajajo vmesniki med pododdelkom 4.2.2.5 in Prilogo J te TSI ter pododdelkom 4.2.1.2 (Projektiranje vlaka) in 4.2.7.10 (Koncepti spremljanja in diagnostike) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

▼B

4.3.3.11 Dogovorjeni postopek ob nepredvidenih dogodkih in upravljanje v izrednih razmerah

Obstaja vmesnik med pododdelkoma 4.2.3.6.3 in 4.2.3.7 te TSI ter pododdelkom 4.2.2.2 (Končne spenjače in spenjalni sistemi za reševanje vlakov) in Prilogo K TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

Obstaja tudi vmesnik med pododdelkoma 4.2.3.6 in 4.2.3.7 te TSI ter pododdelkoma 4.2.7.1 (Ukrepi v sili) in 4.2.7.2 (Požarna varnost) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

▼M1

4.3.3.12 Evidentiranje podatkov

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.3.5.2 (Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku) te TSI ter pododdelkom 4.2.7.10 (Koncepti spremljanja in diagnostike) TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti.

▼B

4.3.3.13 Aerodinamični učinki na gramozno gredo

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.3.11 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.1.2.2.3 te TSI.

4.3.3.14 Okoljske razmere

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.6.1 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelkoma 4.2.2.5 in 4.2.3.3.2 te TSI.

4.3.3.15 Bočni veter

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.6.3 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelkoma 4.2.1.2.2.3 in 4.2.3.6 te TSI.

4.3.3.16 Maksimalno nihanje tlaka v predorih

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.6.4 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelkoma 4.2.1.2.2.3 in 4.2.3.6 te TSI.

4.3.3.17 Zunanji hrup

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.6.5 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.3.7 te TSI.

4.3.3.18 Požarna varnost

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.7.2 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.3.7 te TSI.

4.3.3.19 Postopki dviga/reševanja

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.7.5 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti in pododdelkom 4.2.3.7 te TSI.

4.3.3.20 Koncepti spremljanja in diagnostike

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.7.11 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter prilogama H in J te TSI.

4.3.3.21 Posebne specifikacije za dolge predore

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.7.12 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelki 4.2.1.2.2.1, 4.2.3.7 in 4.6.3.2.3.3 te TSI.

▼B

4.3.3.22 Zahteve glede zmogljivosti vlečne sile

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.8.1 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelkoma 4.2.2.5 in 4.2.3.3.2 te TSI.

4.3.3.23 Zahteve glede vlečne adhezije

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.8.2 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelki 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 in 4.2.1.2.2 te TSI.

4.3.3.24 Funkcionalne in tehnične specifikacije glede pogonskega vira energije

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.8.3 TSI Železniški vozni park za visoke hitrosti ter pododdelkoma 4.2.3.6 in 4.2.1.2.2 te TSI.

4.3.4 Vmesniki s TSI Energijski podsistem za visoke hitrosti

Obstaja vmesnik s pododdelkom 2.2.1 te TSI in pododdelkom 4.6 energijske TSI za visoke hitrosti.

4.3.5 Vmesniki s TSI Varnost v železniških predorih

Več zahtev TSI Varnost v železniških predorih se dopolnjuje z elementi TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa. Podrobno so navedene v pododdelku 4.3.4 TSI Varnost v železniških predorih.

Obstaja poseben vmesnik med pododdelkom 4.2.5.1.3.2 TSI Varnost v železniških predorih in pododdelkom 4.6.3.2.3.3 te TSI.

4.3.6 Vmesniki s TSI za osebe z zmanjšano gibljivostjo

Več zahtev TSI za osebe z zmanjšano gibljivostjo se dopolnjuje z elementi TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa. Podrobno so navedene v pododdelkih 4.1.4 in 4.2.4 TSI za osebe z zmanjšano gibljivostjo.

4.4 **Operativni predpisi**

Predpisi in postopki, ki omogočajo usklajeno delovanje novih in drugačnih strukturnih podsistemov za uporabo v vseevropskem železniškem omrežju, zlasti tisti, ki so neposredno povezani z novim sistemom za vodenje in signalizacijo vlakov, so v enakih razmerah enaki.

V ta namen so bili sestavljeni operativni predpisi za Evropski sistem vodenja vlakov (ETCS) in Globalni sistem mobilnih komunikacij – železnica (GSM-R). Določeni so v Prilogi A.

Prilogo A (Predpisi in načela za ETCS in GSM-R) dopolnjujeta naslednja informativna dokumenta:

— Predstavitveno poročilo o predpisih in načelih ETCS/GSM-R (EEIG Ref.: 05E374)

— Priporočila za uvajanje ERTMS (EEIG Ref.: 05E375)

Drugi operativni predpisi, ki jih je mogoče standardizirati po vsem vseevropskem železniškem omrežju, so določeni v Prilogi B.

Ker se uporaba teh predpisov načrtuje za celotno vseevropsko železniško omrežje, je popolna usklajenost zelo pomembna. Edina organizacija, ki jih lahko spreminja, je ERA, ki je pristojna za sprotno posodabljanje prilog A, B in C k tej TSI.

▼B

4.5 **Predpisi glede vzdrževanja**

Se ne uporabljajo.

4.6 **Poklicna usposobljenost**

V skladu s pododdelkom 2.2.1 te TSI ta oddelek obravnava poklicno in jezikovno usposobljenost ter postopek preverjanja, ki se zahteva, da osebje pridobi to usposobljenost.

4.6.1 Poklicna usposobljenost

Osebje (vključno z izvajalci) prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture mora pridobiti ustrezno poklicno usposobljenost za opravljanje vseh potrebnih nalog v zvezi z varnostjo v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah. Taka usposobljenost zajema strokovno znanje in sposobnost uporabe tega znanja v praksi.

▼M1

Osnovne postavke v zvezi s strokovno usposobljenostjo za posamezne naloge so navedene v prilogah J in L.

▼B

4.6.1.1 Strokovno znanje

Ob upoštevanju teh prilog in odvisno od nalog posameznega delavca bo zahtevano znanje zajemalo naslednje:

— splošno obratovanje železnic s posebnim poudarkom na dejavnosti, pomembni za varnost:

  — načela delovanja sistema varnega upravljanja njihovih organizacij,

  — vloge in odgovornosti ključnih oseb, ki sodelujejo pri interoperabilnem obratovanju,

  — ocena nevarnosti, zlasti v zvezi s tveganji pri obratovanju železnice in sistemih za električno vleko,

— ustrezno poznavanje nalog v zvezi z varnostjo pri postopkih in vmesnikih za:

  — proge in opremo ob progi,

  — železniški vozni park,

  — okolje.

4.6.1.2 Sposobnost uporabe znanja v praksi

Da bo osebje sposobno uporabljati to znanje v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah, mora temeljito poznati:

— metodo in načela za uporabo teh predpisov in postopkov,

— postopek za uporabo opreme ob progi in železniškega voznega parka ter vse posebne opreme v zvezi z varnostjo,

— načela sistema varnega upravljanja za preprečevanje nepotrebnih nevarnosti za ljudi in za proces

in imeti splošno sposobnost prilagajanja različnim okoliščinam, s katerimi se lahko posameznik sreča.

▼B

V skladu z določbo 2 v Prilogi III k Direktivi 2004/49/ES morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture vzpostaviti sistem upravljanja usposobljenosti, s katerim bodo poskrbeli za preverjanje in ohranjanje posamezne usposobljenosti svojega osebja. Poleg tega se po potrebi zagotovi usposabljanje, s katerim se poskrbi za posodabljanje znanja in spretnosti, zlasti v zvezi s slabostmi ali pomanjkljivostmi v delovanju sistema ali posameznika.

4.6.2 Jezikovna usposobljenost

4.6.2.1 Načela

Upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu morajo zagotoviti, da je njihovo ustrezno osebje usposobljeno za uporabo komunikacijskih protokolov in načel, določenih v tej TSI.

Kadar upravljavec infrastrukture uporablja drug „delovni“ jezik, kakor ga navadno uporablja osebje prevoznika v železniškem prometu, mora tako jezikovno in komunikacijsko usposabljanje obsegati pomemben del skupnega sistema upravljanja usposobljenosti prevoznika v železniškem prometu.

Osebje prevoznika v železniškem prometu, katerega naloga je sporazumevanje z osebjem upravljavca infrastrukture v zvezi z za varnost pomembnimi zadevami v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah, obvlada „delovni“ jezik upravljavca infrastrukture na zadostni ravni.

4.6.2.2 Raven znanja

Raven znanja jezika upravljavca infrastrukture mora biti zadostna zaradi varnostnih razlogov:

— Strojevodja mora znati najmanj:

  — pošiljati in razumevati sporočila, opredeljena v Prilogi C k tej TSI,

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

  — izpolnjevati obrazce, povezane z uporabo zbirke obrazcev.

— Drugo vlakovno osebje, katerega naloge zahtevajo sporazumevanje z upravljavcem infrastrukture glede za varnost pomembnih zadev, mora biti usposobljeno najmanj za pošiljanje in razumevanje informacij o vlaku in njegovem obratovalnem stanju.

Napotki o primernih ravneh usposobljenosti so opredeljeni v Prilogi E. Raven znanja za strojevodje je najmanj raven 3. Raven znanja za osebje, ki spremlja vlak, je najmanj 2.

4.6.3 Začetno in trajno preverjanje osebja

4.6.3.1 Osnovne postavke

V skladu z določbo 2 v Prilogi III k Direktivi 2004/49/ES morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture opredeliti postopek preverjanja za svoje osebje. Priporočeno je, da se upoštevajo vse naslednje postavke:

A. Izbira osebja

  — ocena izkušenj in sposobnosti,

▼B

— ocena sposobnosti rabe zahtevanega tujega jezika ali tujih jezikov ali sposobnosti njihovega učenja.

B. Začetno poklicno izobraževanje

— analiza potreb po usposabljanju,

— viri usposabljanja,

— usposabljanje inštruktorjev.

▼M1

C – Začetno preverjanje

— osnovni pogoji,

— program preverjanja, vključno s praktičnim prikazom,

— strokovna usposobljenost inštruktorjev,

— izdaja spričevala o usposobljenosti.

D – Ohranjanje usposobljenosti

— načela ohranjanja usposobljenosti,

— metode, ki jih je treba uporabljati,

— formalizacija postopka ohranjanja usposobljenosti,

— postopek preverjanja.

▼B

E. Osvežitveno usposabljanje

— načela za trajno usposabljanje (vključno z jezikovnim).

4.6.3.2 Analiza potreb po usposabljanju

4.6.3.2.1 Oblikovanje analize potreb po usposabljanju

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo opraviti analizo potreb po usposabljanju svojega ustreznega osebja.

Ta analiza mora določiti obseg in kompleksnost ter upoštevati tveganja, povezana z obratovanjem vlakov v vseevropskem železniškem omrežju, zlasti v zvezi s človeškimi zmožnostmi in omejitvami (človeški dejavnik), do katerih lahko pride zaradi:

— razlik v praksah delovanja med upravljavci infrastrukture in tveganj, povezanih z zamenjavo med njimi,

— razlik med nalogami, operativnimi postopki in komunikacijskimi protokoli,

— morebitnih razlik v „delovnem“ jeziku, ki ga uporablja osebje upravljavca infrastrukture,

— lokalnih operativnih navodil, ki lahko vsebujejo posebne postopke ali posebno opremo, ki se uporablja v nekaterih primerih, na primer poseben predor.

Napotki glede elementov, ki naj bi se upoštevali, so navedeni v prilogah iz pododdelka 4.6.1 zgoraj. Po potrebi se uporabljajo postavke usposabljanja osebja, ki to upoštevajo.

Nekatere postavke iz teh prilog zaradi vrste obratovanja, ki ga predvideva prevoznik v železniškem prometu, ali zaradi narave omrežja, ki ga vodi upravljavec infrastrukture, mogoče ne bodo primerne. V analizi potreb po usposabljanju se navedejo elementi, ki veljajo za neprimerne, in razlogi za to.

▼B

4.6.3.2.2 Posodabljanje analize potreb po usposabljanju

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture opredelijo postopek za pregled in posodabljanje svojih potreb po usposabljanju, pri čemer upoštevajo zadeve, kakor so prejšnje presoje, povratne informacije sistema ter znane spremembe predpisov in postopkov, infrastrukture in tehnologije.

4.6.3.2.3 Posebne postavke za vlakovno osebje in pomožno osebje

▼M1

4.6.3.2.3.1 Znanje o progah

Prevoznik v železniškem prometu mora opredeliti postopek pridobivanja in ohranjanja znanja vlakovnega osebja o progah, na katerih se vozi. Ta postopek mora:

— temeljiti na informacijah o progah, ki jih posreduje upravljavec infrastrukture, in

— biti v skladu s postopkom iz pododdelka 4.2.1 te TSI.

▼B

4.6.3.2.3.2 Znanje o železniškem voznem parku

Prevoznik v železniškem prometu opredeli postopek, s katerim njegovo vlakovno osebje pridobiva in ohranja znanje o vleki in železniškem voznem parku.

4.6.3.2.3.3 Pomožno osebje

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da je pomožno osebje (npr. za strežbo, čiščenje), ki ni sestavni del „vlakovnega osebja“, poleg svojega osnovnega usposabljanja usposobljeno tudi za izvajanje navodil v celoti usposobljenega „vlakovnega osebja“.

4.7 **Zdravstveni in varnostni pogoji**

4.7.1 Uvod

Osebje, ki je v pododdelku 4.2.1 navedeno kot osebje, ki izvaja za varnost pomembne naloge v skladu s pododdelkom 2.2 te TSI, mora biti v primerni telesni pripravljenosti, ki omogoča izpolnjevanje vseh operativnih in varnostnih standardov.

V skladu z Direktivo 2004/49/ES prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture določijo in dokumentirajo postopek, ki ga v okviru svojega sistema varnega upravljanja izvajajo za izpolnjevanje medicinskih, psiholoških in zdravstvenih zahtev za svoje osebje.

Zdravstvene preglede iz pododdelka 4.7.4 mora opravljati zdravnik medicine dela in sprejeti vse odločitve, povezane s telesno pripravljenostjo osebja.

Osebje ne sme opravljati za varnost pomembnega dela, če je njegova zbranost motena zaradi substanc, kot so alkohol, mamila ali psihoaktivna zdravila. Zato imajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture oblikovane postopke za nadzor tveganja, da pride osebje na delo pod vplivom teh substanc ali jih uživa na delovnem mestu.

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

▼B

4.7.2 Priporočena merila za odobritev zdravnikov medicine dela in zdravstvenih organizacij

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture naj bi izbrali zdravnike medicine dela in ustanove za zdravstvene preglede v skladu z nacionalnimi predpisi in praksami države, v kateri ima prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture licenco ali registracijo.

Zdravniki medicine dela, ki opravljajo zdravstvene preglede, kakor je določeno v pododdelku 4.7.4, naj bi:

— imeli strokovno znanje iz medicine dela,

— poznali nevarnosti zadevnega dela in železniško okolje,

— razumeli, kako lahko slabo zdravstveno stanje vpliva na ukrepe za odpravo ali zmanjšanje tveganj zaradi teh nevarnosti.

Zdravnik medicine dela, ki izpolnjuje ta merila, lahko pri zdravstvenih pregledih zaprosi za zunanjo zdravniško ali nujno zdravstveno pomoč, npr. oftalmologa.

4.7.3 Merila za odobritev psihologov, ki sodelujejo pri psihološkem preverjanju, in zahteve za psihološko preverjanje

4.7.3.1 Dokazila o izobrazbi psihologov

Priporočljivo je, da naj bi psiholog imel ustrezno univerzitetno izobrazbo ter spričevalo in priznanje usposobljenosti v skladu z nacionalnimi predpisi in praksami države, v kateri ima prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture licenco ali registracijo.

4.7.3.2 Vsebina in razlaga psihološkega preverjanja

Vsebino in postopek razlage psihološkega preverjanja določi oseba s spričevalom v skladu z oddelkom 4.7.3.1, ob upoštevanju dela v železniškem omrežju in železniškega okolja.

4.7.3.3 Izbira orodij za preverjanje

Preverjanje vsebuje le orodja, ki temeljijo na psiholoških znanstvenih načelih.

4.7.4 Zdravstveni pregledi in psihološka preverjanja

4.7.4.1 Pred nastopom službe

4.7.4.1.1 Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda

Zdravstveni pregledi zajemajo:

— splošni zdravstveni pregled,

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

— analizo urina in krvi za ugotavljanje diabetesa mellitusa in drugih bolezenskih stanj, kakor je navedeno v kliničnem pregledu,

— pregled za ugotavljanje jemanja prepovedanih drog.

4.7.4.1.2 Psihološko preverjanje

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

▼B

Pri določanju vsebine psihološkega preverjanja psiholog upošteva najmanj naslednja merila v zvezi z zahtevami vsake varnostne funkcije:

— kognitivne sposobnosti:

  — pozornost in zbranost,

  — spomin,

  — sposobnost zaznave,

  — sklepanje,

  — komunikacija

— psihomotorne sposobnosti:

  — hitrost odzivanja,

  — koordinacija gibov;

— vedenjske in osebnostne sposobnosti:

  — obvladovanje čustev,

  — vedenjska zanesljivost,

  — samostojnost,

  — vestnost.

Če psiholog katero koli navedeno merilo izpusti, mora odločitev obrazložiti in dokumentirati.

4.7.4.2 Po nastopu službe

4.7.4.2.1 Pogostost rednih zdravstvenih pregledov

Opravi se najmanj en sistematski zdravstveni pregled:

— vsakih 5 let za osebje v starosti do 40 let,

— vsaka 3 leta za osebje v starosti od 41 do 62 let,

— vsako leto za osebje v starosti nad 62 let.

Zdravnik medicine dela predpiše pogostejše preglede, če to zahteva zdravstveno stanje uslužbenca.

4.7.4.2.2 Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda

Če delavec izpolnjuje merila, zahtevana pri pregledu, ki je opravljen pred opravljanjem poklica, morajo redni specialistični pregledi vsebovati vsaj:

— splošni zdravstveni pregled,

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

— analizo urina in krvi za ugotavljanje diabetesa mellitusa in drugih bolezenskih stanj, kakor je navedeno v kliničnem pregledu,

— pregled za ugotavljanje jemanja prepovedanih drog, kadar obstaja klinična indikacija.

4.7.4.2.3 Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja

Poleg rednih zdravstvenih pregledov se opravi dodatni posebni zdravstveni pregled in/ali psihološka presoja, kadar obstaja utemeljen dvom o psihičnem stanju delavca ali utemeljen sum jemanja

▼B

prepovedanih drog ali zlorabe ali neprimerne uporabe alkohola. To je potrebno predvsem po nezgodi ali nesreči, ki se je zgodila zaradi človeške napake posameznika.

Delodajalec mora zahtevati zdravstveni pregled po vsaki bolniški odsotnosti, ki je daljša od 30 dni. Kadar je to primerno, lahko zdravnik medicine dela tak pregled omeji na preverjanje na osnovi dostopnih zdravstvenih podatkov, ki kažejo, da delavčeva sposobnost za delo ni okrnjena.

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo oblikovati sisteme za zagotavljanje, da se taki dodatni pregledi in preverjanja ustrezno opravljajo.

4.7.5 Zdravstvene zahteve

4.7.5.1 Splošne zahteve

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

— nenadno izgubo zavesti,

— motnje zavedanja ali zbranosti,

— nenadno nezmožnost za delo,

— motnje ravnotežja ali koordinacije,

— precejšnjo omejitev gibljivosti.

Izpolnjene morajo biti naslednje zahteve glede vida in sluha:

4.7.5.2 Zahteve glede vida

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

— Najmočnejše korektivne leče: daljnovidnost +5/kratkovidnost –8. Pooblaščeni zdravnik medicine dela (kakor je opredeljen v pododdelku 4.7.2) lahko izjemoma in po pridobitvi mnenja očesnega specialista dopusti vrednosti zunaj tega okvira.

— Vid na srednji razdalji in na blizu: zadosten s korekcijo ali brez.

— Kontaktne leče so dovoljene.

— Normalni barvni vid: z uporabo priznanega testa, kakor je Ishihara, po potrebi dopolnjenega z drugim priznanim testom.

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

— Vid na obeh očesih: prisoten.

— Binokularni vid: prisoten.

— Kontrastna občutljivost: dobra

— Odsotnost progresivne očesne bolezni.

— Umetne očesne leče, keratotomije in keratektomije so dovoljene le pod pogojem, da se kontrolni pregledi opravljajo enkrat na leto ali tako pogosto, kakor to določi zdravnik medicine dela.

4.7.5.3 Zahteve glede sluha

Zadosten sluh, potrjen s tonskim avdiogramom, kar pomeni:

— Sluh je dovolj dober, da omogoča pogovore po telefonu in slišanje opozorilnih tonov in radijskih sporočil.

▼B

— Kot smernice uporabimo naslednje informativne vrednosti:

— izguba sluha ne sme presegati 40 dB pri 500 in 1 000 Hz,

— izguba sluha na ušesu, ki slabše prevaja zvok po zraku, ne sme presegati 45 dB pri 2 000 Hz.

▼M1

_____

_____

▼B

4.8 **Registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka**

V skladu s členom 22a(1) Direktive 96/48/ES „države članice zagotovijo, da so registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka objavljeni ter vsako leto ažurirani. Ti registri navajajo glavne značilnosti vsakega podsistema ali dela podsistema in njihovo soodvisnost z značilnostmi, določenimi z uporabnimi TSI. V ta namen vsaka TSI natančno navaja, katere informacije morajo vsebovati registri infrastrukture in voznega parka.“

Zaradi letnega posodabljanja in objave ti registri niso primerni za posebne zahteve podsistema „Vodenje in upravljanje železniškega prometa“. Zato ta TSI ne določa ničesar v zvezi s temi registri.

Vendar pa obstaja operativna zahteva glede nekaterih podatkov v zvezi z infrastrukturo, ki morajo biti na voljo prevozniku v železniškem prometu, in nasprotno, glede nekaterih podatkov v zvezi z železniškim voznim parkom, ki morajo biti na voljo upravljavcu infrastrukture. Zadevni podatki so v obeh primerih popolni in točni.

4.8.1 Infrastruktura

Zahteve glede podatkov v zvezi z železniško infrastrukturo za visoke hitrosti, ki zadevajo podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa in morajo biti na voljo prevoznikom v železniškem prometu, so določene v Prilogi D. Upravljavec infrastrukture je odgovoren za točnost podatkov.

4.8.2 Železniški vozni park

Upravljavcu infrastrukture so na voljo naslednji podatki v zvezi z železniškim voznim parkom. Imetnik (lastnik vozila) je odgovoren za točnost podatkov:

— ali je vozilo zgrajeno iz materialov, ki so lahko pri nesreči ali požaru nevarni (npr. azbest),

— dolžina čez odbojnike.

5 **Komponente interoperabilnosti**

5.1 **Opredelitev**

V skladu s členom 2(d) Direktive 96/48/ES:

Komponente interoperabilnosti pomenijo „vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti. Pojem komponenta zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kakršna je npr. programska oprema.“

▼B

Komponenta interoperabilnosti je:

— proizvod, ki se lahko da na trg pred vgradnjo v podsistem in uporabo v njem; v zvezi s tem je mogoče preveriti njegovo skladnost neodvisno od podsistema, v katerega bo vgrajen,

— ali neopredmeteno sredstvo, kakršna je npr. programska oprema ali proces, organizacija, postopek itd., ki ima svojo funkcijo v podsistemu in katerega skladnost se preveri, da se zagotovi izpolnjevanje bistvenih zahtev.

5.2 **Seznam komponent**

Komponente interoperabilnosti so zajete v ustreznih določbah Direktive 96/48/ES. Za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa trenutno ni komponent interoperabilnosti.

5.3 **Zmogljivosti in specifikacije komponent**

Se ne uporablja.

6 **Ocena skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponent ter verifikacija podsistema**

6.1 **Komponente interoperabilnosti**

Ker ta TSI še ne navaja nobene komponente interoperabilnosti, ne obravnava ureditev ocenjevanja.

Če pa bodo komponente interoperabilnosti opredeljene pozneje in jih bo zato priglašeni organ lahko ocenil, se lahko ustrezni postopki ocenjevanja dodajo revidirani različici.

6.2 **Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa**

6.2.1 Načela

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa je strukturni podsistem v skladu s Prilogo II k Direktivi 96/48/ES.

Vendar pa so posamezni elementi tesno povezani z operativnimi postopki in procesi, ki se zahtevajo od upravljavca infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu za pridobitev varnostnega dovoljenja/spričevala v skladu s pogoji Direktive 2004/49/ES. Prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture dokaže izpolnjevanje zahtev te TSI. To lahko stori v okviru sistema varnega upravljanja, kakor je opisano v Direktivi 2004/49/ES. Omeniti je treba, da trenutno noben element iz te TSI ne zahteva ločenega ocenjevanja priglašenega organa.

Ustrezni pristojni organ opravi oceno vseh novih ali spremenjenih operativnih postopkov ali procesov pred izvajanjem in pred izdajo novega ali revidiranega varnostnega dovoljenja/spričevala. To ocenjevanje je del postopka izdajanja varnostnega spričevala/dovoljenja. Kadar bo obseg tega sistema varnega upravljanja vplival na kako drugo državo članico, je treba zagotoviti usklajenost ocenjevanja s to državo članico.

▼B

Pristojni organ pod pogojem, da je zgoraj opisani postopek ocenjevanja zadovoljivo končan, dovoli upravljavcu infrastrukture ali prevozniku v železniškem prometu izvajati ustrezne elemente njegovega sistema vodenja in upravljanja železniškega prometa skupaj z izdajo varnostnega dovoljenja ali varnostnega spričevala, ki se zahteva po členih 10 in 11 Direktive 2004/49/ES.

Če upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu uvede nov/dograjen/obnovljen operativni postopek ali postopke (ali bistveno spremeni obstoječe), ki so zajeti v zahteve te TSI, se pri tem zaveže, da so ti postopki v skladu s TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa (ali njenega dela v prehodnem obdobju – glej Poglavje 7).

Postopek ocene novih ali spremenjenih operativnih postopkov ali procesov, kot je opisan v tem poglavju, je enakovreden odobritvi začetka obratovanja, ki jo izda država članica v skladu s členom 14(1) Direktive 96/48/ES.

6.2.2 Dokumentacija o predpisih in postopkih

Kar zadeva ocenjevanje dokumentacije iz pododdelka 4.2.1 te TSI, je za zagotovitev, da je postopek priprave vsebine dokumentacije, ki jo predložita upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu, popoln in točen, odgovoren pristojni organ.

6.2.3 Postopek ocenjevanja

6.2.3.1 Odločitev pristojnega organa

V povezavi s Prilogo G upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu predložijo opis vseh predlaganih novih ali spremenjenih operativnih postopkov.

Točke, ki spadajo v del A varnostnega spričevala/dovoljenja, kakor je opredeljeno v Direktivi 2004/49/ES, se predložijo pristojnemu organu države članice, v kateri je sedež podjetja.

Točke, ki spadajo v del B varnostnega spričevala/dovoljenja, kakor je opredeljeno v Direktivi 2004/49/ES, se predložijo pristojnemu organu vsake zadevne države članice.

Točke morajo biti navedene dovolj podrobno, da lahko pristojni organi presodijo, ali bo potrebno uradno ocenjevanje.

6.2.3.2 Če je ocenjevanje potrebno

Kadar pristojni organ(i) presodi(jo), da je tako ocenjevanje potrebno, se opravi kot del ocenjevanja za izdajanje/obnavljanje varnostnega spričevala/dovoljenja v skladu z Direktivo 2004/49/ES.

Postopki ocenjevanja so v skladu s skupno varnostno metodo, ki jo je treba vzpostaviti za ocenjevanje in certifikacijo/odobritev sistemov varnega upravljanja, ki jih zahtevata člena 10 in 11 Direktive 2004/49/ES.

Nekaj informativnih in neobveznih smernic glede načinov ocenjevanja vsebuje Priloga F.

▼B

6.2.4 Zmogljivost sistema

Odstavek 2 člena 14 Direktive 96/48/ES zahteva, da države članice redno preverjajo, ali podsistemi interoperabilnosti obratujejo in se vzdržujejo v skladu z bistvenimi zahtevami. Za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa se bodo ta preverjanja izvajala v skladu z Direktivo 2004/49/ES.

7 Izvajanje

7.1 Načela

Izvajanje te TSI in skladnost z ustreznimi oddelki te TSI je treba določiti v skladu z načrtom izvajanja, ki ga vsaka država članica oblikuje za proge za visoke hitrosti, za katere je odgovorna.

Ta načrt mora upoštevati:

— posebne človeške dejavnike, povezane z obratovanjem dane proge,

— posamezne operativne in varnostne elemente vsake posamezne proge,

— ali se bo izvajanje obravnavanih elementov:

  — uporabljalo samo za nekatere proge za visoke hitrosti,

  — uporabljalo na vseh progah za visoke hitrosti,

  — uporabljalo za vse vlake, kakor je opisano v poglavju 1.1 te TSI, ki vozijo po progah za visoke hitrosti,

— povezavo z izvajanjem drugih podsistemov (Nadzor-vodenje in signalizacija, Železniški vozni park, Infrastruktura, Energetski podsistem …).

V tem času je treba upoštevati morebitne posebne izjeme in jih dokumentirati kot del načrta.

Načrt izvajanja upošteva različne ravni možnosti izvajanja, vsakič ko:

— prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture začne obratovati ali

— se izvede obnova ali dograditev obstoječih operativnih sistemov prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture ali

— se predajo v uporabo novi ali dograjeni podsistemi infrastrukture, energije, železniškega voznega parka ali nadzora, vodenja in signalizacije, ki zahtevajo ustrezne operativne postopke.

Kadar nadgradnje obstoječih operativnih sistemov vplivajo na upravljavce infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu, je država članica odgovorna za zagotavljanje, da so ti načrti ocenjeni in dani v uporabo sočasno.

Jasno je, da vseh elementov te TSI ni mogoče izvajati v celoti, dokler ni usklajena strojna oprema (infrastruktura, nadzor in vodenje itd.), ki jo je treba upravljati. Smernice iz tega poglavja se zato obravnavajo le kot vmesna stopnja, ki podpira prehod na ciljni sistem.

▼B

V skladu s členoma 10 in 11 Direktive 2004/49/ES je treba spričevalo/dovoljenje obnoviti vsakih 5 let. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo po začetku veljavnosti te revidirane TSI in kot del pregledovalnega postopka za obnovo spričevala/dovoljenja dokazati, da so upoštevali vsebino te TSI, in utemeljiti vsako morebitno neizpolnjevanje katerega koli elementa.

Čeprav je končni cilj seveda popolna skladnost s ciljnim sistemom, opisanim v tej TSI, se prehod lahko izvede po stopnjah z oblikovanjem nacionalnih ali mednarodnih, dvostranskih ali večstranskih sporazumov. Pri takih sporazumih, ki se lahko sklenejo med UI–UI, UI–PŽP, PŽP–PŽP, vedno sodelujejo zadevni varnostni organi.

Kadar obstoječi sporazumi vsebujejo zahteve glede vodenja in upravljanja železniškega prometa, države članice v šestih mesecih po začetku veljavnosti te TSI uradno obvestijo Komisijo o naslednjih sporazumih:

(a) o nacionalnih, dvostranskih ali večstranskih sporazumih med državami članicami in prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture, sklenjenih trajno ali začasno, ki so nujni zaradi posebne ali lokalne narave predvidene železniške storitve;

(b) o dvostranskih ali večstranskih sporazumih med prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture ali državami članicami, ki zagotavljajo pomembne ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti;

(c) o mednarodnih sporazumih med eno ali več državami članicami in vsaj eno tretjo državo ali med prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture držav članic in vsaj enim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem železniške infrastrukture tretje države, ki zagotavljajo pomembne ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti.

Oceni se združljivost teh sporazumov z zakonodajo EU, vključno z načelom nediskriminacije, in zlasti združljivost s to TSI, Komisija pa bo sprejela potrebne ukrepe, kakor je na primer revizija te TSI, da bi vključili morebitne posebne primere ali prehodne ukrepe.

Obveščanje o aktih sporazumov o RIC in COTIF ni potrebno, ker so znani.

Te sporazume je mogoče podaljšati, vendar le če je to v interesu nadaljevanja delovnih dogovorov in le kadar ni nobene druge primerne možnosti. Vse spremembe obstoječih sporazumov ali morebitni prihodnji sporazumi upoštevajo zakonodajo EU in zlasti to TSI. Države članice o takih spremembah ali novih sporazumih obvestijo Komisijo. Uporabi se enak postopek, kakor je prikazano zgoraj.

7.2 **Smernice za izvajanje**

Preglednica v Prilogi N, ki je informativne narave in ni obvezna, je bila pripravljena kot vodilo državam članicam za ugotavljanje razloga za izvajanje vsakega posameznega elementa iz poglavja 4.

▼B

Obstajajo tri ločene točke za izvajanje:

— potrditev, da obstoječi sistemi in postopki izpolnjujejo zahteve te TSI;

— prilagoditev obstoječih sistemov in postopkov, da izpolnjujejo zahteve te TSI;

— novi sistemi in postopki, ki izhajajo iz izvajanja drugih podsistemov:

  — nove/dograjene proge za visoke hitrosti (INS/ENE).

  — nove ali dograjene naprave za vodenje in signalizacijo ETCS, radijske naprave GSM-R, detektorji pregretosti osnih ležajev … (CCS).

  — nov železniški vozni park (RST).

7.3 **Posebni primeri**

7.3.1 Uvod

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

Ti posebni primeri spadajo v dve kategoriji:

— določbe veljajo bodisi stalno (primer „P“) bodisi začasno (primer „T“).

— V začasnih primerih je priporočeno, da se zadevne države članice uskladijo z ustreznim podsistemom bodisi do leta 2010 (primer „T1“), cilj, določen v Odločbi Evropskega parlamenta in Sveta 1692/96/ES z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, bodisi do leta 2020 (primer „T2“).

▼M1

7.3.2 Seznam posebnih primerov

Polje je namenoma prazno

▼B

PRILOGA A

Operativni predpisi ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R

Ta priloga vsebuje predpise za ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R, ki so enaki kot v različici 1 (dokument je objavljen na spletni strani Evropske agencije za železniški promet www.era.europa.eu).

▼B

PRILOGA B

Drugi predpisi, ki omogočajo usklajeno obratovanje novih strukturnih podsistemov

(glej tudi oddelek 4.4)

Ta priloga se bo razvijala daljše obdobje in se bo redno revidirala in posodabljala.

Značilna vsebina te priloge bodo predpisi in postopki, ki se bodo uporabljali enako v celotnem vseevropskem omrežju, zlasti omrežju za visoke hitrosti, in ki še niso zajeti v poglavju 4 te TSI. Mogoče je tudi, da bodo vanjo vključeni nekateri deli poglavja 4 in z njim povezane priloge.

A. **SPLOŠNO**

A1 **Zagotavljanje osebja**

Pridržano

B. **VARNOST IN ZAŠČITA OSEBJA**

Pridržano

C. **OPERATIVNI VMESNIK Z OPREMO ZA SIGNALIZACIJO IN VODENJE IN NADZOR**

C1 **Posipanje s peskom**

Uporaba peska je učinkovit način za izboljšanje adhezije koles na tiru, lažje zaviranje in speljevanje, zlasti v neugodnih vremenskih razmerah.

Vendar lahko kopičenje peska na glavi tirnice povzroči številne težave, predvsem v zvezi z aktivacijo tirnih tokokrogov ter učinkovitim obratovanjem kretnic in križišč.

Strojevodja mora vedno imeti možnost posipanja s peskom, vendar se mora, kadar je le mogoče, temu izogniti:

— na kretnicah in v križiščih,

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

Toda te omejitve ne veljajo, če obstaja tveganje SPAD (neupoštevanja signala pri nevarnosti) ali drugega resnega incidenta in bi uporaba peska izboljšala adhezijo.

— v mirovanju. Izjema od tega pravila je speljevanje, in kadar je potreben preskus opreme za posipanje peska na vlečnem vozilu. (Preskušanje običajno poteka na območjih, ki so posebej določena v infrastrukturnem registru.)

C2 **Aktivacija detektorjev pregretosti osnih ležajev**

Pridržano

D. **VOŽNJA VLAKA**

D1 **Normalne razmere**

D2 **Poslabšane razmere**

Pridržano

E. **RESNA NESREČA, NESREČA IN INCIDENT**

Pridržano

▼B

PRILOGA C

Z varnostjo povezana komunikacijska metodologija

Uvod

Namen tega dokumenta je določiti pravila za komunikacijo vlak–mesto, s katerega se vodi promet, in mesto, s katerega se vodi promet–vlak, ki veljajo za posredovane ali izmenjane informacije pri za varnost pomembnih situacijah v interoperabilnem omrežju, in zlasti:

— opredeliti značaj in zgradbo sporočil v zvezi z varnostjo,

— opredeliti metodologijo za glasovno posredovanje navedenih sporočil.

Ta priloga pomeni osnovo:

— za to, da upravljavec infrastrukture sestavi sporočila in zbirke obrazcev. Ti elementi se predajo prevoznikom sočasno, ko postanejo dostopna pravila in predpisi;

— za to, da upravljavci infrastrukture in prevoznik sestavijo dokumente za izvajalce (zbirke obrazcev), navodila za osebje, ki izda dovoljenje za vožnje vlaka, in Dodatek 1 k pravilniku za strojevodje „Priročnik za komunikacijske postopke“.

Obseg uporabe obrazcev in njihova struktura sta lahko različna. Za nekatera tveganja je uporaba obrazcev ustrezna, za druga pa neustrezna.

Glede na okoliščine določenega tveganja upravljavec infrastrukture v skladu s členom 9(3) Direktive 2004/49/ES odloči, ali je uporaba obrazca ustrezna. Obrazec se uporabi le, če vrednost njegovih prednosti glede varnosti in učinka presega pomanjkljivosti glede varnosti in učinka.

Upravljavci infrastrukture morajo svoj komunikacijski protokol formalno strukturirati v skladu z naslednjimi tremi kategorijami:

— nujna ustna sporočila (v sili),

— pisni nalogi,

— dodatna obratovalna sporočila.

Za boljšo disciplino pri prenosu teh sporočil je bila razvita komunikacijska metodologija.

1. **Komunikacijska metodologija**

1.1 *Elementi in načela metodologije*

1.1.1 Standardna terminologija, ki se uporablja v postopkih

1.1.1.1 Postopek prenosa govora

Izraz, ki pomeni, da ima druga stran priložnost govoriti:

sprejem

1.1.1.2 Postopek prejemanja sporočila

— po sprejemu neposrednega sporočila.

Izraz, ki potrjuje prejem poslanega sporočila:

prejeto

Izraz, ki zahteva ponovitev sporočila pri slabem sprejemu ali nerazumevanju:

ponovi (+ govori počasi)

— po sprejemu nazaj prebranega sporočila.

▼B

Izrazi za ugotavljanje, ali se nazaj prebrano sporočilo natančno ujema s poslanim:

pravilno

ali ne:

napaka (+ ponavljam)

1.1.1.3 Postopek prekinjanja komunikacije

— če je sporočilo končano:

konec

— če je prekinitev začasna, zveza pa se ne prekine.

Izraz, ki nalaga drugi strani, naj počaka:

počakaj

— če je prekinitev začasna, vendar je zveza prekinjena.

Izraz, ki drugi strani pove, da se komunikacija prekinja, vendar bo znova vzpostavljena pozneje:

pokličem pozneje

1.1.1.4 Razveljavitev pisnega naloga

Izraz, ki razveljavi postopek pisnega naloga v teku:

razveljavi postopek .....

Če se pozneje sporočilo nadaljuje, se postopek ponovi od začetka.

1.1.2 Načela, ki se uporabljajo ob napakah ali nerazumevanju

Za popravljanje morebitnih napak pri komunikaciji se uporabljajo naslednja pravila:

1.1.2.1 Napake

— **napaka pri prenosu**

Kadar napako pri prenosu odkrije sam pošiljatelj, mora zahtevati razveljavitev, in sicer tako, da pošlje naslednje proceduralno sporočilo:

napaka (+ pripravi nov obrazec …)

ali:

napaka + ponavljam

in potem ponovi izvorno sporočilo.

— **napaka med primerjalnim branjem**

Če pošiljatelj odkrije napako, medtem ko mu njegovo sporočilo berejo nazaj, pošlje naslednje proceduralno sporočilo:

napaka + ponavljam

in ponovi izvorno sporočilo.

1.1.2.2 Nerazumevanje

Če ena od strani ne razume sporočila, mora prositi drugo stran, naj sporočilo ponovi, in sicer z naslednjim besedilom:

ponovi (+ govori počasi)

▼B

1.1.3 Ključ za črkovanje besed, številk, časa, razdalj, hitrosti in datumov

Za lažje razumevanje in izražanje v različnih situacijah je treba vsak izraz izgovoriti počasi in pravilno, tako da se črkujejo besede in številke, ki se lahko napačno razumejo. Primeri so kode za signale ali kretnice.

Pri tem veljajo naslednja pravila za črkovanje:

1.1.3.1 Črkovanje besed in skupin črk

Uporablja se mednarodna fonetična abeceda.

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*								

Primer:

Kretnici A B = kretnici alpha bravo.

Signalna številka KX 835 = signal Kilo X-ray osem tri pet.

Upravljavec infrastrukture lahko doda nadaljnje črke skupaj s fonetično izgovarjavo za vsako dodano črko, če to zahteva abeceda delovnega jezika (jezikov) upravljavca infrastrukture.

Prevoznik lahko po potrebi doda še več določb glede izgovarjave.

1.1.3.2 Navajanje številk

Pri številih se izgovarja vsaka številka posebej.

0	*nič*	*3*	*tri*	*6*	*šest*	*9*	*devet*
1	*ena*	*4*	*štiri*	*7*	*sedem*		
2	*dve*	*5*	*pet*	*8*	*osem*		

Primer: vlak 2183 = vlak dve ena osem tri.

Za decimalna števila se uporablja beseda „vejica“.

Primer: 12,50 = ena dve vejica pet nič.

1.1.3.3 Navajanje časa

Čas se navede kot lokalni čas, v pogovornem jeziku.

Primer: 10:52 = deset dvainpetdeset.

Čeprav je načelo tako, je po potrebi prav tako sprejemljivo, da se čas navede z vsako številko posebej (ena nič pet dve).

1.1.3.4 Navajanje razdalj in hitrosti

Razdalje se navajajo v kilometrih, hitrosti pa v kilometrih na uro.

Lahko se uporabijo tudi milje, če je ta enota v uporabi na zadevni infrastrukturi.

1.1.3.5 Navajanje datumov

Datumi se navajajo običajno.

Primer: 10. december

▼B

1.2 *Zgradba komunikacij*

Glasovni radijski prenos sporočil v zvezi z varnostjo je načelno sestavljen iz dveh faz:

— identifikacija in zahteva po navodilih,

— radijski prenos samega sporočila in konec radijskega prenosa.

Prvo fazo lahko skrajšamo ali izpustimo pri visoko prednostnih varnostnih sporočilih.

1.2.1 Pravila za identifikacijo in zahteve po navodilih

Da se omogočijo vzajemna identifikacija obeh strani, opredelitev obratovalne situacije in radijski prenos proceduralnih navodil, veljajo naslednja pravila:

1.2.1.1 Identifikacija

Zelo pomembno je, da se pred vsako komunikacijo, razen če gre za visoko prednostna varnostna sporočila, osebe, ki bodo komunicirale, identificirajo. To ni le vljudno, temveč, kar je še pomembneje, se tako prepričajo, da je oseba, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka, na zvezi s strojevodjo pravega vlaka in strojevodja govori s pravim centrom za signalizacijo ali nadzor. To je še posebno pomembno, če komunikacija poteka na območjih, kjer se komunikacijske meje prekrivajo.

To načelo velja tudi po prekinitvi radijskega prenosa.

Različne strani za to uporabljajo naslednja sporočila.

— osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka:

vlak ....
(številka)
tukaj .... signalizira
(ime)

— strojevodja:

..... signalizira
(ime)
tukaj vlak ....
(številka)

Treba je omeniti, da identifikaciji lahko sledi sporočilo z dodatno informacijo, ki osebi, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka, zagotovi dovolj podrobnosti o situaciji, da se odloči o postopku, ki naj mu v nadaljevanju sledi strojevodja.

1.2.1.2 Zahteva po navodilih

Pred vsakim izvajanjem postopka na podlagi pisnega ukaza je treba zahtevati navodila.

Za zahtevo po navodilih se uporabljajo naslednji izrazi:

pripravi postopek .....

1.2.2 Pravila za radijski prenos pisnih ukazov in ustnih sporočil

▼B

1.2.2.1 Visoko prednostna varnostna sporočila

Zaradi njihove nujnosti in pomembnosti se ta sporočila:

— lahko pošljejo ali prejmejo med vožnjo,

— lahko navajajo brez identifikacijskega dela,

— lahko ponovijo in

— jim kar najhitreje sledijo nadaljnje informacije.

1.2.2.2 Pisni nalogi

Za zanesljivo pošiljanje ali prejemanje proceduralnih sporočil (v mirovanju) iz zbirke obrazcev se upoštevajo naslednja pravila:

1.2.2.2.1 Pošiljanje sporočil

Obrazec se lahko izpolni pred oddajanjem sporočila, tako da se lahko celotno besedilo sporočila pošlje pri enem radijskem prenosu.

1.2.2.2.2 Prejemanje sporočil

Prejemnik sporočila mora izpolniti obrazec iz zbirke obrazcev glede na informacije, ki mu jih da pošiljatelj.

1.2.2.2.3 Primerjalno branje

Vsa sporočila iz zbirke obrazcev se preberejo nazaj pošiljatelju.

1.2.2.2.4 Potrditev pravilnosti primerjalnega branja

Vsakemu nazaj prebranemu sporočilu sledi potrditev skladnosti ali neskladnosti pošiljatelja sporočila.

pravilno

ali

napaka + ponavljam

in ponovno pošiljanje izvornega sporočila.

1.2.2.2.5 Potrditev

Za vsako prejeto sporočilo se potrdi ali zanika prejem sporočila:

prejeto

ali

ni prejeto, ponovi (+ govori počasi)

1.2.2.2.6 Sledljivost in preverjanje

Vsa sporočila z mesta, s katerega se vodi promet, spremlja njim lastna identifikacijska ali avtorizacijska številka:

— če je sporočilo v zvezi z dejanjem, za katero strojevodja zahteva posebno dovoljenje (npr. da v primeru nevarnosti ne upošteva signala itn.):

dovoljenje .... ***(številka)***

▼B

— v vseh drugih primerih (npr. previdno nadaljevanje vožnje itn.):

sporočilo .....
(številka)

1.2.2.2.7 Poročanje pošiljatelju

Vsakemu sporočilu, ki vključuje zahtevo po „poročanju pošiljatelju“, sledi „poročilo“.

1.2.2.3 Dodatna sporočila

Dodatna sporočila:

— pred njimi steče identifikacijski postopek,

— so kratka in natančna (omejena, kjer je mogoče, na informacije, ki se sporočijo, in na mesto, za katero veljajo),

— se preberejo nazaj pošiljatelju, čemur sledi potrditev pravilnosti ali ne,

— lahko jim sledi zahteva po navodilih ali po nadaljnjih informacijah.

1.2.2.4 Sporočila, ki vsebujejo informacije s spremenljivo, ne vnaprej določeno vsebino

Sporočila, ki vsebujejo informacije in imajo spremenljivo vsebino:

— pred njimi steče identifikacijski postopek,

— se pripravijo pred pošiljanjem,

— se preberejo nazaj pošiljatelju, čemur sledi potrditev pravilnosti ali ne.

2. **Proceduralna sporočila**

2.1 *Narava sporočil*

Proceduralna sporočila se uporabljajo za pošiljanje obratovalnih navodil, povezanih z ustreznimi situacijami iz pravilnika za strojevodje.

Obsegajo samo besedilo sporočila, ki ustreza situaciji, in identifikacijsko številko sporočila.

Če sporočilo vsebuje zahtevo po naslovnikovem povratnem poročanju, se navede tudi besedilo poročila.

Ta sporočila uporabljajo vnaprej določeno besedilo, ki ga predpiše upravljavec infrastrukture v svojem „delovnem jeziku“ in je predloženo v obliki tiskanih papirnatih obrazcev ali na računalniškem nosilcu podatkov.

2.2 *Obrazci*

Obrazci so formalizirani medij za proceduralna sporočila. Ta sporočila so po navadi povezana s poslabšanimi delovnimi razmerami. Tipičen primer je dovoljenje za strojevodjo, da ne upošteva signala ali „dovoljenja za konec vožnje“, zahteva za počasno vožnjo na določenem območju ali za pregled proge. Uporaba takih sporočil je verjetno potrebna še v kakih drugih okoliščinah.

Njihov namen je:

— zagotoviti splošen delovni dokument, ki ga lahko takoj uporabijo osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka, in strojevodje,

▼B

— strojevodjo (predvsem kadar dela v neznanem ali slabo znanem okolju) spomniti na postopek, ki ga bo moral upoštevati,

— omogočiti sledljivost komunikacij.

Za prepoznavanje obrazcev bi bilo treba razviti enotno besedno ali številčno oznako, ki se nanaša na postopek. Ta bi lahko temeljila na predvideni pogostosti uporabe obrazca. Če se bo izkazalo, da se bo od vseh razvitih obrazcev najpogosteje uporabljal tisti za neupoštevanje signala ali konca dovoljenja za vožnjo (EOA) v primeru nevarnosti, bi ta lahko dobil število 001 in tako naprej.

2.3 *Zbirka obrazcev*

Ko bodo pripravljeni vsi obrazci, ki se bodo uporabljali, je celotno serijo treba vključiti v dokument ali računalniško datoteko, ki se imenuje zbirka obrazcev.

To je skupni dokument, ki ga bodo v medsebojni komunikaciji uporabljali strojevodja in osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlakov. Zato je pomembno, da sta zbirka, ki jo uporablja strojevodja, in tista, ki jo uporablja osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlakov, sestavljeni in oštevilčeni enako.

Upravljavec infrastrukture je odgovoren za pripravo zbirke obrazcev in samih obrazcev v svojem „delovnem jeziku“.

Prevoznik v železniškem prometu lahko doda prevode obrazcev in drugih informacij, navedenih v zbirki obrazcev, če meni, da bi to njegovim strojevodjem pomagalo med usposabljanjem in v dejanskih situacijah.

Jezik, ki se uporablja med prenosom sporočil, je vedno „delovni jezik“ upravljavca infrastrukture.

Zbirka obrazcev ima dva dela.

— Prvi del obsega:

  — opozorilo o uporabi zbirke obrazcev;

  — kazalo proceduralnih obrazcev, ki se nanašajo na mesto, s katerega se vodi promet,

  — kazalo proceduralnih obrazcev, ki se nanašajo na strojevodjo, če je ustrezno,

  — seznam situacij s sklicevanjem na obrazec, ki se uporabi,

  — slovar situacij, za katere velja vsak od obrazcev,

  — ključ za črkovanje sporočil (fonetična abeceda itn.).

Drugi del vsebuje proceduralne obrazce.

V zbirko obrazcev bi bilo treba vključiti več primerov vsakega obrazca in priporočljivo je, da se oddelki med seboj ločijo s prelomom odseka.

Prevoznik lahko doda pojasnilo k vsakemu obrazcu in situacijam, zajetim v zbirki obrazcev za strojevodjo.

3. **Dodatna sporočila**

Dodatna sporočila so sporočila, ki vsebujejo informacije in ki jih uporablja:

— strojevodja za obveščanje osebja, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka, ali

— osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka, za obveščanje strojevodje

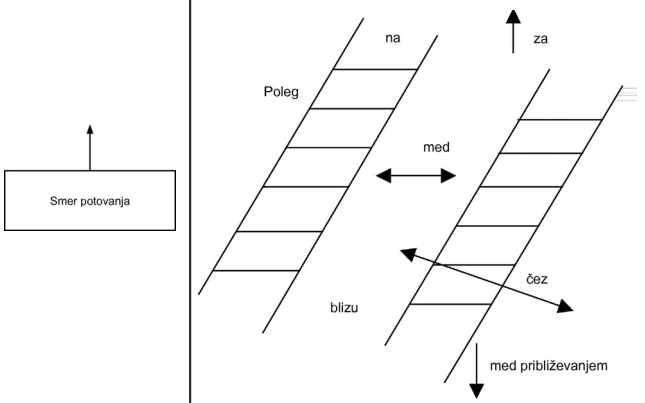
▼B

o redkih situacijah, za katere ni potreben vnaprej pripravljen obrazec, ali v zvezi z vožnjo vlaka ali tehničnimi pogoji vlaka ali infrastrukture.

Za lažje opisovanje situacij in sestavljanje sporočil, ki vsebujejo informacije, bi bilo morda koristno pripraviti priporočila za sestavljanje sporočil, slovar železniških izrazov, opisni diagram uporabljenega železniškega voznega parka ter opisni seznam opreme infrastrukture (tiri, vir pogonske energije itn.).

3.1 *Priporočena zgradba sporočil*

Sporočila imajo lahko naslednjo zgradbo:

Faza poteka komunikacije	Element sporočila
Razlog za posredovanje informacij	☐ informativne narave ☐ za ukrepanje
Ugotovitve	☐ Tu je ☐ Videl sem ☐ Imel sem ☐ Zadel sem
Položaj — vzdolž proge	☐ pri ..... (*ime postaje*) ☐ ..... *(značilna točka)* ☐ pri miljni/kilometrski oznaki ..... *(številka)*
— glede na moj vlak	☐ pogonski vagon ..... (*številka*) ☐ vagon ..... (*številka*)
Vrsta — predmet — oseba	..... *(glej slovar)*
Stanje — statično	☐ stoji na ☐ leži na ☐ padlo je na
— v gibanju	☐ hodi ☐ teče ☐ nasproti
Lega glede na tire	

Tem sporočilom lahko sledi zahteva po navodilih.

Deli teh sporočil so na voljo v jeziku, ki ga izbere prevoznik, in v delovnem jeziku (jezikih) zadevnih upravljavcev infrastrukture.

▼B

3.2 *Slovar železniških izrazov*

Prevoznik v železniškem prometu sestavi slovar železniških izrazov za vsako omrežje, v katerem obratujejo njegovi vlaki. Vsebuje izraze, ki se redno uporabljajo v jeziku, ki ga izbere prevoznik, in v „delovnem“ jeziku upravljavcev obratujoče infrastrukture.

Slovar je sestavljen iz dveh delov:

— seznam izrazov po temah,

— abecedni seznam izrazov.

3.3 *Opisni diagram voznega parka*

Če prevoznik meni, da bi bilo to koristno za njegovo obratovanje, pripravi opisni diagram uporabljenega voznega parka. Ta navaja imena različnih komponent, ki so lahko predmet komunikacij z različnimi zadevnimi upravljavci infrastrukture. Navaja udomačene izraze za standardne izraze v jeziku, ki ga izbere prevoznik, in v „delovnem“ jeziku upravljavcev obratujoče infrastrukture.

3.4 *Opisni seznam značilnosti opreme infrastrukture (tiri, vir pogonske energije itn.)*

Če prevoznik meni, da bi bilo to koristno za njegovo obratovanje, pripravi opisni seznam značilnosti opreme infrastrukture (tirov, virov pogonske energije itn.) na obratujoči progi. Ta navaja imena različnih komponent, ki so lahko predmet komunikacij z zadevnimi upravljavci infrastrukture. Navaja udomačene izraze za standardne izraze v jeziku, ki ga izbere prevoznik, in v „delovnem“ jeziku upravljavcev obratujoče infrastrukture.

4. **Vrsta in zgradba ustnih sporočil**

4.1 *Sporočila v sili*

Namen sporočil v sili je zagotoviti nujna operativna navodila, ki so neposredno povezana z varnostjo železnice.

Da bi se izognili vsem nesporazumom, je treba sporočila vedno ponoviti.

Glavna sporočila, ki jih je mogoče poslati, so navedena v nadaljevanju in razvrščena glede na potrebo.

Upravljavec infrastrukture lahko poleg tega opredeli druga sporočila v sili glede na potrebe svojega obratovanja.

Sporočilom v sili lahko sledi pisni nalog (glej pododdelek 2).

Vrsta besedila, ki se vnese v obrazec za sporočila v sili, mora biti vključena v Dodatek 1 „Priročnik za komunikacijske postopke“ k pravilniku za strojevodje in v dokumentacijo, izdano osebju, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka.

4.2 *Sporočila, ki jih pošlje mesto, s katerega se vodi promet, ali strojevodja*

— Potreba po ustavitvi vseh vlakov:

Potrebo po ustavitvi vseh vlakov je treba posredovati z zvočnim signalom; če ta ni na voljo, je treba uporabiti naslednjo besedno zvezo:

Nujno ustaviti vse vlake

Kraj ali območje sta po potrebi opredeljena v sporočilu.

▼B

Poleg tega je treba, če je le mogoče, to sporočilo hitro dopolniti z vzrokom in krajem izrednega dogodka ter identifikacijo vlaka:

Ovira

ali požar

ali.....

(drug vzrok)

na progi ..... **pri** ..... **(km)**

(ime)

Strojevodja.....

(številka)

— Potreba po ustavitvi določenega vlaka:

Vlak ..... **(na progi/tiru)**

(številka) ..... *(ime/številka)*

Zaustavitev v sili

V tem primeru je mogoče kot dopolnilo k temu sporočilu navesti ime ali številko proge ali tira, po katerem vozi vlak.

4.3 *Sporočila, ki jih pošlje strojevodja*

— Potreba po izklopu pogonskega vira energije:

Izklop v sili

To sporočilo je treba, če je mogoče, hitro dopolniti z vzrokom in krajem izrednega dogodka in identifikacijo vlaka:

Pri.....

(km)

na ..... **progi/tiru**

(ime/številka)

med ..... **in**.....

(postaja) *(postaja)*

Vzrok.....

Strojevodja.....

(številka)

V tem primeru je mogoče kot dopolnilo k temu sporočilu navesti ime ali številko proge ali tira, po katerem vozi vlak.

▼B

PRILOGA D

Informacije, do katerih mora imeti dostop prevoznik v železniškem prometu, v zvezi s progami, na katerih namerava obratovati

DEL 1. SPLOŠNE INFORMACIJE V ZVEZI Z UPRAVLJAVCEM INFRASTRUKTURE

1.1 Imena/Identiteta upravljavcev infrastrukture

1.2 Država (ali države)

1.3 Kratek opis

1.4 Seznam splošnih operativnih pravil in predpisov (in kako jih dobiti)

DEL 2. ZEMLJEVIDI IN DIAGRAMI

2.1 **Zemljevid območja**

2.1.1 Proge

2.1.2 Glavne lokacije (postaje, ranžirne postaje, križišča, tovorne postaje)

2.2 **Diagram proge**

Informacije, ki se vključijo v diagrame, ki jih po potrebi dopolnjuje besedilo. Če je prikazan ločen diagram postaje/ranžirne postaje/depoja, so informacije v diagramu proge lahko poenostavljene.

2.2.1 Navedba razdalje

2.2.2 Identifikacija odprtih prog, zank, stranskih tirov in ščitnih kretnic

2.2.3 Povezave med odprtimi progami

2.2.4 Glavne lokacije (postaje, ranžirne postaje, križišča, tovorne postaje)

2.2.5 Lokacija in pomeni vseh stalnih signalov

2.3 **Diagrami postaj/ranžirnih postaj/depojev (Opomba: nanaša se le na lokacije, ki so na voljo za interoperabilni promet)**

Informacije, ki se navedejo v diagramih za določene lokacije, po potrebi dopolnjene z besedilom

2.3.1 Ime lokacije

2.3.2 Identifikacijska oznaka lokacije

2.3.3 Vrsta lokacije (potniška postaja, tovorna postaja, ranžirna postaja, depo)

2.3.4 Lokacija in pomeni vseh stalnih signalov

2.3.5 Identifikacija in načrt tirov, vključno s ščitnimi kretnicami

2.3.6 Identifikacija peronov

2.3.7 Dolžina peronov

2.3.8 Višina peronov

2.3.9 Identifikacija stranskih tirov

2.3.10 Dolžina stranskih tirov

2.3.11 Razpoložljivost električne energije na lokaciji

2.3.12 Razdalja med robom perona in osjo tira, vzporedno z vozno površino

2.3.13 (Za potniške postaje) Možnost dostopa za invalide

▼B

DEL 3. SPECIFIČNE INFORMACIJE O ODSEKIH PROGE

3.1 **Splošne značilnosti**

3.1.1 Država

3.1.2 Identifikacijska oznaka odseka proge: nacionalna oznaka

3.1.3 Skrajni konec odseka proge 1

3.1.4 Skrajni konec odseka proge 2

3.1.5 Čas odprtosti za promet (ure, dnevi, posebna ureditev med prazniki)

3.1.6 Oznake razdalj ob progi (pogostost, videz in položaj)

3.1.7 Vrsta prometa (mešani, potniški, tovorni …)

3.1.8 Največja dovoljena hitrost

3.1.9 Druge informacije, potrebne iz varnostnih razlogov

3.1.10 Posebne lokalne operativne zahteve (vključno s posebnimi zahtevami glede usposobljenosti osebja)

3.1.11 Posebne omejitve za nevarno blago

3.1.12 Posebne omejitve glede nakladanja

3.1.13 Vzorec opozorila na začasna dela (in kako ga dobiti)

3.1.14 Opozorilo, da je odsek proge preobremenjen (2001/14/ES, čl. 22)

3.2 **Posebne tehnične značilnosti**

3.2.1 ES-verifikacija infrastrukturne TSI

3.2.2 Datum začetka obratovanja interoperabilne proge

3.2.3 Seznam morebitnih posebnih primerov

3.2.4 Seznam morebitnih posebnih odstopanj

3.2.5 Tirna širina

3.2.6 Profil ustroja

3.2.7 Največja osna obremenitev

3.2.8 Največja obremenitev na tekoči meter

3.2.9 Prečne sile na tir

3.2.10 Vzdolžne sile na tir

3.2.11 Minimalni polmer krožnega loka

3.2.12 Odstotek vzpona ali padca

3.2.13 Lokacija vzpona ali padca

3.2.14 Za zavorne sisteme, ki ne uporabljajo adhezije kolo-tirnica, sprejeta zavorna sila

3.2.15 Mostovi

3.2.16 Viadukti

3.2.17 Predori

3.2.18 Pripombe

3.3 **Energijski podsistem**

3.3.1 ES-verifikacija energijske TSI

▼B

3.3.2 Datum začetka obratovanja interoperabilne proge

3.3.3 Seznam morebitnih posebnih primerov

3.3.4 Seznam morebitnih posebnih odstopanj

3.3.5 Vrsta napajanja z električno energijo (npr. ga ni, vozni vod, 3. tir)

3.3.6 Frekvenca napajanja z električno energijo (npr. dvosmerni, enosmerni tok)

3.3.7 Minimalna napetost

3.3.8 Maksimalna napetost

3.3.9 Omejitev glede porabe energije za posebna električna vlečna vozila

3.3.10 Omejitev v zvezi z lego motornega vlaka (vlakov) glede na ločevanje voznega voda (lega odjemnika toka)

3.3.11 Kako pridobiti električno izolacijo

3.3.12 Višina kontaktnega vodnika

3.3.13 Dovoljeni naklon kontaktnega vodnika glede na tirnico in sprememba naklona

3.3.14 Vrste odobrenih odjemnikov toka

3.3.15 Minimalna statična sila

3.3.16 Maksimalna statična sila

3.3.17 Lokacija nevtralnih odsekov

3.3.18 Informacije o obratovanju

3.3.19 Spuščanje odjemnikov toka

3.3.20 Pogoji, ki se uporabljajo v zvezi z regenerativnim zaviranjem

3.3.21 Najvišji dopustni vlakovni tok

3.4 **Podsistem Nadzor-vodenje in signalizacija**

3.4.1 ES-verifikacija TSI za podsistem Nadzor-vodenje in signalizacija

3.4.2 Datum začetka obratovanja interoperabilne proge

3.4.3 Seznam morebitnih posebnih primerov

3.4.4 Seznam morebitnih posebnih odstopanj

ERTMS/ETCS

3.4.5 Raven uporabe

3.4.6 Neobvezne funkcije, nameščene ob progi

3.4.7 Neobvezne funkcije, ki so potrebne na vozilu

3.4.8 Številka različice programske opreme

3.4.9 Datum začetka uporabe te različice

ERTMS/GSM-R radio

3.4.10 Neobvezne funkcije, kakor so določene v FRS

3.4.11 Številka različice

3.4.12 Datum začetka uporabe te različice

Za stopnjo ERTMS/ETCS 1 s funkcijo „infill“ (dodatne informacije)

▼B

3.4.13 Tehnična izvedba, ki je potrebna za vozni park

Varnostni, kontrolni in opozorilni sistemi vlakov razreda B

3.4.14 Nacionalna pravila za upravljanje sistemov razreda B (+ način, kako jih dobiti)

Progovni sistem

3.4.15 Pristojna država članica

3.4.16 Ime sistema

3.4.17 Številka različice programske opreme

3.4.18 Datum začetka uporabe te različice

3.4.19 Konec veljavnosti

3.4.20 Potreba po več kot enem aktivnem sistemu hkrati

3.4.21 Sistem na vozilu

Radijski sistem razreda B

3.4.22 Pristojna država članica

3.4.23 Ime sistema

3.4.24 Številka različice

3.4.25 Datum začetka uporabe te različice

3.4.26 Konec veljavnosti

3.4.27 Posebni tehnični pogoji za preklapljanje med različnimi varnostnimi, kontrolnimi in opozorilnimi sistemi razreda B

3.4.28 Posebni tehnični pogoji, ki se zahtevajo za preklapljanje med ERTMS/ETCS in sistemi razreda B

3.4.29 Posebni pogoji za preklapljanje med različnimi radijskimi sistemi

Tehnično poslabšani načini za:

3.4.30 ERTM/ETCS

3.4.31 Varnostni, kontrolni in opozorilni sistem vlakov razreda B

3.4.32 ERTM/GSM-R

3.4.33 Radijski sistem razreda B

3.4.34 Signalizacija ob progi

Omejitve hitrosti v zvezi z zavorno močjo

3.4.35 ERTM/ETCS

3.4.36 Varnostni, kontrolni in opozorilni sistemi vlakov razreda B

Nacionalna pravila za delovanje sistema razreda B

3.4.37 Nacionalna pravila, povezana z zavorno močjo

3.4.38 Druga nacionalna pravila, npr. podatki, ki ustrezajo objavi UIC 512 (8. izdaja z dne 1.1.79 in 2 spremembi)

EMZ-dovzetnost infrastrukturnih lastnosti opreme za nadzor-vodenje in signalizacijo

3.4.39 Zahteva se natančno določi v skladu z evropskimi standardi

3.4.40 Dopustnost uporabe zavore na vrtinčne pogone

3.4.41 Dopustnost uporabe magnetne zavore

▼B

3.4.42	Zahteve po tehničnih rešitvah v zvezi z uveljavljenimi odstopanji
3.5.	**Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa**
3.5.1	ES-verifikacija TSI za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa
3.5.2	Datum začetka obratovanja interoperabilne proge
3.5.3	Seznam morebitnih posebnih primerov
3.5.4	Seznam morebitnih posebnih odstopanj
3.5.5	Jezik, ki se uporablja v za varnost pomembni komunikaciji z osebjem upravljavca infrastrukture
3.5.6	Posebne podnebne razmere in sorodne ureditve

▼B

PRILOGA E

Raven jezika in komunikacije

Ustno obvladovanje jezika je mogoče razdeliti na pet ravni:

Raven	Opis
5	— zna prilagoditi svoj način govora vsakemu sogovorniku — zna izraziti mnenje — se zna pogajati — zna prepričati — zna svetovati
4	— se znajde v popolnoma nepredvidenih situacijah — zna sklepati — zna izraziti z argumenti podprto mnenje
3	— se znajde v praktičnih situacijah, ki vključujejo nepredviden element — zna opisovati — zna usmerjati preprost pogovor
2	— se znajde v preprostih praktičnih situacijah — zna postavljati vprašanja — zna odgovarjati na vprašanja
1	— zna govoriti z uporabo na pamet naučenih stavkov

Ta priloga je začasna rešitev. V pripravi je podrobnejše besedilo, ki bo na voljo za prihodnjo revizijo te TSI in bo skladno s predlogi v TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti.

Načrtuje se tudi vključitev orodja, ki bi se uporabljalo pri ocenjevanju ravni sposobnosti posameznika. Na voljo bo v prihodnji različici te TSI.

▼B

PRILOGA F

Informativne in neobvezne smernice za ocenjevanje podsistema Vodenje in upravljanje železniškega prometa

(Izraz „država članica“ v smislu besedila tega modula pomeni državo članico ali drug organ, ki ga imenuje država članica, izvajalka ocenjevanja.)

1. Ta priloga določa smernice, ki državam članicam olajšajo ocenjevanje, ali je predlagani operativni postopek:

   — skladen s to TSI in izpolnjuje bistvene zahteve ([1]) iz Direktive 96/48/ES (in vseh sprememb, vključenih v Direktivo 2004/50/ES),

   — skladen z drugimi predpisi, kakor je ustrezno, vključno z Direktivo 2004/49/ES,

   in lahko začne obratovati.

2. Upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu mora državi članici predložiti ustrezno dokumentacijo (kakor je navedena v določbi 3 spodaj), ki opisuje nov ali spremenjen operativni postopek.

   Predložena dokumentacija o zasnovi in razvoju novega ali spremenjenega operativnega postopka mora biti dovolj podrobna, da lahko država članica razume načela, na katerih temelji predlog. Poleg tega mora predložena dokumentacija vsebovati povratne informacije o operativnih izkušnjah, če so podsistemi nadgrajeni ali obnovljeni.

   Dokumentacija je lahko predložena na papirju ali na računalniškem nosilcu podatkov (ali kombinaciji obojega). Država članica lahko zahteva nadaljnje izvode, če so potrebni za izvajanje ocenjevanja.

3. Podrobnosti o ocenjevanju

3.1 Dokumentacija, ki opisuje zadevni operativni postopek, bi morala vsebovati najmanj naslednje elemente:

   — splošen opis operativne organizacije upravljavca infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu (pregled upravljanja/nadzora in funkcionalnosti), skupaj s podrobnostmi o pogojih in okviru, znotraj katerih se bo operativni postopek, ki se ocenjuje, uporabljal in obratoval,

   — podrobnosti o vseh ustreznih operativnih procesih, ki jih je treba izvajati (postopki, navodila, računalniški programi itd.),

   — opis, kako se bo zadevni operativni postopek izvajal, uporabljal in nadzoroval, vključno z analizo posebne opreme, ki bo uporabljena,

   — podrobnosti o ljudeh, na katere bo operativni postopek vplival, usposabljanju in/ali informativnih sestankih, ki bodo potekali, in oceni tveganja ljudi, ki mu bodo izpostavljeni,

   — postopek, po katerem se bodo uporabljale nadaljnje spremembe in posodobitve operativnega procesa (OPOMBA: to ne vključuje prihodnjih velikih sprememb ali novega procesa – v tem primeru je treba predložiti novo dokumentacijo po teh smernicah),

   — diagram, ki prikazuje, kako potrebne povratne informacije (in vse druge informacije, povezane z obratovanjem) dotekajo, odtekajo ali se pretakajo po operativni organizaciji upravljavca infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu in podpirajo ustrezne operativne postopke,

([1]) Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja v poglavju 4 te TSI.

▼B

— opise, pojasnila in vse evidence, ki so potrebni za razumevanje zasnove in razvoja zadevnih novih ali spremenjenih operativnih procesov (OPOMBA: pri za varnost pomembnih postopkih to vključuje tudi oceno tveganja, ki je povezano z izvajanjem novih/spremenjenih postopkov),

— prikaz skladnosti zadevnega operativnega postopka z zahtevami TSI.

Kjer je ustrezno, se predloži tudi naslednje:

— seznam specifikacij ali evropskih standardov, po katerih so bili ustrezni operativni postopki podsistema validirani, in dokazila o skladnosti,

— dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz pogodbe (vključno s certifikati),

— posebni pogoji ali omejitve ustreznih operativnih postopkov.

3.2 Država članica:

— opredeli ustrezne določbe TSI, s katerimi mora biti skladen zadevni operativni postopek,

— preveri, ali je predložena dokumentacija popolna in v skladu z določbo 3.1,

— preuči predloženo dokumentacijo in oceni, ali:

  — so operativni postopki skladni z ustreznimi zahtevami TSI,

  — sta zasnova in razvoj novih ali revidiranih operativnih postopkov (vključno z oceno tveganja) zanesljiva in sta se nadzorovano upravljala,

  — bodo dogovori za izvajanje in nadaljnjo uporabo/nadzor operativnega postopka zagotovili stalno skladnost z ustreznimi zahtevami TSI,

— dokumentira (v poročilu o ocenjevanju, glej določbo 4 spodaj) svoje ugotovitve v zvezi s skladnostjo operativnega postopka z določbami TSI.

4. Poročilo o ocenjevanju vključuje vsaj naslednje podatke:

— podrobnosti o zadevnem upravljavcu infrastrukture/prevozniku v železniškem prometu,

— opis ocenjevanega operativnega postopka, vključno s podrobnostmi o zadevnih posebnih postopkih, navodilih, računalniških programih,

— opis elementov, ki so povezani z nadzorom in uporabo zadevnega operativnega postopka, vključno s spremljanjem, povratnimi informacijami in prilagajanjem,

— vsa pomožna inšpekcijska in revizijska poročila, pripravljena v zvezi z ocenjevanjem,

— potrditev, da bodo zadevni operativni postopek in pogoji izvajanja zagotovili skladnost z ustreznimi zahtevami iz ustreznih oddelkov TSI, vključno s pridržki, ki ostanejo ob koncu ocenjevanja,

— izjavo o pogojih in zgornjih mejah (vključno z ustreznimi omejitvami za obravnavo pridržkov) za izvajanje ustreznega operativnega postopka,

— ime in naziv države članice, ki sodeluje pri ocenjevanju, ter datum priprave poročila.

Če se upravljavcu infrastrukture/prevozniku v železniškem prometu zavrne dovoljenje/spričevalo za izvajanje ustreznih operativnih postopkov na podlagi poročila o ocenjevanju, mora država članica zagotoviti podrobne razloge za tako zavrnitev v skladu z Direktivo 2004/49/ES.

▼B

PRILOGA G

Informativni in neobvezni seznam elementov, ki se preverijo za vsak osnovni parameter

Ta priloga je v zgodnji fazi razvoja in jo je treba še dodelati; vključena je kot delovni osnutek.

V zvezi s postopkom izdaje spričeval in dovoljenj iz členov 10 in 11 Direktive 2004/49/ES ta priloga navaja naslednje dodatne informacije:

— **A** – postavka organizacijske ali načelne narave in jo je treba vključiti v sistem varnega upravljanja

— **B** – postavka, ki je podroben postopek ali operativni proces za podporo organizacijskih načel v sistemu varnega upravljanja in ki se uporablja samo znotraj države članice

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
Dokumentacija za strojevodje	Postopek priprave pravilnika za strojevodje (vključno s prevodom [kjer je ustrezno] in postopkom validacije)	4.2.1.2.1	X		A
	Postopek, po katerem UI zagotovi ustrezne podatke PŽP	4.2.1.2.1		X	A
	Vsebina pravilnika za strojevodje vključuje minimalne zahteve te TSI in posebne postopke, ki jih zahteva UI	4.2.1.2.1	X		B
	Postopek priprave navodil o progi za strojevodje (in postopka validacije)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Vsebina navodil o progi za strojevodje vključuje minimalne zahteve te TSI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Postopek, po katerem UI obvešča PŽP o spremembah operativnih pravil/podatkov	4.2.1.2.2.2		X	A
	Postopek za združevanje sprememb v skupine v posebnem dokumentu	4.2.1.2.2.2	X		A
	Postopek za takojšnje obveščanje strojevodij o spremembah	4.2.1.2.2.3		X	A
	Postopek za posredovanje podatkov o voznih redih vlakov strojevodjem	4.2.1.2.3	X		A
	Postopek za posredovanje podatkov o voznem parku strojevodjem	4.2.1.2.4	X		A
	Postopek za pripravo pravil in postopkov za določene lokacije (vključno s postopkom validacije) *osebja za upravljanje prometa*	4.2.1.3	X		B
Dokumentacija za osebje UI, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka	Postopek za komunikacijo v zvezi z varnostjo med osebjem UI in PŽP.	4.2.1.4		X	A
Komunikacija v zvezi z varnostjo med osebjem PŽP in UI	Postopek za zagotavljanje, da osebje uporablja operativno komunikacijsko metodologijo, kakor je določena v Prilogi C k tej TSI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Vidnost vlaka	Postopek za zagotavljanje, da je osvetlitev čelnega dela vlakov skladna z zahtevami te TSI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
Slišnost vlaka	Postopek za zagotavljanje, da je slišnost vlakov skladna z zahtevami te TSI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A

▼B

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
Identifikacija vozila	Postopek za prikaz skladnosti s Prilogo P k tej TSI	4.2.2.3	X		A
Zahteve za potniška vozila	Postopek za dokazovanje skladnosti z zahtevami te TSI	4.2.2.4	X		A
Sestava vlaka	Postopek za pripravo pravil o sestavi vlaka (vključno s postopkom validacije)	4.2.2.5	X		A
	Vsebina pravil o sestavi vlaka vključuje minimalne zahteve te TSI	4.2.2.6	X		B
Zahteve glede zaviranja	Postopek za zagotavljanje informacij v zvezi s progo, ki so potrebne za izračun zavorne moči, ali zagotavljanje dejanske potrebne moči	4.2.2.6.2		X	A
	Postopek za izračun ali zagotavljanje potrebne zavorne moči („pravila za zaviranje“)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Odgovornost za zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	Opredelitev opreme na vlaku v zvezi z varnostjo, ki se zahteva za zagotavljanje, da je vlak varen za vožnjo	4.2.2.7.1	X		B
	Postopek za zagotavljanje, da se vse značilnosti vlaka, ki vplivajo na njegovo obratovanje, identificirajo in da se ti podatki predložijo UI	4.2.2.7.1	X		A
	Postopek za zagotavljanje, da so podatki o vožnji vlaka dani na voljo UI pred odhodom	4.2.2.7.2	X		A
Načrtovanje vlaka	Postopek za zagotavljanje, da PŽP predloži zahtevane podatke UI, ko prosi za vlakovno pot	4.2.3.1		X	A
Identifikacija vlakov	Postopek za dodeljevanje enotnih in nedvoumnih identifikacijskih številk vlakov	4.2.3.2		X	A
Postopki ob odhodu	Opredelitev preverjanj in preskusov pred odhodom	4.2.3.3.1	X		B
	Postopek za poročanje o dejavnikih, ki bi lahko vplivali na vožnjo vlaka	4.2.3.3.2	X		A
Upravljanje prometa	Zagotavljanje sredstev za takojšnje evidentiranje informacij, vključno z minimalnimi podatki, ki se zahtevajo po tej TSI	4.2.3.4.1		X	B
	Opredelitev postopkov za nadzor železniškega prometa	4.2.3.4.2.1		X	B
	Postopek za zagotavljanje upravljanja sprememb v razmerah na progi in značilnostih vlaka	4.2.3.4.2		X	B
	Postopek za ugotavljanje predvidenega časa, ko en UI preda vlak drugemu UI	4.2.3.4.2.2		X	B
Nevarno blago	Postopek za zagotavljanje nadzora nad nevarnim blagom, vključno z minimalnimi zahtevami te TSI	4.2.3.4.3	X		A
Kakovost obratovanja	Postopek za spremljanje učinkovitega obratovanja vseh zadevnih storitev in sporočanje trendov vsem ustreznim UI in PŽP	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Evidentiranje podatkov	Seznam podatkov, evidentiranih zunaj vlaka, vključuje minimalni seznam postavk, ki se zahtevajo po tej TSI	4.2.3.5.1		X	A
	Seznam podatkov, evidentiranih znotraj vlaka, vključuje minimalni seznam postavk, ki se zahtevajo po tej TSI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A

▼B

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
Obratovanje v poslabšanih razmerah	Postopek za obveščanje drugih uporabnikov o motnjah, ki bi lahko povzročile motnje v prevozu	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Opredelitev navodil, ki jih UI zagotovi strojevodjem ob motnjah v prevozu	4.2.3.6.3		X	B
	Opredelitve ustreznih ukrepov za obravnavanje prepoznanih scenarijev motenj v prevozu, vključno z minimalnimi zahtevami, naštetimi v tej TSI	4.2.3.6.4		X	B
Upravljanje v izrednih razmerah	Postopek za opredelitev in objavo ukrepov ob nepredvidenih dogodkih za upravljanje prevoza v izrednih razmerah	4.2.3.7		X	A
	Postopek za zagotavljanje navodil v zvezi z izrednimi razmerami in varnostjo potnikom	4.2.3.7	X		A
Pomoč vlakovnemu osebju v primeru večje nezgode	Postopek za zagotavljanje pomoči vlakovnemu osebju v poslabšanih razmerah, da bi se izognili zamudam	4.2.3.8	X		A
Strokovne in jezikovne sposobnosti	Postopek za ocenjevanje strokovnega znanja v skladu z minimalnimi zahtevami te TSI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Opredelitev sistema upravljanja usposobljenosti za zagotavljanje, da bo osebje sposobno znanje uporabiti v praksi v skladu z minimalnimi zahtevami te TSI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Postopek za ocenjevanje jezikovnih sposobnosti v skladu z minimalnimi zahtevami te TSI	4.6.2	X		A
				X	A
	Opredelitev postopka ocenjevanja za vlakovno osebje, ki vključuje: osnovno usposobljenost, postopke in jezike znanje o progah znanja o železniškem voznem parku posebno usposobljenost (npr. dolgi predori)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Opredelitev usposabljanja in analiza potreb po usposobljenosti osebja z za varnost pomembnimi dolžnostmi ob upoštevanju minimalnih zahtev te TSI	4.6.3.2	X		A
				X	A
Zdravstveni in varnostni pogoji	Postopek za zagotavljanje dobrega zdravstvenega stanja osebja, vključno s preskusi učinkov mamil in alkohola na sposobnost za delo	4.7.1	X		A
				X	A
	Določitev meril za: odobritev zdravnikov medicine dela in zdravstvenih organizacij odobritev psihologov zdravstvene in psihološke preglede	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Določitev zdravstvenih zahtev, ki vključujejo: — splošno zdravstveno stanje — vid — sluh ►M1 ——————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M1	———————				

———————

▼B

PRILOGA I

Ni v uporabi

▼B

PRILOGA J

Osnovne postavke v zvezi s poklicno usposobljenostjo za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“

1. **SPLOŠNE ZAHTEVE**

— Ta priloga, ki jo je treba razumeti v povezavi s pododdelkoma 4.6 in 4.7 te TSI in zahtevami TSI Varnost v železniških predorih, je seznam postavk, ki veljajo za pomembne za nalogo spremljanja vlaka na progah za visoke hitrosti v vseevropskem železniškem omrežju.

Treba je omeniti, da je ta veljavni seznam sicer karseda popoln, vendar bo treba upoštevati še dodatne postavke lokalne/nacionalne narave.

— Izraz „poklicna usposobljenost“ se v besedilu te TSI nanaša na tiste postavke, ki zagotavljajo, da je operativno osebje usposobljeno ter sposobno razumeti in opravljati elemente naloge.

— Pravila in postopki se nanašajo na nalogo, ki se opravlja, in na osebo, ki jo opravlja. Te naloge lahko opravlja vsaka pooblaščena in usposobljena oseba ne glede na ime, naziv ali stopnjo, ki se uporablja v pravilih ali postopkih ali v posameznem podjetju.

— Pooblaščena in usposobljena oseba mora upoštevati vsa pravila in postopke, povezane z opravljanjem naloge.

2. **STROKOVNO ZNANJE**

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

2.1 **Splošno strokovno znanje**

— Splošna načela varnega upravljanja v železniškem sistemu, ki se nanašajo na nalogo, vključno z vmesniki z drugimi podsistemi

— Splošni pogoji, povezani z varnostjo potnikov in/ali tovora (vključno s prevozom nevarnega blaga) in oseb na železniški progi ali v njeni bližini

— Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu

— Splošna načela varnosti železniškega sistema

— Osebna varnost, vključno z zapuščanjem vlaka na odprti progi

— Prva pomoč, kjer mora osebje zagotavljati prvo pomoč v okviru svojih nalog

2.2 **Znanje o operativnih postopkih in varnostnih sistemih, ki se uporabljajo na zadevni infrastrukturi**

— Operativni postopki in varnostna pravila

— Sistem nadzora, vodenja in signalizacije

— Komunikacijski protokol in formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z rabo komunikacijske opreme

2.3 **Znanje o železniškem voznem parku**

— Notranja oprema potniškega vozila

— Popravilo manjših napak na območjih za potnike v železniškem voznem parku, kakor zahteva prevoznik v železniškem prometu.

▼B

2.4 **Znanje o progi**

— Operativna ureditev (na primer način odprave vlaka) na posameznih lokacijah (signalizacija, postajna oprema itd.)

— Postaje, na katerih lahko potniki izstopijo ali vstopijo

— Lokalna operativna ureditev in ureditev ob izrednih razmerah, ki velja za del proge

3. **SPOSOBNOST UPORABE ZNANJA V PRAKSI**

— Preverjanja pred odhodom, vključno s preskusi zavor in pravilnega zapiranja vrat

— Postopki ob odhodu

— Komunikacija s potniki, zlasti v zvezi z okoliščinami, ki zadevajo varnost potnikov

— Obratovanje v poslabšanih razmerah

— Ocena mogočih napak znotraj območij za potnike in ukrepanje v skladu s pravili in postopki

— Varnostni in opozorilni ukrepi, ki jih predpisujejo pravila in predpisi, ali kot pomoč strojevodji

— Evakuacija vlaka in varnost potnikov, zlasti če morajo biti na progi ali v njeni bližini

— Komunikacija z osebjem upravljavca infrastrukture kot pomoč strojevodji ali med evakuacijo

— Poročanje o vseh nenavadnih pojavih, ki vplivajo na obratovanje vlaka, stanje železniškega voznega parka in varnost potnikov. Če se tako zahteva, je ta poročila treba pripraviti v pisni obliki v jeziku, ki ga izbere prevoznik v železniškem prometu.

▼B

PRILOGA K

Ni v uporabi

▼B

PRILOGA L

Osnovne postavke v zvezi s poklicno usposobljenostjo za naloge priprave vlaka

1. **SPLOŠNE ZAHTEVE**

— Ta priloga, ki jo je treba razumeti v povezavi s pododdelkom 4.6, je seznam postavk, ki veljajo za pomembne za nalogo priprave vlaka, ki bo deloval na progah za visoke hitrosti v vseevropskem železniškem omrežju.

Treba je omeniti, da je ta veljavni seznam sicer karseda popoln, vendar bo treba upoštevati še dodatne postavke lokalne/nacionalne narave.

— Izraz „poklicna usposobljenost“ se v besedilu te TSI nanaša na tiste postavke, ki zagotavljajo, da je operativno osebje usposobljeno ter sposobno razumeti in opravljati elemente naloge.

— Pravila in postopki se nanašajo na nalogo, ki se opravlja, in na osebo, ki jo opravlja. Te naloge lahko opravlja vsaka pooblaščena in usposobljena oseba ne glede na ime, naziv ali stopnjo, ki se uporablja v pravilih ali postopkih ali v posameznem podjetju.

— Pooblaščena in usposobljena oseba mora upoštevati vsa pravila in postopke, povezane z opravljanjem naloge.

2. **STROKOVNO ZNANJE**

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

2.1 **Splošno strokovno znanje**

— Splošna načela varnega upravljanja v železniškem sistemu, ki se nanašajo na nalogo, vključno z vmesniki z drugimi podsistemi

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

— Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu

— Splošna načela varnosti železniškega sistema

— Osebna varnost med zadrževanjem na železniški progi ali v njeni bližini

— Komunikacijski protokol in formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z rabo komunikacijske opreme

2.2 **Znanje o operativnih postopkih in varnostnih sistemih, ki se uporabljajo na zadevni infrastrukturi**

— Delovanje vlakov v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah

— Operativni postopki na posameznih lokacijah (signalizacija, oprema na postaji/depoju/ranžirni postaji) in varnostna pravila

— Lokalna operativna ureditev

2.3 **Znanje o vlakovni opremi**

— Namen in uporaba opreme vagona in vozila

— Prepoznavanje potrebe o tehničnih inšpekcijah in dogovarjanje zanje

3. **SPOSOBNOST UPORABE ZNANJA V PRAKSI**

— Uporaba pravil o sestavi vlaka, pravil o zaviranju vlaka, pravil o nakladanju vlaka itd., kar zagotavlja, da je vlak v dobrem voznem stanju

▼B

— Razumevanje oznak in nalepk na vozilih

— Postopek za določanje podatkov o vlaku in njihovo razpoložljivost

— Komunikacija z vlakovnim osebjem

— Komunikacija z osebjem, ki je odgovorno za nadziranje voženj vlakov

— Obratovanje v poslabšanih razmerah, predvsem če to vpliva na pripravo vlakov

— Varnostni in opozorilni ukrepi, ki jih predpisujejo pravila in predpisi ali lokalna ureditev na zadevni lokaciji

— Ukrepi, ki jih je treba sprejeti v zvezi z nezgodami, povezanimi s prevozom nevarnega blaga (kjer je ustrezno)

▼B

PRILOGA M

Ni v uporabi

▼B

PRILOGA N

Informativne in neobvezne smernice za izvajanje

Spodnja preglednica je informativna in našteva določbe iz poglavja 4 ter navaja, kaj jih lahko sproži.

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.2.1.2.1 Pravilnik	PŽP – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke, ki vsebuje potrebne operativne postopke za obratovanje v omrežju UI	Sprememba operativnih navodil za omrežje
4.2.1.2.2.1 Priprava navodil o progi	PŽP – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke, ki vsebuje opis prog, po katerih bodo obratovali	Spremembe infrastrukture omrežja (npr.: predelava križišč, ponovna signalizacija), zaradi katerih se spremenijo informacije o progi
4.2.1.2.2.2 Spremenjeni elementi	PŽP – Opredelitev/revizija postopka, po katerem se strojevodjem zagotovi dokument ali računalniška datoteka, ki jih obvešča o spremenjenih elementih [na progi]	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.1.2.2.3 Takojšnje obveščanje strojevodje	UI – Opredelitev/revizija postopka za takojšnje obveščanje strojevodij o vseh spremembah varnostnih dogovorov [v zvezi s progo]	Sprememba organizacijske strukture UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.1.2.3 Vozni redi	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje informacij glede voznih redov strojevodjem na papirju ali v elektronski obliki	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.1.2.4 Železniški vozni park	PŽP – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke, ki vsebuje potrebne operativne postopke za obratovanje železniškega voznega parka v poslabšanih razmerah	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.1.3 Dokumentacija za osebje PŽP razen strojevodij	PŽP – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke, ki vsebuje potrebne operativne postopke za osebje, ki dela v omrežju UI, razen strojevodij	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežne infrastrukture, ki povzroči spremembo informacij o progi ali uvedbo novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.1.4 Dokumentacija za osebje UI, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka	UI – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke, ki vsebuje omrežne operativne postopke, vključno s komunikacijskim protokolom in zbirko obrazcev	Sprememba omrežnih operativnih ureditev kot posledica ugotovljenih ukrepov za izboljšanje (npr.: predlog za poizvedbo)
		Sprememba omrežne infrastrukture, ki povzroči spremembo operativnih ureditev
4.2.1.5 Komunikacija v zvezi z varnostjo med osebjem PŽP in UI	UI/PŽP – Dokumenti/računalniške datoteke, navedeni v 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 in 4.2.1.4, za vključitev operativne komunikacijske metodologije, kakor je določeno v Prilogi C k TSI	V povezavi s 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 in 4.2.1.4

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.2.2.1.2 Vidnost vlaka – (čelo)	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za strojevodje in/ali drugega operativnega osebja za zagotavljanje pravilne osvetlitve čelnega dela	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.2.4 Zahteve za potniška vozila	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje, da je potniško vozilo skladno z zahtevami te TSI	Uvedba novih/spremenjenih potniških vozil
		Sprememba omrežnih operativnih predpisov, ki vpliva na potniška vozila
4.2.2.5 Sestava vlaka	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje, da je vlak skladen z dodeljeno potjo	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežnih operativnih predpisov, ki vpliva na sestavo vlaka
		Nova/spremenjena infrastruktura, signalizacija ali uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.2.6.1 Minimalne zahteve zavornega sistema	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za operativno osebje za zagotavljanje, da so vozila, ki tvorijo vlak, skladna z zahtevami glede zaviranja	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.2.6.2 Zavorna moč	UI – Opredelitev/revizija postopka za sporočanje podatkov glede zavorne moči PŽP	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
	PŽP – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke, ki vsebuje predpise za zaviranje za osebje, ob upoštevanju nagibnih razmer proge, dodeljene poti in razvoja ERTMS/ETCS	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežnih operativnih predpisov, ki vplivajo na predpise za zaviranje
		Nova/spremenjena infrastruktura, signalizacija ali uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.2.7.1 Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju (splošne zahteve)	RU – Opredelitev/revizija postopka za operativno osebje za zagotavljanje, da so vozila v dobrem voznem stanju, vključno z obveščanjem UI o spremembah, ki lahko vplivajo na vožnjo in vožnjo v poslabšanih razmerah	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.2.7.2 Zahtevani podatki	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje, da so podatki o vožnji vlaka dani na voljo UI pred odhodom	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.2.3.2 Identifikacija vlakov	UI – Opredelitev/revizija postopka za dodeljevanje enotnih in nedvoumnih identifikacijskih številk vlakov	Sprememba sistema načrtovanja vlakov UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.3.1 Preverjanja in preskusi pred odhodom	PŽP – Opredelitev/revizija preverjanj in preskusov, ki morajo biti opravljeni pred odhodom	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.3.3.2 Obveščanje UI o obratovalnem stanju vlaka	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za sporočanje dejavnikov v zvezi z železniškim voznim parkom, ki lahko vplivajo na vožnjo vlaka	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.4.1 Splošne zahteve za upravljanje prometa	UI – Opredelitev/revizija postopka za nadzor železniškega prometa, vključno z vmesnikom za dodatne postopke, ki jih zahteva PŽP	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.4.2 Javljanje vlaka	UI – Opredelitev/revizija postopka za javljanje položaja vlaka, vključno s takojšnjim evidentiranjem časa prihoda/odhoda in predvidenega časa predaje drugim UI	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.4.3 Nevarno blago	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za nadzor prevoza nevarnega blaga, vključno z zagotavljanjem informacij, ki jih zahteva UI	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.3.4.4 Kakovost obratovanja	UI/PŽP – Dokumentirani postopki, ki opisujejo notranje procese za spremljanje in pregled obratovalne zmogljivosti ter zagotavljanje ukrepov za izboljšanje omrežne učinkovitosti	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa, vključno s spremljanjem učinkovitosti
4.2.3.5.1 Evidentiranje nadzornih podatkov zunaj vlaka	UI – Opredelitev/revizija postopka za evidentiranje zahtevanih podatkov ter dogovori za shranjevanje in dostop	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežne infrastrukture, zaradi katere je potrebna nova/spremenjena oprema za spremljanje
4.2.3.5.2 Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za evidentiranje zahtevanih podatkov ter dogovori za shranjevanje in dostop	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka (lokomotiv, motornih garnitur)
4.2.3.6.1 Obratovanje v poslabšanih razmerah – obvestilo drugim uporabnikom	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za medsebojno obveščanje o situacijah, ki lahko ovirajo varnost, obratovanje ali razpoložljivost omrežja	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.2.3.6.2 Obvestilo strojevodjem	UI – Opredelitev/revizija navodil za strojevodje za ravnanje v poslabšanih razmerah	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.3.6.3 Dogovorjeni postopki ob nepredvidenih dogodkih	UI – Opredelitev/revizija postopka za obratovanje v poslabšanih razmerah, vključno z okvarami voznega parka in infrastrukture (dogovori za nepredvidene dogodke)	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežne infrastrukture ali uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.3.7 Upravljanje v izrednih razmerah	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za ukrepe ob nepredvidenih dogodkih za ravnanje v izrednih razmerah	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.3.8 Pomoč vlakovnemu osebju ob nezgodah/okvari voznega parka	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za vlakovno osebje za obravnavanje tehničnih ali drugih okvar voznega parka	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.4 Operativni predpisi	UI/PŽP – Opredelitev predpisov in postopkov, ki jih je treba uporabljati za ETCS in GSM-R in/ali HABD	Uvedba signalnega sistema ETCS in/ali radijskega sistema GSM-R in/ali HABD
4.6.1.1 Strokovno znanje	UI/PŽP – Opredelitev postopka za ocenjevanje strokovnega znanja	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.1.2 Sposobnost uporabe znanja v praksi	UI/PŽP – Opredelitev/revizija sistema upravljanja sposobnosti za zagotavljanje, da je osebje sposobno znanje uporabiti v praksi	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.2.2 Raven jezikovnega znanja	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za ocenjevanje jezikovnih sposobnosti	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.3.1 Ocenjevanje osebja – osnovne postavke	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za ocenjevanje osebja, ki vključuje: — izkušnje/usposobljenost — jezik — ohranjanje usposobljenosti	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.3.2 Analiza potreb po usposabljanju	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za izvajanje in posodabljanje analiz potreb po usposabljanju osebja	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.3.2.3 Posebne postavke za vlakovno osebje	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za vlakovno osebje za pridobivanje in ohranjanje: — znanja o progah — znanja o železniškem voznem parku	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.7.1 Zdravstveni in varnostni pogoji – uvod	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje dobrega zdravstvenega stanja osebja, vključno s preskusi učinkov mamil in alkohola na sposobnost za delo	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.7.2–4.7.4 Merila za odobritev zdravnikov medicine dela, zdravstvenih organizacij, psihologov in pregledov	UI/PŽP – Določanje/revizija meril za: — odobritev zdravnikov medicine dela in zdravstvenih organizacij — odobritev psihologov — zdravstvene in psihološke preglede	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba nacionalnih predpisov in praks za odobritev zdravnikov in priznavanje organizacij
4.7.5 Zdravstvene zahteve	UI/PŽP – Določanje/revizija zdravstvenih zahtev, ki vključujejo: — splošno zdravstveno stanje — vid — sluh — nosečnost	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
▼M1 _____		

▼B

PRILOGA O

Ni v uporabi

▼B

PRILOGA P

Identifikacija vozila

Splošne opombe:

1 Ta priloga opisuje številke in povezane oznake, ki so na viden način pritrjene na vozilo za njegovo enotno identifikacijo med obratovanjem. Ne opisuje drugih številk ali oznak, ki so trajno vgravirane ali pritrjene na šasijo ali glavne sestavne dele vozila med proizvodnjo.

2 Skladnost številke in povezane oznake z navedbami v tej prilogi ni obvezna za:

— vozila, ki se uporabljajo samo v omrežjih, za katera se ta TSI ne uporablja,

— vozila zgodovinske dediščine starinskega videza,

— vozila, ki se običajno ne uporabljajo ali prevažajo v omrežjih, za katera se uporablja ta TSI.

Kljub temu morajo ta vozila prejeti začasno številko, ki omogoča njihovo obratovanje.

3 Ta priloga se lahko spremeni zaradi nadaljnjega razvoja RIC ter prihodnjega razvoja in izvajanja TSI Telematske aplikacije za tovorni promet.

Standardne številke in povezane kratice

Vsako železniško vozilo prejme številko, ki sestoji iz 12 števk (standardno številko) naslednje sestave:

<table>
<tr><th>Vrste železniškega voznega parka</th><th>Vrsta vozila in navedba zmožnosti za interoperabilni mednarodni promet [2 števki]</th><th>Država, v kateri je vozilo registrirano [2 števki]</th><th>Tehnične značilnosti [4 števke]</th><th>Serijska številka [3 števke]</th><th>Števka za samokontrolo [1 števka]</th></tr>
<tr><td>Vagoni</td><td>00 do 09
10 do 19
20 do 29
30 do 39
40 do 49
80 do 89
[podrobnosti v Prilogi P.6]</td><td rowspan="4">01 do 99
[podrobnosti v Prilogi P.4]</td><td>0000 do 9999
[podrobnosti v Prilogi P.9]</td><td>001 do 999</td><td rowspan="4">0 do 9
[podrobnosti v Prilogi P.3]</td></tr>
<tr><td>Vlečena potniška vozila</td><td>50 do 59
60 do 69
70 do 79
[podrobnosti v Prilogi P.7]</td><td>0000 do 9999
[podrobnosti v Prilogi P.10]</td><td>001 do 999</td></tr>
<tr><td>Vlečni vozni park</td><td>90 do 99
[podrobnosti v Prilogi P.8]</td><td colspan="2">0000001 do 8999999
[pomen teh številk dokončno opredelijo države članice z dvostranskim ali večstranskim sporazumom]</td></tr>
<tr><td>Posebna vozila</td><td>9000 to 9999
[podrobnosti v Prilogi P.11]</td><td>001 do 999</td></tr>
</table>

V posamezni državi 7 števk za tehnične značilnosti in serijska številka zadostujejo za enotno identifikacijo vozila znotraj vsake skupine vagonov, vlečenih potniških vozil, vlečnega voznega parka ([1]) in posebnih vozil ([2]).

([1]) Za vlečni vozni park mora številka v posamezni državi biti enotna in obsegati 6 števk.
([2]) Pri posebnih vozilih mora številka v posamezni državi biti enotna pri prvi števki in zadnjih 5 števkah za tehnične značilnosti in serijsko številko.

▼B

Številko dopolnjujejo abecedne oznake:

a) oznake, povezane z interoperabilno zmožnostjo (*podrobnosti v Prilogi P.5*),

b) kratica države, v kateri je vozilo registrirano (*podrobnosti v Prilogi P.4*),

c) kratica imetnika ([1]) (*podrobnosti v Prilogi P.1*),

d) kratica za tehnične značilnosti (*podrobnosti v Prilogi P.13 za vlečena potniška vozila, Prilogi P.12 za vagone, Prilogi P.14 za posebna vozila*).

Tehnične značilnosti, oznake in kratice upravlja eden ali več organov (v nadaljevanju „centralni organ“), ki jih predlaga ERA (Evropska agencija za železniški promet) na podlagi dejavnosti št. 15 svojega delovnega programa za 2005.

Dodeljevanje številke

Pravila za upravljanje številk bo predlagala ERA kot del dejavnosti št. 15 svojega delovnega programa za 2005.

([1]) Imetnik je bodisi lastnik bodisi oseba s pravico do razpolaganja, ki trajno ekonomsko izkorišča železniško prevozno sredstvo in je kot taka registrirana v registru železniškega voznega parka.

▼B

PRILOGA P.1

Kratična oznaka imetnika

Opredelitev oznake imetnika vozila (VKM)

Oznaka imetnika vozila (VKM) je alfanumerična oznaka, ki sestoji iz 2 do 5 črk ([1]). Napisana je na vsako železniško vozilo blizu številke vozila. VKM označuje imetnika vozila, kakor je registriran v registru železniškega voznega parka.

VKM je enotna v vseh državah, ki jih pokriva ta TSI in ki sklenejo sporazum o uporabi sistema številčenja vozil in označevanja imetnikov, kakor je opisano v tej TSI.

Oblika oznake imetnika vozila

VKM je prepoznavna predstavitev polnega imena ali kratice imetnika vozila, če je le mogoče. Uporabiti je mogoče vseh 26 črk latinske abecede. Črke v VKM so velike tiskane črke. Črke, ki niso začetnice besed v imenu imetnika, so lahko male črke. Pri preverjanju enotnosti se zapis zanemari.

Črke lahko vsebujejo diakritične znake ([2]). Pri preverjanju enotnosti se diakritični znaki na črkah zanemarijo.

Za vozila imetnikov z bivališčem v državah, ki ne uporabljajo latinske abecede, lahko za VKM stoji prečrkovanje v njihovi abecedi, ki je od VKM ločeno s poševnico („/“). Pri obdelavi podatkov se prečrkovana VKM zanemari.

Izjeme glede uporabe oznake imetnika vozila

Države članice se lahko odločijo za uporabo naslednjih izjem.

VKM se ne zahteva za vozila, katerih sistem številčenja ne temelji na tej prilogi (prim. točka 2 splošne opombe). Kljub temu je organizacijam, ki so vpletene v njihovo obratovanje v omrežjih, za katera se uporablja ta TSI, treba zagotoviti ustrezne podatke o identiteti imetnika vozila.

Kadar sta na vozilu napisana polno ime in naslov, se VKM ne zahteva za:

— vozila imetnikov, ki imajo tako omejen vozni park vozil, da uporaba VKM ni utemeljena,

— posebna vozila za vzdrževanje infrastrukture.

VKM se ne zahteva za lokomotive, motorne garniture in potniška vozila, ki se uporabljajo samo v nacionalnem prometu, če:

— so označeni z logotipom imetnika in ta logotip vsebuje enake in dobro prepoznavne črke kot VKM,

— so označeni z dobro prepoznavnim logotipom, ki ga je pristojni nacionalni organ priznal kot ustrezno enakovrednega VKM.

Če je poleg VKM zapisan tudi logotip podjetja, velja samo VKM, logotip pa se zanemari.

Določbe o dodeljevanju oznake imetnika vozila

Imetniku vozila se lahko dodeli več kakor ena VKM, če:

— ima formalno ime v več kakor enem jeziku,

— ima tehten razlog za razlikovanje med posameznimi voznimi parki v svoji organizaciji.

([1]) Za NMBS/SNCB se lahko še naprej uporablja obkrožena črka B.

([2]) Diakritični znaki so znaki, ki zaznamujejo poseben izgovor, na primer in À, Ç, Ö, Č, Ž, Å itd. Posebne črke kot Ø in Æ predstavlja ena sama črka; pri preverjanju enotnosti se Ø obravnava kot O in Æ kot A.

▼B

Eno samo VKM je mogoče dodeliti za skupino podjetij:

— ki pripadajo eni sami podjetniški strukturi, ki je znotraj te strukture imenovala in pooblastila eno organizacijo, da v vseh zadevah ravna v imenu vseh drugih,

— ki je pooblastila eno samo pravno osebo, da v vseh zadevah ravna v njenem imenu, pri čemer je ta pravna oseba imetnik.

Register oznak imetnika vozila in postopek dodeljevanja

Register VKM je javen in se sproti posodablja.

Vlogo za VKM vloži pristojni nacionalni organ vlagatelja in jo posreduje centralnemu organu. VKM se lahko uporablja šele potem, ko jo objavi centralni organ.

Imetnik VKM mora pristojni nacionalni organ obvestiti, ko neha uporabljati VKM, pristojni nacionalni organ pa ta podatek posreduje centralnemu organu. VKM se nato prekliče, ko imetnik dokaže, da so bile oznake na vseh zadevnih vozilih spremenjene. Ponovna izdaja oznake ni mogoča naslednjih 10 let, razen če se znova izda prvotnemu imetniku ali drugemu imetniku na njegovo zahtevo.

VKM se lahko prenese na drugega imetnika, ki je pravni naslednik prvotnega imetnika. VKM ostane v veljavi, kadar imetnik spremeni svoje ime v ime, ki ni podobno VKM.

Osnutek prvega seznama VKM bo pripravljen z uporabo obstoječih kratic železniških podjetij.

VKM bo po začetku veljavnosti ustreznih TSI zapisana na vse novo zgrajene vagone. Obstoječi vagoni se bodo morali uskladiti z VKM do konca leta 2014.

▼B

PRILOGA P.2

Zapis številke in povezane abecedne oznake na karoseriji

Splošni dogovor za zunanje označevanje

Velike tiskane črke in številke, ki tvorijo zapis oznake, so visoke vsaj 80 mm, zapisane pa so v brezserifni pisavi vrhunske kakovosti. Manjša velikost se lahko uporabi le, če ni druge možnosti, kakor da se oznaka zapiše na samostojnem drogu.

Oznaka se zapiše največ 2 metra nad gornjim robom tirnice.

Vagoni

Oznake se na karoserijo vagonov zapišejo:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(V tem primeru brez VKM se na vozilo zapiše polno ime in naslov)
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		

Pri vagonih, kjer na karoseriji ni dovolj prostora za tako ureditev, zlasti pri vagonih ploščnikih, je označevanje naslednje:

01	87	3320 644–7
TEN	F SNCF	Ks

Če se na vagon zapiše ena ali več indeksnih številk nacionalnega pomena, je treba to nacionalno oznako prikazati za mednarodno oznako in jo od nje ločiti z vezajem.

Potniški vagoni in vlečena potniška vozila

Številka se zapiše na vsako stranico vozila na naslednji način:

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

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

Pri potniških vagonih, ki imajo kabino za strojevodjo, je številka zapisana tudi v notranjosti kabine.

Lokomotive, pogonski vagoni in posebna vozila

Standardna 12-mestna številka mora biti označena na obeh stranicah vlečnega voznega parka, ki se uporablja v mednarodnem prevozu, in sicer:

91 88 0001323–0

Standardna 12-mestna številka je zapisana tudi v notranjosti vsake kabine vlečnega voznega parka.

Imetnik lahko s črkami, ki so večje od standardne številke, doda lastno številčno oznako (ki na splošno sestoji iz števk serijske številke in abecedne oznake), če je to koristno za obratovanje. Imetnik lahko izbere mesto za lastno oznako.

Primeri	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

Ta pravila je mogoče spremeniti v dvostranskih sporazumih za vozila, ki že obstajajo, ko začne veljati TSI, in so določena za posebne prevoze, če ni možnosti zamenjave med različnimi voznimi parki, ki obratujejo v zadevnih železniških omrežjih. Izjema velja v obdobju, ki ga določijo pristojni nacionalni organi.

Nacionalni organ lahko predpiše, da je poleg 12-mestne številke vozila treba navesti abecedno oznako države in VKM.

▼B

PRILOGA P.3

Pravila za določanje kontrolne številke (12. številke)

Kontrolna številka se določi na naslednji način:

— za številke na parnih položajih osnovne številke (šteto z desne strani) se vzamejo njihove decimalne vrednosti,

— številke na lihih položajih osnovne številke (šteto z desne strani) se pomnožijo z 2,

— nato se izračuna vsota, ki jo tvorijo številke na parnih položajih in vse številke, ki tvorijo delne zmnožke, dobljene iz lihih položajev,

— številka enic te vsote se ohrani,

— kontrolno številko tvori število, ki skupaj s številko enic tvori vsoto 10; če je to število 0, je kontrolna številka tudi nič.

Primeri

1 — Če je osnovna številka 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Množitelj 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 3 16 4 8 7 18 6 2 0 0

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

Številka enic te vsote je 2.

Kontrolna številka je torej 8 in osnovna številka tako postane registrska številka 33 84 4796 100–8.

2 — Če je osnovna številka 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Množitelj 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 1 10 1 6 3 4 0 2 9 16

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

Številka enic te vsote je 0.

Kontrolna številka je torej 0 in osnovna številka tako postane registrska številka 31 51 3320 198–0.

▼B

PRILOGA P.4

Označevanje držav, v katerih so vozila registrirana (števki 3–4 in kratica)

„Informacije v zvezi s tretjimi državami so navedene zgolj informativno.“

Države	Abecedna oznaka države ([3])	Številčna oznaka države	Podjetja, ki jih zadevajo oglati oklepaji v prilogah P.6 in P.7 ([4])
Albanija	AL	41	HSh
Alžirija	DZ	92	SNTF
Armenija	AM ([1])	58	ARM
Avstrija	A	81	ÖBB
Azerbajdžan	AZ	57	AZ
Belorusija	BY	21	BC
Belgija	B	88	SNCB/NMBS
Bosna in Hercegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bolgarija	BG	52	BDZ, SRIC
Kitajska	RC	33	KZD
Hrvaška	HR	78	HŽ
Kuba	CU ([1])	40	FC
Ciper	CY		
Češka	CZ	54	ČD
Danska	DK	86	DSB, BS
Egipt	ET	90	ENR
Estonija	EST	26	EVR
Finska	FIN	10	VR, RHK
Francija	F	87	SNCF, RFF
Gruzija	GE	28	GR
Nemčija	D	80	DB, AAE ([2])
Grčija	GR	73	CH
Madžarska	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE ([2])
Iran	IR	96	RAI
Irak	IRQ ([1])	99	IRR
Irska	IRL	60	CIE
Izrael	IL	95	IR
Italija	I	83	FS, FNME ([2])
Japonska	J	42	EJRC
Kazahstan	KZ	27	KZH
Kirgizistan	KS	59	KRG
Latvija	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Lihtenštajn	LIE ([1])		

▼B

Države	Abecedna oznaka države ([3])	Številčna oznaka države	Podjetja, ki jih zadevajo oglati oklepaji v prilogah P.6 in P.7 ([4])
Litva	LT	24	LG
Luksemburg	L	82	CFL
Makedonija (Nekdanja jugoslovanska republika)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldavija	MD ([1])	23	CFM
Monako	MC		
Mongolija	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Nizozemska	NL	84	NS
Severna Koreja	PRK ([1])	30	ZC
Norveška	N	76	NSB, JBV
Poljska	PL	51	PKP
Portugalska	P	94	CP, REFER
Romunija	RO	53	CFR
Rusija	RUS	20	RZD
Srbija in Črna gora	SCG	72	JŽ
Slovaška	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovenija	SLO	79	SŽ
Južna Koreja	ROK	61	KNR
Španija	E	71	RENFE
Švedska	S	74	GC, BV
Švica	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([2])
Sirija	SYR	97	CFS
Tadžikistan	TJ	66	TZD
Tunizija	TN	91	SNCFT
Turčija	TR	75	TCDD
Turkmenistan	TM	67	TRK
Ukrajina	UA	22	UZ
Združeno kraljestvo	GB	70	BR
Uzbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ([1])	32	DSVN

([1]) Oznake je treba še potrditi.

([2]) Dokler ne začnejo veljati navedbe iz točke 3 splošnih opomb, lahko ta podjetja uporabljajo oznake 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Nato bo skupaj z zadevnimi državami članicami opredeljeno obdobje za posodobitev.

([3]) V skladu s sistemom abecednega označevanja iz Dodatka 4 h konvenciji iz leta 1949 in členom 45(4) Konvencije o cestnem prometu iz leta 1968.

([4]) Podjetja, ki so bila ob začetku veljavnosti včlanjena v UIC ali OSJD in so opisano oznako držav uporabljala kot oznako podjetij.

▼B

PRILOGA P.5

Abecedno označevanje interoperabilne zmožnosti

TEN:	Vozila, ki so skladna s TSI Železniški vozni park
RIV:	Vagon, ki je skladen s predpisi RIV na dan, ko so ti odpravljeni
PPW:	Vagon, ki je skladen s sporazumom PPW (znotraj držav OJSD)
RIC:	Potniški vagon, ki je/je bil skladen s predpisi RIC

Abecedne oznake interoperabilne zmožnosti za posebna vozila so opisane v Prilogi P.14.

▼B

PRILOGA P.6

Oznake za interoperabilnost, ki se uporabljajo za vagone (številki 1–2)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2. številka
1. številka</td><td>0</td><td colspan="2">1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. številka
1. številka</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Tirna širina</td><td>stalna ali spremenljiva</td><td colspan="2">stalna</td><td>spremenljiva</td><td>stalna</td><td>spremenljiva</td><td>stalna</td><td>spremenljiva</td><td>stalna</td><td>spremenljiva</td><td>stalna ali spremenljiva</td><td>Tirna širina</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">TSI (a) in/ali COTIF (b) in/ali PPW</td><td>0</td><td>z osmi</td><td>Rezervni</td><td colspan="3" rowspan="2">Vagoni TSI in/ali COTIF (b)
[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu, naveden v Prilogi P.4]</td><td colspan="6" rowspan="2">Se ne uporablja do naslednjega sklepa</td><td rowspan="2">Vagoni PPW (spremenljiva tirna širina)</td><td>z osmi</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>s podstavnimi vozički</td><td>Vagoni, ki jih uporablja industrija</td><td>1</td><td>s podstavnimi vozički</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>z osmi</td><td rowspan="2">Rezervni</td><td colspan="3" rowspan="2">Vagon TSI in/ali COTIF (b)
[katerega imetnik je prevoznik v železniškem prometu, naveden v Prilogi P.4]
Vagoni PPW</td><td colspan="4" rowspan="2">Vagoni TSI in/ali COTIF (b)
Vagoni PPW</td><td colspan="2" rowspan="2">Drugi vagoni TSI in/ali COTIF (b)
Vagoni PPW</td><td rowspan="2">Vagoni PPW (stalna tirna širina)</td><td>z osmi</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>s podstavnimi vozički</td><td>with bogies</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Zunaj TSI in zunaj COTIF (b) in zunaj PPW</td><td>4</td><td>z osmi (c)</td><td rowspan="2">Službeni vagoni</td><td colspan="3" rowspan="2">Drugi vagoni
[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu, naveden v Prilogi P.4]</td><td colspan="4" rowspan="2">Drugi vagoni</td><td colspan="2" rowspan="2">Drugi vagoni</td><td rowspan="2">Vagoni s posebnim številčenjem za tehnične značilnosti</td><td>z osmi (d)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>s podstavnimi vozički (c)</td><td>s podstavnimi vozički (d)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Promet</td><td>Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Domači promet</td><td>Mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Domači promet</td><td>Mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Domači promet</td><td>Mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Domači promet</td><td>Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Promet</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. številka
2. številka</td><td>0</td><td colspan="2">1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1. številka
2. številka</td></tr>
</table>

(a) Skladnost najmanj s TSI Železniški vozni park.
(b) Vključno z vozili, ki imajo v skladu z obstoječimi predpisi te številke ob začetku veljavnosti teh novih predpisov.
(c) Stalna ali spremenljiva tirna širina.
(d) Razen vagonov serije I (vagonov z uravnavano temperaturo).

▼B

PRILOGA P.7

Oznake za zmožnost v mednarodnem prometu, ki se uporabljajo za vlečena potniška vozila (števki 1–2)

Opozorilo:

Pogoji v oglatih oklepajih so prehodni in bodo črtani glede na prihodnji razvoj RIC (glej točko 3 splošnih opomb).

	Domači promet	TSI [a] in/ali RIC/COTIF [b] in/ali PPW				Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu	TSI [a] in/ali RIC/ COTIF [b]	PPW		
2. številka 1. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vozila v domačem prometu [*katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Vozila stalne tirne širine brez klimatskega sistema (vključno z vagoni za prevoz avtomobilov) [*katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) brez klimatskega sistema [*katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Pridržano	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1672) brez klimatskega sistema [*katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Vozila s posebnim številčenjem za tehnične značilnosti	Vozila stalne tirne širine	Vozila stalne tirne širine	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) z menjavo podstavnega vozička	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) z osjo, ki se prilagaja tirni širini
6	Servisna vozila, ki ne vozijo v rednem prometu, ki ustvarja dohodek	Vozila stalne tirne širine s klimatskim sistemom *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) s klimatskim sistemom [*katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Servisna vozila, ki ne vozijo v rednem prometu, ki ustvarja dohodek [*katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1672) s klimatskim sistemom [*katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Vagoni za prevoz avtomobilov	Vozila prilagodljive tirne širine			

▼B

	Domači promet	TSI ([a]) in/ali RIC/COTIF ([b]) in/ali PPW				Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu	TSI ([a]) in/ali RIC/ COTIF ([b])	PPW		
2. številka 1. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Vozila stalne tirne širine s klimatskim sistemom in uravnavanjem tlaka *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Pridržano	Pridržano	Vozila stalne tirne širine s klimatskim sistemom in uravnavanjem tlaka *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Pridržano	Druga vozila	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano

([a]) Skladnost najmanj z naslednjo TSI za vlečena potniška vozila.
([b]) Skladnost z RIC ali COTIF glede na veljavne predpise.

▼B

PRILOGA P.8

Vrste vlečnega voznega parka (številki 1–2)

Prva številka je „9“.

Drugo številko opredeli vsaka država članica. Lahko na primer ustreza številki za samokontrolo, če se ta številka tudi izračuna s pomočjo serijske številke.

Če druga številka opisuje vrsto vlečnega voznega parka, je obvezno naslednje označevanje:

Oznaka	Splošna vrsta vozila
0	Razno
1	Električna lokomotiva
2	Dizelska lokomotiva
3	Električna motorna veččlenska garnitura (visoke hitrosti) [pogonski vagon ali priklopni vagon]
4	Električna motorna veččlenska garnitura (razen za visoke hitrosti) [pogonski vagon ali priklopni vagon]
5	Dizelska motorna veččlenska garnitura [pogonski vagon ali priklopni vagon]
6	Specializirani priklopni vagon
7	Električna ranžirna lokomotiva
8	Dizelska ranžirna lokomotiva
9	Vzdrževalno vozilo

▼B

PRILOGA P.9

Standardno numerično označevanje vagonov (številke 5 do 7)

Ta priloga v preglednicah navaja numerične oznake, ki jih sestavljajo 4 številke, povezane z glavnimi tehničnimi značilnostmi vagona.

Ta priloga se razdeljuje na ločenem nosilcu podatkov (elektronska datoteka).

▼B

PRILOGA P.10

Oznake za tehnične značilnosti vlečenih potniških vozil (števki 5–6)

	6. številka 5. številka	0	1	2	3	4
Pridržano	0	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
Vozila s sedeži 1. razreda	1	10 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	≥11 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	Pridržano	Pridržano	Dve ali tri osi
Vozila s sedeži 2. razreda	2	10 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	11 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	≥12 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	Tri osi	Dve osi
Vozila s sedeži 1. ali 1./2. razreda	3	10 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	11 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	≥12 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	Pridržano	Dve ali tri osi
Vagoni ležalniki 1. ali 1./2. razreda	4	10 oddelkov 1./2. razreda	Pridržano	Pridržano	Pridržano	≤9 oddelkov 1./2. razreda
Vagoni ležalniki 2. razreda	5	10 oddelkov	11 oddelkov	≥12 oddelkov	Pridržano	Pridržano
Pridržano	6	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
Vagoni spalniki	7	10 oddelkov	11 oddelkov	12 oddelkov	Pridržano	Pridržano
Vozila posebne konstrukcije in prtljažni vagoni	8	Vozni priklopni vagon s sedeži vseh razredov, s prtljažnim oddelkom ali ne, s kabino za strojevodjo za vožnjo v obe smeri	Vozila s sedeži 1. ali 1./2. razreda s prtljažnim ali poštnim oddelkom	Vozila s sedeži 2. razreda s prtljažnim ali poštnim oddelkom	Pridržano	Vozila s sedeži vseh razredov s posebej opremljenimi prostori, npr. otroško igralnico
	9	Poštni vagoni	Prtljažni vagoni s poštnim oddelkom	Prtljažni vagoni	Prtljažni vagoni in dvo- ali triosna vozila 2. razreda s sedeži s prtljažnim ali poštnim oddelkom	Prtljažni vagoni s hodnikom, z oddelki ali brez, pod carinsko plombo

Opomba: Deli oddelka niso upoštevani. Enakovredna namestitvena zmogljivost v odprtih salonskih vagonih s prehodom po sredini se dobi, če število sedežev delimo s 6, 8 ali 10, odvisno od konstrukcije vozila.

▼B

Oznake za tehnične značilnosti vlečenih potniških vozil (številki 5–6)

6. številka 5. številka	5	6	7	8	9
0	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
1	Pridržano	Dvonadstropni potniški vagoni	≥7 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	8 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	9 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini
2	Samo za dvonadstropne potniške vagone OSJD	Dvonadstropni potniški vagoni	Pridržano	≥8 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	9 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini
3	Pridržano	Dvonadstropni potniški vagoni	Pridržano	≥8 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	9 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini
4	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	≤9 oddelkov 1. razreda
5	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	≤9 oddelkov
6	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
7	>12 oddelkov	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
8	Potniški vagoni s sedeži in ležalniki vseh razredov z barom ali restavracijo	Dvonadstropni vozni potniški vagon s sedeži vseh razredov, s prtljažnim oddelkom ali ne, s kabino za strojevodjo za vožnjo v obe smeri	Jedilni vagoni ali potniški vagon z barom ali restavracijo s prtljažnim oddelkom	Jedilni vagoni	Drugi posebni potniški vagoni (konferenčni, diskotečni, barski, kino, video, ambulantni potniški vagoni)
9	Dvo- ali triosni prtljažni vagoni s poštnim oddelkom	Pridržano	Dvo- ali triosni vagoni za prevoz avtomobilov	Vagoni za prevoz avtomobilov	Službena vozila

Opomba: Deli oddelka niso upoštevani. Enakovredna namestitvena zmogljivost v odprtih salonskih vagonih s prehodom po sredini se dobi, če število sedežev delimo s 6, 8 ali 10, odvisno od konstrukcije vozila.

Oznake za splošne značilnosti vlečenih potniških vozil (številki 7–8)

Električna energija / Maksimalna hitrost	8. številka / 7. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Vse napetosti (*)	Pridržano	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Pridržano	1 500 V~	Druge napetosti razen 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Pridržano
	1	Vse napetosti (*) + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	Pridržano	1 500 V~ + 1 500 V = + para (1)	3 000 V = + para (1)	3 000 V = + para (1)
	2	Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + para (1)	1 500 V~ + para (1)	1 500 V~ + para (1)	A (1)
121 do 140 km/h	3	Vse napetosti	Pridržano	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	Vse napetosti (*) + para (1)	Vse napetosti + para (1)	Vse napetosti + para (1)	1 000 V~ (*) (1) + para (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + para (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + para (1)	3 000 V = + para (1)	Pridržano
	5	Vse napetosti (*) + para (1)	Vse napetosti + para (1)	Vse napetosti + para (1)	1 000 V~ + para (1)	Pridržano	1 500 V~ + para (1)	Druge napetosti razen 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V = + para (1)	Pridržano	Pridržano
	6	Para (1)	Pridržano	3 000 V~ + 3 000 V =	Pridržano	3 000 V~ + 3 000 V =	Pridržano	Para (1)	Pridržano	Pridržano	A (1)

▼B

Električna energija Maksimalna hitrost	8. številka 7. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 do 160 km/h	7	Vse napetosti (*)	Vse napetosti	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Vse napetosti (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	Vse napetosti (*) + para (1)	Vse napetosti + para (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Pridržano	Vse napetosti (*) + para (1)	1 000 V~ + para (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Druge napetosti razen 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	Vse napetosti (*) + para (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Vse napetosti (*) (2)	Vse napetosti	Vse napetosti + para (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Reserved	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

(1) Samo za vozila v domačem prometu.
(2) Samo za vozila, sposobna za mednarodni promet.
Vse napetosti Enofazni izmenični tok 1 000 V 51 do 15 Hz, enofazni izmenični tok 1 500 V 50 Hz, enosmerni tok 1 500 V, enosmerni tok 3 000 V. Lahko vključuje tudi enofazni izmenični tok 3 000 V 50 Hz.
(*) Za nekatera vozila s 1 000-voltnim enofaznim izmeničnim tokom je dovoljena samo ena frekvenca, in sicer 16 2/3 ali 50 Hz.
A Samostojno ogrevanje brez zbirnega električnega voda vlaka.
G Vozila z zbirnim električnim vodom vlaka za vse napetosti, ki potrebujejo vagon generator za delovanje klimatskega sistema.
Para Samo parno ogrevanje. Če so napetosti zapisane, je oznaka na voljo tudi za vozila brez parnega ogrevanja.

▼B

PRILOGA P.11

Oznake za tehnične značilnosti vlečenih posebnih vozil (številke 6 do 8)

Dovoljena hitrost za posebna vozila (številka 6)

Razvrstitev			Potovalna hitrost z lastnim pogonom		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Se lahko vključi v vlak	V ≥ 100 km/h	Lastni pogon	1	2	
		Brez lastnega pogona			3
	V < 100 km/h in/ali omejitve [a]	Lastni pogon		4	
		Brez lastnega pogona			5
Se ne more vključiti v vlak		Lastni pogon		6	
		Brez lastnega pogona			7
Železniško/cestno vozilo z lastnim pogonom, ki se lahko vključi v vlak [b]				8	
Železniško/cestno vozilo z lastnim pogonom, ki se ne more vključiti v vlak [b]				9	
Cestno/železniško vozilo brez lastnega pogona [b]					0

[a] Omejitev pomeni poseben položaj v vlaku (npr. v sklepu), obvezen zaščitni vagon itd.
[b] Izpolnjeni morajo biti posebni pogoji glede vključevanja v vlak.

Vrsta in podvrsta posebnega vozila (številki 7–8)

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
1 Infrastruktura in zgornji ustroj	1	Vlak za polaganje in obnovo tirnic
	2	Oprema za polaganje kretnic in križišč
	3	Vlak za sanacijo tirnic
	4	Stroj za čiščenje gramozne grede
	5	Stroj za zemeljska dela
	6	
	7	
	8	
	9	Žerjav na tirnicah (razen utirjenja)
	0	Drugo ali splošno

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
2 Proga	1	Visoko zmogljiv teptalni stroj
	2	Drugi teptalni stroji
	3	Teptalni stroj s stabilizacijo
	4	Teptalni stroj za kretnice in križišča
	5	Stroj za profiliranje gramozne grede (plug)
	6	Stabilizacijski stroj
	7	Brusilni in varilni stroj
	8	Večnamenski stroj
	9	Voz za pregled tirov
	0	Drugo

▼B

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
3 Vozni vod	1	Večnamenski stroj
	2	Stroj za valjanje in razvaljanje
	3	Stroj za vgradnjo drogov
	4	Stroj za prevoz kolutov
	5	Stroj za napenjanje voznega voda
	6	Stroj z dvižno delovno ploščadjo in stroj z gradbenim odrom
	7	Čistilni vlak
	8	Vlak za podmazovanje vodnega voda
	9	Voz za pregled voznega voda
	0	Drugo
4 Objekti	1	Stroj za polaganje krovov
	2	Ploščad za pregled mostov
	3	Ploščad za pregled predorov
	4	Stroj za čiščenje plina
	5	Ventilacijski stroj
	6	Stroj z dvižno delovno ploščadjo ali gradbenim odrom
	7	Stroj za osvetljevanje predorov
	8	
	9	
	0	Drugo
5 Nakladanje, razkladanje in različni prevozi	1	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz tirnic
	2	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz balasta, gramoza itd.
	3	
	4	
	5	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz pragov
	6	
	7	
	8	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz opreme za kretnice itd.
	9	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz drugih materialov
	0	Drugo

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
6 Meritve	1	Voz za evidentiranje zemeljskih del
	2	Voz za evidentiranje tirov
	3	Voz za evidentiranje voznega voda
	4	Voz za evidentiranje tirne širine
	5	Voz za evidentiranje signalizacije
	6	Voz za evidentiranje telekomunikacij
	7	
	8	
	9	
	0	Drugo
7 Izredne razmere	1	Reševalni žerjav
	2	Reševalno vlečno vozilo
	3	Reševalno predorsko vozilo
	4	Reševalno vozilo
	5	Požarno vozilo
	6	Sanitarno vozilo
	7	Vozilo za opremo
	8	
	9	
	0	Drugo
8 Vleka, prevoz, energija itd.	1	Vlečna vozila
	2	
	3	Transportno vozilo (razen. 59)
	4	Pogonsko vozilo
	5	Vlečno/pogonsko vozilo
	6	
	7	Vlak za betoniranje
	8	
	9	
	0	Drugo

▼B

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
9 Okolje	1	Snežni plug z lastnim pogonom
	2	Vlečeni snežni plug
	3	Stroj za odstranjevanje snega
	4	Stroj za odstranjevanje ledu
	5	Stroj za uničevanje plevela
	6	Stroj za čiščenje tirnic
	7	
	8	
	9	
	0	Drugo

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
0 Železnica/cesta	1	Železniški/cestni stroj 1. kategorije
	2	
	3	Železniški/cestni stroj 2. kategorije
	4	
	5	Železniški/cestni stroj 3. kategorije
	6	
	7	Železniški/cestni stroj 4. kategorije
	8	
	9	
	0	Drugo

▼B

PRILOGA P.12

Črkovne oznake za vagone razen členkastnih ali veččlenskih vagonov

OPREDELITEV SERIJ IN INDEKSNIH ČRK

1. **Pomembne opombe**

V priloženih preglednicah:

— se podatki, navedeni v metrih, nanašajo na notranjo dolžino vagonov (lu),

— podatki, navedeni v tonah (tu), ustrezajo zgornji meji obremenitve, prikazane v preglednici obremenitev za zadevni vagon, pri čemer se ta zgornja meja določi v skladu z opisanimi postopki.

2. **Indeksne črke z mednarodnim pomenom, ki je skupen za vse serije**

q vod za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

qq vod in naprave za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

s vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „s“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

ss vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „ss“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

3. **Indeksne črke z nacionalnim pomenom**

t, u, v, w, x, y, z

Pomen teh črk opredeli vsaka država članica.

ČRKA SERIJE: E – ODPRTI VAGONI Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Navaden, z bočnim in čelnim nagibanjem, z ravnim podom z 2 osema: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	c	s talnimi loputami ([a])
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	brez bočnega nagibanja
	ll	brez talnih loput ([b])
	m	z 2 osema: lu < 7,70 m s 4 ali več osmi: lu < 12 m
	mm	s 4 ali več osmi: lu >12 m ([b])
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	brez čelnega nagibanja
	p	s ploščadjo za zaviralca ([b])

([a]) Ta koncept se uporablja le za odprte vagone z visokimi stranicami z ravnim podom, ki so opremljeni z napravo, zaradi katere jih je mogoče uporabljati bodisi kot vagone z ravnim podom bodisi za razkladanje določenega blaga z gravitacijo z ustreznim pozicioniranjem loput.

([b]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: F – ODPRTI VAGONI Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Specialni z 2 osema: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	velike prostornine z osmi (prostornina > 45 m^3)
	c	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	cc	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	k	z 2 ali 3 osmi: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 ali 3 osmi: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 ali več osmi: tu >40 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a])
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran ([a])
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol ([a])
	ppp	s ploščadjo za zaviralca ([b])

([a]) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije F so odprti vagoni, ki nimajo ravnega poda in možnosti čelnega ali bočnega nagibanja.

([b]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1520 mm

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:
Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira
— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)
— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga
— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen
— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: G – ZAPRTI VAGON

Referenčni vagon		Navaden, z najmanj 8 odprtinami za prezračevanje z 2 osema: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	velike prostornine: — z 2 osema: lu ≥ 12 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3 — s 4 ali več osmi: lu ≥ 18 m
	bb	s 4 osmi: lu > 18 m ([a])
	g	za žito
	h	za sadje in zelenjavo ([b])
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z manj kot 8 odprtinami za prezračevanje
	ll	s povečanimi odprtinami vrat ([a])
	m	z 2 osema: lu < 9 m s 4 ali več osmi: lu < 15 m
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z 2 osema: lu < 12 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3
	p	s ploščadjo za zaviralca ([a])

([a]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
([b]) Pojem „za sadje in zelenjavo“ se nanaša samo na vagone, ki imajo na podu dodatne odprtine za prezračevanje.

▼B

ČRKA SERIJE: H – ZAPRTI VAGON

Referenčni vagon		Specialni z 2 osema: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	z 2 osema: 12 m ≤ lu ≤ 14 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3 ([a]) s 4 ali več osmi: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	z 2 osema: lu ≥ 14m s 4 ali več osmi: lu ≥ 22 m
	c	s čelnimi vrati
	cc	s čelnimi vrati in notranje opremljeni za prevoz motornih vozil
	d	s talnimi loputami
	dd	z nagibno karoserijo ([b])
	e	z 2 podoma
	ee	s 3 ali več podi
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo ([a])
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak) ([a])
	g	za žito
	gg	za cement ([b])
	h	za sadje in zelenjavo ([c])
	hh	za mineralna gnojila ([b])
	i	s premičnimi stranicami
	ii	z zelo trdnimi premičnimi stranicami ([d])
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s premičnimi prečnimi pregradami ([e])
	ll	s premičnimi prečnimi pregradami, ki jih je mogoče zakleniti ([e])
	m	z 2 osema: lu < 9 m s 4 ali več osmi: lu < 15 m
	mm	s 4 ali več osmi: lu > 18 m ([b])
	n	z 2 osema: tu > 28 t s 4 osmi: tu < 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z 2 osema: lu 12 m < 14 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3
	p	s ploščadjo za zaviralca ([b])

([a]) a. 2-osni vagoni, označeni z indeksnimi črkami „f“, „fff“, imajo lahko prostornino tovora manjšo od 70 m^3.
([b]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
([c]) Pojem „za sadje in zelenjavo“ se nanaša samo na vagone, ki imajo na podu dodatne odprtine za prezračevanje.
([d]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.
([e]) Premične prečne pregrade je mogoče začasno odstraniti.

▼B

ČRKA SERIJE: I – VAGON Z URAVNAVANO TEMPERATURO

Referenčni vagon		Hladilni vagon s toplotno izolacijo razreda IN, s prezračevanjem na motorni pogon, s podnimi rešetkami in lednico ≥ 3,5 m3 z 2 osema: 19 m^2 ≤ površina tal < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t s 4 osmi: površina tal ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	b	z 2 osema in veliko površino tal: 22 m^2 ≤ površina tal ≤ 27 m^2
	bb	z 2 osema in zelo veliko površino tal: površina tal > 27 m^2
	c	s kljukami za meso
	d	za ribe
	e	z električnim prezračevanjem
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	z mehanskim hlajenjem ([a]) ([b])
	gg	hladilnik z utekočinjenim plinom ([a])
	h	s toplotno izolacijo razreda IR
	i	mehansko hlajen z opremo iz spremljevalnega tehničnega vagona ([a]) ([b]) ([c])
	ii	spremljevalni tehnični vagon ([a]) ([c])
	k	z 2 osema: tu > 15 t s 4 osmi: tu < 30 t
	l	izoliran brez lednic ([a]) ([d])
	m	z 2 osema: površina tal < 19 m^2 s 4 osmi: površina tal < 39 m^2
	mm	s 4 osmi: površina tal ≥ 39 m^2 ([e])
	n	z 2 osema: tu > 25 t s 4 osmi; tu > 40 t
	o	z lednicami prostornine manj kot 3,5 m^3 ([d])
	p	brez podnih rešetk

([a]) Vagoni, ki so označeni z indeksnimi črkami „g“, „gg“, „i“ ali „ii“, se ne morejo označiti z indeksno črko „l“.
([b]) Vagoni, označeni z indeksnima črkama „g“ in „i“, se lahko uporabljajo posamezno ali v mehansko hlajeni kompoziciji.
([c]) Pojem „spremljevalni tehnični vagon“ se nanaša sočasno na tovarniške vagone, delavniške vagone (z možnostjo spanja ali brez) in spalne vagone.
([d]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „l“, se ne morejo označiti z indeksno črko „o“.
([e]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
Opomba: Površina tal zaprtih vagonov se vedno izračuna z upoštevanjem uporabe lednic.

▼B

ČRKA SERIJE: K – 2-OSNI PLOŠČNIK

Referenčni vagon		Navaden, s preklopnimi stranicami in kratkimi ročicami lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indeksne črke	b	z dolgimi ročicami
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev ([a])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([b])
	j	z blažilnikom
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	brez ročic
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	z neodstranljivimi stranicami
	p	brez stranic ([b])
	pp	z odstranljivimi stranicami

([a]) Indeksna črka „g“ se lahko uporablja skupaj s črko serije K izključno za navadne vagone, ki so bili naknadno opremljeni za prevoz kontejnerjev. Vagoni, ki so opremljeni samo za prevoz kontejnerjev, morajo biti uvrščeni v serijo L.

([b]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „i“, se ne morejo označiti z indeksno črko „p“.

▼B

ČRKA SERIJE: L – 2-OSNI PLOŠČNIK

Referenčni vagon		Specialni lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indeksne črke	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) [a]
	c	z vrtljivim ležiščem [a]
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja [a]
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil [a]
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev (razen pa) [a] [b]
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno [a] [c]
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno [a] [c]
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami [a]
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo [d] in neodstranljivimi čelnimi stranicami [a]
	j	z blažilnikom
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	brez ročic [a]
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	brez stranic [a]

[a] Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.

[b] Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev (razen pa).

[c] Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.

[d] Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: O – SESTAVLJENI VAGON PLOŠČNIK IN ODPRTI VAGON Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Navaden, z 2 ali 3 osmi, s preklopnimi stranicami ali čelnimi stranicami in ročicami z 2 osema: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Indeksne črke	a	s 3 osmi
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	brez ročic
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 osmi: tu > 40 t

▼B

ČRKA SERIJE: R – VAGON PLOŠČNIK S PODSTAVNIM VOZIčKOM

Referenčni vagon		Navaden, s preklopnimi stranicami in ročicami 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Indeksne črke	b	lu ≥ 22 m
	e	s preklopnimi stranicami
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev ([a])
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno ([b])
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno ([b])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([c])
	j	z blažilnikom
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	brez ročic
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	z neodstranljivimi čelnimi stranicami višine manj kot 2 m
	oo	z neodstranljivimi čelnimi stranicami višine 2 m ali več ([c])
	p	brez preklopnih stranic ([c])
	pp	z odstranljivimi stranicami

([a]) Uporaba indeksne črke „g“ v povezavi s črko serije R je mogoča le pri navadnih vagonih, ki so bili dodatno opremljeni za prevoz kontejnerjev. Vagoni, ki so opremljeni samo za prevoz kontejnerjev, morajo biti uvrščeni v serijo S.

([b]) Uporaba indeksne črke „h“ ali „hh“ skupaj s črko serije R je mogoča le pri navadnih vagonih, ki so bili dodatno opremljeni za prevoz kontejnerjev. Vagoni, ki so opremljeni samo za prevoz kontejnerjev, morajo biti uvrščeni v serijo S.

([c]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „i“, se ne morejo označiti z indeksno črko „oo“ in/ali „p“.

▼B

ČRKA SERIJE: S – VAGON PLOŠČNIK S PODSTAVNIM VOZIČKOM

Referenčni vagon		Specialni s 4 osmi: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 6 osmi (2 podstavna vozička s 3 osmi)
	aa	z 8 ali več osmi
	aaa	s 4 osmi (2 podstavna vozička z 2 osema) ([a])
	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) ([b])
	c	z vrtljivim ležiščem ([b])
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja ([b]) ([c])
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil ([b])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina ≤ 60’ (razen pa) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina > 60’ (razen pa) ([b]) ([c]) ([d])
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno ([b]) ([e])
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno ([b]) ([e])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([b])
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo ([f]) in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([b])
	j	z blažilnikom
	k	s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	brez ročic ([b])
	m	s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; s 6 ali več osmi: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	s 4 osmi: lu < 15 m s 6 ali več osmi: lu < 18 m
	mmm	s 4 osmi: lu ≥ 22 m ([a])
	n	s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	p	brez stranic ([b])

([a]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
([b]) Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.
([c]) Vagoni, ki se poleg prevoza kontejnerjev in zamenljivih tovorišč uporabljajo za prevoz vozil, se označijo z indeksno črko „g“ ali „gg“ in črko „d“.
([d]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev ali za prevoz zamenljivih tovorišč za premikanje s čeljustmi in zobniki.
([e]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.
([f]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: T – VAGON S PREMIČNO STREHO

Referenčni vagon		z 2 osema: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	velike prostornine: z 2 osema: lu ≥ 12 m s 4 ali več osmi: lu ≥ 18 m ([a]) ([b])
	c	s čelnimi vrati
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a]) ([b]) ([c])
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a]) ([b]) ([c])
	e	z neovirano višino vrat > 1,90 m ([a]) ([b]) ([c])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno
	i	s pomičnimi stranicami ([a])
	j	z blažilnikom
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a]) ([b]) ([c])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a]) ([b]) ([c])
	m	z 2 osema: lu < 9 m s 4 ali več osmi: lu < 15 m ([b])
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a]) ([b]) ([c])

▼B

Referenčni vagon		z 2 osema: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol [a] [b] [c]
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran [a] [b] [c]
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol [a] [b] [c]
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

[a] Indeksna črka „e“:
- je neobvezna za vagone, označene z indeksno črko „b“ (toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih),
- se ne označi na vagonih, označenih z indeksnimi črkami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ali „pp“.

[b] Vagoni, označeni z indeksnimi črkami „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ali „pp“, se ne morejo označiti z indeksnima črkama „b“ in „m“.

[c] Vagoni z gravitacijskim razkladanjem serije T so vagoni, opremljeni s premično streho, ki omogoča dostop do nakladalne lopute po vsej dolžini karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:
Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira
— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)
— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga
— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen
— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: U – SPECIALNI VAGONI

Referenčni vagon		Razen tistih serije F, H, L, S ali Z z 2 osema: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	c	z razkladanjem pod pritiskom
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	i	opremljen za prevoz predmetov, ki bi presegli nakladalni profil, če bi se nakladali na navadne vagone ([b]) ([c])
	k	z 2 ali 3 osmi: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 ali 3 osmi: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 osmi: tu > 40 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t ([c])
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a])

▼B

Referenčni vagon		Razen tistih serije F, H, L, S ali Z z 2 osema: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a])

([a]) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije U so zaprti vagoni, ki jih je mogoče nakladati samo skozi eno ali več nakladalnih odprtin na zgornjem delu karoserije, katerih skupne dimenzije odprtin so manjše od dolžine karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

([b]) Še zlasti:
- vagoni s spuščenim podom
- vagoni z vzdolžno vdolbino na sredini
- vagoni, stalno opremljeni z diagonalnimi podporami

([c]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „i“, se ne morejo označiti z indeksno črko „n“.

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:
Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira
— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)
— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga
— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen
— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: Z – VAGON CISTERNA

Referenčni vagon		Z jekleno posodo, za prevoz tekočin ali plinov z 2 osema: 25 t ≤ lu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	za olja [a]
	c	z razkladanjem pod pritiskom [b]
	d	za prehrambne in kemične izdelke [a]
	e	opremljen z napravami za segrevanje
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za prevoz plinov pod pritiskom, utekočinjenih ali pod pritiskom razgrajenih [b]
	i	cisterna, ki ni iz kovine
	j	z blažilnikom
	k	z 2 ali 3 osmi: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 ali 3 osmi: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 osmi: tu > 40 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	p	s ploščadjo za zaviralca [a]

[a] Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
[b] Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „g“, se ne morejo označiti z indeksno črko „c“.

▼B

ČRKOVNE OZNAKE ZA VAGONE ZA ČLENKASTE ALI VEČČLENSKE VAGONE

OPREDELITEV SERIJ IN INDEKSNIH ČRK

1. **Pomembne opombe**

V priloženih preglednicah se podatki, navedeni v metrih, nanašajo na notranjo dolžino vagonov (lu).

2. **Indeksne črke z mednarodnim pomenom, ki je skupen za vse serije**

q vod za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

qq vod in naprave za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

s vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „s“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

ss vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „ss“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

3. **Indeksne črke z nacionalnim pomenom**

t, u, v, w, x, y, z

Pomen teh črk opredeli vsaka država članica.

ČRKA SERIJE: F – ODPRTI VAGONI Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	cc	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])

▼B

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol (a)
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran (a)
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol (a)
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

(a) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije F so odprti vagoni, ki nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:
Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira
— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)
— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga
— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen
— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: H – ZAPRTI VAGON

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	s čelnimi vrati
	cc	s čelnimi vrati in notranje opremljeni za prevoz motornih vozil
	d	s talnimi loputami
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	h	za sadje in zelenjavo ([a])
	i	s premičnimi stranicami
	ii	z zelo trdnimi premičnimi stranicami ([b])
	l	s premičnimi prečnimi pregradami ([c])
	ll	s premičnimi prečnimi pregradami, ki jih je mogoče zakleniti ([c])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Pojem „za sadje in zelenjavo“ se nanaša samo na vagone, ki imajo na podu dodatne odprtine za prezračevanje.
([b]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.
([c]) Premične prečne pregrade je mogoče začasno odstraniti.

▼B

ČRKA SERIJE: I – VAGON Z URAVNAVANO TEMPERATURO

Referenčni vagon		Hladilni vagon s toplotno izolacijo razreda IN, s prezračevanjem na motorni pogon, s podnimi rešetkami in lednico ≥ 3,5 m^3 členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	s kljukami za meso
	d	za ribe
	e	z električnim prezračevanjem
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	z mehanskim hlajenjem ([a])
	gg	hladilnik z utekočinjenim plinom ([a])
	h	s toplotno izolacijo razreda IR
	i	mehansko hlajen z opremo iz spremljevalnega tehničnega vagona ([a]) ([b])
	ii	spremljevalni tehnični vagon ([a]) ([b])
	l	izoliran brez lednic ([a]) ([c])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z lednicami prostornine manj kot 3,5 m^3 ([c])
	oo	s 3 enotami
	p	brez podnih rešetk
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Vagoni, ki so označeni z indeksnimi črkami „g“, „gg“, „i“ ali „ii“, se ne morejo označiti z indeksno črko „l“.

([b]) Pojem „spremljevalni tehnični vagon“ se nanaša sočasno na tovarniške vagone, delavniške vagone (z možnostjo spanja ali brez) in spalne vagone.

([c]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „l“, se ne morejo označiti z indeksno črko „o“.

▼B

ČRKA SERIJE: L – VAGON PLOŠČNIK Z LOČENIMI OSMI

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	členkasti vagon
	aa	veččlenski vagon
	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) ([a])
	c	z vrtljivim ležiščem ([a])
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja ([a])
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev ([a]) ([b])
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno ([a]) ([c])
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno ([a]) ([c])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([a])
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([d]) ([g])
	j	z blažilnikom
	l	brez ročic ([a])
	m	z 2 enotama: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	z 2 enotama: lu < 18 m
	o	s 3 enotami
	oo	s 4 ali več enotami
	p	brez stranic ([a])
	r	z 2 enotama: lu ≥ 27 m

([a]) Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.
([b]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev (razen pa).
([c]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.
([d]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: S – VAGON PLOŠČNIK S PODSTAVNIM VOZIČKOM

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) ([a])
	c	z vrtljivim ležiščem ([a])
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja ([a]) ([b])
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina ≤ 60’ (razen pa) ([a]) ([b]) ([c])
	gg	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina > 60’ (razen pa) ([a]) ([b]) ([c])
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno ([a]) ([d])
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno ([a]) ([d])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([a])
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo ([e]) in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([a])
	j	z blažilnikom
	l	brez ročic ([a])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	s 3 enotami
	oo	s 4 ali več enotami
	p	brez stranic ([a])
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.

([b]) Vagoni, ki se poleg prevoza kontejnerjev in zamenljivih tovorišč uporabljajo za prevoz vozil, se označijo z indeksno črko „g“ ali „gg“ in črko „d“.

([c]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev ali za prevoz zamenljivih tovorišč za premikanje s čeljustmi in zobniki.

([d]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.

([e]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: T – VAGON S PREMIČNO STREHO

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	b	z neovirano višino vrat > 1,90 m (a)
	c	s čelnimi vrati
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran (a) (b)
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol (a) (b)
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno
	i	s pomičnimi stranicami (a)
	j	z blažilnikom
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran (a) (b)
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol (a) (b)
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran (a) (b)
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol (a) (b)
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran (a) (b)
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol (a) (b)

▼B

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Vagoni, označeni z indeksnimi črkami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ali „pp“, se ne morejo označiti z indeksno črko „b“.

([b]) Vagoni z gravitacijskim razkladanjem serije T so vagoni, opremljeni s premično streho, ki omogoča dostop do nakladalne lopute po vsej dolžini karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:
Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira
— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)
— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga
— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen
— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: U – SPECIALNI VAGONI

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	c	z razkladanjem pod pritiskom
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	i	opremljen za prevoz predmetov, ki bi presegli nakladalni profil, če bi se nakladali na navadne vagone ([b])
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a]) ([b])
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran ([a])
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol ([a])

▼B

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije U so zaprti vagoni, ki jih je mogoče nakladati samo skozi eno ali več nakladalnih odprtin na zgornjem delu karoserije, katerih skupne dimenzije odprtin so manjše od dolžine karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

([b]) Še zlasti:
— vagoni s spuščenim podom
— vagoni z vzdolžno vdolbino na sredini
— vagoni, stalno opremljeni z diagonalnimi podporami

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:
Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira
— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic.
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)
— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga
— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen
— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: Z – VAGON CISTERNA

Referenčni vagon		Z jekleno posodo, za prevoz tekočin ali plinov členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	z razkladanjem pod pritiskom ([a])
	e	opremljen z napravami za segrevanje
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za prevoz plinov pod pritiskom, utekočinjenih ali pod pritiskom razgrajenih ([a])
	i	cisterna, ki ni iz kovine
	j	z blažilnikom
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	s 3 enotami
	oo	s 4 ali več enotami
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) . Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „g“, se ne morejo označiti z indeksno črko „c“.

▼B

PRILOGA P.13

Črkovne oznake za vlečena potniška vozila

Serijske črke z mednarodnim pomenom:

A	potniški vagon 1. razreda s sedeži
B	potniški vagon 2. razreda s sedeži
AB	potniški vagon 1./2. razreda s sedeži
WL	Vagon spalnik s serijsko črko A, B ali AB, odvisno od vrste namestitve, ki jo ponuja. Serijskim črkam vagonov spalnikov s „posebnimi“ oddelki je dodana indeksna črka „S“
WR	Jedilni vagon
R	Potniški vagon z jedilnim vagonom, bifejem ali barom (serijska črka se uporabi dodatno)
D	Prtljažni vagon
DD	Odprt dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov
Post	Poštni vagon
AS SR WG	Barski vagon z opremo za ples
WSP	Spalni vagon
Le	Odprt 2-osni dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov
Leq	Odprt 2-osni dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov, opremljen z vlakovnim električnim kablom
Laeq	Odprt 3-osni dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov, opremljen z vlakovnim električnim kablom

Indeksne črke z mednarodnim pomenom:

B h	Potniški vagon, opremljen za prevoz invalidnih potnikov
c	Oddelki, ki se preuredijo v ležalnike
D v	Vozilo, opremljeno za prevoz koles
Ee z	Vozilo, opremljeno z osrednjo oskrbo z električno energijo
f	Vozilo, ki ima kabino za strojevodjo (vozni priklopni vagon)
P t	Potniški vagon s prehodom po sredini s sedeži
m	Vozilo, daljše od 24,5 m
s	Prehod po sredini v prtljažnih vagonih in potniških vagonih s prtljažnim oddelkom

Število oddelkov je prikazano v obliki indeksa (na primer: Bc9)

Serijske črke in indeksne črke z nacionalnim pomenom

Druge serijske črke in indeksne črke imajo nacionalni pomen, ki ga opredeli vsaka država članica.

▼M1

———————

▼B

PRILOGA Q

Ni v uporabi

▼B

PRILOGA R

Identifikacija vlaka

Na tem področju se razvija EN. Ko bo uveden, bosta ERA in ES ocenili ustreznost EN kot sredstva, s katerim bo zagotovljena skladnost z zahtevami te TSI.

Dokler ta EN ni oblikovan, ta priloga vsebuje v ta namen pripravljen CWA.

Opozoriti velja, da ta CWA ne izničuje uporabe brošur UIC 419–1 in 419–2.

Sklicujte se, prosim, na priloženi dokument – CWA o številčenju vlakov

▼B

PRILOGA S

Ni v uporabi

▼B

PRILOGA T

Zavorna moč

Opredeljuje se podrobna specifikacija, ki bo določila formulo za izračun zavorne moči. Ta specifikacija velja po vsem vseevropskem železniškem omrežju in upošteva, kako je najbolje mogoče določiti tako formulo, da bo delovanje zavor usklajeno varno in stroškovno učinkovito. Zanjo je pristojna multidisciplinarna strokovna skupina. Delala bo tudi v navezi z zahtevami TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti.

Dokler ne bo razvita in uvedena podrobna specifikacija, je to odprta točka in priporoča se, da se prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture povežejo in skupaj sklepajo dvostranske ali večstranske sporazume, da se olajša nemoteno prehajanje vlakov z operativnega območja enega upravljavca infrastrukture k drugemu.

Glej tudi Prilogo U.

▼B

PRILOGA U

Seznam odprtih točk

KLAVZULA 4.2.2.5

Dokument o sestavi vlaka

PRILOGA T (glej pododdelek 4.2.2.6.2 te TSI)

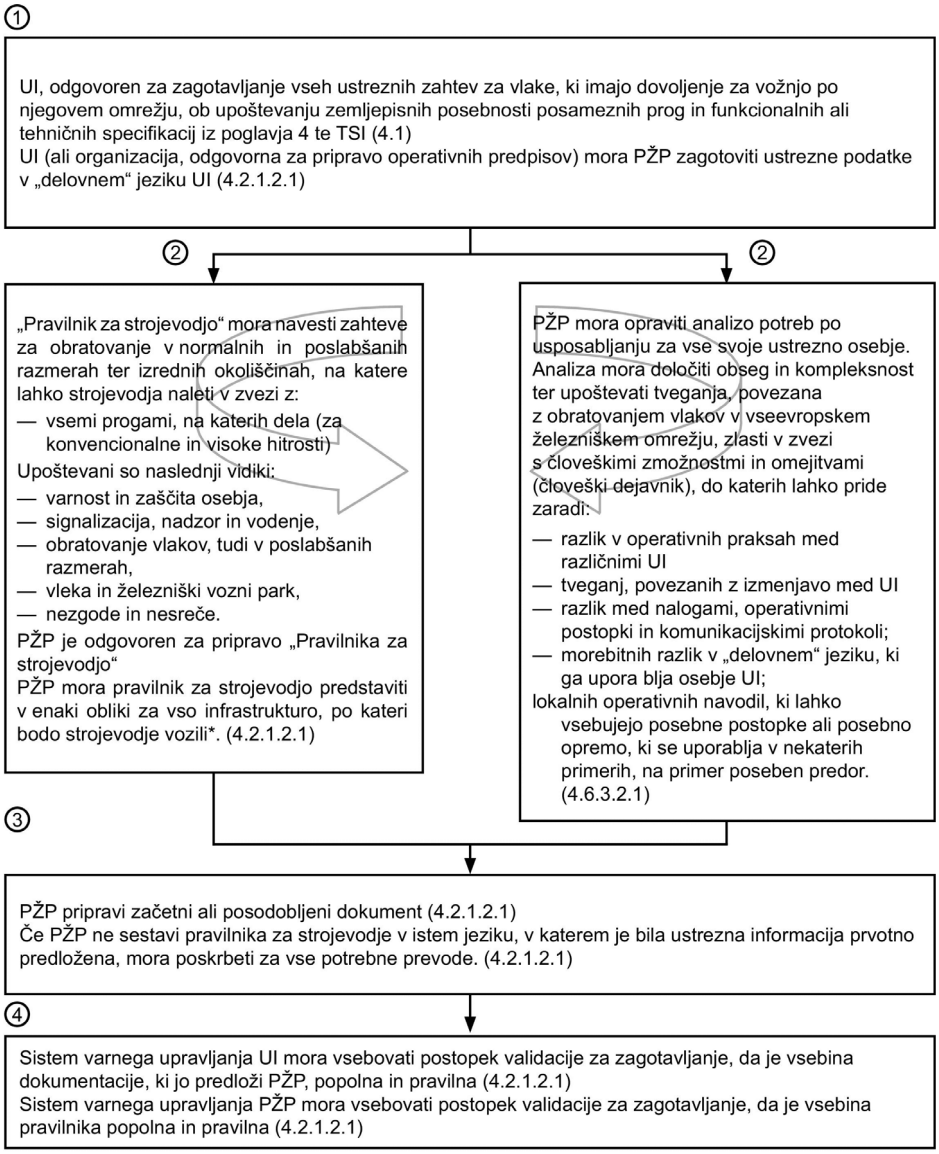
Zavorna moč

▼B

PRILOGA V

Priprava in posodabljanje dokumentov s pravili za strojevodje

V povezavi s pododdelkoma 4.2 in 4.6 te TSI je spodnji diagram slikovna predstavitev postopka, opisanega v tej TSI, za pripravo in posodabljanje dokumentov s pravili, ki jih zahteva ta TSI



Pojasnjevalna opomba: Zahteva, da so pravila predstavljena v enaki obliki in jeziku, je obvezna, ker zagotavlja, da strojevodje dosledno dobijo različna pravila za različne uporabe na podlagi enega pravilnika, ki je temeljni dokument, dopolnjujejo pa ga dokumenti s pravili, ki se razlikujejo od tistih v temeljnem dokumentu.
Nujno je, da lahko strojevodja najde pravila, povezana z enakimi situacijami, v istih oddelkih dokumenta, ne glede na to, po kateri infrastrukturi vozi, zato preprosta zbirka nacionalnih pravilnikov brez njihove reorganizacije ne zadostuje.
Analiza potreb po usposobljenosti ima dva različna cilja:

— prepoznati bistvene zahteve po usposobljenosti, ki jih mora PŽP izpolniti za zagotavljanje, da je njegovo osebje usposobljeno za delo na zadevni infrastrukturi,
— prepoznati, katera pravila potrebuje osebje PŽP, na podlagi razlik v pravilih za obratovanje na zadevni infrastrukturi v primerjavi z zahtevami za obratovanje na infrastrukturi v državi članici, v kateri je izdano njegovo dovoljenje za obratovanje.

▼B

SLOVAR

Izraz	Opredelitev
Nesreča	Kakor je opredeljena v členu 3 Direktive 2004/49/ES.
Dovoljenje za vožnjo vlakov	Upravljanje opreme v signalizacijskih centrih, kontrolnih sobah za dobavo pogonske energije in centrih za nadzor prometa, ki omogoča vožnjo vlaka. To ne vključuje osebja, zaposlenega pri prevoznikih v železniškem prometu, ki je odgovorno za upravljanje virov, kakor sta vlakovno osebje ali železniški vozni park.
Nevarno blago	Kakor je opredeljeno v členu 2 Direktive 96/49/ES.
Delovanje v poslabšanih razmerah	Obratovanje, ki je posledica nenačrtovanega dogodka, ki prepreči normalno opravljanje prevozov z vlaki.
Odprava	Glej Odprava vlaka.
Strojevodja	Oseba, ki je usposobljena in ima dovoljenje za vožnjo vlakov.
Izredni tovori	Tovor, ki se prevaža na železniškem vozilu, na primer kontejner, zamenljivo tovorišče ali drugo, pri čemer je zaradi velikosti železniškega vozila in/ali osne obremenitve potrebno posebno dovoljenje za vožnjo in/ali uporaba posebnih potovalnih pogojev za celotno potovanje ali njegov del.
Zdravstveni in varnostni pogoji	Po poglavju 4.7 te TSI se to nanaša le na zahteve za zdravstveno in psihološko sposobnost, ki je potrebna za upravljanje ustreznih elementov podsistema.
Pregretost ohišja ležaja	Ohišje ležaja in ležaj, ki sta presegla svojo najvišjo delovno temperaturo.
Nezgoda	Kakor je opredeljena v členu 3 Direktive 2004/49/ES.
Zbirka obrazcev	Zbirka obrazcev, v kateri je opisano zaporedje ukrepov, ki jih izvede osebje upravljavca infrastrukture ali osebje prevoznika v železniškem prometu, ko opravlja vožnjo vlakov v poslabšanih razmerah. Vsaka ločena dejavnost zahteva svoj obrazec. Zbirka obrazcev se pripravi v jezikih upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu, ustrezno osebje upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu pa dobi svoje izvode.
Država članica	V povezavi s to TSI se nanaša na državo članico, ki izda varnostno pooblastilo/spričevalo, kakor je določeno v členih 10 in 11 Direktive 2004/49/ES.
Delovni jezik	Jezik ali jeziki, ki se vsakodnevno uporabljajo v obratovanju upravljavca infrastrukture in so objavljeni v njegovem programu omrežja, za izmenjavo operativnih ali varnostnih sporočil med osebjem upravljavca infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu.
Potnik	Oseba (razen zaposlenega, ki ima na vlaku posebne dolžnosti), ki potuje z vlakom ali ki se zadržuje v objektu v lasti železnice pred potovanjem z vlakom ali po njem.
Spremljanje učinkovitosti	Sistematično opazovanje in evidentiranje učinkovitosti vlakovnih storitev in infrastrukture zato, da bi se uvedle izboljšave.
Sprotnost	Sposobnost izmenjave ali obdelave podatkov o določenih dogodkih (kakor so prihod na postajo, prevoz postaje ali odhod s postaje) med potovanjem vlaka, in sicer takrat, ko se zgodijo.
Točka javljanja	Točka na potovanju vlakov, kjer je treba javiti čas prihoda, odhoda ali prevoza.

▼B

Izraz	Opredelitev
Proga	Določen odsek ali odseki železniške proge.
Znanje o progah	Znanje o odseku/odsekih železniške proge, na katerih dela vlakovno osebje, na podlagi podatkov, ki jih zagotovi upravljavec infrastrukture in omogočajo varno obratovanje vlaka. Bistvene postavke tega znanja se mora zadevno osebje temeljito naučiti in si jih zapomniti. Druge postavke so lahko zapisane v dokumentaciji, do katere ima to osebje hiter dostop na podlagi ocene proge, ki jo opravi prevoznik v železniškem prometu, ali zahtev nacionalnega organa za varnost.
Za varnost pomembno delo	Delo, ki ga opravlja osebje, ko nadzira ali izvaja vožnjo vozila, ki lahko vpliva na zdravje in varnost ljudi.
SPAD	Neupoštevanje signala v primeru nevarnosti – tj. signala za prepovedano vožnjo, mimo katerega se pelje brez dovoljenja osebe, odgovorne za izdajo dovoljenj za vožnjo vlaka.
Osebje	Zaposleni pri prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture ali njunih podizvajalcih, ki opravlja naloge, določene v tej TSI.
Postajališče	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se vlak namerava ustaviti, po navadi zaradi določene dejavnosti, kakor sta vstop in izstop potnikov.
Vozni red	Dokument ali sistem, ki navaja podrobnosti glede voznega reda vlakov na posamezni progi.
Časovna točka	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se ugotovi določen čas. Ta čas je lahko čas prihoda, čas odhoda, ali če vlak na navedeni lokaciji ne ustavi, čas prevoza.
Vlečna enota	Pogonsko vozilo, ki lahko premika samo sebe in druga vozila, na katera se lahko priklopi.
Vlak	Vlak je opredeljen kot vlečno vozilo (vlečna vozila) s priklopljenimi železniškimi vozili ali brez njih ali kot garnitura vozil z lastnim pogonom, ki obratuje med dvema ali več opredeljenimi točkami v vseevropskem železniškem omrežju.
Odprava vlaka	Znak strojevodji, da so vse dejavnosti na postaji ali v depoju končane in da je odgovorno osebje dalo dovoljenje za vožnjo vlaka.
Vlakovno osebje	Uslužbenci na vlaku, ki imajo spričevalo o usposobljenosti in jih je prevoznik v železniškem prometu imenoval za opravljanje določenih nalog v zvezi z varnostjo na vlaku, na primer strojevodja ali varnostnik.
Identifikacija vlaka	Sredstvo za nedvoumno identifikacijo določenega vlaka.
Priprava vlaka	Zagotovitev, da je vlak v primernem stanju za začetek obratovanja, da je vlakovna oprema pravilno postavljena in sestava vlaka ustreza dodeljeni vlakovni poti. Priprava vlaka vključuje tudi tehnične inšpekcijske preglede, ki se opravijo pred začetkom obratovanja vlaka.
Vozilo	Posamezna enota železniškega voznega parka, na primer lokomotiva, potniški vagon ali tovorni vagon.
Identifikacija vozila	Številka, pritrjena na vozilo, po kateri se razlikuje od vseh drugih vozil.

▼B

SEZNAM KRATIC, KI BODO VKLJUčENE V TSI:

Kratica	Obrazložitev
ac	Izmenični tok
CCS	Nadzor-vodenje in signalizacija
cen	Evropski odbor za standardizacijo (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Konvencija o mednarodnem železniškem prometu
cr	Železnice za konvencionalne hitrosti
dB	Decibeli
dc	Enosmerni tok
dmi	Vmesnik med strojevodjo in strojem
ES	Evropska skupnost
EKG	Elektrokardiogram
eirene	Evropsko integrirano radijsko podprto železniško omrežje
en	Evropska norma
ENE	Energija
era	Evropska železniška agencija
ertms	Evropski sistem upravljanja železniškega prometa
ETCS	Evropski sistem vodenja vlakov
EU	Evropska unija
FRS	Specifikacija v zvezi s funkcionalnimi zahtevami
GSM-R	Globalni sistem mobilnih komunikacij – železnica
habd	Detektor pregretosti osnih ležajev
Hz	Hertz
UI	Upravljavec infrastrukture
INS	Infrastruktura
OPE	Vodenje in upravljanje železniškega prometa
osjd	Organizacija za sodelovanje železnic
PPW	Ruska kratica za Pravila polzovanja vagonami v mejdunarodnom soobčenji = Pravila za uporabo železniških vozil v mednarodnem prometu
RIC	Predpisi, ki urejajo medsebojno uporabo vagonov in službenih vagonov v mednarodnem prometu (*Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international*)
riv	Predpisi, ki urejajo medsebojno uporabo tovornih vagonov v mednarodnem prometu (*Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international*)
RST	Železniški vozni park
PŽP	Prevoznik v železniškem prometu
SMS	Sistem varnega upravljanja
spad	Neupoštevanje signala v primeru nevarnosti
SRS	Specifikacija sistemskih zahtev
TAP	Telematske aplikacije za potniški promet

▼B

Kratica	Obrazložitev
ten	Vseevropsko omrežje
TSI	Tehnična specifikacija za interoperabilnost
uic	Mednarodna železniška zveza (*Union Internationale des Chemins de fer*)
UV	Ultravijolična
VKM	Oznaka imetnika vozila