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

►B

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. augusztus 11.)

a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „forgalmi szolgálati és forgalomirányítási” alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról

(az értesítés a C(2006) 3593. számú dokumentummal történt)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/920/EK)

(HL L 359., 2006.12.18., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság 2009/107/EK határozata (2009. január 23.)	L 45	1	2009.2.14.
►M2	A Bizottság 2010/640/EU határozata (2010. október 21.)	L 280	29	2010.10.26.

▼B

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. augusztus 11.)

a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „forgalmi szolgálati és forgalomirányítási” alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról

(az értesítés a C(2006) 3593. számú dokumentummal történt)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/920/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A 2001/16/EK irányelv 2. cikkének c) pontjával összhangban a hagyományos transzeurópai vasúti rendszert strukturális vagy funkcionális alrendszerekre osztják fel.

(2) Az irányelv 23. cikke (1) bekezdésével összhangban a „forgalmi szolgálati és forgalomirányítási” alrendszerre ki kell dolgozni a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásait (ÁME).

(3) Az ÁME létrehozásának első lépése a közös képviseleti testületnek kinevezett Vasutak Kölcsönös Átjárhatóságának Európai Szövetsége (AEIF) által kidolgozott ÁME-tervezet megléte.

(4) A 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban az AEIF megbízást kapott a „forgalmi szolgálati és forgalomirányítási” alrendszerre vonatkozó ÁME-tervezet kidolgozására. Az ezen irányelv 6. cikkének (4) bekezdésében meghatározott alapvető paramétereket a csatolt ÁME részeként vitatják meg.

(5) Az irányelv 6. cikke (5) bekezdésében előírtaknak megfelelően az ÁME-tervezetet egy költség-haszon elemzést tartalmazó bevezető jelentés kíséri.

(6) Az ÁME-tervezetet a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ([2]) által létrehozott és a 2001/16/EK irányelv 21. cikkében említett bizottság vizsgálta meg a bevezető jelentés fényében.

([1]) HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A 2004/50/EK irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 114. o.) módosított irányelv.

([2]) HL L 235., 1996.9.17. A legutóbb a 2004/50/EK irányelvvel módosított irányelv.

▼B

(7) Jelenlegi változatában az ÁME nem foglalkozik teljes mértékben a kölcsönös átjárhatóság minden szempontjával; azokat a tételeket, amelyekre nem térnek ki, „nyitott kérdés”-ként az ÁME U. mellékletében sorolják fel. Mivel a kölcsönös átjárhatóság hitelesítését – a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdésével összhangban – az ÁME követelményeire történő hivatkozással kell kialakítani, az ennek a határozatnak a kihirdetése és a csatolt ÁME maradéktalan végrehajtása közötti átmeneti időszakban meg kell állapítani a csatolt ÁME-ban említetteken túl teljesítendő feltételeket. E célból a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a többi tagállamot és a Bizottságot a kölcsönös átjárhatóság elérése és 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek való megfelelés céljából alkalmazott vonatkozó nemzeti műszaki szabályokról, valamint azokról a testületekről, amelyeket a használatra való megfelelőség vagy alkalmasság értékelésére, valamint az alrendszerek kölcsönös átjárhatóságának felülvizsgálatakor alkalmazott ellenőrzési eljárás végrehajtására jelöltek ki a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében. A Bizottságnak elemeznie kell a tagállamok által nyújtott tájékoztatást, és – adott esetben – meg kell vitatnia a bizottsággal a további intézkedések elfogadásának szükségességét.

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

(9) Az ÁME a vonatkozó tervezet előkészítésekor elérhető legjobb szakmai ismereten alapul. A technológia, az üzemeltetési, a biztonsági vagy a társadalmi követelmények fejlődése szükségessé teheti az ÁME módosítását vagy kiegészítését. Adott esetben a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban felülvizsgálati vagy korszerűsítési eljárást kell kezdeményezni.

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

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

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

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

▼B

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

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság elfogadja a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „forgalmi szolgálati és forgalomirányítási” alrendszerével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).

Az ÁME-t e határozat melléklete tartalmazza.

Az ÁME a 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 2.4. szakaszában meghatározott forgalmi szolgálati és forgalomirányítási alrendszerre vonatkozik.

▼M2

1a. cikk

Műszaki előírások kezelése

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

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

1b. cikk

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

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

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

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

▼B

2. cikk

(1) Az ÁME U. mellékletben „nyitott kérdés”-ként felsorolt pontok tekintetében a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében a kölcsönös átjárhatóság felülvizsgálatával kapcsolatban teljesítendő feltételek azok a tagállamokban használatos alkalmazandó műszaki szabályok lesznek, amelyek a határozatban szabályozott alrendszer üzembe helyezését engedélyezik.

▼B

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

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

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

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

3. cikk

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

a) olyan ideiglenes vagy állandó jellegű nemzeti, két- vagy többoldalú megállapodások tagállamok és vasúti vállalkozás(ok) vagy pályahálózat-működtető(k) között, amelyeket a tervezett vasúti szolgáltatás sajátos vagy helyi jellege tesz szükségessé;

b) olyan két- vagy többoldalú megállapodások vasúti vállalkozás(ok), pályahálózat-működtető(k) vagy tagállamok között, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot biztosítanak;

c) olyan nemzetközi megállapodások egy vagy több tagállam, valamint legalább egy harmadik ország között, vagy a tagállamok vasúti vállalkozása(i) vagy pályahálózat-működtető(i), valamint legalább egy harmadik ország vasúti vállalkozása vagy pályahálózat-működtetője között, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot biztosítanak.

4. cikk

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

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

5. cikk

A határozatot az értesítés napját követő hat hónap elteltével kell alkalmazni.

6. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

▼B

MELLÉKLET

A TRANSZEURÓPAI HAGYOMÁNYOS VASÚTI RENDSZER „ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS” ALRENDSZERÉRE VONATKOZÓ ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSRÓL

1.	BEVEZETÉS
1.1.	**Műszaki hatály**
1.2.	**Területi hatály**
2.	AZ ALRENDSZER MEGHATÁROZÁSA, HATÁLYA
2.1.	**Alrendszer**
2.2.	**Hatály**
2.2.1.	Személyzet és vonatok
2.2.2.	Üzemeltetési elvek
2.2.3.	Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében
2.3.	**Kapcsolat ezen ÁME és a 2004/49/EK irányelv között**
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK
3.1.	**Megfelelés az alapvető követelményeknek**
3.2.	**Az alapvető követelmények áttekintése**
3.3.	**Az e követelményekkel kapcsolatos konkrét szempontok**
3.3.1.	Biztonság
3.3.2.	Megbízhatóság és rendelkezésre állás
3.3.3.	Egészségvédelem
3.3.4.	Környezetvédelem
3.3.5.	Műszaki összeegyeztethetőség
3.4.	**Kifejezetten az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel kapcsolatos szempontok**
3.4.1.	Biztonság
3.4.2.	Megbízhatóság és rendelkezésre állás
3.4.3.	Műszaki összeegyeztethetőség
4.	AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI
4.1.	**Bevezetés**
4.2.	**Az alrendszer működési és műszaki előírásai**
4.2.1.	A személyzettel kapcsolatos előírások
4.2.1.1.	Általános követelmények
4.2.1.2.	Dokumentáció a vezetők számára
4.2.1.2.1.	Utasítás-gyűjtemény
4.2.1.2.2.	A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása
4.2.1.2.2.1.	Az Útvonalkönyv előkészítése
4.2.1.2.2.2.	Módosított elemek

▼B

4.2.1.2.2.3.	A vezető valós idejű tájékoztatása
4.2.1.2.3.	Menetrendek
4.2.1.2.4.	Járművek
4.2.1.3.	Dokumentáció a vasútvállalatok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára
4.2.1.4.	Dokumentáció a pályavasutak vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára
4.2.1.5.	A vonat személyzete, más vasútvállalatok személyzete és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció
4.2.2.	A vonatokkal kapcsolatos előírások
4.2.2.1.	A vonat láthatósága
4.2.2.1.1.	Általános követelmény
4.2.2.1.2.	A vonat eleje
4.2.2.1.3.	A vonat vége
4.2.2.2.	A vonat hallhatósága
4.2.2.2.1.	Általános követelmény
4.2.2.2.2.	Ellenőrzés
4.2.2.3.	A jármű azonosítója
4.2.2.4.	A teherkocsik berakodása
4.2.2.4.1.	Súlyelosztás
4.2.2.4.2.	Tengelyterhelés
4.2.2.4.3.	A rakomány rögzítése
4.2.2.4.4.	Állóhelyzeti rakszelvény
4.2.2.4.5.	A rakomány lefedése
4.2.2.5.	A vonatok összeállítása
4.2.2.6.	A vonat fékezése
4.2.2.6.1.	A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények
4.2.2.6.2.	Fékteljesítmény
4.2.2.7.	A vonat indulásra kész állapotának biztosítása
4.2.2.7.1.	Általános követelmény
4.2.2.7.2.	Kötelező adatok
4.2.3.	A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások
4.2.3.1.	A vonatok tervezése
4.2.3.2.	A vonatok azonosítása
4.2.3.3.	A vonat indulása
4.2.3.3.1.	Indulás előtti ellenőrzések és próbák
4.2.3.3.2.	A pályavasút tájékoztatása a vonat indulásra kész állapotáról
4.2.3.4.	Forgalomirányítás
4.2.3.4.1.	Általános követelmények
4.2.3.4.2.	A vonatok jelentése
4.2.3.4.2.1.	A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok

▼B

4.2.3.4.2.2.	Várható átadási idő
4.2.3.4.3.	Veszélyes áruk
4.2.3.4.4.	Üzemeltetési minőség
4.2.3.5.	Adatrögzítés
4.2.3.5.1.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül
4.2.3.5.2.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton
4.2.3.6.	Üzemzavar
4.2.3.6.1.	Más felhasználók tájékoztatása
4.2.3.6.2.	A vezetők tájékoztatása
4.2.3.6.3.	Üzemmenet folytonosságát visszaállító intézkedések
4.2.3.7.	Vészhelyzet kezelése
4.2.3.8.	Segítség a vonatszemélyzetnek rendkívüli esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére
4.3.	**A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai**
4.3.1.	Kapcsolódási pontok az infrastruktúra ÁME-vel
4.3.2.	Kapcsolódási pontok az ellenőrző/irányító és jelzőrendszer ÁME-vel
4.3.2.1.	A felügyeleti adatok rögzítése
4.3.2.2.	Vezetői éberségi berendezés
4.3.2.3.	ERTMS/ETCS és ERTMS/GSM-R üzemeltetési szabályok
4.3.2.4.	A jelek és a pályamenti jelzések láthatósága
4.3.2.5.	A vonat fékezése
4.3.2.6.	Homokolás alkalmazása. A mozdonyvezetési feladat szakmai képesítéseinek minimális elemei
4.3.2.7.	Adatrögzítés és hőnfutásjelzés
4.3.3.	Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel
4.3.3.1.	A jármű azonosítója
4.3.3.2.	Fékezés
4.3.3.3.	A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények
4.3.3.4.	A vonat láthatósága
4.3.3.4.1.	A vonat menetirány szerinti első járművén
4.3.3.4.2.	A hátsó homlokfalon
4.3.3.5.	A vonat hallhatósága
4.3.3.6.	A jelzések láthatósága
4.3.3.7.	Vezetői éberségi berendezés
4.3.3.8.	A vonatok összeállítása és a B. melléklet
4.3.3.9.	A teherkocsik berakodása
4.3.3.10.	A vonat indulásra kész állapotának biztosítása és Veszélyes áruk
4.3.3.11.	A vonatok összeállítása, L. melléklet
4.3.3.12.	Vészhelyzeti intézkedések és vészhelyzetek kezelése

▼B

4.3.3.13.	Adatrögzítés
4.3.4.	Kapcsolódási pontok a Telematikai alkalmazások ÁME-vel
4.3.4.1.	A vonatok azonosítása
4.3.4.2.	A vonatok összeállítása
4.3.4.3.	A vonat indulása
4.3.4.4.	A vonat közlekedése
4.3.4.5.	A jármű azonosítója
4.4.	**Üzemeltetési szabályok**
4.5.	**Karbantartási szabályok**
4.6.	**Szakmai képesítések**
4.6.1.	Szakmai alkalmasság
4.6.1.1.	Szakmai ismeretek
4.6.1.2.	Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége
4.6.2.	Nyelvi alkalmasság
4.6.2.1.	Alapelvek
4.6.2.2.	Tudásszint
4.6.3.	A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata
4.6.3.1.	Alapelemek
4.6.3.2.	A képzési igények elemzése
4.6.3.2.1.	A képzési igények elemzésének kidolgozása
4.6.3.2.2.	A képzési igények elemzésének aktualizálása
4.6.3.2.3.	Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében
4.6.3.2.3.1.	Útvonalismeret
4.6.3.2.3.2.	Járműismeret
4.6.3.2.3.3.	Kisegítő személyzet
4.7.	**Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**
4.7.1.	Bevezetés
4.7.2.	Az foglalkozás-egészségügyi orvosok és orvosi szervezetek jóváhagyási feltételei
4.7.3.	A pszichológiai vizsgálatban résztvevő pszichológusok jóváhagyási kritériumai és a pszichológiai értékelés követelményei
4.7.3.1.	A pszichológusok képesítése
4.7.3.2.	A pszichológiai vizsgálat tartalma és értelmezése
4.7.3.3.	A vizsgálati eszközök kiválasztása
4.7.4.	Orvosi és pszichológiai vizsgálat
4.7.4.1.	Az állás betöltése előtt:
4.7.4.1.1.	Az orvosi vizsgálat minimális tartalma
4.7.4.1.2.	Pszichológiai vizsgálat
4.7.4.2.	Az állás betöltése után
4.7.4.2.1.	Az időszakos orvosi vizsgálatok gyakorisága
4.7.4.2.2.	Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma
4.7.4.2.3.	További orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok

▼B

4.7.5.	Egészségügyi követelmények
4.7.5.1.	Általános követelmények
4.7.5.2.	Látási követelmények
4.7.5.3.	A hallással kapcsolatos követelmények
4.8.	**Infrastruktúra- és járműnyilvántartás**
4.8.1.	Infrastruktúra
4.8.2.	Járművek
5.	KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK
5.1.	**Fogalommeghatározás**
5.2.	**A rendszerelemek felsorolása**
5.3.	**A rendszerelemek teljesítménye és előírásai**
6.	A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/-VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE
6.1.	**Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**
6.2.	**Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer**
6.2.1.	Alapelvek
6.2.2.	Dokumentálási szabályok és eljárások
6.2.3.1.	Az illetékes hatóság határozata
6.2.3.2.	Ha vizsgálatra van szükség
6.2.4.	A rendszer teljesítménye:
7.	VÉGREHAJTÁS
7.1.	**Alapelvek**
7.2.	**Végrehajtási iránymutatások**
7.3.	**Konkrét esetek**
7.3.1.	Bevezetés
7.3.2.	Konkrét esetek felsorolása
A. MELLÉKLET	ERTMS/ETCS ÉS ERTMS/GSM-R ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYOK
B. MELLÉKLET:	AZ ÚJ STRUKTURÁLIS ALRENDSZEREK KÖVETKEZETES MŰKÖDTETÉSÉT LEHETŐVÉ TEVŐ EGYÉB SZABÁLYOK:
C. MELLÉKLET:	A BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS KOMMUNIKÁCIÓS MÓDSZERTAN
D. MELLÉKLET:	OLYAN INFORMÁCIÓK, AMELYEKHEZ A VASÚTVÁLLALATNAK HOZZÁFÉRÉSSEL KELL RENDELKEZNIE AZON ÚTVONALAKKAL KAPCSOLATBAN, AMELYEN MŰKÖDNI SZÁNDÉKOZIK
E. MELLÉKLET:	NYELVI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS SZINT
F. MELLÉKLET:	AZ ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZER VIZSGÁLATI IRÁNYMUTATÁSAI
G. MELLÉKLET:	AZ EGYES ALAPPARAMÉTEREK ESETÉBEN ELLENŐRIZENDŐ ELEMEK TÁJÉKOZTATÓ ÉS NEM KÖTELEZŐ JELLEGŰ FELSOROLÁSA

▼B

I. MELLÉKLET:	HASZNÁLATON KÍVÜL
J. MELLÉKLET:	A „VONATKÍSÉRŐI” FELADATOK SZAKMAI KÉPESÍTÉSEINEK MINIMÁLIS ELEMEI
K. MELLÉKLET:	HASZNÁLATON KÍVÜL
L. MELLÉKLET:	A VONAT-ELŐKÉSZÍTÉSI FELADAT SZAKMAI KÉPESÍTÉSÉNEK MINIMÁLIS ELEMEI 142
M. MELLÉKLET:	HASZNÁLATON KÍVÜL
N. MELLÉKLET:	VÉGREHAJTÁSI IRÁNYMUTATÁSOK
O. MELLÉKLET:	HASZNÁLATON KÍVÜL
P. MELLÉKLET:	A JÁRMŰ AZONOSÍTÓJA
P. MELLÉKLET:	A JÁRMŰ AZONOSÍTÓJA
Q. MELLÉKLET:	HASZNÁLATON KÍVÜL
R. MELLÉKLET:	A VONAT AZONOSÍTÁSA
S. MELLÉKLET:	A VONAT LÁTHATÓSÁGA – HÁTUL
T. MELLÉKLET:	FÉKTELJESÍTMÉNY
U. MELLÉKLET:	A NYITOTT KÉRDÉSEK FELSOROLÁSA
V. MELLÉKLET:	A VEZETŐKNEK SZÓLÓ SZABÁLYDOKUMENTÁCIÓ KIDOLGOZÁSA ÉS AKTUALIZÁLÁSA
SZÓJEGYZÉK	

▼B

AZ ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZER

1. BEVEZETÉS

1.1. *MŰSZAKI HATÁLY*

Ez az ÁME a 2001/16/EK irányelv II. melléklete 1. pontjában található felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszert érinti.

Az alrendszerrel kapcsolatban bővebb tájékoztatás a 2. fejezetben található.

1.2. *TERÜLETI HATÁLY*

Ezen ÁME területi hatálya a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszer.

Ezen ÁME tartalma

A 2001/16/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ez az ÁME

(a) jelzi az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer tervezett hatályát – 2. fejezet;

(b) alapvető követelményeket állapít meg minden érintett alrendszerre és azok más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan – 3. fejezet;

(c) megállapítja az alrendszer és annak más célzott alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például az irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont- és/vagy járműkategóriáktól függően – 4. fejezet;

(d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;

(e) megállapítja a megfelelőség vagy használatra való alkalmasság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez magában foglalja különösen a 93/465/EGK határozatban meghatározott modulokat vagy – adott esetben – olyan egyedi eljárásokat, amelyek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának vizsgálatakor és az alrendszerek EK-hitelesítésekor alkalmazandók. Ahol vannak olyan dokumentumok, amelyek referenciaként használhatók az ezen ÁME bevezetésében való segítségnyújtásra, ezeket felsorolják – 6. fejezet;

(f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok és az alkalmazandó elemek pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés kell, hogy legyen a norma – 7. fejezet;

▼B

(g) az érintett személyzet esetében jelzi az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képesítéseket, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket – 4. fejezet.

Továbbá, az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különös esetekről; ezek a 7. fejezetben találhatók.

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

2. AZ ALRENDSZER MEGHATÁROZÁSA, HATÁLYA

2.1. *ALRENDSZER*

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszert a 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 2.4. szakasza definiálja.

Ez különösen az alábbiakra terjed ki:

— „A különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárások és a kapcsolódó berendezések, a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a járművezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

— A határátlépéssel járó szolgáltatások végzéséhez szükséges szakképesítés.”

2.2. *HATÁLY*

Ezen ÁME hatálya a pályavasutak és a vasútvállalatok üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozik a vonatok hagyományos TEN vonalakon való működésével kapcsolatban.

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerről szóló ÁME-ben megállapított előírásokat referencia-dokumentumként lehet használni a vonatok közlekedésére, még akkor is, ha nem vonatkozik rájuk ezen ÁME hatálya.

▼M2

2.2.1. SZEMÉLYZET ÉS VONATOK

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

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

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

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

▼M2

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

Ez az alábbi táblázatokban foglalható össze:

Az államhatárt átlépő vonatokon munkavállaló és a határpontot átlépő személyzet

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

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

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

▼B

2.2.2. ÜZEMELTETÉSI ELVEK

Az európai infrastruktúrák elrendezésében és koncepciójában meglévő különbségeket, amelyek legalább részben felelősek a szabályok és az eljárások között meglévő különbségekért, gyakran csak hatalmas befektetés árán lehet leküzdeni.

Ebből kifolyólag ezen ÁME e változatának – amely az első a 2001/16/EK irányelv hatályba lépése óta – általános célja nem az, hogy egységes európai szabályzatot alkosson a hagyományos vasúti üzemeltetésre és forgalomirányításra vonatkozóan. A TEN rendszerben való használatra szánt új strukturális alrendszerek összehangolt működését lehetővé tevő – különösen az új vasútbefolyásoló és jelzőrendszerekhez közvetlenül kapcsolódó – szabályoknak és eljárásoknak azonban azonosaknak kell lenniük azonos helyzetek előfordulása esetén.

▼B

Kezdetben ezen ÁME csak a hagyományos vasúti „üzemeltetés és forgalomirányítás” alrendszer azon elemeire vonatkozott (a 4. fejezetben megállapítottak szerint), amelyek esetében főleg üzemeltetési kapcsolódási pontok vannak a vasútvállalatok és a pályavasutak között, vagy amelyek különös előnyökkel jártak az átjárhatóság tekintetében. Eközben kellő figyelmet fordítottak a 2004/49/EK irányelv (a vasúti biztonsági irányelv) követelményeire,

▼M2

Ebből kifolyólag az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) és a Globális Mobil Távközlési Rendszer vasúti alkalmazás céljára bővített változata (GSM-R) részletes működési szabályait a jelen ÁME A. mellékletében határozzák meg.

▼B

2.2.3. ALKALMAZHATÓSÁG A MEGLÉVŐ JÁRMŰVEK ÉS INFRASTRUKTÚRA ESETÉBEN

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

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

Ilyen esetekben felismerik, hogy nem biztos, hogy költséghatékony a meglévő járművek és/vagy infrastruktúra módosítása az ezen ÁME összes követelményének való megfelelés érdekében. Az érintett követelményeket ezért csak új elemek esetében vagy akkor kell alkalmazni, ha valamely elemet korszerűsítenek vagy felújítanak, és emiatt új üzembe helyezési engedélyre van szükség a 2001/16/EK irányelv 14.3. cikke szerinti értelemben.

2.3. *KAPCSOLAT EZEN ÁME ÉS A 2004/49/EK IRÁNYELV KÖZÖTT*

Bár ezen ÁME kidolgozása a 2001/16/EK átjárhatósági irányelv alapján történt, olyan üzemeltetési eljárásokhoz és folyamatokhoz szorosan kapcsolódó követelményekkel is foglalkozik, amelyeket a pályavasutaktól és vasúttáraságoktól várnak el, amikor azok biztonsági tanúsítványt kérelmeznek a 2004/49/EK irányelv alapján.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. *MEGFELELÉS AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKNEK*

A 2001/16/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. *AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK ÁTTEKINTÉSE*

Az alapvető követelmények az alábbiakra vonatkoznak:

— biztonság,

— megbízhatóság és rendelkezésre állás,

— egészségvédelem,

— környezetvédelem,

— műszaki összeegyeztethetőség.

▼B

A 2001/16/EK irányelv szerint az alapvető követelmények általánosságban alkalmazhatók az egész hagyományos transzeurópai vasúti rendszerre, vagy konkrétan minden egyes alrendszerre és azok rendszerelemeire.

3.3. *AZ E KÖVETELMÉNYEKKEL KAPCSOLATOS KONKRÉT SZEMPONTOK*

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer általános követelményeinek jelentőségét az alábbi rendelkezések határozzák meg.

3.3.1. BIZTONSÁG

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletével összhangban az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények az alábbiak:

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.1. alapvető követelménye:

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

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában ezzel az alapvető követelménnyel „A vonat láthatósága” című (4.2.2.1. és 4.3.) és „A vonat hallhatósága” című (4.2.2.2. és 4.3.) alpontban megállapított előírások foglalkoznak.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.2. alapvető követelménye:

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.3. alapvető követelménye:

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

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

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.4. alapvető követelménye:

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.5. alapvető követelménye:

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

▼B

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.2. MEGBÍZHATÓSÁG ÉS RENDELKEZÉSRE ÁLLÁS

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.2. alapvető követelménye

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.3. EGÉSZSÉGVÉDELEM

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.3.1. alapvető követelménye:

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.3.2. alapvető követelménye:

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.4. KÖRNYEZETVÉDELEM

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.1. alapvető követelménye:

„A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer létrehozásának és üzemeltetésének környezeti hatásait a rendszer tervezési szakaszában a Közösség érvényben levő rendelkezéseivel összhangban kell vizsgálni és figyelembe venni.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.2. alapvető követelménye:

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.3. alapvető követelménye:

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.4. alapvető követelménye:

„A hagyományos transzeurópai vasúti rendszernek be kell tartania a zajszennyezésre vonatkozó, meglévő rendelkezéseket.”

▼B

Míg ez elsősorban a zaj ÁME által érintett alapvető követelmény, az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer 4.2.2.2. és 4.3. pontja meghatároz egyes elemeket a vonatok hallhatóságával kapcsolatban.

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.5. alapvető követelménye:

A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetése átlagos karbantartási állapot esetén nem okozhat megengedhetetlen mértékű talajrezgést a pálya közelében elhelyezkedő területeken.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.5. MŰSZAKI ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.5. alapvető követelménye

„Az infrastruktúra és a helyhez kötött létesítmények műszaki jellemzőinek összhangban kell lenniük egymással és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben alkalmazott vonatok jellemzőivel.

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

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.4. *KIFEJEZETTEN AZ ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZERREL KAPCSOLATOS SZEMPONTOK*

3.4.1. BIZTONSÁG

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.1. alapvető követelménye:

„A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a vonatvezetők és az utazószemélyzet képesítését, illetve az irányító központok személyzetének képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

A magas biztonsági szintet a karbantartási tevékenységek és rendszerességük, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képesítése, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.”

Az alapvető követelménnyel az előírás következő alpontjai foglalkoznak:

— Járműazonosítás (4.2.2.3. alpont)

— Vonatfékezés (4.2.2.6. alpont)

— Vonatösszeállítás (4.2.2.5. alpont)

— Teherkocsi berakodása (4.2.2.4. alpont)

— A vonat indulásra kész állapotának biztosítása (4.2.2.7. alpont)

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

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

▼B

— A vonat elindulása (4.2.3.3. alpont)

— Forgalomirányítás (4.2.3.4. alpont)

— A jelzések láthatósága és éberségi berendezés (4.3. alpont)

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

— Dokumentáció a vezetők számára (4.2.1.2. alpont)

— Dokumentáció a vasútvállalatok vezetőkön kívüli személyzete számára (4.2.1.3. alpont)

— Dokumentáció a pályavasutak vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára (4.2.1.4. alpont)

— Üzemzavar (4.2.3.6. alpont)

— Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)

— ERTMS üzemeltetési szabályok (4.4. alpont)

— Szakmai képesítések (4.6. alpont)

— Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (4.7. alpont)

3.4.2. MEGBÍZHATÓSÁG ÉS RENDELKEZÉSRE ÁLLÁS

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.2. alapvető követelménye:

„A magas megbízhatósági és rendelkezésre állási szintet a rendszeres karbantartási tevékenység, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képzettsége, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.”

Az alapvető követelményt az előírás következő alpontjai biztosítják:

— Vonatösszeállítás (4.2.2.5. alpont)

— A vonat indulásra kész állapotának biztosítása (4.2.2.7. alpont)

— Forgalomirányítás (4.2.3.4. alpont)

— Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. alpont)

— Üzemzavar (4.2.3.6. alpont)

— Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)

— Szakmai képesítések (4.6. alpont)

— Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (4.7. alpont)

3.4.3. MŰSZAKI ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.3. alapvető követelménye:

„A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a vonatvezetők és az utazószemélyzet, illetve a forgalomirányítók képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hatékony üzemeltetése, figyelembe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.”

Az alapvető követelménnyel az előírás következő alpontjai foglalkoznak:

— Járműazonosítás (4.2.2.3. alpont)

— Vonatfékezés (4.2.2.6. alpont)

— Vonatösszeállítás (4.2.2.5. alpont)

▼B

— Teherkocsi berakodása (4.2.2.4. alpont)

— Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. alpont)

— Üzemzavar (4.2.3.6. alpont)

— Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI

4.1. *BEVEZETÉS*

A 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti (TEN) rendszer, amelynek része az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek következetességét igazolni kell. Ezt az következetességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való kapcsolódási pontjai és az üzemeltetési szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

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

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

4.2. *AZ ALRENDSZER MŰKÖDÉSI ÉS MŰSZAKI ELŐÍRÁSAI*

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer működési és műszaki előírásai a következőkből állnak:

— a személyzettel kapcsolatos előírások

— a vonatokkal kapcsolatos előírások

— a vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások

4.2.1. A SZEMÉLYZETTEL KAPCSOLATOS ELŐÍRÁSOK

4.2.1.1. ***Általános követelmények***

Ez a rész a személyzet azon tagjaival foglalkozik, akik a vasútvállalat és a pályavasút közötti közvetlen kapcsolódási pontot is magában foglaló, biztonsági szempontból kritikus feladatok elvégzésével járulnak hozzá az alrendszer működtetéséhez.

— A vasútvállalat személyzete:

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

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

  — a vonatok előkészítésével kapcsolatos feladatok ellátása.

— A pályavasút vonatmozgások engedélyezésével kapcsolatos feladatokat ellátó személyzete

▼B

Az ide tartozó területek:

— Dokumentáció

— Kommunikáció

és ezen ÁME 2.2. pontjában meghatározott hatály alatt:

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

— Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (lásd 4.7. alpont)

4.2.1.2. ***Dokumentáció a vezetők számára***

A vonatot üzemben tartó vasútvállalatnak el kell látnia a vezetőket a feladataik ellátásához szükséges minden információval.

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

4.2.1.2.1. **Utasítás-gyűjtemény**

A vezető számára szükséges minden eljárást egy „Vezetői utasítás-gyűjtemény” című nyomtatott vagy elektronikus dokumentumba kell foglalni.

A „Vezetői utasítás-gyűjteménynek” meg kell állapítani a használt útvonalra és az ilyen útvonalakon használatos járművekre vonatkozó követelményeket rendes üzemmód, üzemzavar, illetve vészhelyzetek esetében.

A „Vezetői utasítás-gyűjteménynek” két külön szempontot kell tartalmaznia:

— az egyik leírja a teljes TEN hálózatra érvényes közös szabályokat és eljárásokat (figyelembe véve az A., B. és C. mellékletet tartalmát)

— a másik megállapítja az egyes pályavasutakra vonatkozó szükséges szabályokat és eljárásokat

Tartalmaznia kell legalább a következő szempontokra vonatkozó eljárásokat:

— A személyzet személyi és vagyoni biztonsága

— Biztosítóberendezések

— A vonat működése az üzemzavart is ideértve

— Vontatás és járművek

— Események és balesetek

E dokumentum összeállításáért a vasútvállalat felelős.

A vasútvállalatnak azonos formátumban kell kiadnia a Vezetői utasítás-gyűjteményt mindazon infrastruktúra esetében, amelyen a vezetői dolgoznak.

Két függeléke van:

— 1. függelék: A kommunikációs eljárások kézikönyve;

— 2. függelék: Nyomtatványgyűjtemény

▼B

A vasútvállalatnak vagy az egyik tagállam nyelvén, vagy a szabályok hatálya alá tartozó pályahálózat-működtető(k) munkanyelvén kell kiadnia a vezetői utasítás-gyűjteményt. Ez nem vonatkozik azokra az üzenetekre és nyomtatványokra, amelyeknek a pályahálózat-működtető(k) munkanyelvén kell maradniuk.

A Vezetői utasítás-gyűjtemény kidolgozási és aktualizálási folyamata a következő lépéseket tartalmazza:

— a pályavasút (vagy az üzemeltetési szabályok kidolgozásáért felelős szervezet) köteles megfelelően tájékoztatni a vasútvállalatot a pályavasút munkanyelvéről,

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

— Ha a megfelelő információt eredetileg nem a vasútvállalat által a Vezetői utasítás-gyűjtemény számára kiválasztott nyelven szolgáltatták, a vasútvállalat felelőssége gondoskodni a szükséges fordításról.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a pályavasút biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasútvállalat(ok) által átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasútvállalat biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítására, hogy az utasítás-gyűjtemény tartalma teljes és pontos legyen.

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

4.2.1.2.2. **A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása**

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

Az alábbi felsorolás tartalmazza a minimálisan megadandó információkat:

— általános üzemi jellemzők

— lejtviszonyok

— a vonal részletes ábrája

4.2.1.2.2.1. *Az Útvonalkönyv előkészítése*

Az Útvonalkönyvet vagy a vasútvállalat által kiválasztott tagállam egyik nyelvén, vagy a pályavasút által használt munkanyelven kell elkészíteni.

▼B

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

— általános üzemi jellemzők:

— a jelzések típusa és a megfelelő közlekedési rend (kétvágányú, váltható menetirányú, bal vagy jobb járatú közlekedés stb.)

— az áramellátás típusa

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

— lejtviszonyok:

— az emelkedők és lejtők szöge és azok pontos helye

— a vonal részletes ábrája:

— a vonalon lévő állomások, valamint a kiemelt szolgálati helyek nevei és azok elhelyezkedése;

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

— alapvető helyek, például fázishatárok

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

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

— a forgalomirányítási központok, például forgalmi irodák nevei és ellátási területei;

— a használatos rádiócsatornák azonosítása;

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

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

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően az pályavasút biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasútvállalat(ok) által átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

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

4.2.1.2.2.2. *Módosított elemek*

A pályavasútnak tájékoztatnia kell a vasútvállalatot valamennyi tartósan vagy ideiglenesen módosított elemről. Ezeket a változtatásokat a vasútvállalatnak egy külön nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összefoglalnia, amelynek formátuma azonos kell, hogy legyen az egyes vasútvállalatok vonatai által bejárt összes infrastruktúra esetében.

▼B

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a pályavasút biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasútvállalat(ok) által átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

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

4.2.1.2.2.3. *A vezető valós idejű tájékoztatása*

Az érintett pályavasútnak kell meghatároznia azt, hogy milyen eljárás szerint történjen a vezetők tájékoztatása az útvonalon lévő biztonsági rendszerek valamennyi módosításáról (ERTMS/ETCS alkalmazása esetén a folyamatnak egyedinek kell lennie).

4.2.1.2.3. **Menetrendek**

A vonat menetrendjének közlése megkönnyíti a vonatok pontos közlekedését, és segít a szolgálat ellátásában.

A vasútvállalatnak el kell látna a vezetőket a vonat rendes közlekedéséhez szükséges információkkal, amelyek minimálisan a következők:

— a vonat azonosítása;

— a vonat közlekedési napjainak száma (szükség esetén);

— a megállási helyek és az ott végzett tevékenységek

— más jelentő pontok;

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

Mindezen, a vonat közlekedésével kapcsolatos információ, amely a pályavasút által szolgáltatott információn alapul, elektronikus vagy nyomtatott formában is megadható.

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

4.2.1.2.4. **Járművek**

A vasútvállalatnak biztosítania kell a vezető számára minden információt a járművek üzemzavar esetén történő működésére (például a segítséget igénylő vonatokkal) vonatkozóan. Az ilyen dokumentációnak ezekben az esetekben a pályavasút személyzetével való kapcsolódási pontra is ki kell térnie.

4.2.1.3. ***Dokumentáció a vasútvállalatok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára***

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

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

▼B

4.2.1.4. ***Dokumentáció a pályavasutak vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára***

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

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

— a nyomtatványgyűjtemény című dokumentum.

A pályavasútnak a munkanyelvén kell összeállítania ezeket a dokumentumokat.

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

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

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

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

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

4.2.2. A VONATOKKAL KAPCSOLATOS ELŐÍRÁSOK

4.2.2.1. ***A vonat láthatósága***

4.2.2.1.1. **Általános követelmény**

A vasútvállalatnak biztosítania kell, hogy a vonatokat felszereljék az elejét és a végét jelző eszközökkel.

4.2.2.1.2. **A vonat eleje**

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

A részletes előírás a 4.3.3.4.1. alpontban található.

4.2.2.1.3. **A vonat vége**

E követelményeket az S. melléklet határozza meg.

4.2.2.2. ***A vonat hallhatósága***

4.2.2.2.1. **Általános követelmény**

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

▼B

4.2.2.2.2. **Ellenőrzés**

A figyelmeztető hangjelző eszköznek minden vezetési pozícióból megszólaltathatónak kell lennie.

4.2.2.3. ***A jármű azonosítója***

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

A járműre vonatkozó üzemeltetési korlátozásoknak is azonosíthatóknak kell lenniük.

A további követelményeket a P. melléklet határozza meg.

4.2.2.4. ***A teherkocsik berakodása***

A vasútvállalatnak biztosítania kell a járművek biztonságos berakodását, és a rakomány biztonságát az út során, figyelembe véve a következőket:

4.2.2.4.1. **Súlyelosztás**

A járművekbe úgy kell berakodni, hogy a rakomány tömege egyenletesen legyen elosztva a tengelyeken. Amennyiben egy meghatározott rakomány mérete és alakja miatt ez nem lehetséges, a vasútvállalatnak különleges szállítási eljárást kell alkalmaznia a rakományra az egész út során.

4.2.2.4.2. **Tengelyterhelés**

A vasútvállalatnak biztosítania kell, hogy a járműveket nem terhelik a tengelyterhelési határukon túl. Biztosítaniuk kell azt is, hogy a járműveket nem terhelik a tervezett út bármely részének tengelyterhelési határán túl (kivéve, ha azt az érintett egy vagy több pályavasút engedélyezte).

4.2.2.4.3. **A rakomány rögzítése**

A vasútvállalatoknak biztosítaniuk kell, hogy a járművek felületén vagy belsejükben lévő terhek és minden használaton kívüli teherrögzítő berendezés biztonságosan legyen rögzítve az út közbeni felesleges mozgások elkerülése érdekében.

4.2.2.4.4. **Állóhelyzeti rakszelvény**

A vonatban lévő egyes járművek (és azok terheinek) állóhelyzeti rakszelvényének az útvonalszakasz esetében megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie.

4.2.2.4.5. **A rakomány lefedése**

A vasútvállalatoknak biztosítaniuk kell, hogy a járműveken lévő rakomány lefedésére használt minden anyag biztonságosan legyen rögzítve a járműhöz vagy a rakományhoz. Ennek a letakarásnak olyan anyagokból kell készülnie, amely alkalmas a szóban forgó rakomány lefedésére, figyelembe véve az út közben esetlegesen tapasztalható erőket.

4.2.2.5. ***A vonatok összeállítása***

A vasútvállalatnak meg kell határoznia azokat a szabályokat és eljárásokat a személyzete számára, amelyek biztosítják, hogy a vonat megfeleljen a kiutalt menetvonalnak.

▼B

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

— a járművek

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

  — a vonatban lévő összes járműnek alkalmasnak kell lennie a vonat számára tervezett legnagyobb sebességgel való közlekedésre;

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

— a vonat

  — a járművekből összeállított vonatnak meg kell felelnie az érintett útvonalra vonatkozó műszaki korlátozásoknak és a kiinduló és célállomások esetében megengedett vonathossznak.

  — a vasútvállalat felelős annak biztosításáért, hogy a vonat műszakilag alkalmas legyen a tervezett útra, és hogy a közlekedése során az is maradjon.

— a tömeg és a tengelyterhelés

  — a vonat tömegének az útvonalszakasz, a kapcsolókészülékek erőssége, a vonóerő és a vonat más vonatkozó jellemzői esetében megállapított megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie. Figyelembe kell venni a tengelyterhelési határértékeket.

— a vonat legnagyobb sebessége

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

— az állóhelyzeti rakszelvény

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

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

A vonat összeállítását egy összehangolt vonat-összeállítási jegyzékében kell leírni (lásd: U. melléklet)

4.2.2.6. ***A vonat fékezése***

4.2.2.6.1. **A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények**

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

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

Amennyiben a vonat véletlenül két részre szakad, mindkét járműszerelvény résznek automatikusan meg kell állnia a fék maximális erejű működése miatt.

▼M2

4.2.2.6.2. **Fékteljesítmény**

A pályahálózat-működtető köteles tájékoztatni a vasúttársaságot a ténylegesen előírt teljesítményről. Ennek az adatnak szükség esetén tartalmaznia kell a pályahálózatot esetlegesen befolyásoló fékrendszerek, úgy mint mágnesfék, a visszatápláló fék és az örvényáramú vágányfék alkalmazási feltételeit.

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

A fékteljesítményre vonatkozó szabályokat a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság biztonságirányítási rendszerén belül kell kezelni.

A további követelményeket a T. melléklet határozza meg.

▼B

4.2.2.7. ***A vonat indulásra kész állapotának biztosítása***

4.2.2.7.1. **Általános követelmény**

A vasútvállalatnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amely biztosítja a vonaton lévő összes biztonsági berendezés teljesen indulásra kész állapotát és a vonat biztonságos közlekedtetését.

A vasútvállalatnak tájékoztatnia kell a pályavasutat a vonat minden olyan jellemzőjének módosításáról, amely érinti annak teljesítményét, vagy minden olyan módosításról, amely érintheti a vonat kijelölt útvonalon való közlekedtetését.

A pályavasútnak és a vasútvállalatnak meg kell határoznia, és naprakészen kell tartania a vonat üzemzavar esetén való közlekedtetésének feltételeit és eljárásait.

4.2.2.7.2. **Kötelező adatok**

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

— a vonat azonosítása

— a vonatért felelős vasútvállalat azonosítása

— a vonat tényleges hossza

— szállít-e a vonat utasokat vagy állatokat, a tervezettől eltérően

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

— a pályavasút által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ

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

▼B

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

4.2.3. A VONATOK ÜZEMELTETÉSÉVEL KAPCSOLATOS ELŐÍRÁSOK

4.2.3.1. ***A vonatok tervezése***

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

4.2.3.2. ***A vonatok azonosítása***

A vonatokat egyértelműen azonosítani kell.

E követelményeket az R. melléklet határozza meg.

4.2.3.3. ***A vonat indulása***

4.2.3.3.1. **Indulás előtti ellenőrzések és próbák**

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

4.2.3.3.2. **A pályavasút tájékoztatása a vonat indulásra kész állapotáról**

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

4.2.3.4. ***Forgalomirányítás***

4.2.3.4.1. **Általános követelmények**

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

A pályavasútnak meg kell határoznia az alábbiak eljárásait és eszközeit:

— a vonatok valós idejű irányítása,

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

— a vasútvállalat(ok) tájékoztatása ilyen esetekben.

A vasútvállalat által igényelt és a pályavasúttal való kapcsolódási pontot érintő minden további folyamat csak a pályavasúttal való egyeztetést követően vezethető be.

4.2.3.4.2. **A vonatok jelentése**

4.2.3.4.2.1. *A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok*

A pályavasútnak

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

▼B

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

— A vonat azonosítása

— A jelentési pont azonosítója

— Az a vonal, amelyen a vonat halad

— Menetrend szerint előírt idő a jelentési helyen

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

— A jelentési ponthoz való korai vagy késedelmes megérkezés ideje percben

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

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

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

— Az út egésze vagy egy része tekintetében törölt vonat.

4.2.3.4.2.2. *Várható átadási idő*

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

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

4.2.3.4.3. **Veszélyes áruk**

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

Az eljárások a következőket tartalmazzák:

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

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

— a pályavasút által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ

— a kommunikációs vonalak pályavasúttal közösen történő meghatározása és konkrét intézkedések tervezése az árukat érintő vészhelyzetek esetére

4.2.3.4.4. **Üzemeltetési minőség**

A pályavasút és a vasútvállalat működő folyamatokkal rendelkezik az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére.

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

▼B

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

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

Az ilyen folyamatokat dokumentálják, és belső felülvizsgálatnak vetik alá.

4.2.3.5. ***Adatrögzítés***

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

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

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

— A mozdony/vontatójármű és az azt vezető személy teljesítményével kapcsolatos adatok rögzítése a munkaidőt is ideértve.

A rögzített adatok összeilleszthetőek az alábbiakkal:

— a rögzítés napja és időpontja

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

— a vonat azonosítása

— a vezető személyazonossága

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

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

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

4.2.3.5.1. **Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül**

A pályavasútnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

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

— hőnfutás érzékelése,

▼B

— a vezető és a pályavasút forgalmi személyzete közötti kommunikáció.

4.2.3.5.2. **Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton**

A vasútvállalatnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

— jelző melletti elhaladás veszély esetén vagy a „továbbhaladás tilos” jelző engedély nélküli meghaladása

— a vészfék működtetése

— a vonat haladási sebessége

— a fedélzeti vonatbefolyásoló rendszerek bármilyen kiiktatása vagy megszakítása

— a figyelmeztető hangjelző eszköz (kürt) működtetése

— az ajtóvezérlés működtetése (kioldás, bezárás)

— fedélzeti hőnfutásjelzők általi észlelés, ha vannak

— az a vezetőállás, amelyre vonatkozóan az adatokat rögzítik ellenőrzés céljára

— a munkaidő rögzítésére szolgáló adatok.

4.2.3.6. *Üzemzavar*

4.2.3.6.1. **Más felhasználók tájékoztatása**

A pályavasút a vasútvállalattal közösen köteles egy folyamatot meghatározni egymás azonnali tájékoztatására minden olyan esettel kapcsolatban, amely csökkenti a vasúthálózat vagy a járművek biztonságát, teljesítményét és/vagy rendelkezésre állását.

4.2.3.6.2. **A vezetők tájékoztatása**

A pályavasút felelősségi területével kapcsolatos üzemzavar minden esetében a pályavasút köteles előírásszerű utasításokat adni a vezetők számára arról, hogy milyen intézkedéseket kell megtenni az üzemzavar biztonságos leküzdése érdekében.

4.2.3.6.3. **Üzemmenet folytonosságát visszaállító intézkedések**

A pályavasút az infrastruktúráján működő minden vasútvállalattal és indokolt esetben a csatlakozó pályavasutakkal közösen köteles meghatározni, közzétenni és elérhetővé tenni a megfelelő vészhelyzeti intézkedéseket, és a követelmény alapján meghatározni a felelősségeket az üzemzavar által okozott bármilyen negatív hatás csökkentése érdekében.

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

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

— a járművek meghibásodásai (például olyanok, amelyek jelentősen megzavarhatják a forgalmat, vagy a vonat műszaki zavarának elhárítása),

— az infrastruktúra meghibásodásai (például amikor áramkimaradás történt, vagy olyan körülmények, amelyek miatt kerülő útvonalra helyzhetik a vonatokat),

— szélsőséges időjárási körülmények

▼B

A pályavasútnak kapcsolattartási információkat kell létrehoznia és naprakészen tartania a pályavasút és a vasútvállalat legfontosabb személyzete esetében, akiket értesíteni lehet a szolgáltatás üzemzavarhoz vezető fennakadása esetén. Ennek az információnak tartalmaznia kell a munkaidőn belüli és kívüli kapcsolattartási adatokat.

A vasútvállalatnak el kell juttatnia ezt az információt a pályavasútnak, és tájékoztatnia kell a pályavasutat az ilyen kapcsolattartási adatokban bekövetkező minden változásról.

A pályavasútnak tájékoztatnia kell az összes vasútvállalatot az adataiban bekövetkező minden megváltozásról.

4.2.3.7. ***Vészhelyzet kezelése***

A pályavasútnak

— az infrastruktúráján működő minden vasútvállalattal vagy

— indokolt esetben az infrastruktúráján működő vasútvállalatok képviselő szerveivel és

— indokolt esetben a csatlakozó pályavasutakkal, valamint

— a helyi hatóságokkal és

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

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

Az ilyen intézkedések jellemzően a következőkre vonatkoznak:

— ütközés,

— vonattűz,

— a vonat kiürítése,

— alagutakban bekövetkezett balesetek,

— veszélyes árukat érintő események

— kisiklások

A vasútvállalatnak közölnie kell a pályavasúttal az ilyen körülményekkel kapcsolatos minden konkrét információt, különösen a vonatok helyreállítása és vágányra való visszaemelése vonatkozásában. (Lásd még A hagyományos vasúti áruszállító kocsik ÁME Vészhelyzeti intézkedések című 4.2.7.1. pontját.)

Emellett a vasútvállalatnak eljárásokkal kell rendelkeznie az utasok fedélzeti vészhelyzeti és biztonsági eljárásokkal kapcsolatos tájékoztatására.

4.2.3.8. ***Segítség a vonatszemélyzetnek rendkívüli esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére***

A vasútvállalatnak megfelelő eljárásokat kell meghatároznia, hogy (pl. kommunikációs vonalakkal, a vonat kiürítése esetén megteendő intézkedésekkel) segítsen a vonat személyzetének üzemzavar esetén elkerülni vagy csökkenteni a járművek műszaki vagy egyéb hibái által okozott késéseket.

▼B

4.3. *A KAPCSOLÓDÁSI PONTOK MŰKÖDÉSI ÉS MŰSZAKI ELŐÍRÁSAI*

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a kapcsolódási pontok funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

4.3.1. KAPCSOLÓDÁSI PONTOK AZ INFRASTRUKTÚRA ÁME-VEL FENNTARTVA

4.3.2. KAPCSOLÓDÁSI PONTOK AZ ELLENŐRZŐ/IRÁNYÍTÓ ÉS JELZŐRENDSZER ÁME-VEL

4.3.2.1. ***A felügyeleti adatok rögzítése***

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

4.3.2.2. ***Vezetői éberségi berendezés***

A vezető reakcióinak figyelemmel kísérésére szolgáló eszköz, amely beavatkozik a vonat megállítása érdekében, ha a vezető nem reagál egy megadott időn belül, és ezt automatikusan jelenti a vonatbefolyásoló központnak, amennyiben az infrastruktúra támogatja ennek lehetőségét. Kapcsolódási pont van a jelen üzemeltetési követelmény és a CR CCS ÁME ERTMS-sel kapcsolatos 4.2.2. alpontja között.

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

Ezen ÁME A. (A1 és A2) melléklete kapcsolódási pont a CR CCS ÁME A. mellékletében részletezett ERTMS/ETCS FRS-sel és SRS-sel, valamint az ERTMS/GSM-R FRS-sel és SRS-sel. Kapcsolódási pont van az ETCS Vezető/Gép/Interfész (vezetői felhasználói felület) (DMI) előírásaival (a CR CCS ÁME 4.2.13. pontja) és az EIRENE DMI előírásaival (a CR CCS ÁME 4.2.14. pontja). Kapcsolódási pont van ezen ÁME A1. melléklete és a CR CCS ÁME 4.2.2. alpontja között a fedélzeti ETCS funkciójának kiiktatása tekintetében.

4.3.2.4. ***A jelek és a pályamenti jelzések láthatósága***

A vezetőnek képesnek kell lennie észrevenni a jeleket és a pályamenti jelzéseket, és ezeknek láthatóaknak kell lenniük a szokásos vezetői helyzetből. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pályamenti jelzések más típusaira is.

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

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

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

▼B

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

Kapcsolódási pont van a CR CCS ÁME 4.2.16. alpontjával a vezető külső látómezője tekintetében. A CR CCS A. mellékletének jövőbeni változatában lesz egy új pont az ETCS-sel felszerelt vasútvonalak pályamenti jelzéseiről.

4.3.2.5. ***A vonat fékezése***

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.6.2. alpontja és a CR CCS ÁME 4.3.1.5. alpontja között (A vonat garantált fékezési teljesítménye és jellegzetességei).

▼M2

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

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

▼B

4.3.2.7. ***Adatrögzítés és hőnfutásjelzés***

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

4.3.3. KAPCSOLÓDÁSI PONTOK A JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ÁME-VEL

4.3.3.1. ***A jármű azonosítója***

Kapcsolódási pont van a jelen OPE ÁME 4.2.2.3. alpontja és az Áruszállító kocsik RST ÁME B. melléklete között.

Létezni fog ilyen kapcsolódási pont a hagyományos vasút többi RST ÁME-jével is, amikor azokat létrehozzák.

4.3.3.2. ***Fékezés***

Kapcsolódási pont van ezen OPE ÁME 4.2.2.6.1. alpontja és az Áruszállító kocsik RST ÁME 4.2.4. alpontja és B. melléklete között.

Létezni fog ilyen kapcsolódási pont a hagyományos vasút többi RST ÁME-jével is, amikor azokat létrehozzák.

▼B

4.3.3.3. ***A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények***

Figyelembe kell venni, hogy az alábbiak tekintetében kapcsolódási pont lesz más CR RST ÁME-kkel, amikor azokat létrehozzák.

— A személyszállító kocsik és a tervezett megállóhelyek peronjai közötti összeegyeztethetőségnek elegendőnek kell lennie a biztonságos fel- és leszállás biztosításához.

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

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

— Az ajtókioldó aktiválásának le kell állítania a vontatást.

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

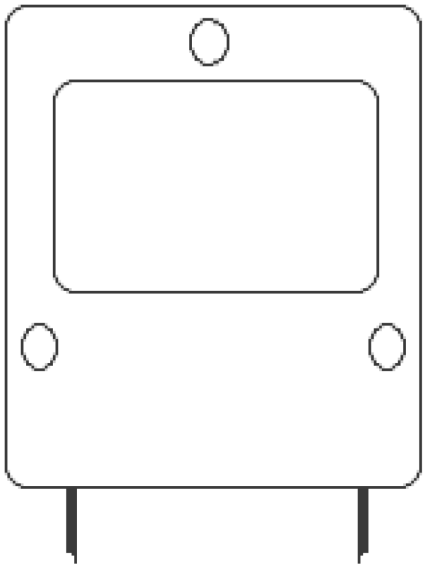
— A személyszállításra szánt járműveket fel kell szerelni utasok által aktiválható vészjelzővel vagy vészfékkel. Ennek aktiválása esetén a vezetőt azonnal figyelmeztetni kell, de képesnek kell lennie magánál tartani a vonat irányítását.

4.3.3.4. ***A vonat láthatósága***

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

4.3.3.4.1. **A vonat menetirány szerinti első járművén**

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



▼B

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

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

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival, a vezetőállások tekintetében és ezen ÁME 4.2.2.1.2. alpontjával is.

4.3.3.4.2. **A hátsó homlokfalon**

Kapcsolódási pont lesz ezen ÁME 4.2.2.1.3. alpontja és a CR RST BB. mellékletének 4.2.7.4. (Áruszállító kocsik) alpontja között, ha az OPE ÁME S. mellékletének nyitott kérdését a tartóelemet igénylő hátsó jelzés meghatározásával zárják le.

4.3.3.5. ***A vonat hallhatósága***

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

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

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival, a vezetőállás tekintetében és ezen ÁME 4.2.2.2. alpontjával is.

4.3.3.6. ***A jelzések láthatósága***

A vezetőnek képesnek kell lennie a jelzések észlelésére, és a jelzéseknek észrevehetőknek kell lenniük a vezető számára. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pályamenti jelzésekre is.

A vezetőállásokat olyan következetes módon kell kialakítani, hogy a vezető a szokásos vezetői helyzetből könnyen megláthassa a számára megjelenített információkat.

Kapcsolódási pont lesz ezen ÁME 4.3.2.4. alpontja és az RST ÁME jövőbeni változata között a vezetőállások tekintetében.

4.3.3.7. ***Vezetői éberségi berendezés***

A vezető reakcióinak figyelemmel kísérésére szolgáló eszköz, amely beavatkozik a vonat megállítása érdekében, ha a vezető nem reagál egy megadott időn belül, és ezt automatikusan jelenti a vonatbefolyásoló központnak, amennyiben az infrastruktúra támogatja annak lehetőségét.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival a vezetőállások tekintetében.

▼B

4.3.3.8. ***A vonatok összeállítása és a B. melléklet***

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.5. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.2.1.2.2. alpontja (vonókészülék) között a vonat megengedett legnagyobb tömege tekintetében. A jövőben kapcsolódási pont lehet ezen ÁME B. melléklete és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.2.1.2.1. alpontja (ütközők) között a tolatási sebesség tekintetében.

4.3.3.9. ***A teherkocsik berakodása***

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.4. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME YY. mellékletének 4.2.2.3.5. alpontja (a rakomány rögzítése) között.

4.3.3.10. ***A vonat indulásra kész állapotának biztosítása és Veszélyes áruk***

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.7. és 4.2.3.4.3. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.2.6. alpontja (Veszélyes áruk) között.

▼M2

4.3.3.11. **A vonatok összeállítása, L. melléklet**

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.5. alpontja, valamint L. melléklete és a CR RST (teherkocsik) ÁME 4.2.3.5. alpontja (hosszanti irányú nyomóerők) között a vonatok haladása, kezelése, valamint a járművek vonaton belüli elosztása tekintetében.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival is a vontató- és személyszállító járművek tekintetében.

▼B

4.3.3.12. ***Vészhelyzeti intézkedések és vészhelyzetek kezelése***

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.3.6.3. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.6.1.2. alpontja (a környezeti feltételekkel kapcsolatos funkcionális és műszaki előírások) között a szélsőséges éghajlati viszonyok tekintetében.

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.3.6. és 4.2.3.7. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.7.1. alpontja (Vészhelyzeti intézkedések) és 4.2.7.2. alpontja (Tűzbiztonság) között.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival is a vontató- és személyszállító járművek tekintetében.

4.3.3.13. ***Adatrögzítés***

Kapcsolódási pont lesz ezen CR OPE ÁME 4.2.3.5.2. alpontja (Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton) és a CR RST ÁME későbbi verziói között a vontatójárművek és a vezetőállással rendelkező kocsik tekintetében.

Kapcsolódási pont van ezen CR OPE ÁME 4.2.3.5.1. alpontja (Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül) és a CR áruszállító kocsik RST ÁME 4.2.3.3.2. alpontja (Hőnfutásjelzés) között. Kapcsolódási pont lesz ezen CR OPE ÁME ugyanazon alpontja és a CR RST ÁME későbbi verziói között is a vontatójárművek és kocsik tekintetében a csapágy pályamenti berendezéssel való érzékelésével kapcsolatban.

▼B

4.3.4. KAPCSOLÓDÁSI PONTOK A TELEMATIKAI ALKALMAZÁSOK ÁME-VEL

4.3.4.1. ***A vonatok azonosítása***

A TEN-en közlekedő összes vonat egyértelmű azonosítását biztosító eszköz még meghatározásra vár (lásd az R. melléklet 4.2.3.2. alpontját). Kapcsolódási pont van e tekintetben a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME-vel a 4.2.2. alpontban. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.2. ***A vonatok összeállítása***

Ezen ÁME 4.2.2.5. és 4.2.2.7.2. alpontjai a vonat-összeállítási adatok tekintetében kapcsolódási ponttal rendelkeznek a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME 4.2.3.2. alpontjával. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.3. ***A vonat indulása***

Ezen ÁME 4.2.3.3. alpontja a vonatindulási adatok tekintetében kapcsolódási ponttal rendelkezik a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME 4.2.3. alpontjával. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.4. ***A vonat közlekedése***

Ezen ÁME 4.2.3.4. alpontja a vonatközlekedési adatok tekintetében kapcsolódási ponttal rendelkezik a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME 4.2.4., 4.2.5. és 4.2.6. alpontjával. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.5. ***A jármű azonosítója***

Kapcsolódási pont van ezen OPE ÁME 4.2.2.3. alpontja és a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME „járműreferencia-adatbázisok” című 4.2.11.3. alpontja és A. melléklet 1. indexe („Adatdefiníciók és üzenetek”, 1.18. pont: „Natív elem: WagonIndent”) között. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.4. *ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYOK*

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

Ennek érdekében az A1. melléklet meghatározza az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS/ETCS) üzemeltetési szabályait. Az ERTMS/GSM-R rádiórendszer esetében ugyanezeket az A2. melléklet határozza meg.

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

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

▼B

4.5. *KARBANTARTÁSI SZABÁLYOK*

Nem alkalmazandó

4.6. *SZAKMAI KÉPESÍTÉSEK*

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

4.6.1. SZAKMAI ALKALMASSÁG

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

▼M2

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

▼B

4.6.1.1. ***Szakmai ismeretek***

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

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

  — a szervezetük biztonságirányítási rendszerének működési elvei,

  — az átjárhatósági műveletekbe bevont legfontosabb szereplők feladatai és felelősségei,

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

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

  — vasútvonalak és pályamenti berendezések,

  — járművek,

  — a környezet.

4.6.1.2. ***Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége***

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

— az ilyen szabályok és eljárások alkalmazásának módjai és elvei

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

— a személyek és a folyamatok szükségtelen veszélyeztetésének elkerülését célzó biztonságirányítási rendszer elvei

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

▼B

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

4.6.2. NYELVI ALKALMASSÁG

4.6.2.1. ***Alapelvek***

A pályavasút és a vasútvállalat köteles biztosítani, hogy az ezzel foglalkozó személyzete képes legyen használni az ezen ÁME-ben megállapított kommunikációs protokollokat és elveket.

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

A vasútvállalat azon személyzete, amelynek feladatai megkövetelik a pályavasút személyzetével való kommunikációt a biztonsági szempontból kritikus ügyekről rutinhelyzetekben, üzemzavar esetén és vészhelyzetekben egyaránt, kellő tudásszinttel kell, hogy rendelkezzen a pályavasút által használt munkanyelv terén.

4.6.2.2. ***Tudásszint***

A pályavasút nyelvében való jártassági szintnek biztonsági szempontból elegendőnek kell lennie:

— Minimális követelmény, hogy a vezető képes legyen

  — elküldeni és megérteni az ezen ÁME C. mellékletében meghatározott összes üzenetet,

  — eredményesen kommunikálni rutinhelyzetekben, üzemzavar esetén és vészhelyzetekben,

  — kitölteni a nyomtatványgyűjtemény használatához kapcsolódó nyomtatványokat.

— A vonat személyzetének más olyan tagjai esetében, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy biztonsági szempontból kritikus ügyekről kommunikáljanak a pályavasúttal, a minimális követelmény az, hogy képesek legyenek a vonatot és annak üzemi állapotát leíró információkat küldeni és megérteni.

A megfelelő alkalmassági szintekkel kapcsolatos útmutató az E. mellékletben található. A vezetők esetében a tudásnak legalább 3-as szintűnek kell lennie. A vonatkísérő személyzet esetében a tudásnak legalább 2-es szintűnek kell lennie.

4.6.3. A SZEMÉLYZET KEZDETI ÉS FOLYAMATOS VIZSGÁLATA

4.6.3.1. ***Alapelemek***

A 2004/49/EK irányelv III. melléklet 2. pontjának megfelelően a vasútvállalatok és a pályavasutak kötelesek meghatározni a személyzetük vizsgálati eljárását.

Ajánlatos figyelembe venni a következők mindegyikét:

A. A személyzet kiválasztása

  — az egyéni tapasztalat és alkalmasság értékelése

▼B

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

B. Kezdeti szakmai képzés

— a képzési igények elemzése,

— képzési erőforrások

— az oktatók képzése

▼M2

C. Kezdeti vizsgálat

— alapfeltételek,

— vizsgálati program gyakorlati bemutatással együtt,

— az oktatók képesítése,

— alkalmassági bizonyítvány kiadása.

D. Az alkalmasság megtartása

— az alkalmasság megtartásának elvei,

— követendő módszerek,

— az alkalmasság fenntartását célzó folyamatok formalizációja.

— az értékelés folyamata.

▼B

E. Szinten tartó képzés

— a folyamatos képzés elvei (a nyelvi is)

4.6.3.2. ***A képzési igények elemzése***

4.6.3.2.1. **A képzési igények elemzésének kidolgozása**

A vasútvállalat és a pályavasút köteles elemezni a vonatkozó személyzetük képzési igényeit.

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

— a pályavasutak üzemeltetési gyakorlatai közötti különbségek és az ezek közötti váltásokkal kapcsolatos kockázatok,

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

— a pályavasút személyzete által használt munkanyelv eltérései,

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

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

▼B

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

4.6.3.2.2. **A képzési igények elemzésének aktualizálása**

A vasútvállalat és a pályavasút köteles folyamatot meghatározni a saját képzési igényeik felülvizsgálatára és aktualizálására, figyelembe véve olyan szempontokat, mint a korábbi ellenőrzések, a rendszerből érkező visszajelzés, valamint a szabályok, az eljárások, az infrastruktúra és a technológia ismert változásai.

4.6.3.2.3. **Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében**

▼M2

4.6.3.2.3.1. *Útvonalismeret*

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

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

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

▼B

4.6.3.2.3.2. *Járműismeret*

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

4.6.3.2.3.3. *Kisegítő személyzet*

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

4.7. *EGÉSZSÉGVÉDELMI ÉS BIZTONSÁGI FELTÉTELEK*

4.7.1. BEVEZETÉS

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

A 2004/49/EK irányelvvel összhangban a vasútvállalatok és a pályavasutak kötelesek létrehozni és dokumentálni azokat a folyamatokat, amelyek megvalósításával megfelelnek a személyzetükkel kapcsolatban a biztonságirányítási rendszerükben meghatározott orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek.

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

▼B

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

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

4.7.2. AZ FOGLALKOZÁS-EGÉSZSÉGÜGYI ORVOSOK ÉS ORVOSI SZERVEZETEK JÓVÁHAGYÁSI FELTÉTELEI ([1])

A vasútvállalatoknak és a pályavasútnak az engedélyezésük vagy bejegyzésük szerinti ország nemzeti szabályozásával és gyakorlatával összhangban kell kiválasztaniuk az foglalkozás-egészségügyi orvosokat és az orvosi vizsgálatokban részt vevő szervezeteket.

A 4.7.4. pontban meghatározott orvosi vizsgálatokat elvégző foglalkozás-egészségügyi orvosoknak a következőkkel kell rendelkezniük:

— Üzemorvosi szakismeret,

— Az érintett munkakör és a vasúti környezet veszélyeinek ismerete,

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

Az ilyen feltételeknek megfelelő foglalkozás-egészségügyi orvos külső szakorvosi vagy paramedicinális, pl. szemészeti segítséget vehet igénybe az orvosi konzultációjának vagy vizsgálatának alátámasztására.

4.7.3. A PSZICHOLÓGIAI VIZSGÁLATBAN RÉSZTVEVŐ PSZICHOLÓGUSOK JÓVÁHAGYÁSI KRITÉRIUMAI ÉS A PSZICHOLÓGIAI ÉRTÉKELÉS KÖVETELMÉNYEI

4.7.3.1. ***A pszichológusok képesítése***

A pszichológusnak rendelkeznie kell a megfelelő egyetemi képesítéssel, valamint szakképesítéssel és működési engedéllyel kell rendelkeznie a vasútvállalat vagy a pályavasút engedélyezése vagy bejegyzése szerinti ország nemzeti szabályozásával vagy gyakorlatával összhangban.

4.7.3.2. ***A pszichológiai vizsgálat tartalma és értelmezése***

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

4.7.3.3. ***A vizsgálati eszközök kiválasztása***

A vizsgálat csak pszichológiai és tudományos elvekre alapuló vizsgálati eszközöket tartalmazhat.

4.7.4. ORVOSI ÉS PSZICHOLÓGIAI VIZSGÁLAT

4.7.4.1. ***Az állás betöltése előtt:***

4.7.4.1.1. **Az orvosi vizsgálat minimális tartalma**

Az orvosi vizsgálatnak a következőkre kell kiterjednie:

— Általános orvosi vizsgálat,

([1]) A 4.7.2. pont csak ajánlás

▼B

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

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

— Drogszűrés.

4.7.4.1.2. **Pszichológiai vizsgálat**

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

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

— Kognitív:

  — Figyelem és koncentráció

  — Memória

  — Felfogóképesség

  — Érvelés

  — Kommunikáció

— Pszichomotoros:

  — Reakciósebesség:

  — Mozgáskoordináció

— Viselkedési és személyiségi

  — Érzelmi önkontroll

  — Viselkedési megbízhatóság

  — Autonómia

  — Lelkiismeretesség

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

4.7.4.2. ***Az állás betöltése után***

4.7.4.2.1. **Az időszakos orvosi vizsgálatok gyakorisága**

Legalább egy teljes körű orvosi vizsgálatot el kell végezni:

— 5 évente a 40 év alatti személyzet esetében,

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

— Évente a 62 év fölötti személyzet esetében.

Az foglalkozás-egészségügyi orvosnak sűrűbb vizsgálati gyakoriságot kell előírnia, ha a személyzet tagjának egészségi állapota megköveteli.

4.7.4.2.2. **Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma**

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

— Általános orvosi vizsgálat,

▼B

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

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

— Drogszűrés, amennyiben klinikailag javallott.

4.7.4.2.3. **További orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok**

Az időszakos orvosi vizsgálat mellett további meghatározott orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatot kell végezni, amennyiben ésszerű alapon gyanú merül fel a személyzet valamely tagjának orvosi vagy pszichológiai alkalmassága terén, vagy ésszerűen feltételezhető a kábítószerfogyasztás vagy durva viselkedés vagy az alkohol mértéktelen fogyasztása. Ez különösen az illető által elkövetett emberi tényezőre visszavezethető esemény vagy baleset után indokolt.

A munkáltatónak bármely 30 napot meghaladó betegszabadság után orvosi vizsgálatot kell kérnie. Megfelelő esetekben az ilyen vizsgálat korlátozódhat arra, hogy az foglalkozás-egészségügyi orvos megvizsgálja a rendelkezésre álló orvosi információt, amely azt igazolja, hogy az alkalmazott munkaalkalmassága nem változott.

A vasútvállalat és a pályavasút köteles az azt biztosító rendszereket működtetni, hogy az ilyen további vizsgálatokat indokolt esetben elvégezzék.

4.7.5. EGÉSZSÉGÜGYI KÖVETELMÉNYEK

4.7.5.1. ***Általános követelmények***

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

— Hirtelen eszméletvesztés,

— Az öntudat vagy a koncentráció romlása,

— Hirtelen cselekvőképtelenség,

— Az egyensúly vagy mozgáskoordináció romlása,

— Jelentős mozgáskorlátozottság.

Látás és hallás terén a következő követelményeknek kell teljesülniük:

4.7.5.2. ***Látási követelmények***

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

— A szemüveglencse maximális dioptriája: távollátás: + 5 / rövidlátás: - 8. A (4.7.2. alpont meghatározása szerinti) hivatalos foglalkozás-egészségügyi orvos kivételes esetekben és a szemész szakorvos véleményének kikérése után engedélyezheti az e tartományon kívüli értékeket.

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

— Kontaktlencse használata engedélyezett.

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

— Látótér: normális(teljes, ép) (az elvégzendő feladatot érintő minden rendellenesség hiánya)

— Látás mindkét szemmel: tényleges

▼B

— Kétszemes látás: tényleges

— Kontrasztérzékenység: jó

— Előrehaladó szembetegség hiánya

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

4.7.5.3. ***A hallással kapcsolatos követelmények***

A megfelelő hallást hang audiogrammal kell igazolni, azaz:

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

— Az alábbi tájékoztató jellegű adatokat iránymutatásként kell kezelni:

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

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

▼M2

_____

_____

▼B

4.8. *INFRASTRUKTÚRA- ÉS JÁRMŰNYILVÁNTARTÁS*

A 2001/16/EK irányelv 24. cikkének (1) bekezdése szerint „a tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy kiadják és évente frissítsék az infrastruktúrát és a járműveket rögzítő nyilvántartást. Ezeknek a nyilvántartásoknak fel kell tüntetniük az egyes érintett alrendszerek vagy alrendszerrészek fő jellemzőit és azok viszonyát a vonatkozó ÁME-kben előírt jellemzőkhöz. Ebből a célból az egyes ÁME-k pontosan megjelölik, hogy milyen információkat kell tartalmazniuk az infrastruktúráról és a járművekről szóló nyilvántartásoknak.”

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

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

4.8.1. INFRASTRUKTÚRA

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában a hagyományos vasúti infrastruktúrával kapcsolatos és a vasútvállalatok számára elérhetővé teendő adatelemeket érintő követelmények a D. mellékletben találhatók. A pályavasút felelős az adatok helyességéért.

▼B

4.8.2. JÁRMŰVEK

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

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

— az ütközők közötti hossz

5. KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. *FOGALOMMEGHATÁROZÁS*

A 2001/16/EK irányelv 2. cikkének d) pontja szerint:

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal”.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem:

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

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

5.2. *A RENDSZERELEMEK FELSOROLÁSA*

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekkel a 2001/16/EK irányelv vonatkozó rendelkezései foglalkoznak. Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer tekintetében jelenleg nincsenek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

5.3. *A RENDSZERELEMEK TELJESÍTMÉNYE ÉS ELŐÍRÁSAI*

Amint létrehoztak egy megoldást a vonat végének jelzésére, lehetséges, hogy ez kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmé válik. Ekkor előfordulhat, hogy egy további mellékletre lesz szükség a fényerősségi, fényvisszaverési és felerősítési előírások meghatározásához. Lehet, hogy egy jövőbeni változatban további kapcsolódási pontok lesznek az RST ÁME-vel.

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

6.1. *KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK*

Mivel ezen ÁME még nem határoz meg semmilyen átjárhatósági rendszerelemet, nem történik említés a vizsgálati eljárásokról.

▼B

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

6.2. *ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZER*

6.2.1. ALAPELVEK

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer egy strukturális alrendszer a 2001/16/EK irányelv II. melléklete szerint.

Az egyes elemek azonban szorosan illeszkednek a pályavasúttól vagy a vasútvállalattól a 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági engedély/tanúsítvány megadásához megkövetel üzemeltetési eljárásokkal és folyamatokkal. A vasútvállalat és a pályavasút igazolja az ezen ÁME követelményeinek való megfelelést. Ezt a 2004/49/EK irányelvben ismertetett biztonságirányítási rendszer segítségével tehetik meg. Megjegyzendő, hogy jelenleg ezen ÁME egyetlen eleme sem írja elő a bejelentett szervezet által történő külön vizsgálatot.

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

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

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

6.2.2. DOKUMENTÁLÁSI SZABÁLYOK ÉS ELJÁRÁSOK

Ezen ÁME 4.2.1. alpontjában említett dokumentáció vizsgálata tekintetében az illetékes hatóság felelős annak biztosításáért, hogy a pályavasút és a vasútvállalat által átadott dokumentáció előkészítési folyamata megfelelő mind teljesség, mind pontosság szempontjából.

6.2.3. VIZSGÁLATI ELJÁRÁS

6.2.3.1. ***Az illetékes hatóság határozata***

A G. melléklettel összefüggésben a pályavasút és a vasútvállalat benyújtja a javasolt új vagy módosított üzemeltetési eljárás(ok) leírását.

▼B

A 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági tanúsítvány/ engedély A. része alá tartozóként feltüntetett elemek tekintetében bemutatják azokat azon tagállam illetékes hatóságának, amelyben a társaságot létrehozták.

A 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági tanúsítvány / engedély B. része alá tartozóként feltüntetett elemek tekintetében bemutatják azokat az összes érintett tagállam illetékes hatóságának.

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

6.2.3.2. ***Ha vizsgálatra van szükség***

Amennyiben az egy vagy több illetékes hatóság úgy határoz, hogy ilyen vizsgálatra van szükség, azt a 2004/49/EK irányelv szerinti biztonsági tanúsítvány / engedély kiadásához / megújításához vezető vizsgálat részeként végzik el.

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

A vizsgálat elvégzésével kapcsolatban néhány útmutatás található az F. mellékletben.

6.2.4. A RENDSZER TELJESÍTMÉNYE:

A 2001/16/EK irányelv 14. cikkének 2. bekezdése arra kötelezi a tagállamokat, hogy rendszeres időközönként ellenőrizzék, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő alrendszerek működtetése és fenntartása összhangban van-e az alapvető követelményekkel. Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer tekintetében a 2004/49/EK irányelvvel összhangban végzik el az ilyen ellenőrzéseket.

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. *ALAPELVEK*

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

A tervnek figyelembe kell vennie a következőket:

— bármely adott vasútvonal működtetésével kapcsolatos sajátos emberi tényezők,

— valamennyi érintett vasútvonal minden egyes üzemeltetési és biztonsági eleme és

— hogy a szóban forgó elem(ek) bevezetése

  — a vasútvonalat használó minden vonatra,

  — csak meghatározott vasútvonalakra,

  — az összes TEN vasútvonalra,

  — a TEN vasútvonalakon közlekedő minden vonatra vonatkozik-e.

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

▼B

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

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

— a vasútvállalat vagy a pályavasút megkezdi a működését, vagy

— bevezetik a vasútvállalat vagy a pályavasút meglévő üzemeltetési rendszereinek megújítását vagy korszerűsítését, vagy

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

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

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

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

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

Amennyiben a meglévő megállapodások tartalmaznak az üzemeltetéstal és a forgalomirányítással kapcsolatos követelményeket, a tagállamok az ezen ÁME hatályba lépését követő hat hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot a következő megállapodásokról:

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

(b) a vasútvállalat(ok), pályavasút(ak) vagy tagállam(ok) közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek,

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

▼B

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

A RIV, RIC és PPW megállapodásról és a COTIF eszközökről nem küldenek értesítést, mert azok ismertek.

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

7.2. *VÉGREHAJTÁSI IRÁNYMUTATÁSOK*

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

A bevezetés három különböző elemből áll:

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

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

— Más alrendszerek bevezetéséből eredő új rendszerek és eljárások

  — Új/korszerűsített hagyományos vasútvonalak (INS/ENE)

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

  — Új járművek (RST)

  — Forgalomirányítási telematikai alkalmazások (TAF)

7.3. *KONKRÉT ESETEK*

7.3.1. BEVEZETÉS

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak:

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

▼B

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

▼M2

7.3.2 KONKRÉT ESETEK FELSOROLÁSA

Szándékosan üresen hagyva.

▼**M2**

A. MELLÉKLET

ERTMS/ETCS ÉS ERTMS/GSM-R ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYOK

Az ERTMS/ETCS és az ERTMS/GSM-R üzemeltetésére vonatkozó szabályokat az ERA honlapján (www.era.europa.eu) közzétett, „ETCS és GSM-R: szabályok és alapelvek – 1. verzió” című műszaki dokumentum határozza meg.

▼B

B. MELLÉKLET

AZ ÚJ STRUKTURÁLIS ALRENDSZEREK KÖVETKEZETES MÛKÖDTETÉSÉT LEHETÕVÉ TEVÕ EGYÉB SZABÁLYOK

(lásd: 4.4. pont)

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

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

A. ***Általános***

Fenntartva

B. ***A személyzet személyi és vagyoni biztonsága***

Fenntartva

C. ***Forgalmi interfész a biztosítóberendezésekkel***

C1 **Homokolás**

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

A sínfej futófelületén felgyülemlõ homok azonban számos problémát okozhat, különösen a sínáramkörök aktiválásával, valamint a kitérõk és a keresztezõdések hatékony mûködésével kapcsolatban.

A vezetõnek mindig képesnek kell lennie homokoló mûködtetésére, de ezt el kell kerülni, amikor csak lehetséges

— a kitérõk és a keresztezõdések területén

— 20 km/h alatti sebességnél való fékezéskor.

Ezek a korlátozások azonban nem érvényesek, amikor SPAD (jelzõ meghaladási veszély) vagy más súlyos baleset veszélye áll fenn, és a homokolás segítené a tapadást.

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

C2 **A hõnfutásjelzõk aktiválása**

Fenntartva

D. ***Vonatmozgások***

D1 **Normál üzemeltetési állapot**

D2 **Korlátozott körülmények**

Fenntartva

E. ***Rendellenességek, események és balesetek***

Fenntartva

▼B

C. MELLÉKLET

A BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS KOMMUNIKÁCIÓS MÓDSZERTAN

Bevezetés

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

— meghatározza a biztonsággal kapcsolatos üzenetek jellegét és struktúráját,

— meghatározza az ilyen üzenetek szóbeli továbbításának módszertanát.

A melléklet célja, hogy alapként szolgáljon

— a pályavasút számára, hogy képes legyen összeállítani az üzeneteket és a nyomtatványgyűjteményt. Az ilyen elemeket közlik a vasútvállalattal azzal egyidejûleg, hogy a szabályok és elõírások elérhetõvé válnak,

— a pályavasút és a vasútvállalat számára a személyzetnek szóló dokumentumok (Nyomtatványgyûjtemény), a vonatmozgásokat engedélyezõ személyzetnek szóló utasítások és a Vezetõi utasítás-gyûjtemény „A kommunikációs eljárások kézikönyve” címû 1. függelékének összeállítása számára.

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

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

A pályavasútnak formalizált módon és a következõ 3 kategóriával összhangban strukturálnia kell a kommunikációs protokollját:

— sürgõs (vészhelyzeti) szóbeli üzenetek,

— írásbeli rendelkezések,

— a teljesítménnyel kapcsolatos további üzenetek.

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

1. KOMMUNIKÁCIÓS MÓDSZERTAN

1.1. *A MÓDSZERTAN ELEMEI ÉS ELVEI*

1.1.1. AZ ELJÁRÁSOK SORÁN HASZNÁLT SZABVÁNYOS TERMINOLÓGIA

1.1.1.1. ***A szóbeli üzenetek továbbítási eljárása***

A beszéd lehetõségét a másik félnek átadó kifejezés:

over

1.1.1.2. ***Üzenetfogadási eljárás***

— közvetlen üzenet fogadásakor

▼B

A küldött üzenet fogadását megerõsítõ kifejezés:

received

Az üzenetet gyenge vétel vagy félreértés esetén megismételtetõ kifejezés:

say again (+ speak slowly)

— a visszaolvasott üzenet fogadását megerõsítõ kifejezés

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

correct

vagy nem:

error (+ I say again)

1.1.1.3. ***A kommunikáció megszakításának eljárása***

— ha az üzenet véget ért:

out

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

A másik felet várakozásra felkérő kifejezés:

wait

— ha a szünet ideiglenes, de a kapcsolat megszakadt

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

I call again

1.1.1.4. ***Írásbeli rendelkezés visszavonása***

A folyamatban lévő írásbeli rendelkezési eljárás visszavonására használt kifejezés:

cancel procedure …

Ha az üzenet késõbb folytatódni fog, az eljárást elölrõl meg kell ismételni.

1.1.2. HIBA VAGY FÉLREÉRTÉS ESETÉN ALKALMAZANDÓ ELVEK

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

▼B

1.1.2.1. ***Hibák***

— **átvitel közbeni hibák**

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

error (+ prepare new form …)

vagy:

error + I say again

majd újból elküldi az első üzenetet.

— visszaolvasás közbeni hiba

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

error +I say again

majd újból elküldi az első üzenetet.

1.1.2.2. ***Félreértés***

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

say again (+speak slowly)

1.1.3. A SZAVAK, SZÁMOK, IDŐK, TÁVOLSÁGOK, SEBESSÉGEK ÉS DÁTUMOK BETŰZÉSÉNEK KÓDJA

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

A következő betűzési szabályokat kell alkalmazni:

1.1.3.1. ***Szavak és betűcsoportok betűzése***

A nemzetközi fonetikai ábécét kell használni.

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

Példa:

A B pontok = points alpha-brav o.

KX 835 jelzőszám = signal Kilo X-Ray eight three five.

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

▼B

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

1.1.3.2. ***Számok kifejezése***

A számokat számjegyenként kell kimondani.

0	*Zero*	*5*	*Five*
1	*One*	*6*	*Six*
2	*Two*	*7*	*Seven*
3	*Three*	*8*	*Eight*
4	*Four*	*9*	*Nine*

Példa: **2 183 sz. vonat** = train two-one-eight-three.

A tizedes törteket a „point” szóval kell kifejezni.

Példa: **12,50** = one-two-point-five-zero

1.1.3.3. ***Az idő kifejezése***

Az időt helyi időben kell megadni, egyszerű módon.

Példa: **10 óra 52 perc** = ten fifty-two.

Bár ez az alapelv, szükség esetén az is elfogadható, ha az időt számjegyenként mondják ki (one zero five two hours).

1.1.3.4. ***A távolságok és sebességek kifejezése***

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

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

1.1.3.5. ***Dátumok kifejezése***

A dátumokat szokásos módon kell kifejezni.

Példa: **10 December**

1.2. *A KOMMUNIKÁCIÓ STRUKTÚRÁJA*

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

— azonosítás és utasításkérés,

— magának az üzenetnek a továbbítása és az átvitel befejezése.

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

1.2.1. AZ AZONOSÍTÁS ÉS UTASÍTÁSKÉRÉS SZABÁLYAI

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

▼B

1.2.1.1. ***Azonosítás***

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

Ez az elv a kommunikáció megszakadása után is érvényes.

A különböző felek az alábbi üzeneteket használják erre a célra.

— a vonatmozgásokat engedélyező személyzet:

train .....
(szám)
Signals .....
(név)

— a vezető:

… Signals .....
(név)
this is train .....
(szám)

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

1.2.1.2. ***Utasításkérés***

Az írásbeli rendelkezéssel alátámasztott eljárások minden alkalmazását utasításkérésnek kell megelőznie.

A következő kifejezéseket kell használni utasításkérésre:

prepare procedure …

1.2.2. AZ ÍRÁSBELI RENDELKEZÉSEK ÉS A SZÓBELI ÜZENETEK TOVÁBBÍTÁSÁNAK SZABÁLYAI

1.2.2.1. ***Elsődleges prioritású biztonsági üzenetek***

Sürgető és kényszerítő jellegük miatt ezek az üzenetek

— menet közben is elküldhetők és fogadhatók,

— nem kell, hogy azonosító részt tartalmazzanak,

▼B

— megismétlendők,

— a lehető leghamarabb további információnak kell követni őket.

1.2.2.2. ***Írásbeli rendelkezések***

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

1.2.2.2.1. **Üzenet küldése**

A nyomtatvány kitölthető az üzenet továbbítása előtt, hogy az üzenet teljes szövege egyetlen átvitellel elküldhető legyen.

1.2.2.2.2. **Üzenet fogadása**

Az üzenet fogadójának ki kell töltenie a nyomtatványgyűjteményben található nyomtatványt a küldő által megadott információ alapján.

1.2.2.2.3. **Visszaolvasás**

A nyomtatványgyűjteményben lévő minden előre meghatározott vasúti üzenetet vissza kell olvasni. A visszaolvasásnak ki kell terjednie a nyomtatványokon szürkével jelzett üzenetekre, a „visszajelentés” részre és minden egyéb vagy kiegészítő információra is.

1.2.2.2.4. **A helyes visszaolvasás nyugtázása**

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

correct

vagy

error + I say again

amelyet az eredeti üzenet ismételt elküldése követ.

1.2.2.2.5. **Nyilatkozat**

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

received

vagy

negative, say again (+ speak slowly)

▼B

1.2.2.2.6. **Nyomon követhetőség és igazolás**

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

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

authorisation .....
(szám)

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

message .....
(szám)

1.2.2.2.7. **Visszajelentés**

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

1.2.2.3. ***További üzenetek***

További üzenetek

— azonosítási eljárás előzi meg őket,

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

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

— utánuk állhat utasítás vagy további információ kérése.

1.2.2.4. ***Változó, előre meg nem határozott tartalmú tájékoztató üzenetek***

A változó tartalmú tájékoztató üzeneteket

— azonosítási eljárás előzi meg,

— küldés előtt előkészítik,

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

2. **ELJÁRÁSI ÜZENETEK**

2.1. *AZ ÜZENETEK JELLEGE*

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

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

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

▼B

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

2.2. *NYOMTATVÁNYOK*

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

Ezek célja, hogy

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

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

— lehetővé tegyék a kommunikációk nyomon követését.

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

2.3. *NYOMTATVÁNYGYŰJTEMÉNY*

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

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

A pályavasút felelős a nyomtatványgyűjtemény és az abban lévő nyomtatványok saját munkanyelvén való összeállításáért.

A vasútvállalat fordítással láthatja el a nyomtatványgyűjteményben lévő nyomtatványokat és az azokhoz kapcsolódó információkat, ha úgy véli, hogy ez segíti a vezetőket mind a képzés során, mind a valós helyzetekben.

Az üzenetek továbbítására használt nyelv mindig a pályavasút munkanyelve.

A nyomtatványgyűjtemény két részből áll.

Az első rész a következő elemeket tartalmazza:

— emlékeztető a nyomtatványgyűjtemény használatáról,

— a földi személyzet által küldött eljárási nyomtatványok mutatója,

▼B

— a vezető által küldött eljárási nyomtatványok mutatója (indokolt esetben),

— a helyzetek felsorolása, kereszthivatkozásokkal a használandó eljárási nyomtatványokra,

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

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

A második rész tartalmazza magukat az eljárási nyomtatványokat.

A nyomtatványgyűjteményben az egyes nyomtatványokra több példát is meg kell adni, és javasolt elválasztókat használni a különböző részek elválasztására.

A vasútvállalat kiegészítheti a vezetők Nyomtatványgyűjteményét az egyes nyomtatványokkal és az alapjukat képező helyzetekkel kapcsolatos magyarázó szövegekkel.

3. **TOVÁBBI ÜZENETEK**

A további üzenetek az alábbiak valamelyike által használt tájékoztató üzenetek:

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

— a vonatmozgásokat engedélyező személyzet, hogy tájékoztassa a vezetőt

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

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

3.1. *ÚTMUTATÓ AZ ÜZENETEK STRUKTÚRÁJÁHOZ*

Az ilyen üzeneteket az alábbiak szerint lehet strukturálni:

A kommunikáció szakasza	Az üzenet eleme
Az információ közlésének oka	☐ **tájékoztatásul** ☐ **intézkedés érdekében**
Megfigyelés	☐ Van ☐ Láttam ☐ Történt ☐ Nekiütköztem
Pozíció — a vasútvonal mentén	☐ hely: ..... *(állomás neve)* ☐ ..... *(jellegzetes pont)* ☐ a következő mérföld/kilométer ponton: .... *(szám)*
— a saját vonatommal kapcsolatban	☐ motorkocsi ..... *(szám)* ☐ vontatott kocsi ..... *(szám)*

▼B

A kommunikáció szakasza	Az üzenet eleme
Jelleg — tárgy — személy	..... *(lásd a szójegyzéket)*
Állapot — álló	☐ n állva ☐ n fekve ☐ ra/-re esve ☐ gyalog menve
— mozgó	☐ futva ☐ felé
Hely a vasútpályához képest	

Az ilyen üzeneteket utasításkérés követheti.

Az üzenetek elemeit mind a vasútvállalat által kiválasztott nyelven, mind az érintett pályavasutak egy vagy több munkanyelvén továbbítják.

3.2. *VASÚTI TERMINOLÓGIAI SZÓJEGYZÉK*

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

A szószedet két részből áll:

— a kifejezések tárgykörök szerinti felsorolása,

— a kifejezések betűrendes felsorolása.

3.3. *A JÁRMŰVEK LEÍRÓ DIAGRAMJA*

Ha a vasútvállalat megítélése szerint az előnyös a működése szempontjából, elkészíti a használatban lévő járművek leíró diagramját. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet a különböző érintett pályavasutakkal. Tartalmaznia kell a közhasználatban lévõ kifejezéseket a vasútvállalat által kiválasztott nyelven és annak a pályavasútnak a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

3.4. *AZ INFRASTRUKTÚRA BERENDEZÉSEINEK (A PÁLYA, A VONTATÁSI ÁRAMELLÁTÁS STB.) LEÍRÁSA*

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

▼B

4. **A SZÓBELI ÜZENETEK TÍPUSA ÉS FELÉPÍTÉSE**

4.1. *VÉSZHELYZETI ÜZENETEK*

A vészhelyzeti üzenetek célja, hogy a vasútvonal biztonságával közvetlen kapcsolatban lévõ sürgõs üzemeltetési utasításokat adjanak.

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

Az alábbiakban megtalálhatók az elküldhetõ fõbb üzenetek igény szerint osztályozva.

Emellett a pályavasút a mûködési igényeinek megfelelõen más vészhelyzeti üzeneteket is meghatározhat.

A vészhelyzeti üzeneteket írásbeli rendelkezések követhetik (lásd: 2. alpont).

A vészhelyzeti üzeneteket alkotó szövegek típusát a Vezetõi utasításgyûjtemény „Kommunikációs eljárások kézikönyve” címû 1. függelékében és a vonatmozgásokat engedélyezõ személyzet számára kiadott dokumentációban kell összefoglalni.

4.2. *AZ ÜZENETEKET A FÖLDI SZEMÉLYZET ÉS A VEZETÕ EGYARÁNT KÜLDHETI.*

— Az összes vonatnak meg kell állnia:

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

Emergency, stop all trains

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

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

Obstruction
Or Fire
Or … .....
(egyéb ok)
on line ..... at .....
(név) *(km)*
Driver of train .....
(szám)

— Egy adott vonatot kell megállítani:

Train ..... (on line/track)
(szám) *(név/szám)*
Emergency stop

▼B

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

4.3. *A VEZETŐ ÁLTAL KÜLDÖTT ÜZENETEK*

— Meg kell szakítani a vontatási áramellátást:

Emergency current isolation

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

At .....
(km)
on ..... **line/track**
(név/szám)
between ..... **and** .....
(állomás) *(állomás)*
Reason .....
Driver of train .....
(szám)

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

▼B

D. MELLÉKLET

OLYAN INFORMÁCIÓK, AMELYEKHEZ A VASÚTVÁLLALATNAK HOZZÁFÉRÉSSEL KELL RENDELKEZNIE AZON ÚTVONALAKKAL KAPCSOLATBAN, AMELYEN MŰKÖDNI SZÁNDÉKOZIK

1. RÉSZ: ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK A PÁLYAVASÚTRÓL

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

1.2. Ország(ok)

1.3. Rövid leírás

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

2. RÉSZ: TÉRKÉPEK ÉS ÁBRÁK

2.1. **Földrajzi térkép**

2.1.1. Útvonalak

2.1.2. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, vasúti csomópontok, áruforgalmi terminálok)

2.2. **Hossz-szelvény ábra**

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

2.2.1. A távolság megjelölése

2.2.2. A forgalmi vágányok, körüljáró vágányok, mellékvágányok és kisiklasztó saruk azonosítása

2.2.3. A forgalmi vágányok közötti kapcsolatok

2.2.4. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, vasúti csomópontok, áruforgalmi terminálok)

2.2.5. Az összes rögzített jel helye és jelentése

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

A helyre jellemző ábrákon azonosítandó adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve

2.3.1. A hely neve

2.3.2. A hely azonosító kódja

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

2.3.4. Az összes rögzített jel helye és jelentése

2.3.5. A pályák azonosítása és rajza a kisiklasztó sarukkal együtt

2.3.6. A peronok azonosítása

2.3.7. A peronok hossza

2.3.8. A peronok magassága

2.3.9. A csatlakozó vágányok azonosítása

2.3.10. A csatlakozó vágányok hossza

2.3.11. A pályamenti elektromos áramellátás elérhetősége

2.3.12. Távolság a peron széle és a vágánytengely között a közlekedési felülettel párhuzamosan

▼B

2.3.13. (Utasállomások esetén) Mozgássérültek általi elérhetőség

3. RÉSZ: A KONKRÉT VONALSZAKASSZAL KAPCSOLATOS ADATOK

3.1. **Általános jellemzők**

3.1.1. Ország

3.1.2. A vonalszakasz azonosító kódja: nemzeti kód

3.1.3. A vonalszakasz 1. végpontja

3.1.4. A vonalszakasz 2. végpontja

3.1.5. Üzemidő tartama (időpontok, napok, csökkentett üzemvitel alkalmazása)

3.1.6. Szelvényezés (gyakoriság, megjelenés és elhelyezés)

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

3.1.8. Megengedett legnagyobb sebesség(ek)

3.1.9. Biztonsági okokból szükséges minden egyéb információ

3.1.10. Meghatározott helyi üzemeltetési követelmények (a személyzetre minden speciális képzettségével)

3.1.11. A veszélyes árukra vonatkozó különleges korlátozások

3.1.12. Különleges rakodási korlátozások

3.1.13. Az ideiglenes munkaértesítés mintája (és megszerzésének módja)

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

3.2. **Meghatározott műszaki jellemzők**

3.2.1. EK-hitelesítés az infrastruktúra ÁME esetében

3.2.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve

3.2.3. A lehetséges konkrét esetek felsorolása

3.2.4. A lehetséges konkrét eltérések felsorolása

3.2.5. Nyomtáv

3.2.6. Szerkesztési szelvény

3.2.7. Legnagyobb tengelyterhelés

3.2.8. Folyóméterenkénti legnagyobb terhelés

3.2.9. Oldalirányú vágányerők

3.2.10. Hosszanti irányú vágányerők

3.2.11. Legkisebb görbületi sugár

3.2.12. Az emelkedő százaléka

3.2.13. Az emelkedő helye

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

3.2.15. Hidak

3.2.16. Viaduktok

3.2.17. Alagutak

3.2.18. Megjegyzések

3.3. **Energia alrendszer**

3.3.1. EK-hitelesítés az energia ÁME esetében

▼B

3.3.2.	A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
3.3.3.	A lehetséges konkrét esetek felsorolása
3.3.4.	A lehetséges konkrét eltérések felsorolása
3.3.5.	Az áramellátási rendszer típusa (pl. semmilyen, felsővezeték, 3. sín)
3.3.6.	Az áramellátási rendszer frekvenciája (pl. váltakozó áram, egyenáram)
3.3.7.	Legkisebb feszültség
3.3.8.	Legnagyobb feszültség
3.3.9.	Meghatározott elektromos vontatójárművek áramfogyasztásával kapcsolatos korlátozások
3.3.10.	A többesvezérlésű vontatójárművek pozíciójával kapcsolatos korlátozások az érintkező vezeték elkülönítésének való megfelelés érdekében (az áramszedő helye)
3.3.11.	Az elektromos szigetelés megszerzésének módja
3.3.12.	A munkavezeték magassága
3.3.13.	A munkavezeték megengedett lejtése a pályához képest és a lejtés eltérései
3.3.14.	A jóváhagyott áramszedők típusa
3.3.15.	Legkisebb statikus erő
3.3.16.	Legnagyobb statikus erő
3.3.17.	A fázishatárok helye
3.3.18.	Tájékoztatás a működésről
3.3.19.	Az áramszedők leengedése
3.3.20.	Folyamatos aktiválás, tekintettel a visszatápláló fékre
3.3.21.	A vonat megengedett legnagyobb áramerőssége
3.4.	**Biztosítórendszerek alrendszer**
3.4.1.	EK-hitelesítés a CCS ÁME esetében
3.4.2.	A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
3.4.3.	A lehetséges konkrét esetek felsorolása
3.4.4.	A lehetséges különleges eltérések felsorolása
	ERTMS/ETCS
3.4.5.	Az alkalmazás szintje
3.4.6.	Opcionális pályamenti funkciók
3.4.7.	A fedélzeten előírt opcionális funkciók
3.4.8.	A szoftver verziószáma
3.4.9.	A jelen változat üzembe helyezésének napja
	ERTMS/GSM-R rádio
3.4.10.	Az FRS-ben meghatározott opcionális funkciók
3.4.11.	Verziószám
3.4.12.	A jelen változat üzembe helyezésének napja
	Az ERTMS/ETCS 1. szint esetén, feltöltési funkcióval
3.4.13.	A járművek esetében szükséges műszaki megvalósítás
	„B” osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszer(ek)

▼B

3.4.14.	A „B” osztályú rendszerek működtetésére vonatkozó nemzeti szabályok (+ a megszerzésük módja)
	Vonalrendszer
3.4.15.	Felelős tagállam
3.4.16.	A rendszer neve
3.4.17.	A szoftver verziószáma
3.4.18.	A jelen változat üzembe helyezésének napja
3.4.19.	Az érvényességi időszak vége
3.4.20.	Egynél több rendszer egyidejű aktivitásának igénye
3.4.21.	Fedélzeti rendszer
	„B” osztályú rádiórendszer
3.4.22.	Felelős tagállam
3.4.23.	A rendszer neve
3.4.24.	Verziószám
3.4.25.	A jelen változat üzembe helyezésének napja
3.4.26.	Az érvényességi időszak vége
3.4.27.	A különféle „B” osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
3.4.28.	Az ERTMS/ETCS és a „B” osztályú rendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételeit
3.4.29.	A különféle rádió-rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
	Műszaki üzemzavarok:
3.4.30.	ERTM/ETCS
3.4.31.	„B” osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek
3.4.32.	ERTM/GSM-R
3.4.33.	„B” osztályú rádiórendszer
3.4.34.	Pályamenti jelzések
	A fékteljesítménnyel kapcsolatos sebességkorlátozások
3.4.35.	ERTM/ETCS
3.4.36.	„B” osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek,
	A „B” osztályú rendszer működtetésének nemzeti szabályai
3.4.37.	A fékteljesítménnyel kapcsolatos nemzeti szabályok
3.4.38.	Egyéb nemzeti szabályok, pl.: Az 512-es UIC tájékoztatónak (79.1.1-i 8. kiadás és 2 módosítás) megfelelő adatok
	Az EMC alkalmassága az infrastruktúra oldali vonatbefolyásoló rendszerre
3.4.39.	Au európai szabványok szerint meghatározandó követelmény
3.4.40.	Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége
3.4.41.	Mágnessínfék használatának engedélyezhetősége
3.4.42.	A végrehajtott eltéréseket érintő műszaki megoldásokkal szembeni követelmények

▼B

3.5.	**Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer**
3.5.1.	EK-hitelesítés az OPE ÁME esetében
3.5.2.	A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
3.5.3.	A lehetséges konkrét esetek felsorolása
3.5.4.	A lehetséges konkrét eltérések felsorolása
3.5.5.	A pályavasút személyzetével folytatott biztonsági szempontból kritikus kommunikáció nyelve
3.5.6.	Különleges éghajlati viszonyok és az azokhoz kapcsolódó elrendezések

▼B

E. MELLÉKLET:

NYELVI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS SZINT

A nyelvi szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

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

Ez a melléklet ideiglenes jellegű. Részletesebb kidolgozása folyamatban van, és az ÁME későbbi átdolgozásakor lesz elérhető.

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

▼B

F. MELLÉKLET

AZ ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZER VIZSGÁLATI IRÁNYMUTATÁSAI

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

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

— megfelel ezen ÁME-nek, és a 2001/16/EK irányelv (és a 2004/50/EK irányelvben foglalt minden módosítás) alapvetõ követelményei [1] bizonyítottan teljesülnek,

— indokolt esetben megfelel más szabályozásoknak, köztük a 2004/49/EK irányelvnek,

és üzembe helyezhetõ

2. Az érintett pályavasút és vasútvállalat köteles megfelelõ dokumentációt szolgáltatni a tagállamnak (az alábbi 3. pontban leírtak szerint), amely leírja az új és módosított üzemi folyamato(ka)t.

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

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

3. A vizsgálat részletei

3.1. Az érintett üzemi folyamato(ka)-t leíró dokumentációnak legalább a következõ elemeket kell tartalmaznia:

— a pályavasút vagy a vasútvállalat üzemi szervezetének általános leírása (a vezetés/felügyelet és a mûködés áttekintése) azon körülmények és keretek részletezésével, amelyek között a vizsgálandó üzemi folyamato (ka)t alkalmazni és mûködtetni fogják,

— az összes vonatkozó és elvégzendõ üzemi folyamat részletezése (jellemzõen eljárások, utasítások, számítógépes programok stb.),

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

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

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

▼B

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

— azt bemutató ábra, hogy a szükséges visszajelzési adatok (és az üzemeléssel kapcsolatos többi információk) hogyan áramlanak be a pályavasút vagy a vasútvállalat szervezetébe, abból ki és akörül a vonatkozó üzemi folyamatok támogatása érdekében,

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

— annak igazolása, hogy az érintett üzemi folyamat(ok) megfelel(nek) ezen ÁME követelményeinek,

Indokolt esetben a következõ elemeket is benyújtják:

— az olyan elõírások vagy európai szabványok felsorolása, amelyek szerint értékelték az alrendszer vonatkozó üzemi folyamatait, és az ilyen megfelelõség bizonyítéka,

— a szerzõdésbõl eredõ más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt)

— a vonatkozó üzemi folyamatok meghatározott feltételei és korlátozásai.

3.2 A tagállam

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

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

— megvizsgálja a benyújtott dokumentációt, és értékeli, hogy

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

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

  — az üzemi folyamat(ok) megvalósítása és azt követõ alkalmazása/-irányítása biztosítja az ÁME követelményeinek való folyamatos megfelelést

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

4. A vizsgálat legalább az alábbi információkat tartalmazza:

— az érintett pályavasút / vasútvállalat adatai,

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

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

▼B

— a vizsgálattal kapcsolatban összeállított minden alárendelt ellenõrzési jelentés

— annak megerõsítése, hogy az érintett üzemi folyamat(ok) és azok megvalósítási körülményei biztosítják az ezen ÁME vonatkozó pontjaiban megállapított megfelelõ követelményeknek való megfelelést, ideértve a vizsgálat lezárása után megmaradó minden esetleges fenntartást.

— A vonatkozó üzemi folyamat(ok) megvalósításának esetleges körülményeirõl és határairól szóló nyilatkozat (ideértve az esetleges fenntartásokat érintõ minden megfelelõ korlátozást),

— a vizsgálatban részt vevõ tagállam neve és címe és a jelentés elkészültének napja.

Ha a vizsgálati jelentés alapján pályahálózat-mûködtetõtõl / vasútvállalattól megtagadja a vonatkozó üzemi folyamatok megvalósítási engedélyét / tanúsítványát, a tagállamnak részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást a 2004/49/EK irányelvvel összhangban.

▼B

G. MELLÉKLET

AZ EGYES ALAPPARAMÉTEREK ESETÉBEN ELLENÕRIZENDÕ ELEMEK TÁJÉKOZTATÓ ÉS NEM KÖTELEZÕ JELLEGÛ FELSOROLÁSA

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

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

— **A** – szervezeti vagy irányító jellegû és a biztonságirányítási rendszerbe felveendõ elem

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

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenõrizendõ elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Dokumentáció a vezetők számára	A Vezetői utasítás-gyűjtemény összeállításának folyamata (a nyelvi fordításokat [indokolt esetben] és az érvényesítési folyamatot is ideértve)	4.2.1.2.1	X		A
	Folyamat a PV számára a VV megfelelő információval való ellátása érdekében	4.2.1.2.1		X	A
	A Vezetői utasítás-gyűjtemény tartalmazza ezen ÁME minimális követelményeit és a PV által alkalmazandó konkrét eljárásokat	4.2.1.2.1	X		B
	A Vezetői utasítás-gyűjtemény összeállításának (és érvényesítésének) folyamata	4.2.1.2.2.1	X		A
	A Vezetői utasítás-gyűjtemény tartalmazza ezen ÁME minimális követelményeit	4.2.1.2.2.1	X		B
	Folyamat a PV számára a VV tájékoztatása érdekében az üzemeltetési szabályok / információk változásairól	4.2.1.2.2.2		X	A
	Folyamat a változások külön dokumentumban való összefoglalására	4.2.1.2.2.2	X		A
	A vezetők valós idejű tájékoztatása a változásokról	4.2.1.2.2.3		X	A
	Folyamat a vezetők menetrendi adatokkal való ellátására	4.2.1.2.3	X		A
	Folyamat a vezetők járműadatokkal való ellátására	4.2.1.2.4	X		A
	Folyamat a helyre jellemző szabályok és eljárások összeállítására (az érvényesítési folyamatot is ideértve) *földi személyzet*	4.2.1.3	X		B

▼B

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenõrizendõ elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Dokumentáció a pályavasutak vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára	Folyamat a VV és a PV személyzete közötti biztonsággal kapcsolatos kommunikációra	4.2.1.4		X	A
Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció a VV és a PV személyzete között	Folyamat annak biztosítására, hogy a személyzet alkalmazza az üzemi kommunikáció metodológiáját az ezen ÁME C. mellékletében megállapítottak szerint	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
A vonat láthatósága	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok elülső homlokfali megvilágítása megfelel az ezen ÁME követelményeinek	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok hátsó homlokfali megvilágítása megfelel ezen ÁME követelményeinek	4.2.2.1.3	X		
A vonat hallhatósága	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok hallhatósága megfelel ezen ÁME követelményeinek	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
A jármű azonosítása	Folyamat ezen ÁME P. mellékletének való megfelelés igazolására	4.2.2.3	X		A
A teherkocsik berakodása	A VV személyzete által alkalmazandó rakodási szabályok összeállítása	4.2.2.4	X		A
A vonatok összeállítása	Folyamat a vonat-összeállítási szabályok összeállítására (érvényesítési folyamat is)	4.2.2.5	X		A
	A vonat-összeállítási szabályok tartalmazzák az ezen ÁME-ben meghatározott minimális követelményeket	4.2.2.5	X		B
Fékezési követelmények	Folyamat a fékteljesítmény kiszámításához szükséges útvonali vagy a tényleges fékteljesítmény adatok szolgáltatására	4.2.2.6.2		X	A
	Folyamat a szükséges fékteljesítmény adatok kiszámítására vagy megadására („fékezési szabályok”)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Felelősség a vonat indulásra kész állapotának biztosításáért	A vonat biztonságos haladásának biztosításához szükséges fedélzeti berendezések meghatározása	4.2.2.7.1	X		B
	Folyamat annak biztosítására, hogy azonosítják a vonat minden olyan jellemzőjének megváltozását, amely hatással van annak teljesítményére, és hogy ezt az információt közlik a PV-mel	4.2.2.7.1	X		A
	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonat közlekedésével kapcsolatos adatokat elindulás előtt a PV rendelkezésére bocsátják	4.2.2.7.2	X		A

▼B

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenõrizendõ elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
A vonatok tervezése	Folyamat annak biztosítására, hogy a VV átadja a szükséges adatokat a PV-nek a vonat útvonalának kérésekor	4.2.3.1		X	A
A vonatok azonosítása	Folyamat egyedi és egyértelmű vonatazonosító számok kiadására	4.2.3.2		X	A
Indulási eljárások	Az elindulás előtti ellenőrzések és próbák meghatározása	4.2.3.3.1	X		B
	Folyamat a vonat haladását esetlegesen érintő tényezők jelentésére	4.2.3.3.2	X		A
Forgalomirányítás	Rendelkezés a valós idejű információk rögzítéséről, ideértve az ezen ÁME által előírt minimális adatokat	4.2.3.4.1		X	B
	A forgalmi műveletek ellenőrzési és felügyeleti eljárásainak meghatározása	4.2.3.4.2.1		X	B
	Folyamat a vasútvonal állapotában és a vonat jellemzőiben bekövetkezett változások kezelésének biztosítására	4.2.3.4.2		X	B
	Folyamat annak a becsült időnek a kijelzésére, amikor a vonatot az egyik PV átadja egy másiknak	4.2.3.4.2.2		X	B
Veszélyes áruk	Folyamat a veszélyes áruk felügyeletének biztosítására, ideértve ezen ÁME minimális követelményeit	4.2.3.4.3	X		A
Üzemelési minőség	Folyamat az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére és a tendenciák közlésére az összes vonatkozó PV-mel és VV-vel	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Adatrögzítés	A vonaton kívül rögzítendő adatok felsorolása tartalmazza az ezen ÁME által minimálisan előírt elemek felsorolását	4.2.3.5.1		X	A
	A vonaton belül rögzítendő adatok felsorolása tartalmazza az ezen ÁME által minimálisan előírt elemek felsorolását	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Üzemzavar	Folyamat más felhasználók tájékoztatásáról az esetleg a szolgáltatás fennakadását okozó zavarokról	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	A PV által a vezetőknek a szolgáltatás fennakadása esetén adandó utasítások meghatározása	4.2.3.6.3		X	B
	A szolgáltatás fennakadásának azonosított eseteit érintő megfelelő intézkedések meghatározása, ideértve az ezen ÁME által felsorolt minimális követelményeket	4.2.3.6.4		X	B

▼B

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenõrizendõ elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Vészhelyzet kezelése	Folyamat a vészhelyzeti szolgálatok kezelését biztosító szükséghelyzeti intézkedések kezelésére	4.2.3.7		X	A
	Folyamat az utasok vészhelyzeti és biztonsági utasításokkal való ellátására	4.2.3.7	X		A
Segítség a vonat személyzete számára jelentős esemény alkalmával	Folyamat a vonat személyzetének üzemzavar esetén nyújtott segítségre a késések elkerülése érdekében	4.2.3.8	X		A
Szakmai és nyelvi alkalmasság	Folyamat a szakmai alkalmasság vizsgálatára ezen ÁME minimális követelményeivel összhangban	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Olyan minőségkezelési rendszer meghatározása, amely biztosítja, hogy a személyzet képes a gyakorlatban alkalmazni az ismereteit ezen ÁME minimális követelményeivel összhangban	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Folyamat a nyelvi képesség vizsgálatára az ezen ÁME minimális követelményeinek való megfelelés érdekében	4.6.2	X		A
				X	A
	A vonatszemélyzet vizsgálati folyamatának meghatározása, ideértve a következőket: Alapképesítések, eljárások és nyelvek Útvonalismeret Járműismeret Különleges képesítések (pl. hosszú alagutak)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	A biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzettel szembeni képzési és alkalmassági igényeinek elemzése az ezen ÁME minimális követelményeinek figyelembe vétele érdekében	4.6.3.2	X		A
				X	A
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	Folyamat a személyzet egészségügyi alkalmasságának biztosítására, ideértve a kábítószerek és alkohol üzemi teljesítményre gyakorolt hatásának ellenőrzését	4.7.1	X		A
				X	A
	A következők kritériumainak meghatározása: Az foglalkozás-egészségügyi orvosok és egészségügyi szervezetek jóváhagyása Pszichológusok jóváhagyása Orvosi és pszichológiai vizsgálat	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A

▼B

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenõrizendõ elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
	Az egészségügyi követelmények meghatározása, ideértve a következőket:	4.7.5	X		A
	— Általános egészség			X	A
	— Látás				
	— Hallás				
	►M2 ——————— ◄				
▼M2 ———————					

———————

▼B

I. MELLÉKLET

HASZNÁLATON KÍVÜL

▼B

J. MELLÉKLET

A „VONATKÍSÉRÕI” FELADATOK SZAKMAI KÉPESÍTÉSEINEK MINIMÁLIS ELEMEI

1. **Általános követelmények**

— Ez a melléklet, amelyet a 4.6. és 4.7. alponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok TEN-en való kísérése szempontjából.

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

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

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

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

2. **Szakmai ismeretek**

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

2.1 **Általános szakmai ismeret**

— A vasúti rendszeren belüli biztonságirányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat is.

— Az utasok és/vagy a rakomány, illetve a vasúti pályán vagy amellett lévõ személyek biztonságához kapcsolódó általános feltételek

— Munkaegészségügyi és munkabiztonsági feltételek

— A vasúti rendszer biztonságának általános elvei

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

2.2 **A használt infrastruktúrára érvényes üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete**

— Üzemi eljárások és biztonsági szabályok

— Biztosítórendszerek

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

▼B

2.3 **Járműismeret**

— A személyszállító járművek belsõ berendezései:

— A járművek utasterében keletkezett kisebb hibák kijavítása a vasútvállalat igényeitõl függõen

2.4 **Az útvonal ismerete**

— Forgalmi intézkedések (például a vonat indításának módja) az egyes helyeken (jelzések, állomásoni berendezések stb.)

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

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

3. **Képesség az ismeret gyakorlatba való átültetésére**

— Elindulás elõtti ellenõrzések, ideértve a fékpróbákat és az ajtók megfelelõ záródását.

— EIindulási eljárások

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

— Üzemzavar

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

— Védelmi és figyelmeztetõ intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal összhangban vagy a vezetõnek segítve

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

— Kommunikáció a pályavasút személyzetével a vezetõnek nyújtott segítség vagy evakuálás közben.

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

▼B

K. MELLÉKLET

HASZNÁLATON KÍVÜL

▼B

L. MELLÉKLET

A VONAT-ELÕKÉSZÍTÉSI FELADAT SZAKMAI KÉPESÍTÉSÉNEK MINIMÁLIS ELEMEI

1. **Általános követelmények**

— Ez a melléklet, amelyet a 4.6. alponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok TEN-en való elõkészítése szempontjából.

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

— A „szakmai képesítés” kifejezés ezen ÁME összefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy a végrehajtó személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat mûveleteit.

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

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

2. **Szakmai ismeretek**

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

2.1 **Általános szakmai ismeret**

— A vasúti rendszeren belüli biztonságirányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat is.

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

— Munkaegészségügyi és munkabiztonsági feltételek

— A vasúti rendszer biztonságának általános elvei

— Személyes biztonság a vasútvonalon vagy annak közelében tartózkodás során

— Kommunikációs elvek és elõírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.2 **A használt infrastruktúrára érvényes üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete**

— Munkavégzés a vonaton rendes, üzemzavari és vészhelyzeti üzemmódban

— Üzemi eljárások az egyes helyszíneken (jelzõk, állomási/-jármûtelephelyi/rendezõ pályaudvari berendezés) és biztonsági szabályok

— A helyi üzemi intézkedések

▼B

2.3 **A vonat berendezéseinek ismerete**

— A kocsik és a jármûvek berendezéseinek célja és használata

— A mûszaki vizsgálatok meghatározása és elvégzése

3. **Képesség az ismeret gyakorlatba való átültetésére**

— A vonat-összeállítási, fékezési, vonatterhelési stb. szabályok alkalmazása a vonat biztonságos közlekedésének biztosítása érdekében

— A jármûveken lévõ jelzések és címkék megértése

— A vonat adatainak meghatározása és elérhetõvé tétele

— Kommunikáció a vonat személyzetével

— Kommunikáció a vonatmozgások irányításáért felelõs személyzettel

— Üzemzavarok, különösen a vonatok elõkészítésére vonatkozóan

— Védelmi és figyelmeztetõ intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal vagy az adott helyi intézkedésekkel összhangban

— Veszélyes áru szállítását érintõ eseményekkel kapcsolatban megteendõ intézkedések (indokolt esetben)

▼B

M. MELLÉKLET

HASZNÁLATON KÍVÜL

▼B

N. MELLÉKLET

VÉGREHAJTÁSI IRÁNYMUTATÁSOK

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

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendõ munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemzõ kiváltó ok
4.2.1.2.1 Utasítás-gyûjtemény	VV – A PV hálózatán való munkavégzés esetén szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata	A hálózat üzemeltetési utasításainak megváltozása
4.2.1.2.2.1 Az Útvonalkönyv elõkészítése	VV – A mûködése szerinti vasútvonalak leírását tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata	A hálózati infrastruktúra olyan változása (pl. a csatlakozások átépítése, jelzések módosítása), amely az útvonal módosított információját eredményezi
4.2.1.2.2.2 Módosított elemek	VV – Olyan eljárás(ok) definiálása / felülvizsgálata, amelyek által a vezetõk nyomtatott vagy elektronikus tájékoztatást kapnak bármely módosított [útvonali] elemrõl	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelõsségeket eredményezõ megváltoztatása
4.2.1.2.2.3 A vezetõ valós idejû tájékoztatása	PV – Olyan eljárás(ok) definiálása / felülvizsgálata, amelyek révén a vezetõk valós idõben kapnak tájékoztatást a[z útvonali] biztonsági intézkedések módosításáról	A PV vagy VV szervezeti felépítésének módosított szerepeket és felelõsségeket eredményezõ megváltoztatása
4.2.1.2.3 Menetrend	VV – Olyan eljárás(ok) definiálása / felülvizsgálata, amelyek révén a vezetõk nyomtatott vagy elektronikus tájékoztatást kapnak a menetrendrõl	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelõsségeket eredményezõ megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.1.2.4 Járművek	VV – A járművek üzemzavar esetén való mûködéséhez kapcsolódó, szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata.	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelõsségeket eredményezõ megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése
4.2.1.3 Dokumentáció a VV vezetõktõl eltérõ személyzete számára	VV – A vezetõktõl eltérõ személyzet által a PV hálózatán való munkavégzés esetén szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus létrehozása / felülvizsgálata	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelõsségeket eredményezõ megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra módosított útvonal-információt vagy új/módosított járművek bevezetését eredményezõ megváltoztatása
4.2.1.4 Dokumentáció a PV vonatmozgásokat engedélyezõ személyzete számára	PV – Hálózati üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata, ideértve a kommunikációs elveket és a nyomtatványgyûjteményt	A hálózati üzemeltetési intézkedések megváltozása azonosított fejlesztés eredményeként (pl. lekérdezési javaslat)
		A hálózati infrastruktúra módosított üzemeltetési intézkedéseket eredményezõ megváltozása

▼B

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendõ munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemzõ kiváltó ok
4.2.1.5 Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció a VV és a PV személyzete között	PV/VV – A 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. és 4.2.1.4. alpontban említett nyomtatott vagy elektronikus dokumentumok, amelyek tartalmazzák az üzemeltetési kommunikációs metodológiát az ÁME C. mellékletének meghatározása szerint	A 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. és 4.2.1.4. alponttal összhangban
4.2.2.1.2 A vonat láthatósága (elöl)	VV – Eljárás(ok) meghatározása/felülvizsgálata a vezetők és/vagy más üzemeltetési személyzet számára a megfelelő elülső megvilágítás biztosítása érdekében	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése
4.2.2.1.3 A vonat láthatósága (hátul)	VV – Eljárás(ok) meghatározása/felülvizsgálata a vezetők és/vagy más üzemeltetési személyzet számára a megfelelő hátsó azonosítás biztosítása érdekében	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése
4.2.2.4 A teherkocsik berakodása	VV – A VV személyzete által alkalmazandó rakodási szabályokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata.	A VV-k üzemeltetési biztonságirányítási rendszerének megváltozása új/módosított járművek vagy forgalom miatt
4.2.2.5 A vonatok összeállítása	VV – Azt biztosító eljárás(ok) definiálása/-felülvizsgálata, hogy a vonatok megfeleljenek a kijelölt útvonalnak	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózat üzemeltetési szabályainak vonatösszeállítást érintő megváltozása
		Új/megváltoztatott infrastruktúra, jelzőrendszer vagy új (elektronikus) forgalomirányítási rendszer bevezetése
4.2.2.6.1 A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	VV – Azt biztosító eljárás(ok) definiálása/-felülvizsgálata az üzemeltetési személyzet számára, hogy a vonatban lévő járművek megfeleljenek a fékezési követelményeknek	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.2.6.2 Fékteljesítmény	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a VV-k fékteljesítmény adatokkal való ellátása érdekében	A PV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
	VV – A személyzet által az útvonal(ak) földrajzi jellemzői, a kijelölt menetvonal és az ERTMD/ETCS figyelembe vételével betartandó fékezési szabályokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózat üzemeltetési szabályainak fékezési szabályokat érintő megváltozása
		Új/megváltoztatott infrastruktúra, jelzőrendszer vagy új (elektronikus) forgalomirányítási rendszer bevezetése
		Új/módosított járművek bevezetése

▼B

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendõ munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemzõ kiváltó ok
4.2.2.7.1 A vonat indulásra kész állapotának biztosítása (általános követelmények)	VV – A járművek üzemképességét biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemeltetési személyzet számára, ideértve a PV tájékoztatását a menetteljesítményt és az üzemzavar esetén való haladást érintő változásokról.	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.2.7.2 Kötelező adatok	VV – Folyamat definiálása/felülvizsgálata annak biztosítására, hogy a vonat közlekedésével kapcsolatos adatokat elindulás előtt a PV rendelkezésére bocsátják	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.2 A vonatok azonosítása	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata egyedi és egyértelmű vonatazonosító számok hozzárendelésére	A PV vagy VV vonattervezési rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.3.1 Indulás előtti ellenőrzések és próbák	VV – Az elindulás előtt elvégzendő ellenőrzések és próbák definiálása/felülvizsgálata	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.3.2 A PV tájékoztatása a vonat üzemi állapotáról	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a járművekkel kapcsolatos és a vonat haladását esetlegesen érintő tényezőkről	A PV vagy VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.1 Általános forgalomirányítási követelmények	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a forgalmi műveletek ellenőrzése és felülvizsgálata számára, ideértve a VV-k által igényelt minden további folyamattal való kapcsolódási pontot	A PV vagy VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.2 A vonatok jelentése	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a vonatok pozíciójának jelentésére, ideértve az érkezések/indulások valós idejű rögzítését és a más PV-nek való átadás várható idejét.	A PV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.3 Veszélyes áruk	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a veszélyes áruk szállításának felügyelete érdekében, ideértve a PV által igényelt információ-szolgáltatást.	A PV vagy VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

▼B

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendõ munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemzõ kiváltó ok
4.2.3.4.4 Üzemelési minőség	PV/VV – Dokumentált eljárások, amelyek leírják az üzemi teljesítmény figyelemmel kísérésének és felülvizsgálatának belső folyamatait, és azonosítják a hálózat hatékonyságát javító intézkedéseket.	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése, ideértve a teljesítményfigyelést is
4.2.3.5.1 Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a szükséges adatok rögzítése, valamint az intézkedések tárolása és elérése érdekében	A PV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra új/módosított figyelő berendezéssel járó megváltoztatása
4.2.3.5.2 Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a szükséges adatok rögzítése, valamint az intézkedések tárolása és elérése érdekében	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek (mozdonyok, többrészes egységek) bevezetése
4.2.3.6.1 Üzemzavar – Más felhasználók tájékoztatása	PV/VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata egymás tájékoztatásával kapcsolatban olyan helyzetekről, amelyek valószínűleg korlátozzák a hálózat biztonságát, teljesítményét és elérhetőségét	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.6.2 A vezetők tájékoztatása	PV – A vezetőknek szóló utasítás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemzavar kezeléséről	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.6.3 Vészhelyzeti intézkedések	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemzavar kezeléséről, ideértve a járművek és az infrastruktúra meghibásodását (szükséghelyzeti intézkedések)	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra megváltozása vagy új/módosított járművek bevezetése
4.2.3.7 Vészhelyzet kezelése	PV/VV – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek részletezik a vészhelyzetek kezelésével kapcsolatos szükséghelyzeti intézkedéseket	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.8 Segítség a vonat személyzetének a járművekkel kapcsolatos esemény/működési zavar esetén	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a vonat személyzetet számára a járművek műszaki vagy más meghibásodásának kezeléséről	A VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése
4.4 Üzemeltetési szabályok	PV/VV – Az ETCS-sel, a GSM-R-rel és a HABD-vel együtt használandó szabályok és eljárások definiálása	Az ETCS jelzőrendszer és/vagy a GSM-R rádiórendszer és/vagy a HABD bevezetése

▼B

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendõ munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemzõ kiváltó ok
4.6.1.1 Szakmai ismeretek	PV/VV – Folyamat definiálása a szakmai ismeretek vizsgálatára	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.1.2 Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége	PV/VV – Alkalmasság-kezelési rendszer definiálása/felülvizsgálata a személyzet azon képességének biztosítására, hogy a gyakorlatba átültesse az ismereteket	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.2.2 Nyelvi tudásszint	PV/VV – Folyamat(ok) definiálása a nyelvi készségek vizsgálatára	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.1 A személyzet vizsgálata – Alapelemek	PV/VV – A személyzet vizsgálatát biztosító folyamat(ok) definiálása/felülvizsgálata, ideértve: — Tapasztalat/képesítések — Nyelv — Az alkalmasság megtartása	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.2 A képzési igények elemzése	PV/VV – A személyzet képzési igényeinek elemzését és annak aktualizálását célzó folyamat definiálása/felülvizsgálata	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.2.3 Meghatározott elemek a vonat személyzete esetében	VV – A személyzet alábbiakkal kapcsolatos tanulását és megtartását célzó folyamat definiálása/felülvizsgálata: — Útvonalismeret — Járműismeret	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.7.1 Egészségvédelmi és biztonsági feltételek – Bevezetés	PV/VV – Folyamat(ok) definiálása/felülvizsgálata a személyzet egészségügyi alkalmasságának biztosítására, ideértve a kábítószerek és alkohol üzemi teljesítményre gyakorolt hatásának ellenőrzését	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.7.2 - 4.7.4 Az foglalkozás-egészségügyi orvosok, orvosi szervezetek, pszichológusok és vizsgálatok jóváhagyásának feltételei	PV/VV – Kritériumok definiálása/felülvizsgálata az alábbi esetekre: — Az foglalkozás-egészségügyi orvosok és orvosi szervezetek jóváhagyása — Pszichológusok jóváhagyása — Orvosi és pszichológiai vizsgálat	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása Az orvosok jóváhagyására és a szervezetek elismerésére vonatkozó nemzeti szabályok és gyakorlatok megváltozása
4.7.5 Egészségügyi követelmények	PV/VV – Egészségügyi jövetelmények definiálása/felülvizsgálata, köztük: — Általános egészség — Látás — Hallás — Várandósság	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

▼B

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendõ munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemzõ kiváltó ok
4.7.6 A járművezetési feladattal kapcsolatos meghatározott követelmények	PV/VV – A vezetőket érintő meghatározott egészségügyi követelmények definiálása/-felülvizsgálata, köztük: — EKG szűrés (40 éves kor fölött) — Látás — Hallási/beszédbeli követelmények — Testméretek	►M2 ——————— ◄

▼B

O. MELLÉKLET

HASZNÁLATON KÍVÜL

▼B

P. MELLÉKLET

A JÁRMŰ AZONOSÍTÓJA

Általános megjegyzések:

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

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

   — a csak olyan hálózatokon használt jármûvek, amelyekre ezen ÁME nem vonatkozik,

   — történelmi jellegû jármûvek,

   — ezen ÁME hatálya alatti hálózatokon normál esetben nem közlekedõ vagy szállított jármûvek.

   Ennek ellenére ezeknek a jármûveknek mûködésüket lehetõvé tevõ ideiglenes számot kell biztosítani.

3. Ez a melléklet megváltozhat a RIV eltörlése, a RIC jövõbeni fejlõdése és a TAF és a TAP ÁME jövõbeni bevezetése miatt.

A standard szám és a hozzá kapcsolódó rövidítések

Valamennyi vasúti jármû 12 számjegybõl álló számot (standard számot) kap, amelynek felépítése a következõ:

A járművek típusai	A jármû típusa és a kölcsönös átjárhatóság jelölése [2 számjegy]	A jármû regisztrálása szerinti ország [2 számjegy]	Műszaki jellemzők [4 számjegy]	Sor-szám [3 számjegy]	Önellenőrző számjegy [1 számjegy]
Teherkocsik	00 – 99 10 – 19 20 – 29 30 – 39 40 – 49 80 – 89 *[részletek a P.6. mellékletben]*	01–99 *[részletek a P.4.mellékletben]*	0000–9999 *[részletek a P.9. mellékletben]*	001–999	0 – 9 *[részletek a P.3. mellékletben]*
Vontatott személyszállító járművek	50 – 59 60 – 69 70 – 79 *[részletek a P.7. mellékletben]*		0000–9999 *[részletek a P.10.mellékletben]-*	001–999	
Vontató járművek	90 – 99 *[részletek a P.8. mellékletben]*		0000001 – 8999999 *[e számok jelentését a tagállamok határozzák meg, esetlegesen két- vagy többoldalú megállapodással]*		
Speciális járművek			9000 – 9999 *[részletek a P.11.mellékletben]-*	001–999	

▼B

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

A számot betűjelzések egészítik ki:

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

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

c) az üzembentartó rövidítése ([3]) *(részletek a P.1. mellékletben),*

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

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

A számok kiadása

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

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

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

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

▼B

P.1. MELLÉKLET

AZ ÜZEMBENTARTÓ RÖVIDÍTÉSÉNEK JELZÉSE

Az üzembentartói jelzés (VKM) meghatározása

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

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

Az üzembentartói jelzés formátuma

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

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

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

Mentesség az üzembentartói jelzés használata alól

A tagállamok úgy határozhatnak, hogy alkalmazzák a következő mentességeket.

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

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

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

— az infrastruktúra karbantartására használt speciális járművek.

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

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

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

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

([2]) A diakritikus jelek „ékezetek”, például A, Ç, Ö, Č, Ž, A stb. Az olyan speciális betűket, mint az O és A egyetlen betűvel jelzik; az egyediségi vizsgálatokban az Ø -t O-ként és az Æ -t A-ként kezelik.

▼B

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

Az üzembentartói jelzés kiosztásával kapcsolatos rendelkezések

Az üzembentartók egynél több VKM-et is kiadhatnak, amennyiben

— az üzembentartó egynél több nyelven is rendelkezik hivatalos névvel,

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

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

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

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

Az üzembentartói jelzések nyilvántartása és kiosztási eljárása

A VKM nyilvántartása nyilvános, és aktualizálása valós időben történik.

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

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

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

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

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

▼B

P.2. MELLÉKLET

A SZÁM ÉS A HOZZÁ KAPCSOLÓDÓ BETŰJELZÉS ELHELYEZÉSE A KOCSISZEKRÉNYEN

A külső jelzések általános elrendezése

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

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

Teherkocsik

A jelzést a következő módon kell elhelyezni a kocsiszekrényen:

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

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

01	87	3320 644-7
TEN	F-SNCF	Ks

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

Személykocsik és vontatott személyszállító járművek

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

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7
B^{10} tu

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

A vezetőállással rendelkező személykocsik esetében a számot a vezetőállásban is feltüntetik.

mozdonyok, motorkocsik és speciális járművek

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

91 880001323-0

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

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

▼B

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

Ezek a szabályok kétoldalú megállapodással változtathatók meg a meglévõ jármûvek esetében, amikor az ÁME hatályba lép és egy meghatározott szolgálatra vonatkozik, és amennyiben nem áll fenn az érintett vasúthálózatokon üzemelõ eltérõ jármûvekkel való összetévesztés veszélye. A mentesség az illetékes nemzeti hatóságok által meghatározott idõszakra érvényes.

A nemzeti hatóság elõírhatja, hogy a 12 jegyû jármûszám mellett tüntessék fel az ország kódját és a VKM-et.

▼B

P.3. MELLÉKLET

AZ ELLENÕRZÕ (12.) SZÁMJEGY MEGHATÁROZÁSÁNAK SZABÁLYAI

Az ellenõrzõ számjegyet a következõ módon határozzák meg:

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

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

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

— megtartják a számjegyek összegét,

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

Példák

1 - Legyen az alapszám	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Szorzó tényezõ	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Az összeg egységet jelző számjegye 2.

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

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

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

Az összeg egységet jelző számjegye 0.

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

▼B

P.4. MELLÉKLET:

A JÁRMŰVEK REGISZTRÁLÁSA SZERINTI ORSZÁGOK KÓDJAI (3-4. SZÁMJEGY ÉS RÖVIDÍTÉS)

„A harmadik országokra vonatkozó információk csak tájékoztató jellegűek.”

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

▼B

Országok	Betűrendes ország kód (1)	Numerikus ország kód	A P.6 ás P.7 mellékletben (2) a szögletes zárójelek által érintett társaságok
Japán	J	42	EJRC
Kazahsztán	KZ	27	KZH
Kirgizisztán	KS	59	KRG
Lettország	LV	25	LDZ
Libanon	BH	98	LÉS
Liechtenstein	LIE (3)		
Litvánia	LT	24	LG
Luxemburg	L	82	CFL
Macedónia (volt jugoszláv köztársaság)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Málta	M		
Moldva	MD (3)	23	CFM
Monaco	MC		
Mongólia	MGL	31	MTZ
Marokkó	MA	93	ONCFM
Hollandia	NL	84	NS
Észak-Korea	PRK (3)	30	ZC
Norvégia	N	76	NSB, JBV
Lengyelország	PL	51	PKP
Portugália	P	94	CP, REFER
Románia	RO	53	CFR
Oroszország	RUS	20	RZD
Szerbia-Montenegró	SCG	72	JŽ
Szlovákia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Szlovénia	SLO	79	SŽ
Dél-Korea	ROK	61	KNR
Spanyolország	E	71	RENFE
Svédország	S	74	GC, BV
Svájc	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS (4)
Szíria	SYR	97	CFS
Tádzsikisztán	TJ	66	TZD
Tunézia	TN	91	SNCFT
Törökország	TR	75	TCDD

▼B

Országok	Betűrendes ország kód (1)	Numerikus ország kód	A P.6 ás P.7 mellékletben (2) a szögletes zárójelek által érintett társaságok
Türkmenisztán	TM	67	TRK
Ukrajna	UA	22	UZ
Egyesült Királyság	GB	70	B_R
Üzbegisztán	UZ	29	UTI
Vietnam	VN (3)	32	DSVN

(1) Az 1949. évi egyezmény 4. függelékében és a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény 45. cikk (4) bekezdésében ismertetett betűrendes kódrendszer szerint.
(2) Azok a társaságok, amelyek a hatálybalépés idején az UIC vagy az OSJD tagjai voltak, és a megnevezett országkódot használták a társaság kódjaként.
(3) A kódok megerősítésre várnak.
(4) Az általános megjegyzések 3. pontjában említett fejlesztések hatályba lépéséig ezek a társaságok használhatják a 43 (GySEV/-ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE) kódokat. Ekkor aktualizálási időszakot határoznak meg az érintett tagállamokkal közösen.

▼M1

P.5. MELLÉKLET

A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGI KÉPESSÉG BETŰJELE

„TEN”: A következő feltételeknek megfelelő jármű:

— teljesíti az összes vonatkozó, az üzembe helyezés időpontjában hatályos ÁME előírásait, és rendelkezik a 2008/57/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdése szerinti üzembe helyezési engedéllyel,

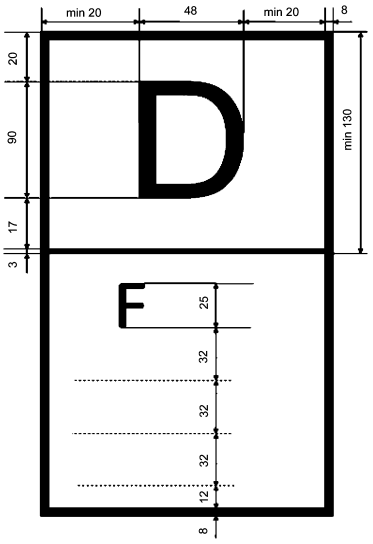
— rendelkezik az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel, vagy az összes tagállam által kiadott, egyedi engedéllyel rendelkezik.

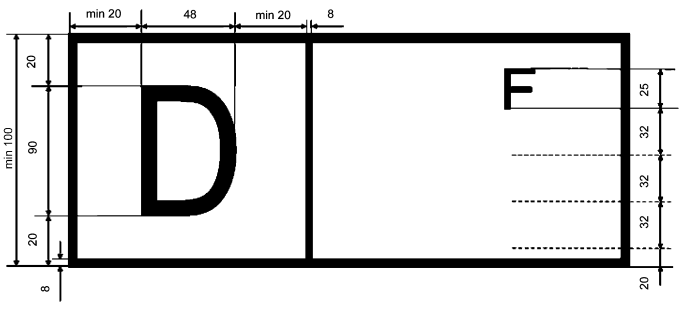
„PPV/PPW”: A PPV/PPW megállapodásnak megfelelő kocsi (az OSJD államokon belül) (eredeti: ППВ – Правила пользования вагонами в международном сообщении)

Megjegyzések:

a) A TEN jelöléssel ellátott járművek a P.6. mellékletben meghatározott járműszám első számjegyének 0–3 értékeinek felelnek meg.

b) Azokat a járműveket, amelyek nem rendelkeznek az összes tagállamra érvényes üzembe helyezési engedéllyel, az engedélyezett tagállamokat feltüntető jelzéssel kell ellátni. Az engedélyező tagállamok felsorolását a következő rajzok valamelyikén jelölt módon kell feltüntetni, ahol D jelöli az első engedélyt kiadó tagállamot (a példában Németország), és F jelöli a második engedélyt kiadó tagállamok (a példában Franciaország). A tagállamok kódjának feltüntetését a P.4. melléklettel összhangban kell elvégezni. Ez kiterjedhet az ÁME előírásait teljesítő és nem teljesítő járművekre egyaránt. Ezek a járművek a P.6. mellékletben meghatározott járműszám első számjegye 4–8 értékeinek felelnek meg.





P.6. MELLÉKLET

A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGI KÉPESSÉGET JELÖLŐ NEMZETI KÓDOK A TEHERKOCSIK ESETÉBEN (1-2. SZÁMJEGY)

<table>
<tr><td colspan="2">2. számjegy
1. számjegy</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. számjegy
1. számjegy</td></tr>
<tr><td></td><td>Nyomtávolság</td><td>rögzített vagy különböző</td><td>rögzített</td><td>különböző</td><td>rögzített</td><td>különböző</td><td>rögzített</td><td>különböző</td><td>rögzített</td><td>különböző</td><td>rögzített vagy különböző</td><td>Nyomtávolság</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">ÁME (a) és/vagy COTIF (b) és/vagy PPW</td><td>0</td><td>Független tengellyel</td><td>Fenntartva</td><td colspan="2" rowspan="2">ÁME és/vagy COTIF kocsik (b)
[amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasútvállalat]</td><td colspan="6" rowspan="2">További döntésig nem használható</td><td rowspan="2">PPW kocsik (különböző nyomtáv)</td><td>Független tengellyel</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>forgóvázzal</td><td>Műhelykocsik</td><td>forgóvázzal</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Független tengellyel</td><td rowspan="2">Fenntartva</td><td colspan="2" rowspan="2">ÁME és/vagy COTIF kocsik (b)
[amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasútvállalat]
PPW kocsik</td><td colspan="4" rowspan="2">ÁME és/vagy COTIF kocsik (b) b
PPW kocsik</td><td colspan="2" rowspan="2">Más ÁME és/vagy COTIF kocsik (b)
PPW kocsik</td><td rowspan="2">PPW kocsik (különböző nyomtáv)</td><td>Független tengellyel</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>forgóvázzal</td><td>forgóvázzal</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Nem ÁME és nem COTIF (b) és nem PPW</td><td>4</td><td>Független tengellyel (a)</td><td rowspan="2">Vasútüzemi kocsik</td><td colspan="2" rowspan="2">Egyéb kocsik
[amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasútvállalat]</td><td colspan="4" rowspan="2">Egyéb kocsik</td><td colspan="2" rowspan="2">Egyéb kocsik</td><td rowspan="2">Műszaki jellemzőik miatt speciális számozással rendelkező kocsik</td><td>Függetlenül tengellyel (b)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>forgóvázzal (b)</td><td>forgóvázzal (b)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Forgalom</td><td>Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú</td><td>Külön megállapodással nemzetközi forgalmú</td><td>Belföldi forgalmú</td><td>Külön megállapodással nemzetközi forgalmú</td><td>Belföldi forgalmú</td><td>Külön megállapodással nemzetközi forgalmú</td><td>Belföldi forgalmú</td><td>Külön megállapodással nemzetközi forgalmú</td><td>Belföldi forgalmú</td><td>Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú</td><td>Forgalom</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. számjegy
2. számjegy</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1. számjegy
2. számjegy</td></tr>
</table>

(a) Megfelelés legalább a jármű ÁME-nek
(b) Ideértve azokat a járműveket, amelyek a jelenlegi szabályozás szerint ezeket a számokat viselik ezen új rendeletek hatályb lépésekor.
(c) Rögzített vagy különböző nyomtáv.

P.7. MELLÉKLET

A NEMZETKÖZI FORGALOMKÉPESSÉGET JELZŐ KÓDOK A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK ESETÉBEN (1-2. SZÁMJEGY)

Figyelmeztetés:

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

	Belföldi forgalmú	TSI [a] és/vagy RIC/COTIF [a] és/vagy PPW				Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú	TSI [a] és/vagy RIC/COTIF [b]	PPW		
2. számjegy 1. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Belföldi forgalmú kocsik *[amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasútvállalat]*	Rögzített nyomtávú nem klimatizált kocsik (az autószállító kocsikat is ideértve) *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Különböző nyomtávú (1435/1520) nem klimatizált kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Fenntartva	Különböző nyomtávú (1435/1672) nem klimatizált kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Műszaki jellemzőik miatt speciális számozással rendelkező kocsik	Rögzített nyomtávú kocsik	Rögzített nyomtávú kocsik	Különböző nyomtávú (1435/1520) kocsik cserélhető forgóvázzal	Különböző nyomtávú (1435/1520) kocsik állítható nyomtávú tengelyekkel
6	Nem üzleti célú üzemi kocsik	Rögzített nyomtávú légkondicionált kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Különböző nyomtávú (1435/1520) légkondicionált kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Nem üzleti célú üzemi kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Különböző nyomtávú (1435/1672) légkondicionált kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Autószállító kocsik	Különböző nyomtávú kocsik			

▼B

	Belföldi forgalmú	TSI ([a]) és/vagy RIC/COTIF ([a]) és/vagy PPW				Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú	TSI ([a]) és/vagy RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. számjegy 1. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Klimatizált és nyomásálló szekrényű kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Fenntartva	Fenntartva	Nyomásálló szekrényű rögzített nyomtávú klimatizált kocsik *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasútvállalat]*	Fenntartva	Egyéb kocsik	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva

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

▼B

P.8. MELLÉKLET

A VONTATÓ JÁRMŰVEK TÍPUSAI (1-2. SZÁMJEGY)

Az első számjegy a „9”.

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

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

Kód	A jármű általános típusa
0	Egyéb
1	Villanymozdony
2	Dízelmozdony
3	Elektromos többrészes egység (nagysebességű) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
4	Elektromos többrészes egység (nagysebességű kivételével) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
5	Dízel többrészes egység [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
6	Speciális vontatott kocsi
7	Elektromos tolatókocsi
8	Dízel tolatókocsi
9	Karbantartási jármű

▼B

P.9. MELLÉKLET

A KOCSIK STANDARD SZÁMJELZÉSE (5-7. SZÁMJEGY)

Ez a melléklet táblázatos formában foglalja össze a kocsi fő műszaki jellemzőihez kapcsolódó 4 számjegyes jelzést.

A mellékletet külön hordozón (elektronikus fájlban) terjesztik.

▼B

P.10. MELLÉKLET

A VONTATOTT SZEMÉLYKOCSIK MŰSZAKI JELLEMZŐINEK KÓDJAI (5–6. SZÁMJEGY)

	6. számjegy 5. számjegy	0	1	2	3	4
Fenntartva	0	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú ülőhelyekkel rendelkező kocsik	1	10 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	≥11 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	Fenntartva	Fenntartva	Két vagy három tengelyes személykocsik
2. osztályú ülőhelyekkel rendelkező kocsik	2	10 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	11 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	≥12 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	Három tengelyes személykocsik	Két tengelyes személykocsik
1. vagy 1./2. osztályú ülőhelyekkel rendelkező kocsik	3	10 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	11 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	≥12 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	Fenntartva	Két vagy három tengelyes személykocsik
1. vagy 1./2. osztályú fekvőhelyes kocsik	4	10 darab 1./2. osztályú szakasz	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤9 darab 1./2. osztályú szakasz
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	5	10 szakasz	11 szakasz	≥12 szakasz	Fenntartva	Fenntartva
Fenntartva	6	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálókocsik	7	10 szakasz	11 szakasz	12 szakasz	Fenntartva	Fenntartva

▼B

	6. számjegy 5. számjegy	0	1	2	3	4
Különleges építésű és poggyászkocsik	8	Bármely osztályú ülőhelyes személykocsik, poggyásztérrel, vagy anélkül, ingavonti vezérlőfülkével	1. vagy 1/2. osztályú ülőhelyes kocsik, poggyásztérrel, vagy postarésszel	2. osztályú ülőhelyes kocsik, poggyásztérrel, vagy postarésszel	Fenntartva	Bármely osztályú ülőhelyes kocsik, különleges kilalkítású részekkel, (pl. gyermekjátszó)
	9	Postakocsik	Poggyászkocsik postarésszel	Poggyászkocsik	Poggyászkocsik és két- vagy háromtengelyes 2. osztályú ülőhelyes kocsik, poggyásztérrel, és postarésszel.	Oldalfolyosós poggyászkocsik vámszakasszal vagy anélkül

Megjegyzés: A szakaszrészeket nem veszik figyelembe. A középfolyosóval rendelkező személykocsik egyenértékű szakaszait a rendelkezésre álló ülőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.

▼B

A VONTATOTT SZEMÉLYKOCSIK MŰSZAKI JELLEMZŐINEK KÓDJAI (5–6. SZÁMJEGY)

	6. számjegy 5. számjegy	5	6	7	8	9
Fenntartva	0	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú ülőhelyes kocsik	1	Fenntartva	Kétszintes kocsik	≥7 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	8 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	9 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval
2. osztályú ülőhelyes kocsik	2	Csak az OSJD esetében, kétszintes kocsik	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥8 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	9 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval
1. vagy 1./2. osztályú ülőhelyes kocsik	3	Fenntartva	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥8 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	9 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval
1. vagy 1./2. osztályú fekvőhelyes kocsik	4	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤9 1. osztályú szakasz
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	5	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤9 szakasz
Fenntartva	6	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálókocsik	7	>12 szakasz	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Különleges építésű és poggyászkocsik	8	Bármely osztályú ülőhelyes és fekvőhelyes kocsi, bár- vagy büfékocsival	Kétszintes bármely osztályú ülőhelyes személykocsik, poggyásztérrel, vagy anélkül, ingavonti vezérlőfülkével	Étkező-, bár- vagy büfékocsik, poggyásztérrel	Étkezőkocsik	Egyéb különleges építésű kocsik (konferencia-, diszkó-, bár-, mozi- videó-, mentőkocsik)
	9	Két- vagy háromtengelyes poggyászkocsik postaréssel	Fenntartva	Két- vagy háromtengelyes autószállító kocsik	Autószállító kocsik	Üzemi célú személykocsik

Megjegyzés: A szakaszrészeket nem veszik figyelembe. A középfolyosóval rendelkező személykocsik egyenértékű szakaszait a rendelkezésre álló ülőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.)

▼B

A VONTATOTT SZEMÉLYKOCSIK ÁLTALÁNOS JELLEMZŐINEK KÓDJAI (7–8. SZÁMJEGY)

Áramellátás / 8. számjegy Maximális fordulatszám / 7. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Az összes feszültség (*)	Fenntartva	3 000 V~ +3 000 V=	1 000 V~ (*)	Fenntartva	1 500 V~	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	Fenntartva
	1	Az összes feszültség (*) + Gőzfűtés ([1])	1 000 V~ + Gőzfűtés ([1])	1 000 V~ + Gőzfűtés ([1])	1 000 V~ + Gőzfűtés ([1])	1 000 V~ + Gőzfűtés ([1])	1 000 V~ + Gőzfűtés ([1])	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V= + Gőzfűtés ([1])	3 000 V= + Gőzfűtés ([1])	3 000 V= + Gőzfűtés ([1])
	2	Gőzfűtés ([1])	Gőzfűtés ([1])	3 000 V~ +3 000 V= + Gőzfűtés ([1])	Gőzfűtés ([1])	3 000 V~ +3 000 V= + Gőzfűtés ([1])	Gőzfűtés ([1])	3 000 V~ +3 000 V= 1 500 V~ + Gőzfűtés ([1])	1 500 V~ + Gőzfűtés ([1])	1 500 V~ + Gőzfűtés ([1])	A ([1])
121 – 140 km/h	3	Az összes feszültség	Fenntartva	1 000 V~ +3 000 V=	1 000 V~ (*) ([1])	1 000 V~ (*) ([1])	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V=	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	4	Az összes feszültség (*) + Gőzfűtés ([1])	Az összes feszültség + Gőzfűtés ([1])	Az összes feszültség + Gőzfűtés ([1])	1 000 V~ (*) ([1]) + Gőzfűtés ([1])	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~ + Gőzfűtés ([1])	3 000 V~ +3 000 V=	1 500 V~ + 1 500 V= + Gőzfűtés ([1])	3 000 V= + Gőzfűtés ([1])	Fenntartva
	5	Az összes feszültség (*) + Gőzfűtés ([1])	Az összes feszültség + Gőzfűtés ([1])	Az összes feszültség + Gőzfűtés ([1])	1 000 V~ + Gőzfűtés ([1])	Fenntartva	1 500 V~ + Gőzfűtés ([1])	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V= + Gőzfűtés ([1])	Fenntartva	Fenntartva
	6	Gőzfűtés ([1])	Fenntartva	3 000 V~ +3 000 V=	Fenntartva	3 000 V~ +3 000 V=	Fenntartva	Gőzfűtés ([1])	Fenntartva	Fenntartva	A ([1])

▼B

Áramellátás Maximális fordulatszám	8. számjegy 7. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 – 160 km/h	7	Az összes feszültség (*)	Az összes feszültség	1 500 V~ (1) + 3 000 V= (1) Az összes feszültség (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	8	Az összes feszültség (*) + Gőzfűtés (1)	Az összes feszültség + Gőzfűtés (1)	3 000 V~ +3 000 V=	Fenntartva	Az összes feszültség (*) + Gőzfűtés (1)	1 000 V~ + Gőzfűtés (1)	3 000 V~ +3 000 V=	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	Az összes feszültség (*) + Gőzfűtés (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Az összes feszültség (*) (2)	Az összes feszültség	Az összes feszültség + Gőzfűtés (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	A (1) G (2)

(1) Csak belföldi forgalomban közlekedő járművek esetében
(2) Csak nemzetközi forgalomra alkalmas kocsik esetében
Az összes feszültség (*) 1 000 V-os, egyfázisú váltakozó áram, 51-15 Hz, 1 500 V-os egyfázisú váltakozó áram, 50 Hz, 1 500 V-os egyenáram, 3 000 V-os egyenáram. Tartalmazhat még: 3 000 V egyfázisú váltakozó áram, 50 Hz
Egyes 1 000 V-os egyfázisú váltakozó árammal rendelkező járművek esetében csak egy – 16 2/3 vagy 50 Hz – frekvencia a megengedett.
A Egyedi fűtés, a villamos fűtési fővezeték nélkül
G Az összes feszültségre alkalmas villamos fűtési fővezetékkel ellátott személykocsi, de a klímaberendezést saját generátora működteti
Gőzfűtés Csak gőzfűtés. Ha a feszültségnemek fel vannak tüntetve, akkor érvényes azokra a kocsikra is, amelyek nem rendelkeznek gőzfűtéssel.

▼B

P.11. MELLÉKLET

A SPECIÁLIS JÁRMŰVEK MŰSZAKI JELLEMZŐINEK KÓDJAI (6–8. SZÁMJEGY)

A speciális járművek engedélyezett sebessége (6. számjegy)

Besorolás			Önjáró utazósebesség		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Vonatba sorozható	V ≥ 100 km/h	Önjáró	1	2	
		Nem önjáró			3
	V < 100 km/h és/vagy korlátozások [a]	Önjáró		4	
		Nem önjáró			5
Nem sorozható vonatba		Önjáró		6	
		Nem önjáró			7
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely vonatba sorozható				8	
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely nem sorozható vonatba [b]				9	
Nem önjáró vasúti/közúti jármű [b]					0

[a] A korlátozás a vonatösszeállításra vonatkozik (pl. utolsó kocsiként védőkocsi alkalmazása).
[b] Meg kell felelni a vonatba sorozására vonatkozó különleges előírásoknak.

A speciális járművek típusai és altípusai (7-8. számjegy)

7. számjegy	8. számjegy	Járművek / gépek
1 Infrastruktúra és felépítmény	1	Vágányfektető és felújító vonat
	2	Váltó- és kereszteződésfektető berendezés
	3	Vágányrehabilitáló vonat
	4	Ágyazattisztító gép
	5	Földmunkagép
	6	
	7	
	8	
	9	Sínre helyezett daru (a vágányra való visszaemelés kivételével)
	0	Egyéb vagy általános

▼B

7. számjegy	8. számjegy	Járművek / gépek
2 Vágány	1	Nagykapacitású sima síndöngölő gép
	2	Más sima síndöngölő gépek
	3	Döngölőgép stabilizátorral
	4	Döngölőgép a váltókhoz és kereszteződésekhez
	5	Ágyazatrendező
	6	Stabilizáló gép
	7	Csiszoló- vagy hegesztőgép
	8	Általános célú gép
	9	Vágányvizsgáló kocsi
	0	Egyéb
3 Felsővezeték	1	Általános célú gép
	2	Guruló és nem guruló gép
	3	Oszlopállító gép
	4	Kábeldob-szállító gép
	5	Felsővezeték-feszítő gép
	6	Megemelt munkafelülettel rendelkező gép és állvánnyal rendelkező gép
	7	Tisztítóvonat
	8	Zsírzóvonat
	9	Felsővezeték-vizsgáló kocsi
	0	Egyéb
4 Szerkezet	1	Hídlemezfektető gép
	2	Hídvizsgáló felület
	3	Alagútvizsgáló felület
	4	Gáztisztító gép
	5	Szellőztető gép
	6	Megemelt munkafelülettel vagy állvánnyal rendelkező gép
	7	Alagútvilágító gép
	8	
	9	
	0	Egyéb

▼B

7. számjegy	8. számjegy	Járművek / gépek
5 Berakodás, kirakodás és különféle szállítás	1	Vasúti berakodó, kirakodó és szállítógép
	2	Ágyazat, kavics stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	3	
	4	
	5	Talpfa berakodó, kirakodó és szállítógép
	6	
	7	
	8	Váltóberendezés stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	9	Egyéb anyag berakodó, kirakodó és szállítógépe
	0	Egyéb
6 Mérés	1	Földmunkaíró kocsi
	2	Vágányíró kocsi
	3	Felsővezeték-író kocsi
	4	Nyomtávíró kocsi
	5	Jelzésíró kocsi
	6	Távközlésíró kocsi
	7	
	8	
	9	
	0	Egyéb
7 Vészhelyzet	1	Vészhelyzeti daru
	2	Vészhelyzeti vontató kocsi
	3	Vészhelyzeti alagút kocsi
	4	Vészhelyzeti kocsi
	5	Tűzoltó kocsi
	6	Szaniterkocsi
	7	Berendezés-szállító kocsi
	8	
	9	
	0	Egyéb

▼B

7. számjegy	8. számjegy	Járművek / gépek
8 Vontatás, szállítás, energiaellátás stb.	1	Vontatójárművek
	2	
	3	Szállítókocsi (az 59. kivételével)
	4	Motorkocsi
	5	Vágánykocsi / hajtott kocsi
	6	
	7	Betonozóvonat
	8	
	9	
	0	Egyéb
9 Környezet	1	Önjáró hóeke
	2	Vontatott hóeke
	3	Hókefe
	4	Jégmentesítő gép
	5	Gyomirtó gép
	6	Síntisztító gép
	7	
	8	
	9	
	0	Egyéb
0 Vasúti/közúti	1	1- kategóriás vasúti/közúti gép
	2	
	3	2- kategóriás vasúti/közúti gép
	4	
	5	3- kategóriás vasúti/közúti gép
	6	
	7	4- kategóriás vasúti/közúti gép
	8	
	9	
	0	Egyéb

▼B

P.12. MELLÉKLET

A KOCSIKAT JELZŐ BETŰK A CSUKLÓS KOCSIKÉS KOCSIEGYSÉGEK KIVÉTELÉVEL

A KATEGÓRIA ÉS AZ INDEXBETŰK DEFINÍCIÓJA

1. **Fontos megjegyzések**

A mellékelt táblázatokban:

— a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu),

— a tonnában megadott adatok (tu) a szóban forgó kocsi terhelési táblázatában szereplő legmagasabb terhelési határértéket jelentik, amit a megállapított eljárásokkal összhangban határoznak meg.

2. **A minden kategória esetében közös, nemzetközi érvényű indexbetűk**

q villamos fűtés fővezetéke valamennyi áramnemre

qq villamos fűtés fővezeték és berendezés valamennyi áramnemre

s Az „s” feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

ss Az „ss” feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

3. **Nemzeti érvényű indexbetűk**

t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: E – MAGAS OLDALFALÚ, NYITOTT KOCSI

Referenciakocsi		normál építésű, síkpadlózatú, oldal- és homlokbuktatón űríthető 2 tengelyes: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengelyes: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	c	fenékűrítő ajtókkal ([a])
	k	2 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu 45 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	Oldalra nem buktatható
	ll	fenékűrítő ajtók nélkül ([b])

▼B

Referenciakocsi		normál építésű, síkpadlózatú, oldal- és homlokbuktatón űríthető 2 tengelyes: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengelyes: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
	p	2 tengelyes: lu < 7,70 m 4 vagy több tengelyes: lu < 12 m
	mm	4 vagy több tengelyes: lu >12 m ([b])
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	o	Zárt homlokfal
	p	fékezőállással rendelkezik ([b])

([a]) Ez az elképzelés csak síkpadozattal rendelkező magas odalfalú nyitott kocsikra vonatkozik, amelyek fenékűrítő ajtókkal rendelkeznek és egyes árufajták esetében lehetővé teszik a gravitációs ürítést.
([b]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: F – MAGAS OLDAFALÚ, NYITOTT KOCSI

Referenciakocsi		Különleges építésű 2 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengelyes: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	Nagy rakterű, tengelyekkel (térfogat > 45 m^3)
	c	gravitációval mindkét oldalra, adagolva űríthető, felül ([a])
	cc	gravitációval mindkét oldalra, adagolva űríthető, alul ([a])
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniábanforgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	k	2 vagy 3 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 vagy 3 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])

▼B

Referenciakocsi		Különleges építésű 2 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengelyes: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 3 vagy több tengelyes: tu > 40 t 4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ([a])
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ([a])
	ppp	fékezőállással rendelkezik ([b])

([a]) Az F kategóriába tartozó, gravitációs ürítésű kocsik olyan nyitott kocsik, amelyek nem síkpadlózatúak, és nem üríthetőek oldal- és homlokbuktatón.

([b]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el

— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)

— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették

— adagolt: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: G – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		Normál építésű legalább 8 szellőzőnyílással 2 tengelyes: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	Nagy rakterű: — 2 tengelyes: lu ≥ 12 m és a hasznos térfogat ≥ 70 m^3 — 4 vagy több tengelyes: lu ≥ 18 m
	bb	4 tengelyes: lu > 18 m ([a])
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcs és zöldség szállítására ([b])

▼B

Referenciakocsi		Normál építésű legalább 8 szellőzőnyílással 2 tengelyes: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	k	2 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 45 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	kevesebb, mint 8 szellőzőnyílással
	ll	Megnövelt felületű ajtókkal és nyílásokkal ([a])
	p	2 tengelyes: lu < 9 m 4 vagy több tengelyes: lu < 15 m
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	o	2 tengelyes: lu < 12 m és a hasznos teher kapacitás ≥ 70 m^3
	p	fékezőállással rendelkezik ([a])

([a]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([b]) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: H – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		különleges építésű 2 tengelyes: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t 4 tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	2 tengelyes: 12 m ≤ lu ≤ 14 m és a hasznos teher kapacitás ≥ 70 m^3 ([a]) 4 vagy több tengelyes: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	2 tengelyes: lu ≥ 14m 4 vagy több tengelyes: lu ≥ 22 m
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belső berendezéssel gépjárművek szállítására
	d	fenékajtókkal
	dd	billenő szekrénnyel ([b])
	e	2 szintes
	ee	3 vagy több szintes
	f	Nagy-Britanniábanforgalomra alkalmas ([a])
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)

▼B

Referenciakocsi		különleges építésű 2 tengelyes: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t 4 tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon) ([a])
	g	gabona szállítására
	gg	cement szállítására ([b])
	h	gyümölcs és zöldség szállítására ([c])
	hh	műtrágya szállítására ([b])
	i	nyitható vagy eltolható falakkal
	ii	nagy szilárdságú, nyitható vagy eltolható falakkal ([d])
	k	2 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	mozgatható válaszfalakkal ([e])
	ll	reteszelhető mozgatható válaszfalakkal ([e])
	p	2 tengelyes: lu < 9 m 4 vagy több tengelyes: lu < 15 m
	mm	4 vagy több tengelyes: lu > 18 m ([b])
	n	2 tengelyes: tu > 28 t 4 tengelyes: tu < 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	o	2 tengelyes: lu 12 m < 14 m és hasznos térfogat ≥ 70 m^3
	p	fékezőállással rendelkezik ([b])

([a]) Az „f” vagy „fff” indexbetűkkel jelölt kéttengelyes kocsik hasznos térfogata lehet kisebb, mint 70 m^3.
([b]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([c]) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.
([d]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([e]) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiszerelhetők.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: I – HŐMÉRSÉKLETTARTÓ KOCSI

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégtárolóval ≥ 3,5 m^3 2 tengelyes: 19 m^2 ≤ rakfelület < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t 4 tengelyes: rakfelület ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	b	2 tengelyes és nagy rakfelülettel: 22 m^2 ≤ rakfelület ≤ 27 m^2
	bb	2 tengelyes és nagyon nagy rakfelülettel: rakfelület > 27 m^2

▼B

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégtárolóval ≥ 3,5 m^3 2 tengelyes: 19 m^2 ≤ rakfelület < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t 4 tengelyes: rakfelület ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ([a]) ([b])
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ([a])
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kísérőkocsin lévő hűtőgép általi mechanikus hűtéssel ([a]) ([b]) ([c])
	ii	kísérőkocsi ([a]) ([c])
	k	2 tengelyes: tu > 15 t 4 tengelyes: tu < 30 t
	l	szigetelve jégtárolók nélkül ([a]) ([d])
	p	2 tengelyes: rakfelület < 19 m^2 4 tengelyes: rakfelület < 39 m^2
	mm	4 tengelyes: rakfelület ≥ 39 m^2 ([e])
	n	2 tengelyes: tu > 25 t 4 tengelyes: tu > 40 t
	o	3,5 m^3-nél kisebb térfogatú jégtárolókkal ([d])
	p	rács nélkül

([a]) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.
([b]) A „g” és „i” indexbetűket viselő kocsik használhatók egyedileg vagy mechanikusan hűtött utánfutóként.
([c]) A „kísérőkocsi” fogalom egyszerre vonatkozik villamos fűtő-, műhelykocsikra (hálószakasszal vagy anélkül) és hálókocsikra is.
([d]) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.
([e]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

Megjegyzés: A fedett hűtőkocsik rakfelületének meghatározásakor mindig figyelembe kell venni a jégtárolókat.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: K – KÉTTENGELYES PŐREKOCSI

Referenciakocsi		Normál építésű Lehajtható oldalfallal és rövid rakoncákkal lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indexbetűk	b	hosszú rakoncákkal
	g	konténerszállításra alkalmas ([a])
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ([b])
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	rakonca nélkül
	p	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	rögzített oldalfalakkal
	p	oldalfalak nélkül ([b])
	pp	eltávolítható oldalfalakkal

([a]) A „g” indexbetű csak olyan K. kategóriajelzésű normál építésű kocsiknál használható, ahol a kocsit utólag alakították alkalmassá konténerek szállítására. A kizárólag konténer szállítására kialakított kocsikat az L. kategóriába kell besorolni.
([b]) A „p” indexbetű nem alkalmazható az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: L – KÉTTENGELYES PŐREKOCSI

Referenciakocsi		különleges építésű lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indexbetűk	b	pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ([a])
	c	forgózsámolyos ([a])
	d	gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodószint nélkül ([a])
	e	gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodószinttel ([a])
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására alkalmas (kivéve pa-rendszerű) ([a]) ([b])
	h	acéltekercsek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ([a]) ([c])

▼B

Referenciakocsi		különleges építésű lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
	hh	acéltekercsek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ([a]) ([c])
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ([a])
	ii	nagy szilárdságú mozgatható tetővel ([d]) és rögzített homlokfalakkal ([a])
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	rakonca nélkül
	p	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	oldalfalak nélkül ([a])

([a]) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.
([b]) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).
([c]) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.
([d]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: O – VEGYES, MAGAS OLDALÚ NYITOTT ÉS PŐREKOCSI

Referenciakocsi		normál építésű 2 vagy 3 tengelyes, lehajtható oldalakkal és rakoncákkal 2 tengelyes: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengelyes: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Indexbetűk	a	3 tengelyes
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	rakonca nélkül
	p	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 3 tengelyes: tu > 40 t

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: R – FORGÓVÁZAS PŐREKOCSI

Referenciakocsi		normál építésű lehajtható homlokfalakkal és rakoncákkal 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Indexbetűk	b	lu ≥ 22 m
	e	lehajtható oldalakkal
	g	konténerszállításra alkalmas ([a])
	h	acéltekercsek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ([b])
	hh	acéltekercsek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ([b])
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ([c])
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	rakonca nélkül
	p	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	2 méternél alacsonyabb, rögzített homlokfalakkal
	oo	2 méteres vagy annál magasabb, rögzített homlokfalakkal ([c])
	p	lehajtható homlokfalak nélkül ([c])
	pp	eltávolítható oldalfalakkal

([a]) A „g” indexbetű használata csak olyan R. kategóriajelzésű normál építésű kocsiknál használható, ahol a kocsit utólag alakították alkalmassá konténerek szállítására. A kizárólag konténer szállítására kialakított kocsikat az S. kategóriába kell besorolni..
([b]) A „h” vagy „hh” indexbetű használata csak olyan R. kategóriajelzésű normál építésű kocsiknál használható, ahol a kocsit utólag alakították alkalmassá konténerek szállítására. A kizárólag konténer szállítására kialakított kocsikat az S. kategóriába kell besorolni..
([c]) Az „oo” és/vagy „p” indexbetűk nem használhatók az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

A KATEGÓRIA BETÛJELE: S – FORGÓVÁZAS PÕREKOCSI

Referenciakocsi		különleges építésű 4 tengelyes: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	6 tengelyes (2 darab 3 tengelyes forgóváz)
	aa	8 vagy több tengelyes
	aaa	4 tengelyes (2 darab 2 tengelyes forgóváz) ([a])
	b	pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ([b])

▼B

Referenciakocsi		különleges építésű 4 tengelyes: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	c	forgózsámolyos ([b])
	d	gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodószint nélkül ([b]) ([c])
	e	gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodószinttel ([b])
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására alkalmas, teljes rakodási hossz ≤ 60’ (a pa-rendszerűek kivételével) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	konténerek szállítására alkalmas, teljes rakodási hossz > 60’ (a pa-rendszerűek kivételével) ([b]) ([c]) ([d])
	h	acéltekercsek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ([b]) ([e])
	hh	acéltekercsek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ([b]) ([e])
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ([b])
	ii	nagy szilárdságú mozgatható tetővel ([f]) és rögzített homlokfalakkal ([b])
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	rakoncák nélkül ([b])
	m	4 tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 6 vagy több tengelyes: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	4 tengelyes: lu < 15 m 6 vagy több tengelyes: lu < 18 m
	mmm	4 tengelyes lu 22 m ([a])
	n	4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	p	oldalfalak nélkül ([b])

([a]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([b]) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.
([c]) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítása mellett gépjárművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kellellátni.
([d]) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik esetén, amelyek rendelkeznek konténertüskékkel és teherelosztó fogókészülékkel (ún. kosarakkal).
([e]) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.
([f]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: T – NYITHATÓ TETEJŰ KOCSI

Referenciakocsi		2 tengelyes: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	nagyrakterű: 2 tengelyes: lu ≥ 12 m 4 vagy több tengelyes: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	homlokajtókkal
	d	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül (a) (b) (c)
	dd	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul (a) (b) (c)
	e	az ajtók akadálymentes magassága > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	acéltekercsek álló helyzetben történő szállítására
	hh	acéltekercsek fekvő helyzetben történő szállítására
	i	nyitható falakkal (a)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	2 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül (a) (b) (c)
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul (a) (b) (c)
	p	2 tengelyes: lu < 9 m 4 vagy több tengelyes: lu < 15 m (b)
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül (a) (b) (c)

▼B

Referenciakocsi		2 tengelyes: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul (a) (b) (c)
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül (a) (b) (c)
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul (a) (b) (c)

(a) Az „e” indexbetű:
— opcionális a „b” indexbetűt viselő kocsikon (de a számkódoknak midig meg kell felelniük a kocsik betűjelzéseinek),
— nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”„l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

(b) A „b” és az „m” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

(c) A gravitációs ürítésű, T. kategóriájú kocsik olyan nyitható tetővel felszereltek, amelyek nyitott állásban a teljes kocsihosszban hozzáférést biztosítanak; ezek a kocsik nem síkpadlózatúak és nem üríthetőek oldal- vagy homlokbuktatón..

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:*Az ürítőnyílások elrendezése:*

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (ilyen kocsik esetében a kirakodás:
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:
— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: U – KÜLÖNLEGES ÉPÍTÉSŰ KOCSIK

Referenciakocsi		eltérő az F, H, L, S és Z kategóriáktól 2 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengelyes: 50 t ≤ tu ≤ 60t 6 vagy több tengelyes: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	c	nyomás alatt üríthető
	d	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül (a)
	dd	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul (a)
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)

▼B

Referenciakocsi		eltérő az F, H, L, S és Z kategóriáktól 2 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengelyes: 50 t ≤ tu ≤ 60t 6 vagy több tengelyes: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására, amelyek normál kocsira helyezve rakszelvényen túlérők lennének ([b]) ([c])
	k	2 vagy 3 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 vagy 3 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 3 tengelyes: tu > 40 t 4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t ([c])
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ([a])
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ([a])

([a]) Az U kategóriájú gravitációs ürítésű kocsik olyan zárt kocsik, amelyek rakodása egy vagy több, a kocsiszekrény felső részén kialakított rakodónyíláson át lehetséges, amelyek nyitott méretei kisebbek, mint a kocsiszekrény hossza; ezek a kocsik nem síkpadozatúak, valamint nem üríthetőek oldal- vagy homlokbuktatón.

([b]) Különösen:
— süllyesztett rakfelületű kocsik
— középen mélyített rakterű kocsik
— normál átlós lejtést állandóan ellenőrző készülékkel

([c]) Az „n” indexbetű nem alkalmazható az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:*Az ürítőnyílások elrendezése:*
— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:
— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: Z – TARTÁLYKOCSI

Referenciakocsi		fémből készült tartálytesttel, folyadékok és gázok szállítására 2 tengelyes: 25 t ≤ lu ≤ 30 t 3 tengelyes: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengelyes: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	olajtermékek szállítására ([a])
	c	nyomás alatt üríthető ([b])
	d	élelmiszerek és vegyipari termékek szállítására ([a])
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ([b])
	i	nem fémből készült tartály
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	2 vagy 3 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 vagy 3 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 3 tengelyes: tu > 40 t 4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	p	fékezőállással rendelkezik ([a])

([a]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([b]) A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

CSUKLÓKOCSIK ÉS KOCSIEGYSÉGEK BETŰJELZÉSEI

A KATEGÓRIA ÉS AZ INDEXBETŰK MEGHATÁROZÁSA

1. **Fontos megjegyzések**

A mellékelt táblázatban a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu).

2. **A minden kategóriára alkalmazható nemzetközi érvényű indexbetűk**

q villamos fűtés fővezeték, valamennyi elfogadott áramnemre

qq villamos fűtés fővezeték és berendezés, valamennyi elfogadott áramnemre

s Az „s” feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

ss Az „ss” feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

3. **Nemzeti érvényű indexbetűk**

t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: F – MAGAS OLDAFALÚ, NYITOTT KOCSI

Referenciakocsi		Csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	c	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ([a])
	cc	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ([a])
	e	3-részes egység
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])
	m	2-részes egység: lu ≥ 27 m
	mm	2-részes egység: lu < 22 m
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ([a])
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ([a])
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

([a]) Az F kategóriába tartozó, gravitációs ürítésű kocsik olyan nyitható teővel felszereltek, amelyek nyitott állásban a teljes kocsihosszban hozzáférést biztosítanak; ezek a kocsik nem síkpadlózatúak, valamont nem üríthetőek odal- vagy homlokbuktatón.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:*Az ürítőnyílások elrendezése:*

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el

— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)

— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették

— adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: H – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		csuklóskocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belső berendezéssel gépjármű szállításához
	d	fenékajtókkal
	e	3-részes egység
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcs és zöldség szállítására ([a])
	i	nyitható vagy eltolható falakkal
	ii	nagy szilárdságú, nyitható vagy eltolható falakkal ([b])
	l	mozgatható válaszfalakkal ([c])
	ll	reteszelhető, mozgatható válaszfalakkal ([c])
	m	2-részes egység: lu ≥ 27 m
	mm	2-részes egység: lu < 22 m
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

([a]) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.
([b]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([c]) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiszerelhetők.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: I – HŐMÉRSÉKLETTARTÓ KOCSI

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégtárolóval ≥ 3,5 m^3 csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ([a])
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ([a])
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kísérőkocsi hűtőgépe általi mechanikus hűtéssel ([a]) ([b])
	ii	kísérőkocsi ([a]) ([b])
	l	hőszigetelt, jégtárolók nélkül ([a]) ([c])
	m	2-részes egység: lu ≥ 27 m
	mm	2-részes egység: lu < 22 m
	o	kisebb mint 3,5 m^3 térfogatú jégtárolókkal ([c])
	oo	3-részes egység
	p	rács nélkül
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

([a]) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.
([b]) A „kísérőkocsi” fogalom egyszerre vonatkozik villamos fűtő-, műhelykocsikra (hálószakasszal rendelkező) és hálókocsikra is.
([c]) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: L – FÜGGETLEN TENGELYŰ PŐREKOCSI

Referenciakocsi		csuklós kocsi vagy kocsiegység 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	a	csuklós kocsi
	aa	kocsiegység
	b	pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ([a])
	c	forgózsámolyos ([a])
	d	gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodószint nélkül ([a])
	e	gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodószinttel ([a])
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerszállításra alkalmas ([a]) ([b])
	h	acéltekercsek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ([a]) ([c])
	hh	acéltekercsek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ([a]) ([c])
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ([a])
	ii	nagy szilárdságú mozgatható tetővel ([d]) és rögzített homlokfalakkal ([a])
	j	lökéscsillapító készülékkel
	l	rakonca nélkül ([a])
	m	2-részes egység: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	2-részes egység: lu < 18 m
	o	3-részes egység
	oo	4 vagy többrészes egység
	p	oldalfalak nélkül ([a])
	r	2-részes egység: lu ≥ 27 m

([a]) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.
([b]) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).
([c]) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.
([d]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: S – FORGÓVÁZAS PŐREKOCSI

Referenciakocsi		csuklóskocsi vagy kocsiegység 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	b	pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ([a])
	c	forgózsámolyos ([a])
	d	gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodószint nélkül ([a]) ([b])
	e	gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodószinttel ([a])
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására, teljes rakodási hossz ≤ 60’ (a pa-rendszerű kivételével) ([a]) ([b]) ([c])
	gg	konténerek szállítására, teljes rakodási hossz > 60’ (a pa-rendszerű kivételével) ([a]) ([b]) ([c])
	h	acéltekercsek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ([a]) ([d])
	hh	acéltekercsek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ([a]) ([d])
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ([a])
	ii	nagy szilárdságú mozgatható tetővel ([e]) és rögzített homlokfalakkal ([a])
	j	lökéscsillapító készülékkel
	l	rakonca nélkül ([a])
	m	2-részes egység: lu ≥ 27 m
	mm	2-részes egység: lu < 22 m
	o	3-részes egység
	oo	4 vagy többrészes egység
	p	oldalfalak nélkül ([a])
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

([a]) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

([b]) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítása mellett gépjárművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kell megjelölni.

([c]) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik, amelyek rendelkeznekkonténertüskékkel és terhelosztó fogókészülékkel (ún. kosárral)független tengelyű pőrekocsi.

([d]) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.

([e]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: T – NYITHATÓ TETEJŰ KOCSI

Referenciakocsi		csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	b	az ajtók akadálymentes magassága > 1,90 m ([a])
	c	homlokajtókkal
	d	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ([b])
	dd	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ([a]) ([b])
	e	3-részes egység
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	acéltekercsek álló helyzetben történő szállítására
	hh	acéltekercsek fekvő helyzetben történő szállítására
	i	nyitható falakkal ([a])
	j	lökéscsillapító készülékkel
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a]) ([b])
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a]) ([b])
	m	2-részes egység: lu ≥ 27 m
	mm	2-részes egység: lu < 22 m
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ([a]) ([b])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ([a]) ([b])
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ([a]) ([b])
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ([a]) ([b])
	r	csuklós kocsi

▼B

Referenciakocsi		csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
	rr	kocsiegység

([a]) A „b” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.
([b]) A gravitációs ürítésű kocsik a T kategóriában olyan nyitható tetővel felszerelt kocsik, amelyek nyitott állásban a teljes kocsihosszban hozzáférést biztosítanak; ezek a kocsik nem síkpadlózatúak és nem üríthetőek oldal- vagy homlokbuktatón..

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:*Az ürítőnyílások elrendezése:*
— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
Kirakodási sebesség:
— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: U – KÜLÖNLEGES KOCSIK

Referenciakocsi		csuklóskocsi vagy kocsiegység, tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	e	3-részes egység
	ee	4 vagy többrészes egység
	c	nyomás alatt üríthető
	d	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ([a])
	dd	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ([a])
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására, amelyek normál építésű kocsira helyezve a rakszelvényen túlérőek lennének ([b])
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])

▼B

Referenciakocsi		csuklóskocsi vagy kocsiegység, tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
	m	2-részes egység: lu ≥ 27 m
	mm	2-részes egység: lu < 22 m
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ([a]) ([b])
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ([a])
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ([a])
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

([a]) Az U kategóriájú gravitációs ürítésű kocsik olyan zárt kocsik, amelyek rakodása egy vagy több, a kocsiszekrény felső részén kialakított rakodónyíláson át lehetséges, amelyek nyitott méretei kisebbek, mint a kocsiszekrény hossza; ezek a kocsik nem síkpadozatúak, valamint nem üríthetőek oldal- vagy homlokbuktatón.

([b]) Különösen:
— süllyesztett rakfelületű kocsik
— középen mélyített rakterű kocsik
— normál átlós lejtést állandóan ellenőrző készülékkel

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el

— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (Ilyen kocsik esetében a kirakodás
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)

— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették

— adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: Z – TARTÁLYKOCSI

Referenciakocsi		fémből készült tartálytesttel, folyadékok és gázok szállítására csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	c	nyomás alatt üríthető ([a])
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ([a])

▼B

Referenciakocsi		fémből készült tartálytesttel, folyadékok és gázok szállítására csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység 22 m ≤ lu < 27 m
	i	nem fémből készült tartály
	j	lökéscsillapító készülékkel
	m	2-részes egység: lu ≥ 27 m
	mm	2-részes egység: lu < 22 m
	o	3-részes egység
	oo	4 vagy többrészes egység
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

(a) A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

▼B

P.13. MELLÉKLET

A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK BETŰJELEI

Nemzetközi érvényű betűjelek:

A	1. osztályú ülőhelyes személykocsi
B	2. osztályú ülőhelyes személykocsi
AB	1./2. osztályú ülőhelyes személykocsi
WL	Hálókocsi, az A, B, vagy AB sorozatjelzéssel, a fülketípustól függően. A különleges szakaszokkal ellátott hálókocsik esetében a sorozatjelet az S indexbetűvel kell kiegészíteni.
WR	Étkezőkocsi
R	Személykocsi étteremmel, büfével vagy bárral (a betűjelet kiegészítő jelleggel használják)
D	Poggyászkocsi
DD	Nyitott, kétszintes autószállító kocsi
Post	Postakocsi
AS SR WG	Társaskocsi (bár és tánc lehetőség)
WSP	Pullmankocsi
Le	Nyitott, kéttengelyes, kétszintes autószállító kocsi
Leq	Nyitott kéttengelyes kétszintes autószállító kocsi villamos fővezetékkel
Laeq	Nyitott háromtengelyes kétszintes autószállító kocsi villamos fővezetékkel

Nemzetközi érvényű indexbetűk:

b h	Mozgássérült utasok szállítására alkalmas kocsi
c	Fülkék fekvőhelyekké alakítható ülőhelyekkel
d v	Kerékpár szállítására alkalmas jármű
ee z	Központi áramellátású jármű
f	Vezetőállással kialakított jármű (vezérlőkocsi)
p t	Középfolyosós ülőhelyes kocsi
m	24,5 m-nél hosszabb jármű
s	Középfolyosós poggyász és poggyászfülkés kocsi

A fülkék számát index formájában tüntetik fel (például: Bc9)

Nemzeti érvényű betűjelek és indexbetűk

A többi betűjel és indexbetű nemzeti értékkel rendelkezik, amelyeket az egyes tagállamok határoznak meg.

▼M2

———————

▼B

Q. MELLÉKLET

HASZNÁLATON KÍVÜL

▼B

R. MELLÉKLET

A VONAT AZONOSÍTÁSA

Ez a szempont még mindig nyitott kérdés, és az ÁME jövőbeni verziójában lesz pontosítva.

Ezen a területen CWA áll kidolgozás alatt. Bevezetését követően az ERA és az EK ellenőrzi, hogy alkalmas-e olyan eszköznek, amely révén a jelen CWA alkalmazása biztosítja az ezen ÁME követelményeinek való megfelelést.

Egy ilyen részletes előírásnak főleg ki kell terjednie a négy alapelvre (Szabályozás és útvonal, vonattípus, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció, teljesítményfigyelés), az összes vonattípusra és az ilyen számok kiosztásának felelősségére. Az előírásnak figyelembe kell vennie a már használatos meglévő szabványokat (például a 419-1 és a 419-2 OR UIC döntvényt) és az ERTMS/ETCS kifejlesztését. A megszövegezés előmozdítására szakértői csoportot kell létrehozni.

E CWA kidolgozásáig a vasútvállalatoknak és a pályavasutaknak kapcsolatban kell lenniük a két- és többoldalú megállapodások közös létrehozása érdekében, figyelembe véve a már használatos meglévő szabványokat (például a 419-1 és a 419-2 OR UIC döntvényt) és az ERTMS/GSM-R, valamint az ERTMS/ETCS kifejlesztését, hogy megkönnyítsék a vonatok akadálytalan áthaladását az egyik pályavasút működési területéről egy másikéra.

Lásd még: U melléklet

▼B

S. MELLÉKLET

A VONAT LÁTHATÓSÁGA – HÁTUL

Ez a szempont még mindig nyitott kérdés, és az ÁME jövőbeni verziójában lesz pontosítva.

Részletes előírást kell meghatározni, amely figyelembe veszi, hogy miért van szükség hátsó helyzetjelzésre, milyen filozófia támasztja alá ezt a követelményt a TEN-re kiterjedően, és hogyan lehet ezt biztonságos és költséghatékony módon a legjobban összehangolni.

Az előírás és a hozzá kapcsolódó, hordozható jellegű megoldás érdekében végzett megfelelőség-vizsgálati folyamatot közzéteszik ezen ÁME-ben a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemként.

A részletes szabályozás kidolgozásáig és bevezetéséig a vasútvállalatoknak és a pályavasutaknak kapcsolatban kell lenniük a két- és többoldalú megállapodások közös létrehozása érdekében, hogy megkönnyítsék a vonatok akadálytalan áthaladását az egyik pályavasút működési területéről egy másikéra.

Lásd még: U melléklet

▼M2

T. MELLÉKLET

FÉKTELJESÍTMÉNY

A pályahálózat-működtető szerepe

A pályahálózat-működtető tájékoztatja a vasúttársaságot az egyes útvonalakra előírt fékteljesítményről és az útvonal egyedi jellemzőiről. A pályahálózat-működtető gondoskodik róla, hogy az előírt fékteljesítmény tartalmazza az útvonal egyedi jellemzőinek és a pályamenti tényezők által indokolt eltérések hatását.

Az előírt fékteljesítményt elvileg féksúlyszázalékban kell kifejezni, kivéve, ha a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság más mértékegységben állapodtak meg a fékteljesítmény kifejezésére (pl. féksúly tonnában, fékerő, lassulási érték, lassítási profil).

A vonatszerelvények és a rögzített vonatösszeállítások esetében a pályahálózat-működtető a fékteljesítményre vonatkozó követelményeket lassulási értékekben adja meg, amennyiben azt a vasúttársaság kéri.

A vasúttársaság szerepe

A vasúttársaság gondoskodik róla, hogy minden vonat kielégítően teljesítse vagy meghaladja a pályahálózat-működtető által megkövetelt fékteljesítményt. Ezért a vasúttársaság a vonat fékteljesítményét a vonat összeállításának figyelembevételével számítja ki.

A vasúttársaságnak figyelembe kell vennie a járműnek vagy vonatszerelvénynek az üzembe helyezés időpontjában meghatározott fékteljesítményét. A járműtől függő eltéréseket, mint a fékek megbízhatóságát és hozzáférhetőségét, is tekintetbe kell venni. A vasúttársaságnak továbbá figyelembe kell vennie az útvonal-jellemzőkre vonatkozó információkat, amelyek befolyásolhatják a vonat működését a fékteljesítménynek a vonat megállításához és rögzítéséhez szükséges beállításakor.

Az adott vonat (vonatösszetétel, fék hozzáférhetősége, fékbeállítások) ellenőrzéséből eredő fékteljesítményt bemeneti értékként használják bármely, a vonatra később alkalmazandó működési előíráshoz.

Nem kielégítő fékteljesítmény

A pályahálózat-működtető előírásokat hoz létre arra az esetre, ha a vonat nem éri el az előírt fékteljesítményt, és ezeket az előírásokat hozzáférhetővé teszi a vasúttársaságok számára.

Amennyiben a vonat nem éri el a vonat által megteendő útvonalhoz megkívánt fékteljesítményt, a vasúttársaságnak be kell tartania az ebből eredő korlátozásokat, mint például a sebességkorlátozást.

▼**M2**

U. MELLÉKLET

A NYITOTT KÉRDÉSEK FELSOROLÁSA

4.2.2. pont – Vonat-összeállítási dokumentum

B. melléklet (lásd a jelen ÁME 4.4. alpontját) – Az új strukturális alrendszerek következetes működtetését lehetővé tevő egyéb szabályok

R. melléklet (lásd a jelen ÁME 4.2.3.2. alpontját) – A vonatok azonosítása

S. melléklet (lásd ezen ÁME 4.2.2.1.3. alpontját) – A vonat láthatósága – hátul

▼B

V. MELLÉKLET

A VEZETŐKNEK SZÓLÓ SZABÁLYDOKUMENTÁCIÓ KIDOLGOZÁSA ÉS AKTUALIZÁLÁSA

Ezen ÁME 4.2. és 4.6. alpontjaival összhangban az alábbi diagram szemlélteti az ezen ÁME-ben az ezen ÁME által előírt szabálydokumentáció kidolgozási és aktualizálási folyamatát.



MAGYARÁZÓ MEGJEGYZÉS: a követelmény az, hogy a szabályok azonos formátumban és nyelven jelenjenek meg, hogy a vezetők következetes formában kapják meg a különböző adminisztrációk szabályait, az utasítás-gyűjteményt használva alapdokumentumként, amelyet olyan dokumentum(ok) egészít(enek) ki, amelyek lefedik az alapdokumentumtól eltérő szabályokat.
Rendkívül fontos, hogy a vezető a dokumentum azonos részeiben legyen képes megtalálni az azonos helyzetekre vonatkozó szabályokat függetlenül attól, hogy melyik infrastruktúrán közlekedik, ezért nem elegendő a nemzeti utasítás-gyűjtemények egyszerű összeállítása azok átszervezése nélkül.

A képzési igények elemzése két célt szolgál:
- azonosítja azokat az alapvető követelményeket, amelyeket a VT-nek vállalnia kell annak biztosítása érdekében, hogy a személyzete alkalmas legyen az érintett infrastruktúrán való működésre
- azonosítja, hogy a VT személyzetének milyen szabályokra van szüksége az érintett infrastruktúra forgalmi utasításainak különbsége alapján, összehasonlítva a működési engedély szerinti tagállam infrastruktúráján való forgalmi követelményekkel.

▼B

SZÓJEGYZÉK

Kifejezés	Fogalommeghatározás
Baleset	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Vonatmozgás engedélyezése	A jelzőállító központok, vontatási áramellátási központok vezérlőtermeinek és a forgalomirányító központok vonatok mozgását engedélyező berendezéseinek működtetése. Ez nem tartalmazza a vasútvállalat azon személyzetét, akik a vonat személyzete és a járművek kezeléséért (üzemeltetés) felelősek.
Alkalmasság	Az elvégzett feladat biztonságos és megbízható elvégzéséhez szükséges képesítés vagy tapasztalat. A tapasztalat képzés során is megszerezhető.
Veszélyes áruk	A 96/49/EK irányelv 2. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Üzemzavar	Olyan nem tervezett eseményből eredő működés, amely megakadályozza a vasúti szolgáltatások normál végzését.
Indítás	Lásd: Vonatok indítása
Vezető	A vonatok vezetésére képzett és jogosult személy.
Rendkívüli küldemények	Vasúti járművön szállított olyan rakomány, például konténer, cserefelépítmény vagy más, amely esetében a vasúti jármű mérete vagy a tengelyterhelés speciális engedélyt tesz szükségessé a továbbítás és/vagy a speciális közlekedési feltételek alkalmazása esetén az egész útra vonatkozóan.
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	Ezen ÁME alkalmazásában ez csak az alrendszer megfelelő elemeinek működtetéséhez szükséges orvosi és pszichológiai képesítésekre vonatkozik.
Hőnfutott csapágy	A maximális tervezési hőmérsékletet túllépő tengelycsapágy.
Esemény	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Livret de Formulaires	Nyomtatvány-gyűjtemény, amely leírja a pályavasút és a vasútvállalat személyzete által elvégzendő cselekvései sort a vonatok üzemzavar esetén való működtetésekor. Minden egyes tevékenység külön nyomtatványt igényel. A Livret de Formulaires-t a pályavasút és a vasútvállalat nyelvein is elkészítik, és a vonatkozó pályavasút és vasútvállalat személyzete ebből példányokat tart magánál.
Tagállam	Ezen ÁME-vel összefüggésben használva arra a tagállamra utal, amely kiadja a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében megállapított biztonsági engedélyt/tanúsítványt.
Munkanyelv	A pályavasút által a napi üzemelés közben a pályavasút és a vasútvállalat személyzete közötti üzemeltetéssel vagy biztonsággal kapcsolatos üzenetek váltására használt, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban közzétett egy vagy több nyelv.
Utas	A vasúti járművön utazó vagy a vonat útja előtt vagy után azon tartózkodó személy (a vonattal kapcsolatos meghatározott feladatokat teljesítő alkalmazott kivételével).

▼B

Kifejezés	Fogalommeghatározás
Teljesítményfigyelés	A vonatközlekedés és az infrastruktúra teljesítményének módszeres figyelése és rögzítése mindkettő teljesítményének javítása érdekében.
Képzettség	A feladatra való fizikai és pszichológiai alkalmasság a szükséges tudással együtt.
Valós idejű	Meghatározott eseményekkel (például állomásra való megérkezéssel, állomáson való áthaladással vagy állomásról való elindulással) kapcsolatos információk cseréjének vagy feldolgozásának képessége azok megtörténtének idejében.
Jelentési pont	A vonat menetrendjének olyan pontja, ahol kötelező jelenteni az érkezési, indulási vagy áthaladási időt.
Útvonal	A vasútvonal egy vagy több adott szakasza
Útvonalismeret	A vonatszemélyzet által beutazott vasútvonal egy vagy több szakaszának az ismerete a pályavasút által a vonat biztonságos közlekedtetésének lehetővé tétele érdekében biztosított információk alapján. Az érintett személyzetnek részletesen meg kell tanulnia, és fejben kell tartania az ilyen ismeret alapelemeit. Más elemek is a dokumentációban tarthatók, amelyekhez a személyzet gyorsan hozzáférhet az útvonal vasútvállalat általi vagy a nemzeti biztonsági hatóság követelményei szerinti vizsgálata alapján.
Biztonsági szempontból kritikus munka	A személyzet által valamely jármű mozgásainak ellenőrzésekor vagy befolyásolásakor elvégzett olyan munka, amely érintheti személyek egészségét és biztonságát.
Személyzet	A vasútvállalat, a pályavasút vagy azok alvállalkozóinak olyan alkalmazottai, akik az ezen ÁME-ben meghatározott feladatokat végzik.
Megállás helye	A vonat menetrendjében azonosított hely, ahol a vonatnak terv szerint meg kell állnia, általában egy bizonyos tevékenység elvégzése, például utasok fel- és leszállása érdekében.
Menetrend	A vonat(ok) adott útvonalon való közelekedési tervének részleteit tartalmazó dokumentum vagy rendszer.
Időmérő pont	A vonat menetrendjében azonosított olyan hely, amelyhez konkrét időadat kapcsolódik. Ez lehet érkezési idő, indulási idő vagy – amennyiben a vonatnak nem kell megállnia az adott helyen – áthaladási idő.
Vontatójármű	Olyan meghajtással rendelkező jármű, amely képes mozgatni saját magát és a hozzá csatlakoztatott más járműveket.
Vonat	A vonat meghatározása: (a) olyan egy vagy több vontatójármű, hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, vagy egy önjáró zerelvény, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik és a TEN két vagy több meghatározott pontja között közlekedik.
Vonatok indítása	Annak jelzése a vonatot vezető személy számára, hogy az állomással vagy a vontatási telephellyel kapcsolatos minden tevékenység befejeződött, és hogy a felelős személyzet részéről a vonat továbbhaladási engedélyt kapott.

▼B

Kifejezés	Fogalommeghatározás
Vonatszemélyzet	A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasútvállalat alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a vezető vagy az őrszolgálat.
Vonat azonosítás	Ez egy adott vonat egyértelmű azonosítását jelenti.
Vonat előkészítése	Annak biztosítása, hogy a vonat a közlekedés megkezdéséhez alkalmas állapotban van, hogy a vonat berendezései megfelelően használhatók, és hogy a vonat megfelel a kijelölt útvonalnak. A vonat előkészítése a vonat közlekedésének megkezdése előtt elvégzett műszaki ellenőrzéseket is jelenti.
Jármű	Bármely jármű, például mozdony, személykocsi vagy teherkocsi.
Járműazonosító	A járművön elhelyezett egyedi azonosító szám, amely megkülönbözteti más járművektől

▼B

Rövidítés	Magyarázat
AC	Váltakozó áram
CCS	Ellenőrző-, irányító és jelző (alrendszer)
CEN	Európai Szabványügyi Bizottság *(Comite Européen de Normalisation)*
COTIF	Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény *(COnvention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)*
CR	Hagyományos vasút
DB	Decibel
DC	Egyenáram
DMI	Vezetõ és gép közötti interfész (vezetõi felhasználói felület)
EK	Az Európai Közösség
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Integrált európai vasúti rádióhálózat
EN	Európai szabvány
ENE	Energia
ERA	Európai Vasúti Ügynökség
ERTMS	Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer
ETCS	Európai Vonatbefolyásoló Rendszer
EU	Európai Unió
FRS	Funkcionális követelmények specifikációi
GSM-R	Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút
HABD	Hőnfutásjelző
Hz	Hertz
PV	Pályavasút
INS	Infrastruktúra
OPE	Forgalmi szolgálat (üzemeltetés) és forgalomirányítás

▼B

Rövidítés	Magyarázat
OSJD	Vasúti Együttműködési Szervezete
PPW	A kocsik nemzetközi személy- és teherforgalomban közlekedő kocsik használatára vonatkozó előírások (a „Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii” orosz kifejezés rövidítése)
RIC	A személy- és poggyászkocscik nemzetköti forgalomban történőkölcsönös használatára vonatkozó szabályok *(Reglement pour I ’ emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international).*
RIV	A teherkocsik nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok. *(Reglement pour I ’ emploi réciproque des Wagons en Trafic international)*
RST	Járművek
VV	Vasútvállalat
SMS	Biztonságirányítási rendszer
SPAD	Jelző meghaladási veszély
SRS	A rendszer-követelmények specifikációi
TAF	Árufuvarozási telematikai alkalmazások
TEN	Transzeurópai hálózat
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírások
UIC	Nemzetközi Vasútegylet *(Union Internationale des Chemins de fer)*
UV	Ultraibolya
VKM	Üzembentartói jelzés