Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B**

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2006 m. rugpjūčio 11 d.

dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posistemio techninių sąveikos specifikacijos

(pranešta dokumentu Nr. C(2006) 3593)

(tekstas svarbus EEE)

(2006/920/EB)

(OL L 359, 2006 12 18, p. 1)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	Komisijos sprendimas 2009/107/EB, 2009 m. sausio 23 d.	L 45	1	2009 2 14
►**M2**	Komisijos sprendimas 2010/640/ES, 2010 m. spalio 21 d.	L 280	29	2010 10 26

▼B

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2006 m. rugpjūčio 11 d.

dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posistemio techninių sąveikos specifikacijos

(pranešta dokumentu Nr. C(2006) 3593)

(tekstas svarbus EEE)

(2006/920/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos ([1]), ypač į jos 6 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) Remiantis Direktyvos 2001/16/EB 2 straipsnio c punktu, transeuropinė paprastųjų geležinkelių sistema yra padalyta į struktūrinius ir funkcinius posistemius.

(2) Remiantis direktyvos 23 straipsnio 1 dalimi, posistemiui „Traukinių eismo organizavimas ir valdymas“ turi būti taikoma techninės sąveikos specifikacija (TSS).

(3) Parengiant TSS visų pirma reikia paruošti TSS projektą, kurį rengia Europos geležinkelių sąveikos asociacija (EGSA), paskirta būti jungtine reprezentacine grupe.

(4) EGSA buvo įgaliota parengti „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posistemiui skirtą TSS projektą, remiantis Direktyvos 2001/16/EB 6 straipsnio 1 dalimi. Pagrindiniai parametrai, numatyti šios direktyvos 6 straipsnio 4 dalyje, buvo aptarti kaip pridedamos TSS dalis.

(5) Kartu su TSS projektu buvo pateikta pradinė ataskaita apie ekonominės naudos analizę, kaip numatyta direktyvos 6 straipsnio 5 dalyje.

(6) Atsižvelgdamas į pradinę ataskaitą, TSS-jų projektą išnagrinėjo komitetas, įsteigtas pagal 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ([2]), ir nurodytas Direktyvos 2001/16/EB 21 straipsnyje.

([1]) OL L 110, 2001 4 20, p. 1. Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/50/EB (OL L 164, 2004 4 30, p. 114).

([2]) OL L 235, 1996 9 17, p. 6. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/50/EB.

▼B

(7) Į dabartinį TSS variantą neįtraukti visi sąveikos aspektai – šie klausimai TSS U priede priskiriami „Atviriems klausimams“. Kadangi sąveikos patikra turi būti atliekama pagal TSS reikalavimus, remiantis Direktyvos 2001/16/EB 16 straipsnio 2 dalimi, nuo šio sprendimo paskelbimo iki visiško pridėtos TSS įgyvendinimo būtina nustatyti sąlygas (greta aiškiai nurodytųjų pridėtoje TSS), kurių turi būti laikomasi pereinamuoju laikotarpiu. Tuo tikslu valstybės narės turi informuoti kitas valstybes nares ir Komisiją apie atitinkamas nacionalines technines taisykles, kurios taikomos sąveikai ir Direktyvos 2001/16/EB esminiams reikalavimams užtikrinti, ir institucijas, kurias ji skiria atitikties įvertinimo procedūroms atlikti ar tinkamumo naudoti nustatymui, bei naudojamoms patikros procedūroms taikyti posistemių sąveikai taikyti, kaip apibrėžta Direktyvos 2001/16/EB 16 straipsnio 2 dalyje. Komisija turėtų atlikti valstybių narių pateiktos informacijos analizę ir, prireikus, komitete turėtų aptarti, ar reikia priimti kokias nors papildomas priemones.

(8) Ši TSS neturėtų būti reikalaujama naudoti konkrečias technologijas ar techninius sprendimus, išskyrus atvejus, kai tai yra tikrai būtina transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikai užtikrinti.

(9) TSS pagrįstas geriausiomis atitinkamo projekto rengimo metu ekspertų turimomis žiniomis. Atsižvelgiant į technologijos tobulinimą, veiklos, saugos ar socialinius reikalavimus gali prireikti šią TSS pakeisti ar papildyti. Prireikus, turėtų būti inicijuojama persvarstymo ar atnaujinimo procedūra, remiantis Direktyvos 2001/16/EB 6 straipsnio 3 dalimi.

(10) Skatinant inovacijas ir siekiant atsižvelgti į įgytą patirtį, pridedamos TSS turėtų būti reguliariai persvarstomos.

(11) Jeigu siūlomas novatoriškas sprendimas, gamintojas ar perkančioji įmonė nurodo nukrypimą nuo atitinkamo TSS skirsnio. Europos geležinkelių agentūra baigs rengti atitinkamas sprendimo funkcines ir sąveikos specifikacijas ir paruoš įvertinimo metodus.

(12) Pridėtos TSS įgyvendinimas ir atitiktis atitinkamiems TSS skirsniams turi būti apibrėžti, remiantis įgyvendinimo planu, kuri sudaro kiekviena valstybė narė geležinkelio linijoms, už kurias ji yra atsakinga. Komisija turėtų atlikti valstybių narių pateiktos informacijos analizę ir, prireikus, su komitetu turėtų aptarti, ar reikia priimti kokias nors papildomas priemones.

(13) Šiuo metu traukinių eismas organizuojamas pagal galiojančius nacionalinius, dvišalius, daugiašalius ar tarptautinius susitarimus. Svarbu, kad šie susitarimai netrukdytų dabartinės ir būsimos pažangos siekiant sąveikos. Tuo tikslu Komisijai būtina išnagrinėti tuos susitarimus, siekiant nustatyti, ar šiame sprendime pateiktą TSS reikia atitinkamai persvarstyti.

▼B

(14) Šio sprendimo nuostatos atitinka pagal Direktyvos 96/48/EB 21 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Komisija patvirtina transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos techninės sąveikos specifikaciją („TSS“), susijusią su transeuropinės paprastosios sistemos „traukinių eismo organizavimu ir valdymu“, nurodytu Direktyvos 2001/16/EB 6 straipsnio 1 dalyje.

TSS yra tokia, kokia yra nustatyta šio sprendimo priede.

TSS yra taikoma eismo organizavimo ir valdymo posistemiui, kaip apibrėžta Direktyvos 2001/16/EB II priedo 2.4 skirsnyje.

▼M2

1a straipsnis

Techninių normų tvarkymas

1. Europos geležinkelių agentūra (ERA) savo interneto svetainėje skelbia P.9, P.10, P.11, P.12 ir P.13 prieduose nurodytų techninių normų sąrašus.

2. ERA atnaujina 1 dalyje minėtus normų sąrašus ir informuoja Komisiją apie jų pakeitimus. Komisija informuoja valstybes nares apie šių techninių normų pakeitimus per komitetą, įsteigtą pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnį.

1b straipsnis

Iki 2013 m. gruodžio 31 d., jeigu transporto priemonė parduodama arba išnuomojama nepertraukiamam ilgesniam kaip šešių mėnesių laikotarpiui ir jeigu visos techninės charakteristikos, į kurias atsižvelgiant transporto priemonę leista pradėti eksploatuoti, išlieka nepakitusios, Europos transporto priemonės numeris (ETPN) gali būti pakeistas iš naujo užregistruojant transporto priemonę ir atšaukiant pirmąją registraciją.

Jeigu ši nauja registracija susijusi ne su ta valstybe nare, kurioje ta transporto priemonė buvo užregistruota pirmą kartą, registravimo tarnyba, turinti teisę atlikti naują registraciją, gali reikalauti ankstesnės registracijos dokumentų kopijų.

Toks ETPN keitimas neturi įtakos taikant Direktyvos 2008/57/EB 21–26 straipsnių nuostatas dėl leidimų išdavimo procedūrų.

Administracinės ETPN keitimo išlaidas padengia prašymo pakeisti ETPN teikėjas.

▼B

2 straipsnis

1. Atsižvelgiant į klausimus, priskiriamus TSS U priede „Atviriems klausimams“, sąlygos, kurių turi būti laikomasi pagal Direktyvos 2001/16/EB 16 straipsnio 2 dalyje apibrėžtą sąveikos atitikties įvertinimą, yra taikytinos techninės taisyklės, naudojamos valstybėje narėje, kuri leidžia pradėti eksploatuoti šiame sprendime aprašomą posistemį.

▼B

2. Per šešis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą kiekviena valstybė narė kitoms valstybėms narėms ir Komisijai praneša:

a) 1 straipsnio dalyje nurodytų taikytinų techninių taisyklių sąrašą;

b) atitikties įvertinimo ir tikrinimo procedūras, taikytinas atsižvelgiant į šių taisyklių taikymą;

c) institucijas, kurias ji paskiria toms atitikties įvertinimo ir tikrinimo procedūroms atlikti.

3 straipsnis

Per šešis mėnesius nuo pridėtos TSS įsigaliojimo valstybės narės praneša Komisijai apie šiuos susitarimus:

a) nacionalinius, dvišalius ar daugiašalius nuolatinius ar laikinus susitarimus, sudarytus tarp valstybių narių ir geležinkelio įmonės (-ių) ar infrastruktūros valdytojo (-ų) dėl labai specifinio ar vietinio pobūdžio planuojamo traukinio judėjimo;

b) dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kurie užtikrina aukštą vietinės ar regioninės sąveikos lygį ir kurie sudaryti tarp geležinkelio įmonės (-ių), infrastruktūros valdytojo (-ų) ar valstybės narės (-ių);

c) tarptautinius susitarimus, kurie užtikrina aukštą vietinės ar regioninės sąveikos lygį ir kurie sudaryti tarp vienos ar daugiau valstybių narių ir bent vienos trečiosios šalies, ar tarp valstybių narių geležinkelio įmonės (-ių) ar infrastruktūros valdytojo (-ų) ir trečiosios šalies bent vienos geležinkelio įmonės ar infrastruktūros valdytojo.

4 straipsnis

Valstybės narės sudaro nacionalinį TSS įgyvendinimo planą, remdamosi priedo 7 skyriuje apibūdintais kriterijais.

Jos perduoti šį įgyvendinimo planą kitoms valstybėms narėms ir Komisijai ne vėliau kaip per vienerius metus nuo šio sprendimo taikymo pradžios.

5 straipsnis

Šis sprendimas pradedamas taikyti po šešių mėnesių nuo pranešimo apie jį.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

▼B

PRIEDAS

TECHNINĖS SĄVEIKOS SPECIFIKACIJOS

POSISTEMIS: GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ORGANIZAVIMAS IR VALDYMAS

1.	ĮVADAS
1.1.	**Techninė taikymo sritis**
1.2.	**Geografinė taikymo sritis**
2.	POSISTEMIO APIBRĖŽIMAS IR TAIKYMO SRITIS
2.1.	**Posistemis**
2.2.	**Taikymo sritis**
2.2.1.	Darbuotojai ir traukiniai
2.2.2.	Naudojimo principai
2.2.3.	Pritaikomumas eksploatuojamiems geležinkelių riedmenims ir infrastruktūrai
2.3.	**Ryšys tarp šios tss ir direktyvos 2004/49/EB**
3.	ESMINIAI REIKALAVIMAI
3.1.	**Esminių reikalavimų laikymasis**
3.2.	**Esminių reikalavimų – apžvalga**
3.3.	**Specialieji šių reikalavimų aspektai**
3.3.1.	Sauga
3.3.2.	Patikimumas ir prieinamumas
3.3.3.	Sveikata
3.3.4.	Aplinkos apsauga
3.3.5.	Techninis suderinamumas
3.4.	**Aspektai, ypač susiję su geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiu**
3.4.1.	Sauga
3.4.2.	Patikimumas ir prieinamumas
3.4.3.	Techninis suderinamumas
4.	POSISTEMIO CHARAKTERISTIKOS
4.1.	**Įvadas**
4.2.	**Funkciniai ir techniniai posistemio reikalavimai**
4.2.1.	Reikalavimai darbuotojams
4.2.1.1.	Bendrieji reikalavimai
4.2.1.2.	Mašinistams skirti dokumentai
4.2.1.2.1.	Taisyklių sąvadas
4.2.1.2.2.	Geležinkelių linijos ir naudojamų geležinkelių linijų statinių ir įrenginių, esančių apsaugos zonoje, aprašas
4.2.1.2.2.1.	„maršruto vadovo“ rengimas
4.2.1.2.2.2.	Pakeisti duomenys

▼B

4.2.1.2.2.3.	Mašinisto informavimas realiuoju laiku
4.2.1.2.3.	Tvarkaraščiai
4.2.1.2.4.	Geležinkelių riedmenys
4.2.1.3.	Dokumentai, skirti geležinkelio įmonės darbuotojams, išskyrus mašinistus
4.2.1.4.	Dokumentai, skirti infrastruktūros valdytojo darbuotojams, išduodantiems leidimus traukiniams važiuoti
4.2.1.5.	Eismo saugą užtikrinančios lokomotyvo brigados, traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, išduodančių leidimą traukiniams važiuoti sąveika
4.2.2.	Reikalavimai traukiniams
4.2.2.1.	Traukinio matomumas
4.2.2.1.1.	Bendrasis reikalavimas
4.2.2.1.2.	Priekis
4.2.2.1.3.	Galas
4.2.2.2.	Traukinio girdimumas
4.2.2.2.1.	Bendrasis reikalavimas
4.2.2.2.2.	Valdymas
4.2.2.3.	Geležinkelių riedmenų identifikavimas
4.2.2.4.	Prekinio vagono pakrovimas
4.2.2.4.1.	Krovinio masės paskirstymas
4.2.2.4.2.	Ašies apkrova
4.2.2.4.3.	Krovinio tvirtinimas
4.2.2.4.4.	Kinematinis gabaritas
4.2.2.4.5.	Krovinių apdanga
4.2.2.5.	Traukinio formavimas
4.2.2.6.	Traukinio stabdžių sistema
4.2.2.6.1.	Minimalūs stabdžių sistema
4.2.2.6.2.	Stabdymo charakteristikos
4.2.2.7.	Traukinio sąstato parangos užtikrinimas
4.2.2.7.1.	Bendrieji reikalavimai
4.2.2.7.2.	Būtinieji duomenys
4.2.3.	Reikalavimai traukinių operacijoms
4.2.3.1.	Traukinio planavimas
4.2.3.2.	Traukinių identifikavimas
4.2.3.3.	Traukinio išvykimas
4.2.3.3.1.	Patikrinimai ir bandymai prieš išleidžiant
4.2.3.3.2.	Infrastruktūros valdytojo informavimas apie traukinio būklę
4.2.3.4.	Geležinkelių transporto eismo valdymas
4.2.3.4.1.	Bendrieji reikalavimai
4.2.3.4.2.	Pranešimas apie traukinį
4.2.3.4.2.1.	Pranešimo apie traukinio buvimo vietą duomenys

▼B

4.2.3.4.2.2.	Perdavimo laiko nustatymas
4.2.3.4.3.	Pavojingi kroviniai
4.2.3.4.4.	Kokybė valdymas
4.2.3.5.	Duomenų registravimas
4.2.3.5.1.	Kontrolės duomenų registravimas ne traukinyje
4.2.3.5.2.	Kontrolės duomenų registravimas traukinyje
4.2.3.6.	Valdymas pablogėjusiomis sąlygomis
4.2.3.6.1.	Kitų naudotojų informavimas
4.2.3.6.2.	Traukinių mašinistų informavimas
4.2.3.6.3.	Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės
4.2.3.7.	Avarinės situacijos valdymas
4.2.3.8.	Pagalba lokomotyvo brigadai, traukinio brigadai rikto arba sudėtingo geležinkelių riedmenų gedimo atveju
4.3.	**Funkciniai ir techniniai reikalavimai sąsajoms**
4.3.1.	Sąsajos su infrastruktūros TSS
4.3.2.	Sąsajos su kontrolės (valdymo) ir signalizacijos TSS
4.3.2.1.	Kontrolės duomenų registravimas
4.3.2.2.	Mašinisto budrumas
4.3.2.3.	ERTMS/ETCS ir ERTMS/GSM-R naudojimo taisyklės
4.3.2.4.	Signalo ir kelio ženklų matomumas
4.3.2.5.	Traukinio stabdžių sistema
4.3.2.6.	Smėlio naudojimas. Esminiai traukinio valdymo profesinės kvalifikacijos reikalavimai
4.3.2.7.	Duomenų registravimas ir įkaitusių ašidėžių nustatymas
4.3.3.	Sąsajos su geležinkelių riedmenų TSS
4.3.3.1.	Geležinkelių riedmenų identifikavimas
4.3.3.2.	Stabdymas
4.3.3.3.	Keleiviniams vagonams taikomi reikalavimai
4.3.3.4.	Traukinio matomumas
4.3.3.4.1.	Ant važiavimo kryptimi pasukto traukinio pirmojo geležinkelių riedmenų
4.3.3.4.2.	Gale
4.3.3.5.	Traukinio girdimumas
4.3.3.6.	Signalo matomumas
4.3.3.7.	Mašinisto budrumas
4.3.3.8.	Traukinio formavimas ir B priedas
4.3.3.9.	Prekinio vagono pakrovimas
4.3.3.10.	Traukinio sąstato parangos užtikrinimas ir pavojingi kroviniai
4.3.3.11.	Traukinio formavimas, L priedas
4.3.3.12.	Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės ir avarinės situacijos valdymas

▼B

4.3.3.13.	Duomenų registravimas
4.3.4.	Sąsajos su TSS telematikos priemonės
4.3.4.1.	Traukinių identifikavimas
4.3.4.2.	Traukinio formavimas
4.3.4.3.	Traukinio išvykimas
4.3.4.4.	Traukinio naudojimas
4.3.4.5.	Geležinkelių riedmenų identifikavimas
4.4.	**Naudojimo taisyklės**
4.5.	**Techninės priežiūros taisyklės**
4.6.	**Profesinė kvalifikacija**
4.6.1.	Profesinė kompetencija
4.6.1.1.	Profesinės žinios
4.6.1.2.	Sugebėjimas šias žinias pritaikyti praktiškai
4.6.2.	Kalbinė kompetencija
4.6.2.1.	Principai
4.6.2.2.	Žinių lygis
4.6.3.	Pradinis ir vėlesnis darbuotojų įvertinimas
4.6.3.1.	Esminiai reikalavimai
4.6.3.2.	Mokymosi poreikių analizė
4.6.3.2.1.	Mokymosi poreikių analizės tobulinimas
4.6.3.2.2.	Mokymosi poreikių analizės rekonstravimas
4.6.3.2.3.	Specialieji reikalavimai lokomotyvo brigadai, traukinio brigadai ir pagalbiniams darbuotojams
4.6.3.2.3.1.	Žinios apie maršrutą
4.6.3.2.3.2.	Geležinkelių riedmenų išmanymas
4.6.3.2.3.3.	Pagalbiniai darbuotojai
4.7.	**Sveikatos ir saugos darbe sąlygos**
4.7.1.	Įvadas
4.7.2.	Profesinės sveikatos specialistų ir medicinos organizacijų patvirtinimo kriterijai
4.7.3.	Psichologinį vertinimą atliekančių psichologų ir psichologinio vertinimo reikalavimų tvirtinimo kriterijai
4.7.3.1.	Psichologų sertifikavimas
4.7.3.2.	Psichologinio vertinimo turinys ir supratimas
4.7.3.3.	Vertinimo būdo pasirinkimas
4.7.4.	Medicininė apžiūra ir psichologiniai įvertinimai
4.7.4.1.	Prieš paskiriant:
4.7.4.1.1.	Privalomas medicininės apžiūros turinys
4.7.4.1.2.	Psichologinis įvertinimas
4.7.4.2.	Po paskyrimo
4.7.4.2.1.	Periodinių medicininių apžiūrų dažnumas
4.7.4.2.2.	Privalomos periodinės medicininės apžiūros turinys
4.7.4.2.3.	Papildomos medicininės apžiūros ir (arba) psichologiniai įvertinimai

▼B

4.7.5.	Medicinos reikalavimai
4.7.5.1.	Bendrieji reikalavimai
4.7.5.2.	Regos reikalavimai
4.7.5.3.	Klausos reikalavimai
4.8.	**Infrastruktūros ir geležinkelių riedmenų registrai**
4.8.1.	Infrastruktūra
4.8.2.	Geležinkelių riedmenys
5.	SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS
5.1.	**Nustatymai**
5.2.	**Sudedamųjų Dalių Sąrašas**
5.3.	**Sudedamųjų Dalių Charakteristikos Ir Specifikacijos**
6.	SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES IR (ARBA) TINKAMUMO NAUDOTI VERTINIMAS IR POSISTEMIO PATIKRA
6.1.	**Sąveikos Sudedamosios Dalys**
6.2.	**Geležinkelių Transporto Eismo Organizavimo Ir Valdymo Posistemis**
6.2.1.	Principai
6.2.2.	Taisyklių Ir Procedūrų Dokumentai
6.2.3.	Įvertinimas
6.2.3.1.	Kompetentingos Institucijos Sprendimas
6.2.3.2.	Jei Reikalingas Įvertinimas
6.2.4.	Sistemos Naudojimo Savybės
7.	**ĮGYVENDINIMAS**
7.1.	**Principai**
7.2.	**Įgyvendinimo Rekomendacijos**
7.3.	**Specifiniai Atvejai**
7.3.1	Įvadas
7.3.2	Specifinių Atvejų Sąrašas
A PRIEDAS	ERTMS ETCS IR ERTMS GSM-R NAUDOJIMO TAISYKLĖS
B PRIEDAS.	KITOS TAISYKLĖS, LEIDŽIANČIOS NUOSEKLIAI VEIKTI NAUJIEMS STRUKTŪRINIAMS POSISTEMIAMS:
C PRIEDAS.	SAUGOS PRANEŠIMŲ METODOLOGIJA
D PRIEDAS.	SU MARŠRUTU(-AIS), KURĮ KETINAMA EKSPLOATUOTI, SUSIJUSI INFORMACIJA, PRIE KURIOS GELEŽINKELIO ĮMONĖ TURI TURĖTI PRIEIGĄ
E PRIEDAS.	KALBOS IR KOMUNIKACIJOS LYGIS
F PRIEDAS.	GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ORGANIZAVIMO IR VALDYMO POSISTEMIO ĮVERTINIMO REKOMENDACIJOS
G PRIEDAS.	INFORMACINIS, NEPRIVALOMAS PARAMETRŲ SUDEDAMŲJŲ DALIŲ, KURIOS TURI BŪTI PATIKRINTOS, SĄRAŠAS

▼B

I PRIEDAS.	NENAUDOJAMA
J PRIEDAS.	MINIMALŪS ELEMENTAI, SVARBŪS PROFESINEI KVALIFIKACIJAI, SUSIJUSIAI SU „TRAUKINIŲ LYDĖJIMU“
K PRIEDAS.	NENAUDOJAMA
L PRIEDAS.	MINIMALŪS ELEMENTAI, SVARBŪS PROFESINEI KVALIFIKACIJAI, SUSIJUSIAI SU TRAUKINIŲ RENGIMU
M PRIEDAS.	NENAUDOJAMA
N PRIEDAS.	ĮGYVENDINIMO GAIRĖS
O PRIEDAS.	NENAUDOJAMA
P PRIEDAS.	GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ IDENTIFIKAVIMAS
Q PRIEDAS.	NENAUDOJAMA
R PRIEDAS.	TRAUKINIO IDENTIFIKAVIMAS
S PRIEDAS.	TRAUKINIO MATOMUMAS – GALINĖ DALIS
T PRIEDAS.	STABDYMO CHARAKTERISTIKOS
U PRIEDAS.	NEIŠSPRĘSTŲ KLAUSIMŲ SĄRAŠAS
V PRIEDAS.	MAŠINISTAMS SKIRTŲ TAISYKLIŲ DOKUMENTŲ RENGIMAS IR REKONSTRAVIMAS
TERMINŲ ŽODYNAS	

▼B

TECHNINĖ SĄVEIKOS SPECIFIKACIJA

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ORGANIZAVIMO IR VALDYMO POSISTEMIS

1. **ĮVADAS**

1.1. *TECHNINĖ TAIKYMO SRITIS*

Ši Techninė sąveikos specifikacija (toliau – TSS) taikoma geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui, nurodytam sąraše, kuris pateiktas Direktyvos 2001/16/EB II priedo 1 punkte.

Daugiau informacijos apie geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemį yra pateikta 2 skyriuje.

1.2. *GEOGRAFINĖ TAIKYMO SRITIS*

Geografinė šios TSS taikymo sritis – transeuropinė paprastųjų geležinkelių sistema, kaip aprašyta Direktyvos 2001/16/EB I priede.

Šios TSS turinys

Pagal Direktyvos 2001/16/EB 5 straipsnio 3 dalį ši TSS:

a) nurodo numatomą geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio paskirties sritį – 2 skyrius;

b) nustato esminius kiekvieno konkretaus posistemio reikalavimus ir jo sąsajas su kitais posistemiais – 3 skyrius;

c) nustato funkcinius ir techninius reikalavimus, kuriuos turi atitikti konkretus posistemis, ir jo sąsajas su kitais posistemiais. Jei būtina, šie reikalavimai gali skirtis atsižvelgiant į posistemio paskirtį, pvz., priklausomai nuo direktyvos I priede nustatytų geležinkelio linijos, transporto mazgo ir (arba) geležinkelių riedmenų kategorijos – 4 skyrius;

d) nustato sudedamąsias sąveikos dalis ir sąsajas, kurioms taikomos Europos specifikacijos, įskaitant Europos standartus, kurie yra būtini transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikai užtikrinti – 5 skyrius;

e) nurodo kiekvienu svarstomu atveju taikomas atitikties arba tinkamumo naudoti vertinimo procedūras. Tos procedūros – visų pirmiausia Sprendime 93/465/EEB nustatyti moduliai arba, tam tikrais atvejais, – specialiosios procedūros, taikytinos siekiant įvertinti sąveikos sudedamųjų dalių atitiktį arba tinkamumą naudoti ir posistemių „EB“ patikrą. Jeigu yra dokumentų, kuriuos galima naudoti kaip nuorodas, palengvinančias šios TSS įgyvendinimą, jie yra išvardijami – 6 skyrius;

f) nurodo TSS įgyvendinimo strategiją. Visų pirma būtina nurodyti etapus, kurie turi būti užbaigti, ir sudedamąsias dalis, kurias galima taikyti siekiant nuo dabartinės palaipsniui pereiti prie galutinės padėties, kai TSS reikalavimų vykdymas bus visiems privalomas – 7 skyrius;

▼B

g) nustato atitinkamų darbuotojų profesinę kvalifikaciją bei sveikatos ir saugos darbe sąlygas, kurių privaloma laikytis eksploatuojant atitinkamą posistemį ir atliekant techninę jo priežiūrą bei įgyvendinant TSS – 4 skyrius.

Be to, pagal 5 straipsnio 5 dalį galima numatyti specialius kiekvienos TSS atvejus; jie yra nurodyti 7 skyriuje.

Šios TSS 4 skyriuje taip pat yra pateikiamos 1.1 ir 1.2 poskirsniuose nurodytai konkrečiai taikymo sričiai skirtos naudojimo ir techninės priežiūros taisyklės.

2. POSISTEMIO APIBRĖŽIMAS IR TAIKYMO SRITIS

2.1. *POSISTEMIS*

Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio apibrėžimas nustatytas Direktyvos 2001/16/EB II priedo 2.4 skirsniu.

Visų pirmiausia jame pateikta:

— „Procedūros ir joms vykdyti reikalinga įranga, leidžianti įvairiems struktūriniams posistemiams darniai veikti normaliu ir pablogėjusiu režimu, įskaitant visų pirma traukinių valdymą, traukinių eismo planavimą ir tvarkymą.

— Profesinės kvalifikacijos, kurių gali reikėti teikiant tarptautines paslaugas.“

2.2. *TAIKYMO SRITIS*

Šios TSS taikymo sritis – infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių, susijusių su geležinkelių transporto eismu paprastųjų geležinkelių TEN linijose, geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemis.

TSS išdėstytas specifikacijas dėl geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo galima naudoti kaip informacinį dokumentą traukinių eismui, net jeigu šiems traukiniams netaikoma ši TSS.

▼M2

2.2.1. DARBUOTOJAI IR TRAUKINIAI

4.6 ir 4.7 skirsniai taikomi darbuotojams, atliekantiems saugos atžvilgiu svarbiausias traukinio palydos užduotis, kai kertama (-os) valstybių siena (-os) ir dirbama už bet kurios (-ių) vietovės (-ių), kuri (-os) infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatuose nurodyta (-os) kaip „pasienis“ ir įtraukta (-os) į jo saugos įgaliojimus, ribų.

4.6.2 skirsnis „Kalbinė kompetencija“ taip pat taikomas traukinių mašinistams, kaip nustatyta Direktyvos 2007/59/EB VI priedo 8 skirsnyje.

Nelaikoma, kad darbuotojas kerta sieną, jeigu veikla atliekama tik „pasienio“ vietovėse, kaip aprašyta šio skirsnio pirmojoje pastraipoje.

Kiek tai susiję su darbuotojais, atliekančiais saugos atžvilgiu svarbiausias traukinių išleidimo ir leidimų judėti suteikimo užduotis, valstybėse narėse bus užtikrintas abipusis profesinės kvalifikacijos ir darbuotojų sveikatos bei saugos sąlygų pripažinimas.

▼M2

Kiek tai susiję su darbuotojais, atliekančiais saugos atžvilgiu svarbiausias užduotis, susijusias su galutiniu traukinio parengimu prieš kertant sieną (-as) ir darbu už bet kurios (-ių) „pasienio“ vietovės (-ių), kaip aprašyta pirmojoje pastraipoje, 4.6 poskirsnis bus taikomas valstybėms narėms abipusiai pripažįstant darbuotojų sveikatos ir saugos sąlygas. Nebus laikoma, kad traukinio maršrutas tarptautinis, jeigu visi valstybinę sieną kertančio traukinio riedmenys sieną pervažiuoja tik iki „pasienio“ vietovės (-ių), kaip aprašyta šio skirsnio pirmojoje pastraipoje.

Pirmiau išdėstytus dalykus galima apibendrinti toliau pateiktose lentelėse:

Darbuotojai, dirbantys traukiniuose, kurie kirs valstybės sienas ir vyks toliau nei pasienio vietovė

Užduotis	Profesinė kvalifikacija	Medicinos reikalavimai
Traukinio lydėjimas	4.6	4.7
Leidimų traukiniams judėti suteikimas	Abipusis pripažinimas	Abipusis pripažinimas
Traukinio parengimas	4.6	Abipusis pripažinimas
Traukinio išleidimas	Abipusis pripažinimas	Abipusis pripažinimas

Darbuotojai, dirbantys traukiniuose, kurie nekerta valstybės sienų arba jas kerta, bet nevyksta toliau nei pasienio vietovės

Užduotis	Profesinė kvalifikacija	Medicinos reikalavimai
Traukinio lydėjimas	Abipusis pripažinimas	Abipusis pripažinimas
Leidimų traukiniams judėti suteikimas	Abipusis pripažinimas	Abipusis pripažinimas
Traukinio parengimas	Abipusis pripažinimas	Abipusis pripažinimas
Traukinio išleidimas	Abipusis pripažinimas	Abipusis pripažinimas

▼B

2.2.2. NAUDOJIMO PRINCIPAI

Europoje nusistovėjusius infrastruktūros skirtumus ir sampratas, kurios bent iš dalies lemia dabartinius taisyklių ir darbo tvarkos skirtumus, dažnai galima suvienodinti tik panaudojus dideles investicijas.

Todėl dabartinės šios TSS versijos, pirmosios po Direktyvos 2001/16/EB įsigaliojimo – bendras tikslas nėra sukurti bendrus Europos paprastųjų geležinkelių eismo organizavimo ir tvarkymo nuostatus Tačiau taisyklės ir procedūros, leidžiančios darniai veikti naujiems struktūriniams posistemiams, kuriuos ketinama naudoti TEN, ypač tiems, kurie tiesiogiai susiję su nauja geležinkelių transporto eismo valdymo ir signalizacijos sistema, turi būti identiškos, jeigu susiklostytų vienodos situacijos.

▼B

Iš pradžių ši TSS apėmė tik tuos paprastųjų geležinkelių „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posistemio elementams (kaip nustatyta 4 skyriuje), kur iš esmės yra daugiausia eksploatacinių sąsajų tarp geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų, arba ten, kur tai naudinga sąveikai. Atliekant tai, reikiamas dėmesys buvo skirtas Direktyvos 2004/49/EB (geležinkelių saugos direktyva) reikalavimams.

▼M2

Todėl Europos traukinių kontrolės sistemos (ETCS) ir Pasaulinės judriojo ryšio sistemos Geležinkelių posistemio (GSM-R) išsamios naudojimo taisyklės dabar pateikiamos šios TSS A priede.

▼B

2.2.3. PRITAIKOMUMAS EKSPLOATUOJAMIEMS GELEŽINKELIŲ RIEDMENIMS IR INFRASTRUKTŪRAI

Didžioji dalis šioje TSS nustatytų reikalavimų yra susiję su procesais ir procedūromis, tačiau tam tikra dalis reikalavimų taip pat yra susiję su fiziniais elementais, traukiniais ir geležinkelių riedmenimis, kurie svarbūs naudojimui.

Šių elementų projektavimo kriterijai aprašyti tose TSS, kurios taikomos kitiems posistemiams, pvz., geležinkelių riedmenų. OPE TSS kontekste įvertinta jų eksploatacinė funkcija.

Tokiais atvejais pripažįstama, jog naudojamų geležinkelių riedmenų ir (arba) infrastruktūros įrenginių pakeitimas, kad atitiktų visus šios TSS reikalavimus, gali būti nepelningas. Todėl aptariami reikalavimai turi būti taikomi tik naujiems elementams arba tada, kai elementas yra modernizuojamas arba atnaujinamas, ir norint pradėti eksploatuoti, reikalingas naujas leidimas, kaip nustatyta Direktyvos 2001/16/EB 14.3 straipsnyje.

2.3. *RYŠYS TARP ŠIOS TSS IR DIREKTYVOS 2004/49/EB*

Nors ši TSS sukurta pagal Sąveikos direktyvą 2001/16/EB, ji skirta reikalavimams, glaudžiai susijusiems su eksploatacinėmis procedūromis ir procesais, kurių reikalaujama iš infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės, norint gauti saugos sertifikatą pagal Saugos direktyvą 2004/49/EB.

3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

3.1. *ESMINIŲ REIKALAVIMŲ LAIKYMASIS*

Kaip nustatyta Direktyvos 2001/16/EB 4 straipsnio 1 dalyje, transeuropinė paprastųjų geležinkelių sistema, jos posistemiai ir sąveikos sudedamosios dalys turi atitikti Direktyvos III priedo bendrosiose sąlygose nustatytus esminius reikalavimus.

3.2. *ESMINIŲ REIKALAVIMŲ – APŽVALGA*

Esminiai reikalavimai taikomi:

— saugai,

— patikimumui ir tinkamumui,

— sveikatai,

— aplinkosaugai,

— techniniam suderinamumui.

▼B

Remiantis Direktyva 2001/16/EB, esminiai reikalavimai gali būti bendrai taikomi visai transeuropinei paprastųjų geležinkelių sistemai arba specialiai kiekvienam posistemiui ir jo sudedamosioms dalims.

3.3. *SPECIALIEJI ŠIŲ REIKALAVIMŲ ASPEKTAI*

Bendrųjų reikalavimų svarba geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui nustatyta toliau pateiktuose punktuose.

3.3.1. SAUGA

Pagal Direktyvos 2001/16/EB III priedą su sauga susiję esminiai reikalavimai, taikomi geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui, yra šie:

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.1.1 punkto reikalavimas:

„Saugai svarbių sudedamųjų dalių ir, dar konkrečiau, sudedamųjų dalių, kurios dalyvauja traukiniui judant, projektavimas, konstravimas ar surinkimas, techninė priežiūra ir monitoringas turi garantuoti tokį saugos lygį, kuris atitinka tinklui nustatytus tikslus, įskaitant tuos, kurie numatyti konkretiems ypatingiems atvejams.“

Jeigu tai susiję su geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiu, šis esminis reikalavimas skiriamas poskirsnio „traukinio matomumas“ (4.2.2.1 ir 4.3 poskirsniai) ir „traukinio girdimumas“ (4.2.2.2 ir 4.3 poskirsniuose) specifikacijai.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.1.2 punkto reikalavimas:

„Parametrai, susiję su ratų ir bėgių sąlyčiu, turi atitikti stabilumo reikalavimus, reikalingus siekiant garantuoti saugų judėjimą didžiausiu leistinu greičiu.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.1.3 punkto reikalavimas:

„Naudojamos sudedamosios dalys turi išlaikyti bet kuriuos įprastinius ar išskirtinius įtempius, kurie buvo nurodyti per jų naudojimo laikotarpį. Kiekvieno atsitiktinio gedimo neigiamos pasekmės saugai turi būti apribotos tinkamomis priemonėmis.“

Jei tai yra susiję su geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiu, šis esminis reikalavimas skiriamas poskirsnio „traukinio matomumas“ (4.2.2.1 ir 4.3 poskirsniai) specifikacijai.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.1.4 punkto reikalavimas:

„Projektuojant stacionarius įrenginius ir riedmenis bei parenkant naudojamas medžiagas turi būti siekiama riboti ugnies ir dūmų atsiradimą, sklidimą ir poveikį kilus gaisrui.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.1.5 punkto reikalavimas:

„Visi naudotojams skirti įtaisai turi būti suprojektuoti taip, kad juos naudojant kokiu nors numanomu būdu ne pagal iškabintas instrukcijas, nebūtų pakenkta saugiam įtaisų veikimui arba naudotojų sveikatai ir saugai.“

▼B

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

3.3.2. PATIKIMUMAS IR PRIEINAMUMAS

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.2 punkto reikalavimas

„Traukiniui judant, dalyvaujančių stacionarių ar judančių sudedamųjų dalių monitoringas ir techninė priežiūra turi būti organizuojama, atliekama ir įvertinama taip, kad būtų išlaikytas jų veikimas numatytomis sąlygomis.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

3.3.3. SVEIKATA

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.3.1 punkto reikalavimas:

„Traukiniuose ir geležinkelių infrastruktūroje negali būti naudojamos medžiagos, dėl jų naudojimo būdo galinčios kelti pavojų sveikatai tų, kuriems jos yra prieinamos.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.3.2 punkto reikalavimas:

„Tos medžiagos turi būti atrenkamos, laikomos ir naudojamos taip, kad būtų galima apriboti žalingų ir pavojingų dūmų ar dujų išmetimą, ypač kilus gaisrui.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

3.3.4. APLINKOS APSAUGA

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.4.1 punkto reikalavimas:

„Transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sukūrimo ir eksploatavimo poveikis aplinkai turi būti įvertintas ir į jį atsižvelgta pagal galiojančias Bendrijos nuostatas sistemas dar projektuojant.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.4.2 punkto reikalavimas:

„Traukiniuose ir infrastruktūroje naudojamos medžiagos turi neleisti atsirasti aplinkai kenksmingiems ir pavojingiems dūmams ir dujoms, ypač kilus gaisrui.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.4.3 punkto reikalavimas:

„Riedmenų ir energijos tiekimo sistemos turi būti suprojektuotos ir pagamintos taip, kad elektromagnetiniu atžvilgiu būtų suderinamos su įrenginiais, įranga ir viešaisiais ar privačiais tinklais, kuriems jos galėtų trukdyti.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.4.4 punkto reikalavimas:

„Eksploatuojant transeuropinę paprastųjų geležinkelių sistemą turi būti laikomasi esamų akustinės taršos taisyklių.“

▼B

Kadangi tai svarbiausias esminis reikalavimas, nagrinėjamas Triukšmo TSS, geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemis 4.2.2.2 ir 4.3 poskirsniuose „traukinio girdimumo“ atžvilgiu apibrėžia tam tikrus elementus.

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.4.5 punkto reikalavimas:

„Transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos eksploatavimas neturi sukelti neleistino lygio žemės virpesių netoli infrastruktūros esančiose tvarkingai prižiūrimose vietose ir jose vykdomai veiklai.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

3.3.5. TECHNINIS SUDERINAMUMAS

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 1.5 punkto reikalavimas

„Infrastruktūros ir stacionarių įrenginių techninės charakteristikos turi būti suderinamos tarpusavyje ir su transeuropinėje paprastųjų geležinkelių sistemoje naudojamų traukinių charakteristikomis.

Jei tam tikruose tinklo ruožuose šių charakteristikų atitiktis pasirodytų esanti sunkiai pasiekiama, gali būti įgyvendinami laikini sprendimai, užtikrinantys atitiktį ateityje.“

Šis esminis reikalavimas nėra svarbus geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiui.

3.4. *ASPEKTAI, YPAČ SUSIJĘ SU GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ORGANIZAVIMO IR VALDYMO POSISTEMIU*

3.4.1. SAUGA

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 2.6.1 punkto reikalavimas:

„Tinklo eksploatacijos taisyklių darna ir mašinistų, traukinio personalo ir valdymo centrų darbuotojų kvalifikacija turi būti tokia, kad užtikrintų saugią eksploataciją atsižvelgiant į įvairius tarptautinio ir vidaus vežimo reikalavimus.

Techninės priežiūros darbai ir jų periodiškumas, techninės priežiūros ir valdymo centrų darbuotojų mokymas bei kvalifikacija ir atitinkamų operatorių sudaryta kokybės užtikrinimo sistema valdymo ir techninės priežiūros centruose turi užtikrinti aukšto lygio saugą.“

Esminis reikalavimas skirtas šiems specifikacijos poskirsniams:

— Geležinkelių riedmenų identifikavimas (4.2.2.3 poskirsnis)

— Traukinio stabdžių sistema (4.2.2.6 poskirsnis)

— Traukinio formavimas (4.2.2.5 poskirsnis)

— Prekinio vagono pakrovimas (4.2.2.4 poskirsnis)

— Traukinio sąstato parangos užtikrinimas (4.2.2.7 poskirsnis)

— Traukinio matomumas (4.2.2.1 ir 4.3 poskirsniai)

— Traukinio girdimumas (4.2.2.2 ir 4.3 poskirsniai)

▼B

— Traukinio išvykimas (4.2.3.3 poskirsnis)

— Geležinkelių transporto eismo valdymas (4.2.3.4 poskirsnis)

— Signalo matomumas ir budrumo įtaisas (4.3 poskirsnis)

— Eismo saugą užtikrinančios lokomotyvo brigados, traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, išduodančių leidimą traukiniams važiuoti sąveika (4.2.1.5 ir 4.6 poskirsniai)

— Mašinistams skirti dokumentai (4.2.1.2 poskirsnis)

— Dokumentai, skirti geležinkelio įmonių darbuotojams, išskyrus mašinistus (4.2.1.3 poskirsnis)

— Dokumentai, skirti infrastruktūros valdytojo darbuotojams, išduodantiems leidimus traukiniams važiuoti (4.2.1.4 poskirsnis)

— Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis (4.2.3.6 poskirsnis)

— Avarinės situacijos valdymas (4.2.3.7 poskirsnis)

— Naudojimo taisyklės (4.4 poskirsnis)

— Profesinė kvalifikacija (4.6 poskirsnis)

— Sveikatos ir saugos darbe sąlygos (4.7 poskirsnis)

3.4.2. PATIKIMUMAS IR PRIEINAMUMAS

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 2.6.2 punkto reikalavimas:

„Techninės priežiūros darbai ir jų periodiškumas, techninės priežiūros ir valdymo centrų darbuotojų mokymas bei kvalifikacija ir atitinkamų operatorių nustatyta kokybės užtikrinimo sistema valdymo ir techninės priežiūros centruose turi užtikrinti aukštą sistemos patikimumo ir prieinamumo lygį.“

Šio esminio reikalavimo vykdymas užtikrinamas šiais specifikacijos poskirsniais:

— Traukinio formavimas (4.2.2.5 poskirsnis)

— Traukinio sąstato parangos užtikrinimas (4.2.2.7 poskirsnis)

— Geležinkelių transporto eismo valdymas (4.2.3.4 poskirsnis)

— Eismo saugą užtikrinančios lokomotyvo brigados, traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, išduodančių leidimą traukiniams važiuoti sąveika (4.2.1.5 poskirsnis)

— Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis (4.2.3.6 poskirsnis)

— Avarinės situacijos valdymas (4.2.3.7 poskirsnis)

— Profesinė kvalifikacija (4.6 poskirsnis)

— Sveikatos ir saugos darbe sąlygos (4.7 poskirsnis)

3.4.3. TECHNINIS SUDERINAMUMAS

Esminis Direktyvos 2001/16/EB III priedo 2.6.3 punkto reikalavimas:

„Tinklo eksploatacijos taisyklių darna ir mašinistų, traukinio personalo ir traukinių eismo valdymo darbuotojų kvalifikacija turi užtikrinti transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos eksploatacinį efektyvumą atsižvelgiant į įvairius tarptautinio ir vidaus vežimo reikalavimus.“

Šis esminis reikalavimas skirtas šiems specifikacijos poskirsniams:

— Geležinkelių riedmenų identifikavimas (4.2.2.3 poskirsnis)

— Traukinio stabdžių sistema (4.2.2.6 poskirsnis)

— Traukinio formavimas (4.2.2.5 poskirsnis)

▼B

— Prekinio vagono pakrovimas (4.2.2.4 poskirsnis)

— Eismo saugą užtikrinančios lokomotyvo brigados, traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, išduodančių leidimą traukiniams važiuoti sąveika (4.2.1.5 poskirsnis)

— Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis (4.2.3.6 poskirsnis)

— Avarinės situacijos valdymas (4.2.3.7 poskirsnis)

4. POSISTEMIO CHARAKTERISTIKOS

4.1. *ĮVADAS*

Transeuropinė paprastųjų geležinkelių sistema, kuriai taikoma Direktyva 2001/16/EB ir kurios sudedamoji dalis yra geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemis – tai vientisa transeuropinė paprastųjų geležinkelių sistema, kurios nuoseklumas turi būti patikrintas. Visų pirma turi būti patikrintas posistemio nuoseklumas, atsižvelgiant į jo specifikacijas, jo sąsajų suderinimas su sistema, į kurią jis yra integruotas, bei naudojimo taisyklės.

Atsižvelgiant į visus esminius reikalavimus, geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemis, kaip aprašyta 2.2 poskirsnyje, apima tik kitame skyriuje nustatytus elementus.

Pagal Direktyvą 2001/14/EB infrastruktūros valdytojas yra atsakingas už tai, kad traukiniams, turintiems leidimą važiuoti jo tinkle, būtų pateikti visi būtini reikalavimai, atsižvelgiant į geografines atskirų geležinkelio linijų ypatybes ir toliau nustatytus funkcinius arba techninius reikalavimus.

4.2. *FUNKCINIAI IR TECHNINIAI POSISTEMIO REIKALAVIMAI*

Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio funkciniai ir techniniai reikalavimai – tai:

— reikalavimai darbuotojams

— su traukiniais susijusios specifikacijos

— reikalavimai traukinių operacijoms

4.2.1. REIKALAVIMAI DARBUOTOJAMS

4.2.1.1. ***Bendrieji reikalavimai***

Šiame skyriuje kalbama apie darbuotojus, kurie prisideda prie posistemio darbo atlikdami eismo saugos požiūriu svarbias užduotis, turinčias tiesioginę sąsają tarp geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo.

— Geležinkelio įmonės darbuotojai:

  — valdo traukinius (toliau dokumente – „mašinistas“) ir yra „traukinio brigados“ dalis,

  — atlieka užduotis traukinyje (išskyrus valdymą) ir yra „traukinio brigados“ dalis,

  — atlieka traukinių parengimo užduotis.

— Infrastruktūros valdytojo darbuotojai, išduodantys leidimą traukiniams važiuoti

▼B

Sritys, kurioms taikoma:

— Dokumentai

— Ryšiai

ir pagal šios TSS 2.2 skyriuje nustatytą taikymo sritį:

— Kvalifikacijos (žr. 4.6 poskirsnį ir H, J bei L priedus)

— Sveikatos ir saugos sąlygos (žr. 4.7 poskirsnį)

4.2.1.2. ***Mašinistams skirti dokumentai***

Traukinį eksploatuojanti geležinkelio įmonė turi mašinistui suteikti visą informaciją, reikalingą pareigoms atlikti.

Ši informacija turi apimti būtinus elementus, svarbius maršrutuose dirbant normaliomis, pablogėjusiomis ir avarinėmis sąlygomis, taip pat turi būti atsižvelgiama į tuose maršrutuose naudojamus geležinkelių riedmenis.

4.2.1.2.1. **Taisyklių sąvadas**

Visos reikalingos mašinisto darbo procedūros turi būti pateiktos dokumente arba kompiuterio laikmenoje, vadinamojoje „Mašinisto taisyklių knygoje“.

„Mašinisto taisyklių knygoje“ turi būti pateikti reikalavimai, taikytini visiems maršrutams, kuriuose dirbama, ir tuose maršrutuose naudojamiems geležinkelių riedmenims, atsižvelgiant į visas sąlygas, su kuriomis mašinistas gali susidurti: darbas normaliomis, pablogėjusiomis sąlygomis ir darbas avarinių situacijų metu.

Du skirtingi aspektai, kuriuos turi apimti „Mašinisto taisyklių knyga“:

— aprašomos bendrosios taisyklės ir procedūros, galiojančios TEN (atsižvelgiant į A, B ir C priedus)

— specialiai kiekvienam infrastruktūros valdytojui nustatomos reikalingos taisyklės ir procedūros

Turi būti įtrauktos procedūros, taikomos bent jau šiems aspektams:

— Darbuotojų sauga ir saugumas

— Kontrolė, valdymas ir signalizacija

— Traukinio naudojimas, įskaitant darbą pablogėjusiu režimu

— Trauka ir geležinkelių riedmenys

— Riktai ir avarijos

Geležinkelio įmonė yra atsakinga už šio dokumento parengimą.

Geležinkelio įmonė visai infrastruktūrai, kurioje dirbs jos mašinistai, turi pateikti vienodu formatu „Mašinisto taisyklių knygą“.

Joje turi būti du priedėliai:

— 1 priedėlis. Pranešimų perdavimo ir priėmimo procedūrų vadovas;

— 2 priedėlis. Blankų rinkinys.

▼B

Geležinkelio įmonė „Mašinisto taisyklių knygą“ parengia bet kuria vienos iš valstybių narių kalba arba vieno iš infrastruktūros valdytojų, kuriam taisyklės bus taikomos, vartojama kalba. Šis reikalavimas nebus taikoma pranešimams ir blankams, kurie turi būti parašyti infrastruktūros valdytojo(-ų) vartojama kalba.

„Mašinisto taisyklių knygos“ rengimą ir rekonstravimą turi sudaryti tokie etapai:

— infrastruktūros valdytojas (arba už naudojimo taisyklių parengimą atsakinga organizacija) geležinkelio įmonei turi infrastruktūros valdytojo vartojama kalba pateikti atitinkamą informaciją,

— geležinkelio įmonė turi sudaryti pirminį arba atnaujintą dokumentą;

— jei geležinkelio įmonė „Mašinisto taisyklių knygai“ sudaryti pasirinko kitą kalbą nei ta, kuria buvo pateikta pirminė informacija, geležinkelio įmonė yra atsakinga už informacijos vertimą.

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 dalį infrastruktūros valdytojo eismo saugos valdymo sistemoje turi būti patvirtinimo procesas, kad būtų užtikrinama, jog geležinkelio įmonei(-ėms) pateiktų dokumentų turinys yra išsamus ir tikslus.

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 dalį geležinkelio įmonės eismo saugos valdymo sistemoje turi būti patvirtinimo procesas, kad būtų užtikrinama, jog „Taisyklių sąvado“ turinys yra išsamus ir tikslus.

V priede šis procesas parodytas struktūrine schema ir pateikiama proceso apžvalga.

4.2.1.2.2. **Geležinkelių linijos ir naudojamų geležinkelių linijų statinių ir įrenginių, esančių apsaugos zonoje, aprašas**

Mašinistai privalo turėti geležinkelių linijų ir susijusių naudojamų linijų įrangos, svarbios valdymui, aprašą. Tokia informacija mašinistams turi būti geležinkelių linijų statinių ir įrenginių, esančių apsaugos zonoje, aprašas, pateiktas atskiru dokumentu, kuris vadinamas „Maršruto vadovu“ (tai gali būti įprastas dokumentas arba pateiktas kompiuterio laikmenos pavidalu).

Toliau nurodytas privalomos pateikti minimalios informacijos sąrašas:

— bendrosios naudojimo charakteristikos

— įkalnių ir nuokalnių ženklinimas

— išsami geležinkelių linijos schema

4.2.1.2.2.1. *„Maršruto vadovo“ rengimas*

„Maršruto vadovas“ turi būti parengtas bet kuria vienos iš valstybių narių kalba, kurią pasirenka geležinkelio įmonė, arba infrastruktūros valdytojo vartojama kalba.

▼B

„Mašinisto vadove“ turi būti pateikta ši informacija (šis sąrašas nėra baigtinis):

— bendrosios naudojimo charakteristikos:

  — signalizacijos tipas ir atitinkamas naudojimo režimas (dvikelis geležinkelio ruožas, dvipusis geležinkelių transporto eismas, eismas taisyklinguoju arba netaisyklinguoju keliu ir kt.)

  — elektros energijos tiekimo tipas

  — bėgių ir traukinio radijo ryšio įrangos tipas.

— įkalnių ir nuokalnių ženklinimas:

  — nuolydžių dydžiai ir jų tiksli vieta

— išsami geležinkelių linijos schema:

  — geležinkelio linijos stočių pavadinimai ir pagrindinės vietos bei jų padėtis;

  — tuneliai, įskaitant vietą, pavadinimą, ilgį, specialią informaciją, pvz., apie pėsčiųjų takus ir saugaus išėjimo vietų buvimą, taip pat saugias vietas, į kurias galima evakuoti keleivius;

  — svarbios vietos, pvz., neutralūs ruožai;

  — kiekviename kelyje leidžiamas greitis, įskaitant, jei būtina, ir skirtingą greitį, atsižvelgiant į tam tikrus traukinių tipus;

  — už geležinkelių transporto eismo valdymo kontrolę atsakingos organizacijos pavadinimas ir geležinkelių transporto eismo valdymo kontrolės vietų pavadinimas(-ai);

  — geležinkelių transporto eismo valdymo centrų, pvz., stočių (kelio postų), pavadinimai ir vietos;

  — naudotinų radijo ryšio kanalų identifikavimas.

Visoms infrastruktūroms, kuriose eksploatuojami atskiros geležinkelio įmonės traukiniai, tokiu pačiu būdu turi būti parengtas „Maršruto vadovas“.

Geležinkelio įmonė yra atsakinga už „Maršruto vadovo“ parengimą pagal infrastruktūros valdytojo(-ų) pateiktą informaciją.

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 dalį infrastruktūros valdytojo eismo saugos valdymo sistemoje turi būti patvirtinimo procesas, kad būtų užtikrinama, jog geležinkelio įmonei(-ėms) pateiktų dokumentų turinys yra išsamus ir tikslus.

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 dalį geležinkelio įmonės eismo saugos valdymo sistemoje turi būti patvirtinimo procesas, kad būtų užtikrinama, jog „Maršruto vadovo“ turinys yra išsamus ir tikslus.

4.2.1.2.2.2. *Pakeisti duomenys*

Infrastruktūros valdytojas turi informuoti geležinkelio įmonę apie visam laikui arba laikinai pakeistus duomenis. Geležinkelio įmonė turi surašyti tuos pakeitimus į specialų dokumentą arba kompiuterio laikmeną, kurios formatas turi būti vienodas visoms infrastruktūroms, kuriomis naudojasi šios geležinkelio įmonės traukiniai.

▼B

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 dalį infrastruktūros valdytojo eismo saugos valdymo sistemoje turi būti patvirtinimo procesas, kad būtų užtikrinama, jog geležinkelio įmonei(-ėms) pateiktų dokumentų turinys yra išsamus ir tikslus.

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 dalį geležinkelio įmonės eismo saugos valdymo sistemoje turi būti patvirtinimo procesas, kad būtų užtikrinama, jog pakeistų duomenų dokumento turinys yra išsamus ir tikslus.

4.2.1.2.2.3. *Mašinisto informavimas realiuoju laiku*

Tvarką, pagal kurią mašinistams realiuoju laiku pranešama apie visus maršruto saugos priemonių pakeitimus, parengia atitinkami infrastruktūros valdytojai [procesas turi būti vienodas ir atitikti naudojamas Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS) arba Europos traukinių kontrolės sistemą (ETCS)].

4.2.1.2.3. **Tvarkaraščiai**

Geležinkelių transporto eismo tvarkaraštis padeda tiksliai tvarkyti eismą, teikti paslaugas.

Geležinkelio įmonė turi pateikti mašinistams įprastam traukinio naudojimui reikalingą bent šią minimalią informaciją, t. y.:

— traukinio identifikavimas;

— traukinio kursavimo dienos (jei būtina);

— sustojimo vietos ir su jomis susijusi veikla;

— kitos laiku apskaičiuotos vietos;

— atvažiavimo į kiekvieną iš tų vietų, išvažiavimo iš jų arba jų pravažiavimo laikas.

Tokia traukinio naudojimo informacija, pagrįsta infrastruktūros valdytojo nurodyta informacija, gali būti pateikta elektronine arba spausdinto dokumento forma.

Informacija mašinistui turi būti nuosekliai pateikiama visose geležinkelio įmonės eksploatuojamose linijose.

4.2.1.2.4. **Geležinkelių riedmenys**

Geležinkelio įmonė turi pateikti mašinistui visą informaciją, kuri svarbi dirbant su geležinkelių riedmenimis pablogėjusiomis sąlygomis (pvz., tada, kai traukiniui reikia pagalbos). Dokumentuose tokiais atvejais taip pat turi būti atkreiptas dėmesys į specialią sąsają su infrastruktūros valdytojo darbuotojais.

4.2.1.3. ***Dokumentai, skirti geležinkelio įmonės darbuotojams, išskyrus mašinistus***

Geležinkelio įmonė visus savo darbuotojus (dirbančius traukinyje arba ne), atliekančius eismo saugos požiūriu svarbias užduotis, apimančias tiesioginę sąsają su infrastruktūros valdytojo darbuotojais, įranga arba sistemomis, turi aprūpinti taisyklėmis, darbo tvarkos nurodymais, suteikti specialią informaciją apie geležinkelių riedmenis ir maršrutus, kuri tinkama atliekant tokias užduotis. Tokia informacija turi būti taikoma tiek įprastos, tiek naudojimo pablogėjusiomis sąlygomis metu.

Traukiniuose dirbantiems darbuotojams skirtos informacijos struktūra, formatas, turinys ir parengimo bei rekonstravimo procesas turi būti pagrįstas šios TSS 4.2.1.2 poskirsnyje nustatyta specifikacija.

▼B

4.2.1.4. ***Dokumentai, skirti infrastruktūros valdytojo darbuotojams, išduodantiems leidimus traukiniams važiuoti***

Visa informacija, reikalinga užtikrinti su sauga susijusį ryšį tarp traukiniams važiuoti leidimus išduodančių darbuotojų ir traukinio brigados, turi būti išdėstyta:

— ryšio principus aprašančiuose dokumentuose (C priedas);

— blankų rinkiniu vadinamame dokumente.

Infrastruktūros valdytojas šiuos dokumentus turi parengti savo vartojama kalba.

4.2.1.5. ***Eismo saugą užtikrinančios lokomotyvo brigados, traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, išduodančių leidimą traukiniams važiuoti sąveika***

Eismo saugą užtikrinančios lokomotyvo brigados, traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų (kaip nustatyta L priede) ir traukiniams važiuoti leidimus išduodančių darbuotojų turi būti vartojama atitinkamoje linijoje infrastruktūros valdytojo vartojama kalba (žr. Specialiųjų terminų žodyną).

Bendravimo eismo saugos klausimais tarp traukinio brigados ir traukiniams važiuoti leidimą išduodančių darbuotojų principai išdėstyti C priede.

Pagal Direktyvą 2001/14/EB infrastruktūros valdytojas yra atsakingas už kasdien darbuotojų vartojamos kalbos paskelbimą.

Tačiau ten, kur praktika rodo, kad reikalinga antra kalba, infrastruktūros valdytojas yra atsakingas už jos vartojimo ribų nustatymą.

4.2.2. REIKALAVIMAI TRAUKINIAMS

4.2.2.1. ***Traukinio matomumas***

4.2.2.1.1. **Bendrasis reikalavimas**

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad traukinio priekis ir galas butų paženklinti atitinkamais ženklais.

4.2.2.1.2. **Priekis**

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad artėjantis traukinys būtų aiškiai matomas ir atpažįstamas; tam naudojami priekiniai baltos spalvos žiburiai. Tai leidžia artėjantį traukinį atskirti nuo gretimais keliais važiuojančių automobilių transporto priemonių arba kitų judančių objektų.

Išsamias technines sąlygas galima rasti 4.3.3.4.1 poskirsnyje.

4.2.2.1.3. **Galas**

Šie reikalavimai nustatyti S priede.

4.2.2.2. ***Traukinio girdimumas***

4.2.2.2.1. **Bendrasis reikalavimas**

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad traukiniuose būtų įrengtas garso signalo įtaisas, kuriuo pranešama apie artėjantį traukinį.

▼B

4.2.2.2.2. **Valdymas**

Iš visų traukinio valdymo padėčių turi būti galima įjungti garso signalo įtaisą.

4.2.2.3. ***Geležinkelių riedmenų identifikavimas***

Kiekvienas riedmuo turi turėti unikalų numerį, pagal kurį būtų galima jį atskirti nuo kitų geležinkelio geležinkelių riedmenų. Tas numeris turi būti gerai matomas bent ant kiekvieno geležinkelių riedmenų šono.

Taip pat turi būti įmanoma nustatyti geležinkelių riedmeniui taikomus naudojimo apribojimus.

Reikalavimai išsamiau nustatyti P priede.

4.2.2.4. ***Prekinio vagono pakrovimas***

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad vagonai būtų saugiai ir patikimai pakrauti ir kad tokie išliktų visą kelionę; turi būti atsižvelgiama į tai:

4.2.2.4.1. **Krovinio masės paskirstymas**

Vagonai turi būti pakrauti taip, kad krovinio svoris tolygiai pasiskirstytų ant visų ašių. Ten, kur dėl tam tikro krovinio dydžio arba formos tai neįmanoma, geležinkelio įmonė visą kelionę turi kroviniui taikyti specialias vežimo sąlygas.

4.2.2.4.2. **Ašies apkrova**

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad vagonai nebūtų pakrauti, kad būtų viršyta leidžiama ašies apkrova. Įmonė taip pat turi užtikrinti, kad vagonai bet kurioje suplanuoto maršruto dalyje nebūtų pakrauti viršijant leidžiamą ašies apkrovą kiekvienoje numatyto maršruto dalyje [išskyrus atvejus, kai atitinkamas(-i) infrastruktūros valdytojas(-ai) suteikia leidimą tokio vagono važiavimui].

4.2.2.4.3. **Krovinio tvirtinimas**

Geležinkelio įmonės turi užtikrinti, kad kroviniai ir visa nenaudojama krovinio tvirtinimo įranga, esanti ant vagonų arba jų viduje, būtų saugiai pritvirtinta ir negalėtų judėti kelionės metu.

4.2.2.4.4. **Kinematinis gabaritas**

Kiekvieno traukinio geležinkelių riedmens kinematinis gabaritas (įskaitant bet kurį krovinį) neturi viršyti konkrečioje geležinkelių ruože leidžiamo maksimalaus gabarito.

4.2.2.4.5. **Krovinių apdanga**

Geležinkelio įmonės turi užtikrinti, kad visos medžiagos, kuriomis vagone uždengiamas krovinys, būtų patikimai pritvirtintos prie vagono arba prie krovinio. Šios dangos turi būti pagamintos iš konkrečiam kroviniui uždengti tinkamų medžiagų ir turi būti atsižvelgiama į jėgas, kurios galimos kelionės metu.

4.2.2.5. ***Traukinio formavimas***

Geležinkelio įmonė turi nustatyti taisykles ir procedūras, kurių darbuotojai laikytųsi, siekdami užtikrinti, kad traukinys atitiktų paskirtą kelią.

▼B

Traukinio formavimo reikalavimuose turi būti atsižvelgiama į šiuos elementus:

— geležinkelių riedmenys

— visi traukinio geležinkelių riedmenys turi atitikti reikalavimus, taikomus geležinkelių linijoms, kuriais važiuos traukinys;

— visi traukinio geležinkelių riedmenys turi būti pritaikyti važiuoti didžiausiu traukiniui suplanuotu greičiu;

— visi traukinio geležinkelių riedmenys turi būti techniškai patikrinti, o techninės priežiūros darbų tvarkaraštis neturi būti pažeistas per visą kelionę (laiko ir atstumo požiūriu);

— traukinys

— traukinio sąstatas turi būti suformuotas laikantis geležinkelio linijas (maršrutui) nustatytų techninių apribojimų ir neviršyti leistinojo ilgio pradinėse ir galinėse stotyse;

— geležinkelio įmonė yra atsakinga už tai, kad traukinys būtų techniškai tvarkingas ir toks išliktų per visą maršrutą.

— Svoris ir ašies apkrova

— traukinio svoris neturi viršyti didžiausio geležinkelio linijoje leidžiamo svorio, turi būti suderintas su sukabinimo įtaisų stiprumu, traukos jėga ir kitomis atitinkamomis traukinio charakteristikomis. Turi būti atsižvelgiama į ašies apkrovos apribojimus.

— didžiausias traukinio greitis

— didžiausias traukinio greitis yra toks, kuriuo važiuodamas traukinys nepažeidžia jokių tam tikro (-ų) geležinkelio ruože nustatytų (-ų) apribojimų, stabdymo parametrų, ašies apkrovos ir geležinkelių riedmenų tipui taikomų reikalavimų

— Kinematinis gabaritas

— kiekvieno traukinio geležinkelių riedmenų kinematinis gabaritas (įskaitant bet kokio krovinio gabaritą) neturi viršyti maksimalaus konkrečioje geležinkelio ruože leidžiamo gabarito.

Gali tekti taikyti arba nustatyti papildomus apribojimus, atsižvelgiant į konkretaus traukinio stabdžių sistemos režimą arba traukos tipą.

Traukinio formavimas turi būti aprašyta suderintame traukinio formavimo dokumente (žr. U priedą)

4.2.2.6. ***Traukinio stabdžių sistema***

4.2.2.6.1. **Minimalūs stabdžių sistema**

Visi traukinio geležinkelių riedmenys turi būti sujungti į ištisinę automatinę stabdžių sistemą, kaip nustatyta RST TSS.

Kiekvieno traukinio pirmasis ir paskutinysis geležinkelių riedmenys (įskaitant visus traukos geležinkelių riedmenis) turi turėti veikiančius automatinius stabdžius.

Tuo atveju, jeigu traukinys atsitiktinai pasidalija į dvi dalis, abu atsiskyrusių vagonų sąstatai turi automatiškai sustoti įsijungus stabdžiams, kurie veikia didžiausia jėga.

▼M2

4.2.2.6.2. **Stabdymo charakteristikos**

Infrastruktūros valdytojas turi geležinkelio įmonei pateikti duomenis apie tikrąsias būtinas charakteristikas. Prireikus į šiuos duomenis įtraukiamos stabdžių sistemų, kurios gali turėti įtakos infrastruktūrai, pvz., magnetinių, rekuperacinių ir sūkurinių srovių stabdžių, naudojimo sąlygos.

Geležinkelio įmonė privalo užtikrinti tinkamas traukinio stabdymo charakteristikas, pateikdama savo darbuotojams stabdžių naudojimo taisykles, kurių turėtų būti laikomasi.

Taisyklės, susijusios su stabdymo charakteristikomis, turi būti tvarkomos pagal infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemą.

Kiti reikalavimai pateikti T priede.

▼B

4.2.2.7. ***Traukinio sąstato parangos užtikrinimas***

4.2.2.7.1. **Bendrieji reikalavimai**

Geležinkelio įmonė turi nustatyti tokią veiklos technologiją, kad visa traukinio su sauga susijusi įranga veiktų pagal nustatytus reikalavimus ir kad būtų užtikrintas saugus traukinio eismas.

Geležinkelio įmonė turi informuoti infrastruktūros valdytoją apie visus traukinio charakteristikų pakeitimus, turinčius įtakos jo eksploatacinėms savybėms, arba pakeitimus, kurie gali turėti įtakos traukinio tinkamumui būti pritaikomam paskirtai geležinkelių linijai.

Infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė turi nustatyti ir nuolat atnaujinti traukinio naudojimo pablogėjusiu režimu sąlygas bei procedūras.

4.2.2.7.2. **Būtinieji duomenys**

Duomenys, būtini saugiam ir efektyviam valdymui užtikrinti, ir šių duomenų perdavimo tvarka apima:

— traukinio identifikavimas

— už traukinį atsakingos geležinkelio įmonės tapatumas

— tikrasis traukinio ilgis

— jei traukiniu vežami keleiviai arba gyvūnai, kai tai nenumatyta

— visi naudojimo apribojimai, nurodant tam tikrą geležinkelių riedmenį(-is) (gabaritai, greičio apribojimai ir kt.)

— informacija, reikalinga infrastruktūros valdytojui gabenant pavojingus krovinius.

Geležinkelio įmonė turi nustatyti tokią technologiją, kuri užtikrintų, kad šiuos duomenis geležinkelių infrastruktūros valdytojas (-ai) gautų prieš išleidžiant traukinį.

▼B

Geležinkelio įmonė turi nustatyti infrastruktūros valdytojo(-ų) informavimo tvarką, jei traukinys nevažiuos paskirtu maršrutu arba yra atšauktas.

4.2.3. REIKALAVIMAI TRAUKINIŲ OPERACIJOMS

4.2.3.1. ***Traukinio planavimas***

Infrastruktūros valdytojas turi rekomenduoti, kokie duomenys reikalingi prašant traukiniui kelio. Kiti šio elemento aspektai nustatyti Direktyvoje 2001/14/EB.

4.2.3.2. ***Traukinių identifikavimas***

Turi būti sukurta vienoda visų traukinių identifikavimas.

Šie reikalavimai yra nustatyti R priede.

4.2.3.3. ***Traukinio išvykimas***

4.2.3.3.1. **Patikrinimai ir bandymai prieš išleidžiant**

Pagal šios TSS 4.1 poskirsnio trečioje dalyje nustatytus reikalavimus geležinkelio įmonė turi nustatyti patikrinimus ir bandymus (ypač susijusius su stabdžiais), kurie turi būti atlikti prieš traukiniui išvykstant.

4.2.3.3.2. **Infrastruktūros valdytojo informavimas apie traukinio būklę**

Geležinkelio įmonė turi informuoti infrastruktūros valdytoją apie visus trūkumus, galinčius turėti įtakos traukinio išleidimui ar važiuojančio traukinio būklei ir jo valdymui.

4.2.3.4. ***Geležinkelių transporto eismo valdymas***

4.2.3.4.1. **Bendrieji reikalavimai**

Geležinkelių transporto eismo valdymu turi būti užtikrinamas saugus, veiksmingas ir tikslus geležinkelio naudojimas, įskaitant efektyvų funkcijų atkūrimą po sutrikimų.

Infrastruktūros valdytojas turi nustatyti procedūras ir priemones, skirtas:

— traukiniams valdyti realiuoju laiku,

— eksploatacines priemones, padedančias išsaugoti geriausias galimas infrastruktūros charakteristikas vėlavimo arba riktų – realių arba numatomų – atveju ir

— tokiais atvejais teikti informaciją geležinkelio įmonei(-ėms).

Sutarus su infrastruktūros valdytoju, gali būti įtraukti visi papildomi procesai, kurių reikalauja geležinkelio įmonė ir kurie yra svarbūs sąsajai su infrastruktūros valdytoju(-ais).

4.2.3.4.2. **Pranešimas apie traukinį**

4.2.3.4.2.1. *Pranešimo apie traukinio buvimo vietą duomenys*

Infrastruktūros valdytojas turi:

— aprūpinti realiojo laiko ir laiko skirtumo registravimo priemonėmis, fiksuojančiomis, kada traukiniai išvyksta, atvyksta arba pravažiuoja atitinkamas iš anksto jų tinkluose nustatytas stotis (kelio postus;)

▼B

— pateikti specialius duomenis, reikalingus pranešimams apie traukinio buvimo vietą. Tokią informaciją turi sudaryti:

— Traukinio identifikavimas

— Pranešimo taško tapatumas

— Geležinkelio linija, kuria traukinys važiuoja

— Numatytas laikas pranešimo taške

— Realusis laikas pranešimo taške (ir tai, ar traukinys išvyksta, atvyksta ar pravažiuoja – atskiras atvykimo ir išvykimo laikas turi būti pateikiamas tarpinių pranešimo taškų, ties kuriais traukinys atlieka pranešimą, atžvilgiu)

— Minutėmis nurodytas vėlavimo arba atvykimo per anksti dydis pranešimo taške

— Pradinis kiekvieno konkretaus vėlavimo, ilgesnio kaip 10 minučių, paaiškinimas arba kitas būdas, kurio reikalauja veikimo stebėjimo režimas

— Parodymas, kad traukinio pranešimas vėluoja, ir minutėmis nurodyta vėlavimo trukmė

— Ankstesnis(-i) traukinio identifikavimas(-ai), jei buvo

— Traukinys atšauktas visai arba daliai kelionės.

4.2.3.4.2.2. *Perdavimo laiko nustatymas*

Infrastruktūros valdytojas turi numatyti tokį procesą, kuriuo būtų galima pateikti apytikrį minutėmis nurodytą nuokrypį nuo numatyto laiko, kada traukinį vienas infrastruktūros valdytojas turi perduoti kitam.

Tai turi apimti informaciją apie geležinkelių transporto eismo nutrūkimą (sutrikimo aprašas ir vieta).

4.2.3.4.3. **Pavojingi kroviniai**

Geležinkelio įmonė turi nustatyti procedūras, skirtas prižiūrėti pavojingų krovinių gabenimą.

Į šias procedūras turi būti įtraukta:

— galiojantys Europos standartai, kaip nustatyta EB direktyvoje 96/49 dėl pavojingų krovinių vežimo traukiniais

— mašinisto informavimas apie pavojingo krovinio buvimą traukinyje ir padėtį

— infrastruktūros valdytojui dėl pavojingų krovinių vežimo reikalinga informacija

— bendrai su infrastruktūros valdytoju nustatomos ryšio linijos ir specialių priemonių planavimas su kroviniu susijusių avarinių situacijų atveju

4.2.3.4.4. **Kokybė valdymas**

Infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė turi nustatyti procesus, leidžiančius stebėti, kad visos atitinkamos funkcijos būtų vykdomos efektyviai.

Stebėjimo procesai turi būti skirti analizuoti duomenis ir nustatyti tendencijas: tiek žmogaus klaidų, tiek sistemos klaidų atžvilgiu. Šios analizės rezultatai turi būti naudojami imantis ištaisomųjų veiksmų, kuriais siekiama pašalinti arba sumažinti atsitikimų, galinčių pabloginti efektyvų TEN naudojimą, galimybę.

▼B

Ten, kur tokie veiksmai būtų naudingi visam tinklui, įtraukiant kitų infrastruktūrų valdytoju ir geležinkelio įmones, tada, atsižvelgiant į komercinį konfidencialumą, apie juos turi būti atitinkamai pranešama.

Įvykius, kurie sukliudė atlikti operacijas, infrastruktūros valdytojas turi ištirti kuo greičiau. Jeigu reikia, ypač kai tai susiję su atitinkamais darbuotojais, infrastruktūros valdytojas turi pakviesti su konkrečiu įvykiu susijusią(-ias) geležinkelio įmonę(-es) dalyvauti tyrime. Jei per tokį tyrimą parengiamos tinklo modernizavimo rekomendacijos, kad būtų pašalintos avarijų (riktų) priežastys arba sušvelnintos jų pasekmės, tos rekomendacijos turi būti perduotos visiems susijusiems infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms.

Šie procesai turi būti patvirtinti dokumentais ir jiems taikoma vidaus audito procedūra.

4.2.3.5. ***Duomenų registravimas***

Su traukinio eismu susiję duomenys turi būti registruojami ir saugomi tam, kad būtų:

— sustiprintas sistemingas saugos stebėjimas, kaip priemonė užkirsti kelią riktams ir avarijoms.

— nustatomas mašinisto, traukinio ir infrastruktūros darbas prieš ir (prireikus) nedelsiant po rikto arba avarijos, kad būtų galima nustatyti su traukinio valdymu arba traukinio įranga susijusias priežastis, ir šiam atvejui taikyti naujas arba pakeistas priemones, kad būtų išvengta pasikartojimo.

— registruojama informacija, susijusi su lokomotyvo (traukos geležinkelių riedmenų) naudojimu ir asmeniu, valdančiu lokomotyvą (traukos riedmenį), įskaitant darbo laiką.

Turi būti įmanoma registruotus duomenis palyginti su:

— registracijos data ir laiku

— užregistruoto įvykio tikslia geografine vieta (kilometrais nurodytas atstumas nuo atpažįstamos vietovės)

— traukinio identifikavimas

— mašinisto tapatybė

Šių duomenų laikymo, periodiško vertinimo ir prieigos prie jų reikalavimai yra nustatyti susijusiuose valstybės narės nacionaliniuose įstatymuose:

— valstybės narės, kurioje geležinkelio įmonei išduota licencija (dėl traukinyje registruojamų duomenų), arba

— valstybės narės, kurioje yra infrastruktūra (dėl duomenų, registruojamų ne traukinyje).

4.2.3.5.1. **Kontrolės duomenų registravimas ne traukinyje**

Infrastruktūros valdytojas turi registruoti bent tokius duomenis:

— su geležinkelių keliu susiję gedimai (signalizacija, taškai ir kt.);

— ašių guolių perkaitimo nustatymas;

▼B

— ryšys tarp traukinio mašinisto ir infrastruktūros valdytojo darbuotojų, išduodančių leidimą traukiniams važiuoti.

4.2.3.5.2. **Kontrolės duomenų registravimas traukinyje**

Geležinkelio įmonė turi registruoti bent tokius duomenis:

— geležinkelių transporto eismui pavojingų vietų arba „Nutraukto traukinių eismo“ draudžiamo signalo pravažiavimas be leidimo

— staigiojo stabdymo panaudojimas

— traukinio važiavimo greitis

— traukinyje esančių valdymo (signalizacijos) sistemų izoliavimas arba rankinis valdymas

— garso signalo įtaiso veikimas (švilpukas)

— durų valdiklių naudojimas (atidarymas, uždarymas)

— įkaitusių ašidėžių nustatymas geležinkelių riedmenyje įmontuotais prietaisais, jeigu jie įmontuoti

— kabinos, kurioje turi būti tikrinami registruojami duomenys, tapatumas

— darbo laiko fiksavimo duomenys.

4.2.3.6. ***Valdymas pablogėjusiomis sąlygomis***

4.2.3.6.1. **Kitų naudotojų informavimas**

Infrastruktūros valdytojas kartu su geležinkelio įmone(-ėmis) turi nustatyti skubaus tarpusavio informavimo apie visas situacijas, kurios trukdo geležinkelių tinklo arba geležinkelių riedmenų saugai, naudojimui ir (arba) tinkamumui.

4.2.3.6.2. **Traukinių mašinistų informavimas**

Kiekvienu naudojimo pablogėjusiomis sąlygomis atveju už tai atsakingas infrastruktūros valdytojas turi mašinistams pateikti nustatytos formos nurodymus, kuriuose nustatoma, kokių priemonių imtis, kad būtų saugiai elgiamasi minėtomis sąlygomis.

4.2.3.6.3. **Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės**

Infrastruktūros valdytojas kartu su geležinkelio įmonėmis, kurios naudojasi infrastruktūra, ir gretimų infrastruktūrų valdytojais, atitinkamai turi nustatyti, paskelbti ir, remdamiesi reikalavimu sumažinti bet kokį su normalaus naudojimo pablogėjusiomis sąlygomis susijusį neigiamą poveikį, paskirstyti atsakomybę.

Planavimo reikalavimai ir reagavimas į tokius įvykius turi būti proporcingas pablogėjusių sąlygų pobūdžiui ir galimam sudėtingumui.

Šios priemonės, į kurias privaloma įtraukti tinklo grąžinimo į „įprastą“ būklę planai, taip pat skiriamos:

— geležinkelių riedmenų gedimams (pavyzdžiui, tiems, kurie sukeltų eismo sutrikdymą, pagalbos sugedusiems traukiniams procedūros);

— infrastruktūros gedimams (pavyzdžiui, kai yra elektros energijos tiekimo sutrikimas arba sąlygos, kuriomis traukiniai gali būti nukreipti nuo suplanuoto maršruto);

— ypatingos oro sąlygos

▼B

Infrastruktūros valdytojas turi nustatyti ir nuolat atnaujinti kontaktinę informaciją, skirtą pagrindiniam infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonės darbuotojams, į kuriuos būtų galima kreiptis, jei nutrūktų funkcionavimas ir dėl to tektų eksploatuoti pablogėjusiomis sąlygomis. Į šią informaciją turi būti įtraukti kontaktiniai duomenys, kuriais būtų galima naudotis tiek darbo metu, tiek pasibaigus darbo laikui.

Geležinkelio įmonė turi pateikti šią informaciją infrastruktūros valdytojui ir jį informuoti apie visus kontaktinių duomenų pakeitimus.

Infrastruktūros valdytojas apie savo kontaktinių duomenų pakeitimus turi informuoti visas geležinkelio įmones.

4.2.3.7. ***Avarinės situacijos valdymas***

Infrastruktūros valdytojas, pasitaręs su:

— visomis geležinkelio įmonėmis, besinaudojančiomis jo infrastruktūra, arba

— jeigu reikia, atstovaujamaisiais geležinkelio įmonės, besinaudojančiomis jo infrastruktūra, organais ir

— gretimų infrastruktūrų valdytojais, taip pat su

— vietinės valdžios institucijomis ir

— avarinių tarnybų, įskaitant priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo tarnybų atstovaujamaisiais organais vietos arba nacionaliniu mastu

ir pagal Direktyvą 2004/49/EB nustato, paskelbia ir pristato atitinkamas priemones, skirtas valdyti avarines situacijas ir grąžinti geležinkelio liniją į įprastą būklę.

Dažniausi tokių priemonių taikymo atvejai:

— susidūrimai,

— traukinių gaisrai,

— evakuacija iš traukinių,

— avarijos tuneliuose,

— su pavojingais kroviniais susijusios avarijos

— nuriedėjimas nuo bėgių

Geležinkelio įmonė turi suteikti infrastruktūros valdytojui visą specialią informaciją, susijusią su šiomis aplinkybėmis, ypač su traukinių gelbėjimu ir jų užkėlimu ant bėgių (Taip pat žr. Avarinės priemonės paprastųjų geležinkelių prekinių vagonų TSS 4.2.7.1 punktą).

Be to, geležinkelio įmonė turi taikyti keleivių informavimo apie avarines situacijas ir saugos procedūras traukinyje būdus.

4.2.3.8. ***Pagalba lokomotyvo brigadai, traukinio brigadai rikto arba sudėtingo geležinkelių riedmenų gedimo atveju***

Geležinkelio įmonė turi nustatyti reikiamas pagalbos lokomotyvo brigadai, traukinio brigadai procedūras, taikytinas naudojimo pablogėjusiomis sąlygomis metu, kad būtų išvengta arba būtų sumažintas vėlavimas, sukeltas techninių arba kitokių geležinkelių riedmenų gedimų (pvz., ryšių linijos, evakuacijos iš traukinių taikytinos priemonės).

▼B

4.3. *FUNKCINIAI IR TECHNINIAI REIKALAVIMAI SĄSAJOMS*

Atsižvelgiant į esminius 3 skyriaus reikalavimus, funkciniai ir techniniai reikalavimai sąsajoms yra tokie:

4.3.1. SĄSAJOS SU INFRASTRUKTŪROS TSS

NEPANAUDOTA

4.3.2. SĄSAJOS SU KONTROLĖS (VALDYMO) IR SIGNALIZACIJOS TSS

4.3.2.1. ***Kontrolės duomenų registravimas***

Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemyje nustatomi eksploataciniai kontrolės duomenų registravimo reikalavimai (žr. šios TSS 4.2.3.5 poskirsnį); jie turi atitikti kontrolės (valdymo) posistemį (žr. CR CCS TSS 4.2.15 dalį).

4.3.2.2. ***Mašinisto budrumas***

Atsakomųjų mašinisto veiksmų stebėjimo priemonės, turinčios sustabdyti traukinį, jei mašinistas nesureaguoja per nustatytą laiką, o infrastruktūra palaiko įrangą, automatiškai pranešančią apie tai kontrolės signalizacijos centrui. Yra sąsaja tarp šio eksploatacinio reikalavimo ir su ERTMS susijusios CR CCS TSS 4.2.2 poskirsnio.

4.3.2.3. ***ERTMS/ETCS ir ERTMS/GSM-R naudojimo taisyklės***

Šios TSS A priedas (A1 ir A2) yra sąsaja su ERTMS/ETCS FRS ir SRS, ERTMS/GSM-R FRS ir SRS, išsamiai aprašytose CR CCS TSS A priede. Taip pat yra sąsaja su ETCS mašinisto ir įrangos sąsajos (DMI) specifikacijomis (CR CCS TSS 4.2.13 dalis) ir EIRENE DMI specifikacijomis (CR CCS TSS 4.2.14 dalis). Yra sąsaja tarp šios TSS A1 priedo ir CR CCS TSS 4.2.2 poskirsnio dėl lokomotyve įrengtos ETCS funkcionalumo.

4.3.2.4. ***Signalo ir kelio ženklų matomumas***

Mašinistas turi sugebėti iš savo įprastinės lokomotyvo valdymo padėties stebėti ženklus, signalus ir kelio ženklų rodykles. Tokia pati nuostata taikoma ir kitiems signalams ir kelio ženklams, jeigu jie susiję su sauga.

Signalai ir kelio rodyklės, ženklai ir informacijos lentos turi būti tarpusavyje suderinti, kad palengvintų stebėjimą. Taip pat turi būti atsižvelgta į šiuos punktus:

— kad jie būtų tinkamoje vietoje ir mašinistas galėtų perskaityti traukinio priekinių žibintų apšviečiamą informaciją,

— tinkamas ir reikiamo intensyvumo skelbiamos informacijos apšvietimas,

▼B

— kai taikomas grįžtamasis atspindėjimas, naudojamos medžiagos atspindimosios savybės atitinka reikalingas specifikacijas, o ženklai yra pagaminti taip, kad traukinio priekiniai žiburiai gerai apšviestų pateikiamą informaciją.

Yra sąsaja su CR CCS TSS 4.2.16 poskirsniu dėl mašinisto išorinio regos lauko. Taip pat būsimoje CR CCS TSS A priedo versijoje bus naujas punktas dėl geležinkelio kelio rodyklių geležinkelio linijose, kur įrengta ETCS.

4.3.2.5. ***Traukinio stabdžių sistema***

Yra sąsaja tarp šios TSS 4.2.2.6.2 poskirsnio ir CR CCS TSS 4.3.1.5 poskirsnio (Užtikrinamieji traukinio darbiniai stabdymo parametrai ir charakteristikos).

▼M2

4.3.2.6. ***Smėlio naudojimas. Esminiai traukinio valdymo profesinės kvalifikacijos reikalavimai***

Kiek tai susiję su smėlio naudojimu, yra sąsaja tarp, viena, šios TSS B priedo (C1 skirsnio) ir, antra, 4.2.11 poskirsnio (suderinamumas su traukinio buvimo vietos nustatymo sistemomis, įrengtomis kelyje) bei CR CCS TSS A priedo 1 priedėlio 4.1 skirsnio (kaip cituojama 4.3.1.10 poskirsnyje).

▼B

4.3.2.7. ***Duomenų registravimas ir įkaitusių ašidėžių nustatymas***

Viena vertus, yra sąsaja tarp šios TSS 4.2.3.5 poskirsnio ir 4.2.2 poskirsnio (lokomotyve įrengtos ETCS funkcionalumas), A priedo 5,7 ir 55 rodiklių ir, antra vertus, CR CCS TSS 4.2.10 poskirsnio (RAKP (riedmenų automatinės kontrolės prietaisas)). Ateityje bus sąsaja su OPE TSS B priedu, kai iki galo bus išspręsti CR CCS klausimai.

4.3.3. SĄSAJOS SU GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ TSS

4.3.3.1. ***Geležinkelių riedmenų identifikavimas***

Yra sąsaja tarp šios OPE TSS 4.2.2.3 poskirsnio ir prekinių vagonų RST TSS B priedo.

Tokia sąsaja taip pat bus ir su kitomis CR RST TSS, kai šios bus sukurtos.

4.3.3.2. ***Stabdymas***

Yra sąsaja tarp šios OPE TSS 4.2.2.6.1 poskirsnio ir prekinių vagonų RST TSS B priedo 4.2.4 poskirsnio.

Tokia sąsaja taip pat bus ir su kitomis CR RST TSS, kai šios bus sukurtos.

▼B

4.3.3.3. ***Keleiviniams vagonams taikomi reikalavimai***

Turėtų būti pabrėžta, kad toliau pateiktų punktų atžvilgiu bus sąsaja su kitomis CR RST TSS, kai jos bus sukurtos.

— Numatytose stotelėse turi būti pakankamai suderinti keleivinių vagonų ir platformų aukščio lygiai, kad būtų galima užtikrinti įlipančių ir išlipančių keleivių saugumą.

— Keleiviams neturi būti įmanoma atidaryti geležinkelių riedmenų šoninių durų, skirtų jiems išlipti traukiniui stovint; duris turi atidaryti tik lokomotyvo brigados, traukinio brigados narys.

— Durys kiekvienoje traukinio pusėje turi būti atidaromos nepriklausomai nuo durų kitoje traukinio pusėje. Keleiviniuose traukiniuose nuolat turi būti rodomas vientisas durų uždarymas ir blokavimas.

— Atidarius duris, neturi būti leidžiama toliau veikti traukos jėgai.

— Visuose keleiviniuose vagonuose turi būti įrengti avariniai išėjimai.

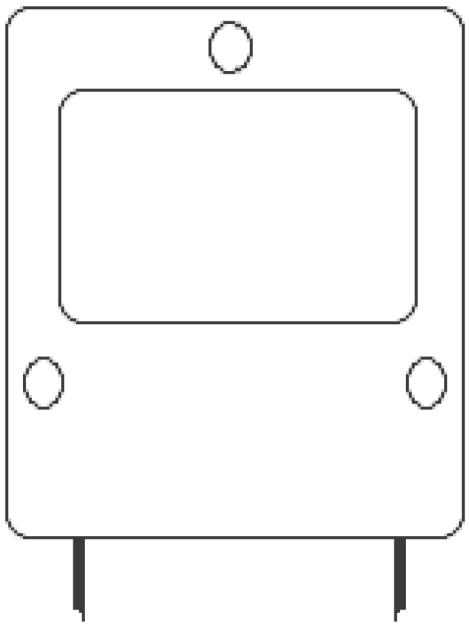
— Keleiviniuose vagonuose turi būti įrengtas keleivių įjungiamas pavojaus signalas arba avarinis stabdis. Kai toks signalas arba stabdis įjungiamas, mašinistas nedelsiant turi būti įspėtas, tačiau jis turi sugebėti išlaikyti traukinio valdymą.

4.3.3.4. ***Traukinio matomumas***

Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemyje nustatyta, kad esminiai traukinio matomumo reikalavimai, kurie turi būti nustatyti geležinkelių riedmenų posistemyje, parodyti pateiktuose punktuose.

4.3.3.4.1. **Ant važiavimo kryptimi pasukto traukinio pirmojo geležinkelių riedmenų**

Į priekį atgręžto traukinio pirmojo geležinkelių riedmenų priekyje lygiašonio trikampio forma, kaip parodyta toliau schemoje, turi būti įtaisyti trys žiburiai. Kai traukinys valdomas iš priekio, žiburiai visada turi būti įjungti.



▼B

Priekiniai žiburiai turi padidinti traukinio pastebimumą (pvz., geležinkelio darbininkams ir asmenims, einantiems per geležinkelio perėjas), užtikrinti pakankamą matomumą traukinio mašinistui [kelio, informacinių rodyklių (lentų) ir kt. apšvietimas] naktį ir blogo matomumo sąlygomis, taip pat neturi akinti artėjančių traukinių mašinistų.

Turi būti standartizuoti tarpai tarp žibintų, aukštis virš bėgių, skersmuo, šviesos intensyvumas, skleidžiamo spindulio matmenys ir forma tiek dienos metu, tiek naktį.

Kai bus aptariamos mašinisto kabinos, bus sąsaja su būsimomis RST TSS versijomis ir šios TSS 4.2.2.1.2 poskyrio.

4.3.3.4.2. **Gale**

Bus sąsaja tarp šios TSS 4.2.2.1.3 poskyrio ir 4.2.7.4 poskyrio bei CR RST (Prekiniai vagonai) BB priedo, jei neišspręstas OPE TSS S priedo klausimas bus užbaigtas apibrėžiant galinį signalą, kuriam reikalingas laikytuvas.

4.3.3.5. ***Traukinio girdimumas***

Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemyje nustatyta, kad esminiai traukinio girdimumo reikalavimai, kuriuos turi atitikti geležinkelių riedmenų posistemis – traukinyje turi būti įranga, kuria galima garsu įspėti apie traukinio artėjimą.

Turi būti standartizuoti įspėjamojo įtaiso skleidžiami garsai, jų dažnis ir intensyvumas bei būdas, kaip mašinistas tą įtaisą įjungia.

Kai bus aptariamos mašinisto kabinos, bus sąsaja su būsimomis RST TSS versijomis ir šios TSS 4.2.2.2 poskyriu.

4.3.3.6. ***Signalo matomumas***

Mašinistas turi sugebėti pamatyti signalus, o signalus mašinistui turi būti įmanoma pamatyti. Tokia pati nuostata taikoma geležinkelio kelio ženklams, jeigu jie susiję su sauga.

Mašinisto kabinos turi būti sukonstruotos taip, kad mašinistas iš savo įprastos lokomotyvo valdymo padėties galėtų lengvai matyti pateikiamą informaciją.

Bus sąsaja tarp šios TSS 4.3.2.4 poskyrio ir būsimos RST TSS versijos, kai bus nagrinėjamos mašinisto kabinos.

4.3.3.7. ***Mašinisto budrumas***

Mašinisto elgsenos stebėjimo priemonės, turinčios sustabdyti traukinį, jei mašinistas per nustatytiną laiką nesiima veiksmų ir jeigu infrastruktūra suderinama su tomis priemonėmis, automatiškai pranešančios apie tai kontrolės signalizacijos centrui.

Bus sąsaja su būsimomis RST TSS versijomis, kai bus aptariamos mašinisto kabinos.

▼B

4.3.3.8. ***Traukinio formavimas ir B priedas***

Yra sąsaja tarp šios TSS 4.2.2.5 poskirsnio ir CR RST (Prekiniai vagonai) TSS 4.2.2.1.2.2 poskirsnio (traukos prietaisas) dėl didžiausios leidžiamo traukinio svorio. Ateityje galima sąsaja tarp šios TSS B priedo ir CR RST (Prekiniai vagonai) TSS 4.2.2.1.2.1 poskirsnio (buferiai) dėl manevravimo greičio.

4.3.3.9. ***Prekinio vagono pakrovimas***

Yra sąsaja tarp šios TSS 4.2.2.4 poskirsnio ir CR RST (Prekiniai vagonai) TSS YY priedo ir 4.2.2.3.5 poskirsnio (krovinio pritvirtinimas).

4.3.3.10. ***Traukinio sąstato parangos užtikrinimas ir pavojingi kroviniai***

Yra sąsaja tarp šios TSS 4.2.2.7 ir 4.2.3.4.3 poskirsnių ir CR RST (Prekiniai vagonai) TSS 4.2.2.6 poskirsnio (Pavojingi kroviniai).

▼M2

4.3.3.11. **Traukinio formavimas, L priedas**

Kiek tai susiję su traukinių priežiūra, valdymu ir geležinkelių riedmenų paskirstymu traukinyje, yra sąsaja tarp, viena, šios TSS 4.2.2.5 poskirsnio bei L priedo ir, antra, CR RST (Prekiniai vagonai) TSS 4.2.3.5 poskirsnio (Išilginės spaudžiamosios jėgos).

Ateityje bus užtikrinta sąsaja su būsimomis RST TSS versijomis, kuriose bus aptariami traukos ir keleiviniai geležinkelių riedmenys.

▼B

4.3.3.12. ***Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės ir avarinės situacijos valdymas***

Yra sąsaja tarp šios TSS 4.2.3.6.3 poskirsnio ir CR RST (Prekiniai vagonai) TSS 4.2.6.1.2 poskirsnio (funkciniai ir techniniai reikalavimai aplinkos sąlygų atžvilgiu) dėl ypatingų oro sąlygų.

Taip pat yra sąsaja tarp šios TSS 4.2.3.6 ir 4.2.3.7 poskirsnių ir CR RST (Prekiniai vagonai) TSS 4.2.7.1 poskirsnio (Avarinės priemonės) ir 4.2.7.2 poskirsnio (Gaisrinė sauga).

Bus sąsaja su būsimomis RST TSS versijomis, kai bus aptariami traukos geležinkelių riedmenys ir keleiviniai vagonai.

4.3.3.13. ***Duomenų registravimas***

Bus sąsaja tarp šios CR OPE TSS 4.2.3.5.2 poskirsnio (Kontrolės duomenų registravimas traukinyje) ir būsimų CR RST TSS versijų, kai bus nagrinėjami traukos geležinkelių riedmenys ir keleiviniai vagonai su mašinisto kabinomis.

Yra sąsaja tarp šios CR OPE TSS 4.2.3.5.1 poskirsnio (Kontrolės duomenų registravimas ne traukinyje) ir CR Prekiniai vagonai RST TSS 4.2.3.3.2 poskirsnio (Įkaitusių ašidėžių nustatymas). Taip pat bus sąsaja tarp šios CR OPE TSS to paties poskirsnio ir būsimų CR RST TSS versijų, kai bus nagrinėjami traukos geležinkelių riedmenys ir keleiviniai vagonai, ašidėžių nustatymas, bėgių kelio įranga.

▼B

4.3.4. SĄSAJOS SU TSS TELEMATIKOS PRIEMONĖS

4.3.4.1. ***Traukinių identifikavimas***

Turi būti nustatytos vienodos visų TEN eksploatuojamų traukinių identifikavimo priemonės (žr. 4.2.3.2 poskirsnį ir R priedą). Šiuo aspektu yra sąsaja su Telematikos priemonės kroviniams TSS (4.2.2 poskirsnis). Taip pat bus sąsaja su Telematikos priemonės keleiviams TSS, kai ji bus parengta.

4.3.4.2. ***Traukinio formavimas***

Šios TSS 4.2.2.5 ir 4.2.2.7.2 poskirsniai traukinio formavimo atžvilgiu turi sąsają su Telematikos priemonės kroviniams TSS 4.2.3.2 poskirsniu. Taip pat bus sąsaja su Telematikos priemonės keleiviams TSS, kai ji bus parengta.

4.3.4.3. ***Traukinio išvykimas***

Šios TSS 4.2.3.3 poskirsnis traukinio išvykimo informacijos atžvilgiu turi sąsają su Telematikos priemonės kroviniams TSS 4.2.3 poskirsniu. Taip pat bus sąsaja su Telematikos priemonės keleiviams TSS, kai ji bus sukurta.

4.3.4.4. ***Traukinio naudojimas***

Šios TSS 4.2.3.4 poskirsnis traukinio naudojimo duomenų atžvilgiu turi sąsają su Telematikos priemonės kroviniams TSS 4.2.4, 4.2.5 ir 4.2.6 poskirsniais. Taip pat bus sąsaja su Telematikos priemonės keleiviams TSS, kai ji bus sukurta.

4.3.4.5. ***Geležinkelių riedmenų identifikavimas***

Yra sąsaja tarp šios OPE TSS 4.2.2.3 poskirsnio ir 4.2.11.3 poskirsnio „Geležinkelių riedmenų informacinės duomenų bazės“ bei A priedo 1 rodyklės („Duomenų nustatytys ir pranešimai“ 1.18 „Grynasis elementas: vagono identifikavimas“) Telematikos priemonės kroviniams TSS. Taip pat bus sąsaja su Telematikos priemonės keleiviams TSS, kai ji bus parengta.

4.4. *NAUDOJIMO TAISYKLĖS*

Taisyklės ir procedūros, leidžiančios darniai veikti naujiems ir skirtingiems struktūriniams posistemiams, kuriuos ketinama naudoti TEN, ypač tiems, kurie tiesiogiai susiję su nauja traukinių kontrolės ir signalizacijos sistema, turi būti tokios pačios, jeigu susiklosto vienodos situacijos.

Tuo tikslu Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS/ETCS) naudojimo taisyklės nustatytos A1 priede. ERTMS/GSM-R radijo sistemai skirtos taisyklės bus nustatytos A2 priede.

Kitos naudojimo taisyklės, kurios gali būti standartizuotos visoje TEN, bus nustatytos B priede.

Kadangi šios taisyklės skirtos naudoti visoje TEN, svarbu, kad jos būtų visiškai nuoseklios. Vienintelė organizacija, galinti pakeisti šias taisykles, turi būti subjektas, atsakingas už šios TSS A, B ir C priedų priežiūrą.

▼B

4.5. *TECHNINĖS PRIEŽIŪROS TAISYKLĖS*

Netaikoma

4.6. *PROFESINĖ KVALIFIKACIJA*

Atsižvelgiant į šios TSS 2.2.1 poskirsnį, šioje dalyje nagrinėjama profesinė ir kalbinė kompetencija ir įvertinimo procesas, taikomas kompetencijos siekiantiems darbuotojams.

4.6.1. PROFESINĖ KOMPETENCIJA

Geležinkelio įmonės darbuotojai (įskaitant rangovus) ir infrastruktūros valdytojas turi turėti tinkamą profesinę kompetenciją, kad galėtų atlikti visas su sauga susijusias pareigas įprastomis, pablogėjusiomis ir avarinėmis sąlygomis. Šią kompetenciją sudaro profesinės žinios ir sugebėjimas žinias pritaikyti praktiškai.

▼M2

Minimalūs elementai, svarbūs profesinei kvalifikacijai, kai atliekamos tam tikros užduotys, pateikti J ir L prieduose.

▼B

4.6.1.1. ***Profesinės žinios***

Atsižvelgiant į šiuos priedus ir priklausomai nuo atitinkamo darbuotojo pareigų, privalomas žinias sudaro:

— bendrasis geležinkelio naudojimas, ypač pabrėžiant saugos požiūriu svarbią veiklą:

  — organizacijos eismo saugos valdymo sistemos veikimo principai;

  — pagrindinių į sąveikos operacijas įtrauktų veikėjų vaidmuo ir atsakomybė;

  — pavojų įvertinimas, ypač susijusių su geležinkelio naudojimo ir elektrinės traukos energijos tiekimo rizika;

— tinkamos su eismo sauga susijusių užduočių žinios procedūrų ir sąsajų atžvilgiu:

  — geležinkelio linijų ir statinių bei įrenginių, esančių geležinkelio apsaugos zonoje;

  — geležinkelių riedmenys;

  — aplinka.

4.6.1.2. ***Sugebėjimas šias žinias pritaikyti praktiškai***

Kad darbuotojai galėtų taikyti šias žinias įprastomis, pablogėjusiomis ir avarinėmis sąlygomis, jie turi būti gerai susipažinę su:

— šių taisyklių ir procedūrų taikymo būdais ir principais;

— geležinkelio kelio ir geležinkelių riedmenų naudojimo procesu, taip pat su specialia saugos įranga;

— eismo saugos valdymo sistemos principais, kad būtų išvengta žmonėms ir procesams gręsiančių pavojų

taip pat bendrasis gebėjimas prisitaikyti prie skirtingų aplinkybių, su kuriomis asmuo gali susidurti.

▼B

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 punktą reikalaujama, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai sukurtų kompetencijos valdymo sistemą, jog būtų užtikrintas darbuotojų kompetencijos įvertinimas ir priežiūra. Be to, siekiant užtikrinti, kad darbuotojai įgytų naujausių žinių ir įgūdžių, ypač susijusių su sistemos arba asmeninio darbo trūkumais, turi būti suteikiama galimybė mokytis.

4.6.2. KALBINĖ KOMPETENCIJA

4.6.2.1. ***Principai***

Reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė užtikrintų, jog jų darbuotojai būtų kompetentingi naudoti ryšio protokolus ir būtų susipažinę su šioje TSS nustatytais principais.

Kai infrastruktūros valdytojo vartojama kalba skiriasi nuo įprastai vartojamos geležinkelio įmonės darbuotojų kalbos, kalbos ir su ryšių palaikymu susijęs mokymas turi būti svarbi geležinkelio įmonės bendros kompetencijos valdymo sistemos dalis.

Geležinkelio įmonės darbuotojai, kurie eidami pareigas, turi bendrauti su infrastruktūros valdytojo darbuotojais dėl saugos požiūriu svarbių klausimų tiek įprastomis, tiek pablogėjusiomis arba avarinėmis sąlygomis, turi pakankamai mokėti infrastruktūros valdytojo vartojamą kalbą.

4.6.2.2. ***Žinių lygis***

Infrastruktūros valdytojo vartojamos kalbos žinių lygis turi būti pakankamas saugos sumetimais:

— Mašinistas turi būtinai sugebėti:

  — išsiųsti ir suprasti visus šios TSS C priede nustatytus pranešimus;

  — tinkamai bendrauti įprastomis, pablogėjusiomis ir avarinėmis sąlygomis;

— Kiti lokomotyvo brigados, traukinio brigados nariai, kuriems priklauso bendrauti su infrastruktūros valdytoju saugos požiūriu svarbiais klausimais, turi būtinai mokėti išsiųsti ir sugebėti suprasti informaciją, apibūdinančią traukinį ir jo techninę būklę.

Tam tikriems kompetencijos lygiams skirtos rekomendacijos nustatytos E priede. Mašinistai privalo įgyti bent 3-ojo lygio žinių, o traukinius lydintys darbuotojai – bent 2-ojo lygio žinių.

4.6.3. PRADINIS IR VĖLESNIS DARBUOTOJŲ ĮVERTINIMAS

4.6.3.1. ***Esminiai reikalavimai***

Pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 punktą reikalaujama, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai nustatytų savo darbuotojų įvertinimo tvarką.

Rekomenduojama atsižvelgti į šiuos dalykus:

A Darbuotojų atranka

  — asmeninės patirties ir kompetencijos įvertinimas

▼B

— užsienio kalbos(-ų) žinių arba sugebėjimo išmokti kalbą(-ų) įvertinimas

B Pradinis profesinis mokymas

— mokymosi poreikių analizė

— mokymo ištekliai

— instruktorių mokymas

▼M2

C Pradinis įvertinimas:

— pagrindinės sąlygos,

— įvertinimo programa, įskaitant praktinį demonstravimą,

— instruktorių kvalifikacija,

— kompetencijos pažymėjimo išdavimas.

D Kompetencijos išlaikymas:

— kompetencijos išlaikymo pricipai;

— metodai, kurių reikėtų laikytis;

— kompetencijos išlaikymo proceso formalizavimas;

— įvertinimo procesas.

▼B

E Kartojamasis mokymas

— vėlesnio mokymo principai (įskaitant kalbos mokymą)

4.6.3.2. ***Mokymosi poreikių analizė***

4.6.3.2.1. **Mokymosi poreikių analizės tobulinimas**

Geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turi atlikti savo darbuotojų mokymosi poreikių analizę.

Ši analizė turi padėti nustatyti taikymo sritį ir sudėtingumą. Turi būti atsižvelgiama į riziką, susijusią su traukinių valdymu TEN linijomis, ypač susijusią su žmonių gebėjimais ir trūkumais (žmogiškieji veiksniai), kurie gali skirtis dėl:

— infrastruktūrų valdytojų taikomos naudojimo praktikos skirtumų ir rizikos, susijusios su jų pasikeitimais;

— užduočių, naudojimo procedūrų ir ryšio protokolų skirtumų;

— skirtingos infrastruktūros valdytojo darbuotojų vartojamos kalbos;

— vietinių naudojimo nurodymų, kurie gali apimti specialias procedūras arba tam tikrą įrangą, naudojamą kai kuriais atvejais, pavyzdžiui, specialus tunelis.

Rekomendacijos dėl svarstytinų elementų pateiktos 4.6.1 poskirsnio prieduose. Organizuojant darbuotojų mokymą, turi būti atitinkamai atsižvelgta į minėtus elementus.

▼B

Įmanoma, kad dėl geležinkelio įmonės numatyto naudojimo tipo arba infrastruktūros valdytojo naudojamo tinklo pobūdžio, kai kurie šių priedų elementai bus netinkami. Per mokymosi poreikių tyrimą netinkami elementai turi būti užfiksuoti dokumentuose ir nurodytos to priežastys.

4.6.3.2.2. **Mokymosi poreikių analizės rekonstravimas**

Geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turi nustatyti savo tam tikrų mokymosi poreikių persvarstymo ir rekonstravimo procesą, atsižvelgdami į ankstesnius auditus, sistemos grįžtamąjį ryšį ir žinomus taisyklių, procedūrų, infrastruktūros ir technologijos pakeitimus.

4.6.3.2.3. **Specialieji reikalavimai lokomotyvo brigadai, traukinio brigadai ir pagalbiniams darbuotojams**

▼M2

4.6.3.2.3.1. *Žinios apie maršrutą*

Geležinkelio įmonė turi nustatyti procesą, kurį taikant traukinio brigada įgyja ir išlaiko žinias apie maršrutus, kuriuose dirba. Šis procesas turi būti:

— pagrįstas infrastruktūros valdytojo pateikta informacija apie maršrutą ir

— šios TSS 4.2.1 poskirsnyje aprašytu procesu.

▼B

4.6.3.2.3.2. *Geležinkelių riedmenų išmanymas*

Geležinkelio įmonė turi nustatyti, kokiu būdu lokomotyvo brigada, traukinio brigada įgyja žinių apie trauką ir geležinkelių riedmenis.

4.6.3.2.3.3. *Pagalbiniai darbuotojai*

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad pagalbiniai darbuotojai (pvz., maitinimo ir valymo), kurie nėra traukinio brigados dalis, be savo pagrindinių nurodymų, būtų išmokyti imtis veiksmų gavę kvalifikuotai parengtų traukinio brigados narių nurodymus.

4.7. *SVEIKATOS IR SAUGOS DARBE SĄLYGOS*

4.7.1. ĮVADAS

4.2.1 poskirsnyje nustatyti darbuotojai, pagal šios TSS 2.2 poskirsnį atliekantys eismo saugos požiūriu svarbias užduotis, turi būti tinkamai pasirengę, kad būtų laikomasi bendrų naudojimo ir saugos standartų.

Pagal Direktyvą 2004/49/EB geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi nustatyti ir dokumentuoti vykstantį procesą, kad darbuotojai eismo saugos valdymo sistemoje atitiktų medicinos, psichologinius ir sveikatos reikalavimus.

Medicininius patikrinimus, kaip nustatyta 4.7.4 poskirsnyje, turi atlikti ir visus susijusius sprendimus dėl darbuotojų pasirengimo priimti profesinės sveikatos specialistas.

▼B

Darbuotojai negali dirbti saugos požiūriu svarbaus darbo, kai budrumas yra susilpnėjęs dėl alkoholio, narkotinių medžiagų arba psichotropinių vaistų. Todėl geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turi taikyti procedūras, skirtas kontroliuoti, kad minėtas medžiagas vartoję darbuotojai nedirbtų ir kad tokios medžiagos nebūtų vartojamos darbo metu.

Valstybės narės, kurioje organizuojamas geležinkelių transporto eismas, nacionalinės taisyklės taikomos atsižvelgiant į anksčiau minėtų medžiagų nustatytas ribas.

4.7.2. PROFESINĖS SVEIKATOS SPECIALISTŲ IR MEDICINOS ORGANIZACIJŲ PATVIRTINIMO KRITERIJAI ([1])

Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi pasirinkti profesinės sveikatos specialistus ir organizacijas, atliekančias medicinines apžiūras pagal šalies, kurioje geležinkelio įmonei arba infrastruktūros valdytojui išduota licencija arba šie subjektai yra registruoti, nacionalines taisykles ir praktiką.

Medicinines apžiūras atliekantys profesinės sveikatos specialistai, kaip nustatyta 4.7.4 poskirsnyje, turi turėti:

— profesinės patirties medicinos srityje;

— žinių apie tam tikrame darbe gresiančius pavojus ir geležinkelio aplinką;

— supratimą, kaip minėtų pavojų riziką pašalinti arba sumažinti skirtas priemones gali paveikti su sveikata susiję trūkumai.

Šiuos kriterijus atitinkančio profesinės sveikatos specialisto medicininėms konsultacijoms paremti ir įvertinti gali reikėti kviestinių medikų arba paramedicinos specialistų pagalbos, pvz., akių ligų gydytojo.

4.7.3. PSICHOLOGINĮ VERTINIMĄ ATLIEKANČIŲ PSICHOLOGŲ IR PSICHOLOGINIO VERTINIMO REIKALAVIMŲ TVIRTINIMO KRITERIJAI

4.7.3.1. ***Psichologų sertifikavimas***

Psichologas turi turėti tinkamą universitetinį išsilavinimą, jo kompetencija turi būti sertifikuota ir pripažinta pagal šalies, kurioje geležinkelio įmonei arba infrastruktūros valdytojui išduota licencija arba šie subjektai yra registruoti, nacionalines taisykles ir praktiką.

4.7.3.2. ***Psichologinio vertinimo turinys ir supratimas***

Psichologinio vertinimo turinį ir aiškinimo procedūrą turi nustatyti asmuo, sertifikuotas pagal 4.7.3.1 skirsnį; turi būti atsižvelgiama į darbą geležinkelio transporte ir aplinką.

4.7.3.3. ***Vertinimo būdo pasirinkimas***

Vertinant turi būti naudojami tik psichologijos mokslo principais pagrįsti vertinimo būdai.

4.7.4. MEDICININĖ APŽIŪRA IR PSICHOLOGINIAI ĮVERTINIMAI

4.7.4.1. ***Prieš paskiriant:***

4.7.4.1.1. **Privalomas medicininės apžiūros turinys**

Medicininės apžiūros turi apimti:

— bendrą medicininį patikrinimą;

([1]) 4.7.2 dalis yra rekomendacija

▼B

— jutimo funkcijų patikrinimą (rega, klausa, spalvų skyrimas);

— šlapimo arba kraujo tyrimą, kad būtų nustatyta cukraligė ir kitos klinikiniame tyrime nurodytos sąlygos;

— patikrinimą, ar nepiktnaudžiaujama narkotinėmis medžiagomis.

4.7.4.1.2. **Psichologinis įvertinimas**

Psichologinio įvertinimo tikslas yra padėti geležinkelio įmonei pasirinkti ir valdyti darbuotojus, turinčius pažintinių, psichomotorinių, elgesio ir asmeninių gebėjimų saugiai atlikti savo pareigas.

Nustatydamas psichologinio vertinimo turinį, psichologas turi atsižvelgti bent jau į šiuos kriterijus, svarbius atliekant kiekvieną saugos funkciją:

— Pažintiniai gebėjimai:

  — dėmesys ir koncentracija

  — atmintis

  — suvokimo gebėjimai

  — samprotavimas

  — bendravimas

— Psichomotoriniai gebėjimai:

  — reakcijos greitis

  — judesių koordinacija

— elgesys ir asmenybė

  — emocinė savikontrolė

  — elgesio patikimumas

  — savarankiškumas

  — sąžiningumas

Jei psichologas praleidžia vieną iš anksčiau paminėtų punktų, toks sprendimas turi būti pagrįstas ir patvirtintas dokumentais.

4.7.4.2. ***Po paskyrimo***

4.7.4.2.1. **Periodinių medicininių apžiūrų dažnumas**

Mažiausiai viena išsami medicininė apžiūra turi būti atlikta:

— kas 5 metus jaunesniems kaip 40 m. darbuotojams;

— kas 3 metus 41–62 m. darbuotojams;

— kiekvienais metais vyresniems kaip 62 m. darbuotojams.

Jei, atsižvelgiant į darbuotojų sveikatos būklę, yra būtina, profesinės sveikatos specialistas turi nustatyti dažnesnius patikrinimus.

4.7.4.2.2. **Privalomos periodinės medicininės apžiūros turinys**

Jei darbuotojas per apžiūrą, atliekamą prieš pradedant dirbti, atitinka reikalingus kriterijus, tai privalomas periodines medicinines apžiūras turi sudaryti:

— bendras medicininė apžiūra;

▼B

— jutimo funkcijų patikrinimas (regos, klausos, spalvų skyrimo);

— šlapimo arba kraujo tyrimas, kad būtų nustatyta cukraligė, ir kitos klinikiniame tyrime nurodytos sąlygos;

— patikrinimas, ar nepiktnaudžiaujama narkotinėmis medžiagomis, kai tai rodo klinikiniai tyrimai.

4.7.4.2.3. **Papildomos medicininės apžiūros ir (arba) psichologiniai įvertinimai**

Be reguliaraus medicininio patikrinimo, turi būti atliktas papildomas speciali medicininė apžiūra ir (arba) psichologinis įvertinimas, kai yra tvirtas pagrindas abejoti darbuotojo psichologiniu tinkamumu, kai abejojama, ar yra tinkama jo sveikatos būklė, arba yra pagrįstas įtarimas, jog buvo vartota arba piktnaudžiauta narkotinėmis medžiagomis arba alkoholiu. Ypač tai turėtų būti atliekama po rikto arba avarijos, kurių priežastis – žmogaus padaryta klaida.

Darbdavys turi reikalauti medicininės apžiūros, kai dėl ligos nedirbama daugiau kaip 30 dienų. Kai tinkama, tokiam patikrinimui užtenka profesinės sveikatos specialisto įvertinimo, pagrįsto turima medicinine informacija, rodančia, kad nebuvo padaryta įtakos darbuotojo tinkamumui atlikti savo pareigas.

Geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turi sukurti sistemas, kad būtų užtikrinama, jog papildoma medicininė apžiūra ir įvertinimai atliekami tinkamai.

4.7.5. MEDICINOS REIKALAVIMAI

4.7.5.1. ***Bendrieji reikalavimai***

Darbuotojai negali turėti nurodytų sveikatos sutrikimų, jiems neturi būti taikomas medicininis gydymas, galintis sukelti:

— staigų sąmonės praradimą;

— sąmonės arba koncentracijos sumažėjimą;

— staigų nesugebėjimą dirbti;

— pusiausvyros jutimo arba koordinacijos pablogėjimą;

— didelį judrumo apribojimą.

Turi būti laikomasi šių regos ir klausos reikalavimų:

4.7.5.2. ***Regos reikalavimai***

— Regos aštrumas, nešiojant pagalbines priemones arba be jų: 0,8 (dešinė akis + kairė akis – tiriama atskirai); mažiausias blogiau matančios akies regėjimo aštrumas 0,3.

— Daugiausia regėjimą koreguojantys korekciniai lęšiai: toliaregystė + 5/trumparegystė – 8. Pripažintas profesinės sveikatos specialistas (kaip nustatyta 4.7.2 poskirsnyje) išskirtiniais atvejais, pasitaręs su akių ligų specialistu, gali leisti ir nepatenkančius į šį intervalą dydžius.

— Rega vidutiniu ir trumpu atstumu: pakankama naudojant pagalbines priemones arba be jų.

— Galima nešioti kontaktinius lęšius.

— Įprastas spalvų skyrimas: taikant pripažintą bandymą, pavyzdžiui, Ishihara, ir, jei būtina, kitą pripažintą bandymą.

— Regos laukas: normalus (nėra jokių anomalijų, galinčių turėti įtakos dirbant)

— Rega abiem akimis: yra

▼B

— Abiakis regėjimas: yra

— Jautrumas kontrastui: geras

— Darbuotojas neserga progresuojančia akių liga

— Akių implantai, keratotomija ir keratektomija leidžiami tik su sąlyga, kad bus tikrinama kiekvienais metais arba laikantis profesinės sveikatos specialisto nustatyto periodiškumo.

4.7.5.3. ***Klausos reikalavimai***

Pakankama klausa, patikrinta naudojant toninę audiogramą, yra:

— pakankamai gera klausa telefono pokalbiui palaikyti ir gebėjimas girdėti įspėjamuosius garsus ir radijo pranešimus;

— toliau pateiktos informacinės rekomendacinės vertės:

— klausos nepakankamumas turėtų būti ne didesnis kaip 40 dB, esant 500 ir 1 000 Hz dažniui;

— blogiau girdinčios ausies klausos nepakankamumas turėtų būti ne didesnis kaip 45 dB, esant 2 000 Hz dažniui.

▼M2

_____

_____

▼B

4.8. *INFRASTRUKTŪROS IR GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ REGISTRAI*

Pagal Direktyvos 2001/16/EB 24 straipsnio 1 dalį „valstybės narės užtikrina, kad būtų kasmet skelbiami ir atnaujinami infrastruktūros ir geležinkelių riedmenų registrai. Tuose registruose nurodomos kiekvieno įtraukto posistemio ar posistemio dalies svarbiausios savybės (t. y. pagrindiniai parametrai) ir jų koreliacija su taikytinose TSS nustatytomis savybėmis. Dėl to kiekvienoje TSS tiksliai nurodoma, kokia informacija turi būti įtraukta į infrastruktūros ir geležinkelių riedmenų registrus.“

Kadangi šie registrai atnaujinami ir skelbiami kiekvienais metais, jie neatitinka tam tikrų „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posistemio reikalavimų. Todėl šioje TSS šių registrų atžvilgiu nėra nieko nustatyta.

Tačiau kai kuriems su infrastruktūra susijusiems duomenims taikomas naudojimo reikalavimas: duomenys turi būti prieinami geležinkelio įmonei ir atvirkščiai – kai kurie su geležinkelių riedmenimis susiję duomenys turi būti prieinami infrastruktūros valdytojui. Abiem atvejais tam tikri duomenys turi būti išsamūs ir tikslūs.

4.8.1. INFRASTRUKTŪRA

Su paprastųjų geležinkelių infrastruktūra susijusiems duomenims, kurie turi būti prieinami geležinkelio įmonėms, nustatyti reikalavimai geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio atžvilgiu pateikti D priede. Infrastruktūros valdytojas yra atsakingas už duomenų tikslumą.

▼B

4.8.2. GELEŽINKELIŲ RIEDMENYS

Toliau pateikti su geležinkelių riedmenimis susiję duomenys turi būti prieinami infrastruktūros valdytojams. Valdytojas (geležinkelių riedmenų savininkas) yra atsakingas už duomenų tikslumą:

— ar geležinkelių riedmuo yra pagamintas iš medžiagų, kurios gali būti pavojingos per avariją arba gaisrą (pvz., asbestas)

— ilgis su buferiais

5. **SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS**

5.1. *NUSTATYMAI*

Pagal Direktyvos 2001/16/EB 2 straipsnio d dalį:

Sąveikos sudedamosios dalys yra „bet kuri nedaloma sudedamoji dalis, mazgas, sukomplektuotas blokas, įtraukti arba ketinami įtraukti į posistemį, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveika. Sąvoka „sudedamoji dalis“ apima ir materialius objektus, ir nematerialius objektus, pvz., programinę įrangą“.

Sąveikos sudedamoji dalis yra:

— produktas, kuris gali būti pateiktas į rinką prieš integraciją ir naudojimą posistemyje; šiuo požiūriu turi būti įmanoma patikrinti jo atitiktį nepriklausomai nuo posistemio, į kurį jis įtrauktas

— arba nematerialus objektas, pvz., programinė įranga arba procesas, organizacija, procedūra ir kt., posistemyje atliekantis funkciją ir kurių atitiktis turi būti patikrinta, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi esminių reikalavimų.

5.2. *SUDEDAMŲJŲ DALIŲ SĄRAŠAS*

Sąveikos sudedamosioms dalims taikomos atitinkamos Direktyvos 2001/16/EB nuostatos. Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo atžvilgiu šiuo metu nėra sąveikos sudedamųjų dalių.

5.3. *SUDEDAMŲJŲ DALIŲ CHARAKTERISTIKOS IR SPECIFIKACIJOS*

Kadangi buvo priimtas sprendimas dėl traukinio galinės dalies parodymo, gali būti, kad tai taps sąveikos sudedamąja dalimi. Tada gali reikėti papildomo priedo šviesos ryškumui, grįžtamajam atspindėjimui ir pritvirtinimui nustatyti. Taip pat būsimoje versijoje gali būti papildomų sąsajų su RST TSS.

6. **SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES IR (ARBA) TINKAMUMO NAUDOTI VERTINIMAS IR POSISTEMIO PATIKRA**

6.1. *SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS*

Kadangi šioje TSS dar nenustatytos sąveikos sudedamosios dalys, todėl nėra aptariama įvertinimo tvarka.

▼B

Tačiau, jei sąveikos sudedamosios dalys vėliau yra apibrėžiamos ir todėl jas gali įvertinti notifikuotoji įstaiga, prie persvarstytos versijos gali būti pridėta atitinkama įvertinimo procedūra(-os).

6.2. *GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ORGANIZAVIMO IR VALDYMO POSISTEMIS*

6.2.1. PRINCIPAI

Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemis pagal Direktyvos 2001/16/EB II priedą yra struktūrinis posistemis.

Tačiau atskiri elementai yra gerai suderinti su naudojimo procedūromis ir procesais, kurių reikalaujama iš infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės, norinčių pagal Direktyvos 2004/49/EB sąlygas gauti įgaliojimus eismo saugos srityje (sertifikatą). Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi įrodyti, kad laikomasi šios TSS reikalavimų. Tai padaryti galima naudojant eismo saugos valdymo sistemą, kaip aprašyta Direktyvoje 2004/49/EB. Reikėtų pabrėžti, kad šiuo metu nė vienam šioje TSS pateiktam elementui nereikia atskiro notifikuotosios įstaigos įvertinimo.

Atitinkama kompetentinga institucija, prieš išduodama naują arba atnaujintą saugos sertifikatą ar įgaliojimus saugos srityje, turi atlikti visų naujų arba pakeistų naudojimo procedūrų ir procesų įvertinimą prieš tų procedūrų ir procesų taikymo pradžią. Šis įvertinimas sertifikato ar įgaliojimo saugos srityje yra suteikimo proceso dalis. Kai šio SMS taikymo sritis darys įtaką kitai(-oms) valstybei narei(-ėms), dėl įvertinimo turėtų būti užtikrinamas koordinavimas su ta valstybe nare.

Sėkmingai užbaigus toliau aprašytą įvertinimą, kompetentinga institucija turi leisti infrastruktūros valdytojui arba geležinkelio įmonei įgyvendinti svarbius savo geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo sistemos elementus ir išduoti saugos sertifikatą arba įgaliojimus saugos srityje, kurių reikalaujama pagal Direktyvos 2004/49/EB 10 ir 11 straipsnius.

Kiekvienu atveju, kai infrastruktūros valdytojas arba geležinkelio įmonė įdiegia naują(-us), patobulintą(-us) arba atnaujintą(-us) naudojimo procesą(-us) (arba iš esmės pakeičia esamus), kuriam(-iems) taikomi šios TSS reikalavimai, infrastruktūros valdytojas arba geležinkelio įmonė turi priimti įsipareigojimą, kuriame nurodoma, kad toks procesas(-ai) atitinka geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo TSS (arba jos dalį pereinamojo laikotarpio metu – žr. 7 skyrių).

6.2.2. TAISYKLIŲ IR PROCEDŪRŲ DOKUMENTAI

Šios TSS 4.2.1 poskirsnyje aprašytų dokumentų įvertinimo atžvilgiu, kompetentinga institucija yra atsakinga už tai, kad dokumentai, kuriuos pateikė infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė, būtų pakankamai užbaigti ir tikslūs.

6.2.3. ĮVERTINIMAS

6.2.3.1. ***Kompetentingos institucijos sprendimas***

Infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė kartu su G priedu turi pateikti visų naujai pasiūlytų arba pakeistų naudojimo procesų aprašą.

▼B

Pagal saugos sertifikato ar įgaliojimų saugos srityje A dalį nustatyti elementai, kaip nustatyta Direktyvoje 2004/49/EB, turi būti pristatyti valstybės narės, kurioje įmonė įsteigta, kompetentingai institucijai.

Pagal saugos sertifikato ar įgaliojimų saugos srityje B dalį nustatyti elementai, kaip nustatyta Direktyvoje 2004/49/EB, turi būti pristatyti kiekvienos susijusios valstybės narės kompetentingai institucijai.

Tai turi būti pateikta pakankamai išsamiai, kad kompetentinga institucija(-os) galėtų nuspręsti, ar reikės oficialaus įvertinimo.

6.2.3.2. ***Jei reikalingas įvertinimas***

Kai kompetentinga(-os) institucija(-os) nusprendžia, kad toks įvertinimas reikalingas, jis turi būti atliekamas kaip įvertinimo, kuris atliekamas dėl saugos sertifikato ar įgaliojimų saugos srityje išdavimo (rekonstravimo) pagal Direktyvą 2004/49/EB, dalis.

Įvertinimo procedūros turi atitikti bendrąjį saugos būdą, kuris turi būti nustatytas eismo saugos valdymo sistemoms įvertinti ir išduoti sertifikatą ar įgaliojimus saugos srityje, kaip reikalaujama Direktyvos 2004/49/EB 10 ir 11 straipsniuose.

Kelios rekomendacijos, kaip šį vertinimą atlikti, yra pateiktos F priede.

6.2.4. SISTEMOS NAUDOJIMO SAVYBĖS

Pagal Direktyvos 2001/16/EB 14 straipsnio 2 dalį valstybės narės reguliariai turi tikrinti, ar sąveikos posistemiai eksploatuojami ir prižiūrimi pagal esminius reikalavimus. Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio atžvilgiu tokie patikrinimai bus atliekami pagal Direktyvą 2004/49/EB.

7. ĮGYVENDINIMAS

7.1. *PRINCIPAI*

Šios TSS įgyvendinimas ir atitiktis atitinkamoms šios TSS dalims turi būti nustatyta pagal įgyvendinimo planą, kurį kiekviena valstybė narė turi parengti geležinkelio linijoms, už kurias ji yra atsakinga.

Tame plane turi būti atsižvelgiama į:

— specialius žmogiškuosius veiksnius, susijusius su tam tikros geležinkelio linijos naudojimu;

— tam tikrus kiekvienos geležinkelio linijos naudojimo ir saugos elementus ir

— ar aptariamų elementų įgyvendinimas numatytas:

  — visiems geležinkelio linijoje naudojamiems traukiniams ar ne

  — tik tam tikroms geležinkelio linijoms,

  — taikoma visoms TEN linijoms,

  — taikoma visiems TEN linijose eksploatuojamiems traukiniams

— santykis su kitų posistemių įgyvendinimu (CCS, RST, TAF, …);

▼B

Šiame etape turėtų būti atsižvelgiama į visas specialiąsias išimtis, kurias galima taikyti; jos turėtų būti dokumentuose užfiksuotos kaip plano dalis.

Įgyvendinimo plane turi būti bet kada atsižvelgiama į įvairius įgyvendinimo pajėgumus:

— kai geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas pradeda operacijas arba

— atliekamas geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo esamų naudojimo sistemų rekonstravimas, modernizavimas arba

— pradedami eksploatuoti nauji arba patobulinti infrastruktūros, energijos, geležinkelių riedmenų arba kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemiai, kuriems reikalingas tam tikrų naudojimo procedūrų rinkinys.

Kai esamų naudojimo sistemų modernizavimai turi įtakos tiek infrastruktūros valdytojui(-ams), tiek geležinkelio įmonei(-ėms), valstybė narė turi užtikrinti, kad būtų suderintas tokių projektų įvertinimas ir vykdymo pradžia.

Paprastai suprantama, kad visų šios TSS elementų visiškai įgyvendinti neįmanoma tol, kol nebus suderinta naudojama aparatinė įranga (infrastruktūros, valdymo ir kontrolės ir kt.). Todėl šiame skyriuje pateikti nurodymai turi būti vertinami kaip laikinas etapas, padedantis pereiti prie tikslinės sistemos.

Pagal Direktyvos 2004/49/EB 10 ir 11 straipsnius saugos sertifikatai ar įgaliojimai saugos srityje turi būti atnaujinami kas 5 metai. Kai ši TSS įsigalios ir veiks kaip persvarstymo proceso dalis atnaujinant saugos sertifikatą ar įgaliojimus saugos srityje, geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turės įrodyti, kad jie atsižvelgė į šios TSS turinį, ir pagrįsti, kodėl jie kol kas neįgyvendino tam tikrų elementų.

Kadangi visiškas šioje TSS aprašytos tikslinės sistemos įgyvendinimas yra griežčiausias reikalavimas, perėjimas gali būti atliktas etapais, sudarant nacionalinius arba tarptautinius, dvišalius arba daugiašalius susitarimus. Tokie susitarimai, kuriuos gali sudaryti IV, GĮ ir jų deriniai IV – IV, IV – GĮ, GĮ – GĮ, visada turi apimti ir indėlį iš susijusių saugos institucijų.

Jeigu į galiojančius susitarimus yra įtraukta reikalavimų, susijusių su geležinkelių transporto eismo organizavimu ir valdymu, valstybės narės per 6 mėnesius nuo šios TSS įsigaliojimo turi Komisiją informuoti apie šiuos susitarimus:

(a) nuolatinius arba laikinus nacionalinius, dvišalius arba daugiašalius susitarimus tarp valstybių narių ir geležinkelio įmonės(-ių) arba infrastruktūros valdytojo(-ų), reikalingus dėl labai specifinių arba vietinio pobūdžio numatomų traukinių reisų;

(b) dvišalius arba daugiašalius susitarimus tarp geležinkelio įmonės(-ių), infrastruktūros valdytojo(-ų) arba valstybės narės(-ių), kurie užtikrina svarbų vietinės arba regioninės sąveikos lygį;

(c) tarptautinius susitarimus tarp vienos arba daugiau valstybių narių ir bent vienos trečiosios šalies arba tarp valstybių narių geležinkelio įmonės(-ių) arba infrastruktūros valdytojo(-ų) ir bent vienos trečiosios šalies geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo, kurie užtikrina žymų vietinės arba regioninės sąveikos lygį.

▼B

Šių susitarimų suderinamumas su ES įstatymais, įskaitant jų nediskriminacinį pobūdį, ir ypač su šia TSS, bus įvertintas, o Komisija imsis reikalingų priemonių, pvz., šios TSS persvarstymo, kad būtų įtraukti galimi specifiniai atvejai arba pereinamojo laikotarpio priemonės.

Apie RIV, RIC ir PPV susitarimus ir COTIF priemones informuoti nereikia, nes jie yra žinomi.

Tokių susitarimų rekonstravimas galimas, tačiau jie turi būti tęsiami darbiniais susitarimais ir tik tada, kai nėra kitų alternatyvų. Keičiant bet kokius galiojančius arba būsimus susitarimus, turi būti atsižvelgiama į ES įstatymus, ypač į šią TSS. Valstybės narės turi informuoti Komisiją apie tokius pakeitimus arba naujus susitarimus. Tada taikoma tokia pati procedūra, kaip aprašyta anksčiau.

7.2. *ĮGYVENDINIMO REKOMENDACIJOS*

N priede, kuris yra informacinio pobūdžio ir nėra privalomas, pateikta lentelė parengta kaip vadovas, kuriame nurodoma, ką valstybės narė galėtų nustatyti kaip priežastį kiekvienam 4 skyriaus elementui įgyvendinti.

Yra trys skirtingi įgyvendinimo elementai:

— patvirtinimas, kad visos taikomos sistemos ir procesai atitinka šios TSS reikalavimus

— visų taikomų sistemų ir procesų modifikavimas, kad atitiktų šios TSS reikalavimus

— naujos sistemos ir procesai, atsirandantys įgyvendinant kitus posistemius

  — naujos (patobulintos) paprastųjų geležinkelių linijos (INS/ENE)

  — nauja arba patobulinta ETCS signalizacijos įranga, GSM-R radijo įranga, riedmenų automatinės kontrolės prietaisai, … (CCS)

  — nauji geležinkelių riedmenys (RST)

  — telematikos priemonės geležinkelių transporto eismui valdyti (TAF)

7.3. *SPECIFINIAI ATVEJAI*

7.3.1. ĮVADAS

Specifiniais toliau aprašytais atvejais leidžiama taikyti šias specialiąsias nuostatas.

Specifiniais atvejai skirstomi į dvi kategorijas:

— Nuolat („**P**“ atvejis) arba laikinai („**T**“ atvejis) taikomos nuostatos.

▼B

— Laikinais atvejais rekomenduojama, kad tam tikros valstybės narės atitinkamo posistemio reikalavimus įvykdytų iki 2010 m. („**T1**“ atvejis) – tikslo, numatyto 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime 1692/96/EB, kuriame pateikiamos Bendrijos gairės dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, arba iki 2020 m. („**T2**“ atvejis).

▼M2

7.3.2. SPECIFINIŲ ATVEJŲ SĄRAŠAS

Specialiai paliktas tuščias.

▼**M2**

A PRIEDAS

ERTMS ETCS IR ERTMS GSM-R NAUDOJIMO TAISYKLĖS

ERTMS ETCS ir ERTMS GSM-R naudojimo taisyklės pateikiamos techniniame dokumente „ETCS ir GSM-R naudojimo taisyklės ir principai. 1 versija“ (angl. *ETCS and GSM-R rules and principles – version 1*), skelbiamame ERA interneto svetainėje (www.era.europa.eu).

▼B

B PRIEDAS

KITOS TAISYKLĖS, LEIDŽIANČIOS NUOSEKLIAI VEIKTI NAUJIEMS STRUKTŪRINIAMS POSISTEMIAMS

(žr. 4.4 dalį)

Šis priedas bus kuriamas tam tikrą laikotarpį ir bus reguliariai persvarstomas bei atnaujinamas.

Šio priedo turinį sudarys taisyklės ir procedūros, kurios vienodai turi būti taikomos visame TEN, ypač paprastųjų geležinkelių tinkle, ir nėra aptariamos šios TSS 4 skyriuje. Taip pat tikėtina, kad į šį priedą bus įtraukti kai kurie 4 skyriaus elementai ir susiję priedai.

A. *Bendroji informacija*

Rezervuota

B. *Darbuotojų sauga darbe ir saugumas*

Rezervuota

C. *Eksploatacinė sąsaja su signalizacijos, valdymo ir kontrolės įranga*

C1 Smėlio barstymas

Smėlio naudojimas yra efektyvus būdas ratų sukibimui su bėgiais pagerinti, sustiprinti stabdymą ir pajudėjimą iš vietos, ypač šalto oro sąlygomis.

Tačiau smėlio kaupimasis geležinkelio stotyje gali sukelti daug rūpesčių, ypač geležinkelio grandinių suaktyvinimo ir ešmų bei pervažų efektyvaus veikimo atžvilgiu.

Mašinistas visada turi būti pasirengęs barstyti smėlį, tačiau, kai įmanoma, to turi vengti:

— ties ešmais ir pervažomis

— stabdant, kai greitis mažesnis kaip 20 km/h.

Tačiau šių apribojimų nepaisoma, jei yra SPAD (pravažiuotas draudžiamasis signalas) rizika arba kitas rimtas riktas, o smėlio panaudojimas padidintų sukibimą.

— stovint. Išimtis taikoma, norint pajudėti iš vietos ir kai būtina patikrinti geležinkelių traukos geležinkelių riedmenų smėlio barstymo įrangą (Bandymas paprastai turėtų būti atliekamas infrastruktūros registre specialiai nurodytose vietose).

C2 Riedmenų automatinės kontrolės prietaisų įjungimas

Rezervuota

D. *Traukinio pajudėjimas*

D1 Normalios sąlygos

D2 Pablogėjusios sąlygos

Rezervuota

E. *Anomalijos, riktai ir avarijos*

Rezervuota

▼B

C PRIEDAS.

SAUGOS PRANEŠIMŲ METODOLOGIJA

Įvadas

Šio dokumento paskirtis – nustatyti bendravimo eismo saugos klausimais, kuris palaikomas tarp pagrindinio valdymo posto ir traukinio, naudojamo perduoti informaciją arba pasikeisti ja susijusiame tinkle eismo saugos požiūriu svarbiose situacijose, taisykles; ypač:

— nustatyti saugos pranešimų pobūdį ir struktūrą;

— nustatyti šių pranešimų žodinio perdavimo metodiką.

Šis priedas yra pagrindas:

— leidžiantis infrastruktūros valdytojui parengti pranešimus ir blankų rinkinius. Šie elementai turi būti perduoti geležinkelio įmonei tuo pačiu metu, kai taisyklės ir nuostatai tampa prieinami;

— infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei parengti dokumentus, skirtus savo darbuotojams (blankų rinkiniai), nurodymus darbuotojams, suteikiantiems leidimą traukiniams važiuoti, ir „Mašinisto taisyklių knygos“ 1 priedėlį „Ryšio procedūrų vadovas“.

Blankų naudojimo mastas ir jų struktūra gali skirtis. Dėl kai kurios rizikos blankų naudojimas yra tinkamas, o dėl kai kurios – netinkamas.

Tam tikros rizikos sąlygomis infrastruktūros valdytojas turi, veikdamas pagal 2004/49/EB 9 straipsnio 3 dalį, nuspręsti, ar blanko naudojimas yra tinkamas. Blankas turėtų būti naudojamas, jeigu jo suteikiama sauga ir charakteristikos užtikrina naudą.

Infrastruktūros valdytojai savo ryšių protokolą turi sunorminti pagal šias 3 kategorijas:

— skubūs (avariniai) žodiniai pranešimai;

— rašytiniai nurodymai;

— papildomi darbo pranešimai;

Paremti metodinį požiūrį į šių pranešimų perdavimą naudojantis išplėtota ryšių metodologija.

1. RYŠIŲ METODOLOGIJA

1.1. *METODOLOGIJOS ELEMENTAI IR PRINCIPAI*

1.1.1. PROCEDŪROSE VARTOTINA STANDARTINĖ TERMINIJA

1.1.1.1. ***Žodinio perdavimo procedūra***

Terminas, kuriuo kitai šaliai pranešama apie kalbėjimo galimybę:

baigta

1.1.1.2. ***Pranešimo gavimo procedūra***

— gaunant tiesioginį pranešimą

▼B

Terminas, kuriuo patvirtinama, kad gautas išsiųstas pranešimas:

gauta

Terminas, vartojamas norint, kad pranešimas būtų pakartotas, kai yra blogas priėmimas arba kai pranešimas nesuprantamas

pakartokite (+ kalbėkite lėtai)

— gaunant pranešimo pakartojimą

Terminai, vartojami nustatyti, ar pakartotas pranešimas tiksliai atitinka išsiųstą pranešimą:

teisingai

arba ne:

klaida (+ pakartosiu dar kartą)

1.1.1.3. ***Ryšio nutraukimas***

— jei pranešimas baigėsi:

baigta

— jei pertrūkis laikinas ir ryšys nenutrūksta

Terminas, vartojamas norint, kad kita šalis palauktų:

palaukite

— jei pertrūkis laikinas, tačiau ryšys nutrūko

Terminas, vartojamas kitai šaliai pranešti, kad ryšį ketinama nutraukti, bet vėliau jis bus atnaujintas:

paskambinsiu dar kartą

1.1.1.4. ***Rašytinio nurodymo atšaukimas***

Terminas, vartojamas atšaukti perduodamą rašytinio nurodymo procedūrą:

atšaukti procedūrą …

Jei pranešimas vėliau bus atnaujinamas, procedūra turės būti kartojama iš pradžių.

1.1.2. PRINCIPAI, TAIKYTINI, ĮVYKUS KLAIDAI ARBA KAI PRANEŠIMAS NESUPRANTAMAS

Kad per ryšio seansą būtų leista ištaisyti galimas klaidas, turi būti taikomos šios taisyklės:

▼B

1.1.2.1. ***Klaidos***

— **klaida perdavimo metu**

Kai perdavimo klaidą aptinka pats siuntėjas, jis turi prašyti anuliavimo ir išsiųsti šį pranešimą:

klaida (+ parengti naują formą …)

arba:

klaida + pakartosiu dar kartą

tada siųsti pradinį pranešimą dar kartą.

— klaida kartojant gautą pranešimą

Kai siuntėjas aptinka klaidą, kol pranešimas tvirtinamas, jis turi išsiųsti šį pranešimą:

klaida + pakartosiu dar kartą

ir dar kartą išsiųsti pradinį pranešimą.

1.1.2.2. ***Nesuprantamas pranešimas***

Jei viena iš šalių nesupranta pranešimo, ji nurodytu tekstu turi paprašyti, kad kita šalis pranešimą pakartotų:

(pakartokite dar kartą (+ kalbėkite lėtai)

1.1.3. ŽODŽIŲ, SKAIČIŲ, LAIKO, ATSTUMO, GREIČIO IR DATOS PARAIDINIO TARIMO KODAS

Kad būtų kuo aiškiausiai suprantamas ir išreiškiamas skirtingomis situacijomis, kiekvienas terminas turi būti tariamas lėtai ir tiksliai, paraidžiui ištariant visus žodžius, vardus ir skaičius, kurie gali būti nesuprasti. Pavyzdžiai bus signalų arba vietų identifikavimo kodai.

Turi būti laikomasi pateiktų paraidinio tarimo taisyklių:

1.1.3.1. ***Žodžių ir raidžių grupių paraidinis tarimas***

Turi būti vartojama tarptautinė fonetinė abėcėlė.

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				

Pavyzdys:

A B taškai = alpha-bravo taškai.

Signalo numeris KX 835 = signalas Kilo X-Ray aštuoni trys penki.

Infrastruktūros valdytojas gali pridėti daugiau raidžių, kartu su kiekvienos pridėtos raidės fonetiniu tarimu, jei reikia naudojant infrastruktūros valdytojo vartojamos(-ų) kalbos(-ų) abėcėlę.

▼B

Geležinkelio įmonė gali pridėti daugiau su tarimu susijusių nuorodų, jei mano, kad tai reikalinga.

1.1.3.2. ***Skaičių reiškimas***

Skaičiai turi būti pasakyti tariant skaitmenį po skaitmens.

0	*Nulis*	*5*	*Penki*
1	*Vienas*	*6*	*Šeši*
2	*Du*	*7*	*Septyni*
3	*Trys*	*8*	*Aštuoni*
4	*Keturi*	*9*	*Devyni*

Pavyzdys: traukinys **2 183** = traukinys du-vienas-aštuoni-trys.

Dešimtainės trupmenos turi būti pasakomos pavartojant žodį „kablelis“.

Pavyzdys: **12,50** = vienas-du-kablelis-penki-nulis

1.1.3.3. ***Laiko pasakymas***

Turi būti nurodomas vietinis laikas, kalbama aiškiai.

Pavyzdys: **10:52 val.** = dešimt penkiasdešimt dvi.

Nepaisant šio principo, esant būtinybei priimtina, kad laikas būtų pasakomas tariant skaitmenį po skaitmens (vienas nulis penki du valandos).

1.1.3.4. ***Atstumo ir greičio pasakymas***

Atstumas turi būti išreikštas kilometrais, o greitis – kilometrais per valandą.

Atstumas gali būti išreiškiamas ir myliomis, jei šis matavimo vienetas įprastas tam tikroje infrastruktūroje.

1.1.3.5. ***Datos pasakymas***

Data pasakoma įprastu būdu.

Pavyzdys: **Gruodžio 10**

1.2. *RYŠIŲ STRUKTŪRA*

Saugos pranešimų žodinį perdavimą iš esmės turi sudaryti 2 pateikti etapai:

— identifikavimas ir nurodymų prašymas;

— paties pranešimo perdavimas ir perdavimo užbaigimas.

Pirmasis etapas gali būti sutrumpintas arba visai praleistas, kai perduodami didžiausios svarbos saugos pranešimai.

1.2.1. IDENTIFIKAVIMO IR NURODYMŲ PRAŠYMO TAISYKLĖS

Kad šalys galėtų viena kitą identifikuoti, apibūdinti naudojimo padėtį ir perduoti metodinius nurodymus, turi būti taikomos tokios taisyklės:

▼B

1.2.1.1. ***Identifikavimas***

Labai svarbu, kad prieš kiekvieną ryšio seansą, išskyrus atvejus, kai norima perduoti labai skubius didelės svarbos pranešimus, ryšį ketinantys palaikyti asmenys vienas kitą identifikuotų. Tai nėra tik mandagumo ženklas, daug svarbiau, kad leidimą traukiniams judėti duodantis asmuo įsitikintų, jog palaiko ryšį su reikiamo traukinio mašinistu, o mašinistas žinotų, kad kalbasi su reikiamu signalizacijos arba valdymo centru. Tai ypač svarbu, kai ryšys palaikomas vietovėse, kur iš dalies sutampa ryšio zonos.

Šis principas turi būti taikomas net po perdavimo pertrūkio.

Šiuo tikslu skirtingos šalys turi naudoti pateiktus pranešimus.

— traukiniams važiuoti leidimą suteikiantys darbuotojai:

……
(numeris)
…… **Signalai**
(pavadinimas)

— mašinistas:

…… **Signalai**
(pavadinimas)
tai traukinys ……
(numeris)

Svarbu pastebėti, kad kartu su identifikavimo informacija gali būti perduodamas papildomas informacinis pranešimas, kuriuo traukiniams važiuoti leidimus suteikiantiems darbuotojams pateikiama pakankamai informacijos apie situaciją, kad tiksliai būtų galima nustatyti procedūrą, kurią mašinistas vėliau turės vykdyti.

1.2.1.2. ***Nurodymų prašymas***

Prieš taikant kiekvieną procedūrą, atliekamą remiantis rašytiniu nurodymu, turi būti paprašoma nurodymų.

Prašant nurodymų, turi būti vartojami šie terminai:

parengti procedūrą ……

1.2.2. **RAŠYTINIŲ NURODYMŲ IR ŽODINIŲ PRANEŠIMŲ PERDAVIMO TAISYKLĖS**

1.2.2.1. ***Didžiausios svarbos saugos pranešimai***

Dėl skubumo ir įsakmumo šie pranešimai:

— gali būti išsiųsti arba gauti važiuojant;

— gali būti praleista identifikavimo dalis;

▼B

— turi būti pakartojami;

— kuo greičiau po jų turi būti pateikiama tolesnė informacija.

1.2.2.2. ***Rašytiniai nurodymai***

Kad blankų rinkinyje esantys metodiniai pranešimai būtų patikimai išsiunčiami arba gaunami (traukiniui stovint), turi būti laikomasi šių taisyklių:

1.2.2.2.1. ***Pranešimo siuntimas***

Blankas gali būti užpildytas prieš perduodant pranešimą; tai naudinga, nes visą pranešimo tekstą galima perduoti vienu kartu.

1.2.2.2.2. ***Pranešimo gavimas***

Pranešimo gavėjas, remdamasis siuntėjo pateikta informacija, turi užpildyti blankų rinkinyje esantį blanką.

1.2.2.2.3. ***Gauto pranešimo pakartojimas***

Turi būti prašoma patvirtinti visus blankų rinkinyje iš anksto nustatytus geležinkelyje naudojamus pranešimus. Į pakartojimą turi būti įtrauktas pranešimas, blankuose parodytas pilkame laukelyje, „gauto pranešimo pakartojimo“ skyrius ir visa papildoma informacija.

1.2.2.2.4. ***Patvirtinimas, kad gauto pranešimo pakartojimas teisingas***

Po kiekvieno gauto pranešimo pakartojimo turi būti pateikiamas atitikties patvirtinimas arba pranešimo siuntėjo pateikiama informacija apie neatitikimą.

teisinga

arba

klaida + pakartosiu dar kartą

po tokio pranešimo pakartotinai siunčiamas pradinis pranešimas

1.2.2.2.5. ***Patvirtinimas***

Kiekvienas gautas pranešimas turi gauti teigiamą arba neigiamą patvirtinimą:

gauta

arba

neigiama, pakartokite dar kartą (+ kalbėkite lėtai)

▼B

1.2.2.2.6. ***Patikrinimas ir galimybė atsekti***

Visi iš valdymo centro siunčiami pranešimai turi turėti unikalų identifikavimo arba leidimo numerį:

— jei pranešimas susijęs su veiksmu, kuriam atlikti mašinistas turi gauti specialų leidimą (pvz., draudžiamo signalo pravažiavimas,…):

leidimas ……
(numeris)

— visais kitais atvejais (pvz., važiuoti atsargiai,...):

pranešimas ……
numeris

1.2.2.2.7. ***Gauto pranešimo pakartojimas***

Po kiekvieno pranešimo su nurodymu „**pakartoti**“ turi būti perduodama „**ataskaita**“.

1.2.2.3. ***Papildomi pranešimai***

Papildomi pranešimai:

— prieš juos turi būti atliekama identifikavimo procedūra;

— turi būti trumpi ir tikslūs (kur tik įmanoma, turi būti apriboti perduodama informacija ir kai tai yra taikoma);

— turi būti pakartojami ir po jų turi būti perduodamas teisingo arba neteisingo pakartojimo patvirtinimas;

— po jų gali būti prašoma nurodymų arba tolesnės informacijos.

1.2.2.4. ***Įvairaus iš anksto nenustatyto turinio pranešimai***

Įvairaus turinio informaciniai pranešimai gali būti:

— perduodami po identifikavimo;

— parengiami prieš siunčiant;

— gauti pranešimai pakartojami ir paskui patvirtinama, kad pakartojimas teisingas ar ne.

2. **METODINIAI PRANEŠIMAI**

2.1. *PRANEŠIMŲ POBŪDIS*

Metodiniai pranešimai naudojami naudojimo nurodymams, susijusiems su tam tikromis „Mašinisto taisyklių knygoje“ pateiktomis situacijomis, siųsti.

Jie sudaryti iš situaciją atitinkančio pranešimo teksto ir pranešimo identifikacinio numerio.

Jei šiems pranešimams reikalingas gavėjo patvirtinimas, taip pat pateikiamas patvirtinimo tekstas.

▼B

Šiuose pranešimuose vartojamos iš anksto infrastruktūros valdytojo vartojama kalba parengtos formuluotės; jos pateikiamos iš anksto parengta forma kaip dokumentas arba kompiuterio laikmenos pavidalu.

2.2. *BLANKAI*

Blankai yra sunorminta priemonė metodiniams pranešimams perduoti. Šie pranešimai paprastai yra susiję su pablogėjusiomis darbo sąlygomis. Tipiški pavyzdžiai yra leidimas mašinistui pravažiuoti signalą arba „leidimo važiuoti pabaigą“, reikalavimas tam tikroje vietoje važiuoti sumažintu greičiu arba patikrinti geležinkelio liniją. Gali būti ir kitų aplinkybių, kai gali reikėti naudoti tokius pranešimus.

Jų paskirtis:

— pateikti bendrą darbo dokumentą, kurį realiu laiku naudoja traukiniams važiuoti leidimus suteikiantys darbuotojai ir mašinistai;

— mašinistui pateikti (ypač kai dirbama nepažįstamoje arba retai pasitaikančioje aplinkoje) procedūros, kurią jis turės atlikti, atmintinę

— padaryti, kad pranešimus būtų įmanoma atsekti.

Kad blankus būtų galima identifikuoti, turi būti sudaromas su procedūra susijęs unikalus kodinis žodis arba numeris. Tai galėtų būti pagrįsta potencialiu blanko naudojimo dažnumu. Jei tikėtina, kad iš visų sudarytų blankų dažniausiai bus naudojamas blankas, susijęs su pavojaus signalo arba EOA pravažiavimu, tai jo numeris turėtų būti 001 ir t. t.

2.3. *BLANKŲ RINKINYS*

Identifikavus visus naudotinus blankus, visas rinkinys turi būti pateiktas kaip dokumentas arba kompiuterio laikmenoje, vadinamoje blankų rinkiniu.

Tai jungtinis dokumentas, kurį naudos mašinistas ir traukiniams važiuoti leidimus išduodantys darbuotojai, kai bendraus tarpusavyje. Todėl svarbu, kad mašinisto ir traukiniams važiuoti leidimus suteikiančių darbuotojų naudojami blankų rinkiniai būtų sudaryti ir sunumeruoti vienodai.

Infrastruktūros valdytojas yra atsakingas už tai, kad blankų rinkinys ir patys blankai būtų parengti jo vartojama kalba.

Geležinkelio įmonė gali pridėti blankų vertimus ir susijusią blankų rinkinyje esančią informaciją, jei mano, kad tai padėtų mašinistams tiek mokantis, tiek tikrų situacijų metu.

Perduodant pranešimus, visada turi būti vartojama infrastruktūros valdytojo vartojama kalba.

Blankų rinkinys turi būti sudarytas iš dviejų dalių.

Pirmojoje dalyje yra šie elementai:

— blankų rinkinio naudojimo atmintinė;

— valdymo centro procedūrų blankų rodyklė;

▼B

— tam tikrais atvejais – mašinisto procedūrų blankų rodyklė;

— situacijų, iš dalies nurodančių, kuris procedūros blankas turi būti naudojamas, sąrašas;

— terminų žodynas, kuriame pateikiamos situacijos, kurioms naudojamas kiekvienas procedūros blankas;

— pranešimų tarimo paraidžiui kodas (fonetinė abėcėlė ir kt.).

Antrojoje dalyje yra patys procedūrų blankai.

Į blankų rinkinį turėtų būti įtraukta keletas kiekvieno blanko pavyzdžių ir siūloma skyrius aiškiai vieną nuo kito atskirti.

Geležinkelio įmonė į mašinisto blankų rinkinį gali įtraukti aiškinamąjį tekstą, susijusį su kiekvienu blanku ir atitinkamomis situacijomis.

3. **PAPILDOMI PRANEŠIMAI**

Papildomi pranešimai yra informaciniai pranešimai, kuriuos naudoja:

— mašinistas, norėdamas informuoti traukiniams važiuoti leidimus suteikiančius darbuotojus, arba

— traukiniams važiuoti leidimus suteikiantys darbuotojai, norėdami informuoti mašinistą

apie retai pasitaikančias situacijas, kurioms iš anksto nustatytas blankas nereikalingas, ir apie situacijas, susijusias su traukinio naudojimo arba techninėmis traukinio ar infrastruktūros sąlygomis.

Kad būtų lengviau aprašyti situacijas ir sudaryti informacinius pranešimus, pranešimų rekomendacijas ir geležinkelių terminų žodyną, gali būti naudinga naudojamų geležinkelių riedmenų vaizduojamoji schema ir infrastruktūros įrangos (bėgių kelio, traukos energijos tiekimo ir kt.) aprašymas.

3.1. *PRANEŠIMŲ REKOMENDACINĖ STRUKTŪRA*

Šie pranešimai gali būti sudaromi taip:

Pranešimo perdavimo etapas	**Pranešimo sudedamoji dalis**
Informacijos perdavimo priežastis	☐ **informuojama** ☐ **kad būtų imtasi veiksmų**
Pastebėjimas	☐ Yra ☐ Mačiau ☐ Turėjau ☐ Atsitrenkiau
Vieta — geležinkelių linijoje	☐ …… *(stoties pavadinimas)* ☐ …… *(būdinga vieta)* ☐ prie mylias žyminčio ženklo/kilometro ženklo …… *(skaičius)*
— mano traukinio atžvilgiu	☐ lokomotyvas …… *(serija, numeris)* ☐ prikabinamas vagonas …… *(numeris)*

▼B

Pranešimo perdavimo etapas	Pranešimo sudedamoji dalis
Pobūdis — objektas — asmuo	..... *(žr. terminų žodyną)*
Būklė — nejudama — judama	☐ stovi (kur) ☐ guli (kur) ☐ nukrito (kur) ☐ eina ☐ bėga ☐ kur link
Vieta, atsižvelgiant į geležinkelių kelius	

Po šių pranešimų gali būti perduodamas prašymas pateikti nurodymus.

Šių pranešimų sudedamosios dalys pateikiamos ir geležinkelio įmonės, ir tam tikrų infrastruktūros valdytojų vartojama(-omis) kalba(-omis).

3.2. *GELEŽINKELIŲ TERMINŲ ŽODYNAS*

Geležinkelio įmonė turi parengti kiekvieno tinklo, kuriame eksploatuojami jos traukiniai, geležinkelių terminų žodyną. Jame geležinkelio įmonės pasirinkta kalba ir infrastruktūros valdytojo(-ų), kurio(-ų) infrastruktūra yra naudojamasi, vartojama kalba turi būti pateikti reguliariai vartojami terminai.

Terminų žodynas turi būti sudarytas iš dviejų dalių:

— pagal temas sudaryto terminų sąrašo;

— abėcėlės tvarka pateikto terminų sąrašo.

3.3. *GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ VAIZDUOJAMOJI SCHEMA*

Jei, geležinkelio įmonės nuomone, geležinkelių riedmenų vaizduojamoji schema būtų naudinga dirbant, ji turi būti parengta. Joje turėtų būti išvardyti įvairių sudedamųjų dalių pavadinimai, kurie gali būti reikalingi palaikant ryšį su skirtingais infrastruktūrų valdytojais. Schemoje geležinkelio įmonės pasirinkta kalba ir infrastruktūros valdytojo(-ų), kurio(-ų) infrastruktūra yra naudojamasi, vartojama kalba turi būti pateikti dažnai vartojami terminai.

3.4. *INFRASTRUKTŪROS ĮRANGOS (KELIO, TRAUKOS ENERGIJOS TIEKIMO IR KT.) CHARAKTERISTIKAS APIBŪDINANTIS APRAŠAS*

Jei, geležinkelio įmonės nuomone, infrastruktūros įrangos (kelio, traukos energijos tiekimo ir kt.) charakteristikų aprašas būtų naudingas dirbant, jis turi būti parengtas. Jame turi būti pateikti įvairių sudedamųjų dalių pavadinimai, kurie gali būti reikalingi palaikant ryšį su skirtingais infrastruktūrų valdytojais. Apraše geležinkelio įmonės pasirinkta kalba ir infrastruktūros valdytojo (-ų), kurio(-ų) infrastruktūra yra naudojamasi, vartojama kalba turi būti pateikti dažnai vartojami terminai.

▼B

4. **ŽODINIŲ PRANEŠIMŲ TIPAS IR STRUKTŪRA**

4.1. *AVARINIAI PRANEŠIMAI*

Avariniais pranešimais duodami skubūs naudojimo nurodymai, tiesiogiai susiję su geležinkelio sauga.

Kad būtų išvengta pavojaus, jog pranešimo galima nesuprasti, pranešimai visada vieną kartą pakartojami.

Toliau nurodyti pagal reikalingumą suklasifikuoti galintys būti siunčiami pagrindiniai pranešimai.

Infrastruktūros valdytojas, atsižvelgdamas į savo veiklos poreikius, papildomai gali nustatyti kitus avarinius pranešimus.

Po avarinių pranešimų gali būti pateikiamas rašytinis nurodymas (žr. 2 poskirsnį).

Avarinius pranešimus sudarančio teksto tipas turi būti įtrauktas į „Mašinisto taisyklių knygos“ 1 priedėlį „Ryšio procedūrų vadovas“ ir į dokumentus, kurie pateikiami darbuotojams, suteikiantiems leidimą traukiniams važiuoti.

4.2. *IŠ VALDYMO CENTRO ARBA MAŠINISTO PERDUODAMI PRANEŠIMAI*

— Įsakymas sustabdyti visus traukinius:

Įsakymas sustabdyti visus traukinius turi būti perduodamas garsiniu signalu; jei tai neįmanoma, turi būti vartojama tokia frazė:

Skubus visų traukinių sustabdymas

Jei būtina, pranešime nurodoma informacija apie vietą arba teritoriją.

Be to, šis pranešimas turi būti nedelsiant papildytas, jeigu įmanoma, nurodant pavojaus vietą ir identifikuojant traukinį:

Kliūtis
arba gaisras
arba ……
(kita priežastis)
geležinkelio linijoje …… (vieta) ……
(pavadinimas) *(km)*
Traukinio mašinistas ……
(numeris)

— Būtinybė sustabdyti tam tikrą traukinį:

Traukinys ……	**(geležinkelio linijoje/bėgių kelyje)**
(numeris)	*(pavadinimas/numeris)*
Avarinis sustojimas	

▼B

Tokiomis aplinkybėmis pranešimas turi būti papildytas geležinkelio linijos arba kelio, kuriuo traukinys važiuoja, pavadinimu arba numeriu.

4.3. *MAŠINISTO PERDUODAMI PRANEŠIMAI*

— Būtinybė nutraukti traukos elektros energijos tiekimą:

Avarinis elektros srovės išjungimas

Šis pranešimas turi būti nedelsiant papildytas, jeigu įmanoma, nurodant pavojaus vietą ir identifikuojant traukinį:

Vieta ……
(km)
…… geležinkelio linijoje/bėgių kelyje
(pavadinimas/numeris)
tarp …… ir ……
(stotis) *(stotis)*
Priežastis ……
Traukinio mašinistas ……
(numeris)

Tokiomis aplinkybėmis pranešimas turi būti papildytas geležinkelio linijos arba bėgių kelio, kuriuo traukinys važiuoja, pavadinimu arba numeriu.

▼B

D PRIEDAS

SU MARŠRUTU(-AIS), KURĮ KETINAMA EKSPLOATUOTI, SUSIJUSI INFORMACIJA, PRIE KURIOS GELEŽINKELIO ĮMONĖ TURI TURĖTI PRIEIGĄ

1 DALIS. BENDROJI INFORMACIJA, SUSIJUSI SU INFRASTRUKTŪROS VALDYTOJU

1.1. Infrastruktūros valdytojo(-ų) pavadinimas(-ai) (tapatybė)

1.2. Šalis (arba šalys)

1.3. Trumpas aprašas

1.4. Bendrųjų naudojimo taisyklių ir nuostatų sąrašas (ir nurodymas, kaip juos gauti)

2 DALIS. ŽEMĖLAPIAI IR SCHEMOS

2.1. **Geografinis žemėlapis**

2.1.1. Maršrutai

2.1.2. Pagrindinės vietos (stotys, parkai, geležinkelio mazgai, krovinių terminalai)

2.2 **Geležinkelio linijos schema**

Jei būtina, schemose pateikta informacija papildoma tekstu. Kai yra pateikta atskira stoties/kelyno/depo schema, geležinkelio linijos schemoje gali būti pateikiama supaprastinta informacija

2.2.1. Atstumo nurodymas

2.2.2. Besandūrių kelių, apvažiuojamųjų kelių, šalutinių atšakinių kelių ir apsauginių iešmų bei aklatelio blokavimo įrenginių identifikavimas

2.2.3. Bėgių kelių sąsajos

2.2.4. Pagrindinės vietos (stotys, kelynai, geležinkelio mazgai, krovinių terminalai)

2.2.5. Visų nejudamų signalų vieta ir reikšmės

2.3. **Stoties/kelyno/depo schemos (Įsidėmėtina. Taikoma tik vietoms, kurios prieinamos sąveikiam geležinkelių transporto eismui)**

Jei būtina, specialių vietovių schemose pateikta informacija papildoma tekstu

2.3.1. Vietos pavadinimas

2.3.2. Vietos identifikavimo kodas

2.3.3. Vietos tipas (galinis keleivių punktas, krovinių terminalas, kelynas, depas)

2.3.4. Visų nejudamų signalų vieta ir reikšmės

2.3.5. Kelių identifikavimas ir planas, įskaitant apsauginius iešmus bei bėgių kelio blokavimo įrenginius

2.3.6. Peronų identifikavimas

2.3.7. Peronų ilgis

2.3.8. Peronų aukštis

2.3.9. Atšakinių bėgių kelių identifikavimas

2.3.10. Atšakinių bėgių kelių ilgis

2.3.11. Elektros energijos tiekimo galimybė

2.3.12. Atstumas nuo perono krašto iki bėgių kelio vidurio, lygiagrečiai su važiavimo paviršiumi

▼B

2.3.13. (Keleivių stotims) Neįgaliųjų asmenų priėjimo galimybė

3 DALIS. SPECIALI GELEŽINKELIO LINIJOS RUOŽO INFORMACIJA

3.1. **Bendrosios charakteristikos**

3.1.1. Šalis

3.1.2. Geležinkelio linijos ruožo identifikavimo kodas: nacionalinis kodas

3.1.3. Geležinkelio linijos ruožo pabaiga 1

3.1.4. Geležinkelio linijos ruožo pabaiga 2

3.1.5. Laikas, kai linijoje leidžiamas eismas (laikas, dienos, specialus laikas švenčių dienomis)

3.1.6. Geležinkelio kelyje išdėstytos atstumo nuorodos (dažnumas, išvaizda ir išdėstymas)

3.1.7. Geležinkelių transporto eismo tipas (mišrus, keleivinių, prekinių, ...)

3.1.8. Didžiausias leidžiamas greitis

3.1.9. Visa kita informacija, būtina saugos požiūriu

3.1.10. Specialūs vietiniai naudojimo reikalavimai (įskaitant specialias darbuotojų kvalifikacijas)

3.1.11. Specialūs pavojingiems kroviniams taikomi apribojimai

3.1.12. Specialūs krovimui taikomi apribojimai

3.1.13. Pranešimo apie laikinus darbus modelis (ir jo gavimo būdas)

3.1.14. Nurodymas, kad geležinkelio linijos ruožas yra perkrautas (2001/14/EB 22 straipsnis)

3.2. **Specialios techninės charakteristikos**

3.2.1. Infrastruktūros TSS „EB“ patikra

3.2.2. Sąveikios geležinkelio linijos naudojimo pradžia

3.2.3. Galimų specifinių atvejų sąrašas

3.2.4. Galimų specialių nukrypti leidžiančių nuostatų sąrašas

3.2.5. Vėžės plotis

3.2.6. Konstrukcijos gabaritas

3.2.7. Didžiausia ašies apkrova

3.2.8. Didžiausia apkrova, tenkanti vienam linijiniam metrui

3.2.9. Skersinės jėgos, kuriomis geležinkelių riedmenys veikia bėgių kelią

3.2.10. Išilginės jėgos, kuriomis geležinkelių riedmenys veikia bėgių kelią

3.2.11. Mažiausias išlinkio spindulys

3.2.12. Nuolydžio procentinis dydis

3.2.13. Nuolydžio vieta

3.2.14. Stabdžių sistemos, kurioje nenaudojamas ratų ir bėgių sukibimas, priimtinas stabdymo stiprumas

3.2.15. Tiltai

3.2.16. Viadukai

3.2.17. Tuneliai

3.2.18. Pastabos

3.3. **Energijos posistemis**

3.3.1. Energijos TSS „EB“ patikra

▼B

3.3.2. Sąveikios geležinkelio linijos naudojimo pradžia

3.3.3. Galimų specifinių atvejų sąrašas

3.3.4. Galimų specifinių nukrypti leidžiančių nuostatų sąrašas

3.3.5. Elektros energijos tiekimo sistemos tipas (pvz., nėra, esantis viršuje, 3-ias bėgis)

3.3.6. Elektros energijos tiekimo sistemos dažnis (pvz., kintamoji srovė, nuolatinė srovė)

3.3.7. Mažiausia įtampa

3.3.8. Didžiausia įtampa

3.3.9. Apribojimai, susiję su specialių elektrovežių energijos suvartojimu

3.3.10. Apribojimas, susijęs su sudėtinių traukos geležinkelių riedmenų padėtimi, suderinta su kontaktinės linijos atskyrimu (pantografo padėtis)

3.3.11. Kaip atsijungti nuo elektros tiekimo šaltinio

3.3.12. Kontaktinio laido aukštis

3.3.13. Leidžiamas kontaktinio laido nuolydis bėgių kelio atžvilgiu ir nuolydžio įvaldymas

3.3.14. Patvirtintų pantografų tipas

3.3.15. Mažiausia statinė jėga

3.3.16. Didžiausia statinė jėga

3.3.17. Neutralių ruožų vieta

3.3.18. Informacija apie naudojimą

3.3.19. Pantografų nuleidimas

3.3.20. Sąlygos, taikomos rekuperacinio stabdymo atžvilgiu

3.3.21. Didžiausia leidžiama traukinio srovė

3.4. **Kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemis**

3.4.1. CCS TSS „EB“ patikra

3.4.2. Sąveikios geležinkelio linijos naudojimo pradžia

3.4.3. Galimų specifinių atvejų sąrašas

3.4.4. Galimų specialių nukrypti leidžiančių nuostatų sąrašas

ERTMS/ETCS

3.4.5. Taikymo lygis

3.4.6. Geležinkelio kelyje įdiegtos neprivalomos funkcijos

3.4.7. Lokomotyve reikalingos neprivalomos funkcijos

3.4.8. Programinės įrangos versijos numeris

3.4.9. Šios versijos naudojimo pradžios data

ERTMS/GSM-R radijas

3.4.10. Neprivalomos funkcijos, kaip nustatyta FRS

3.4.11. Versijos numeris

3.4.12. Šios versijos naudojimo pradžios data

ERTM/ETCS 1 lygiui su duomenų rekonstravimo funkcija

3.4.13. Geležinkelių riedmenų techninis diegimas

B klasės traukinių apsaugos, valdymo ir įspėjamoji sistema(-os)

▼B

3.4.14. B klasės sistemų naudojimo nacionalinės taisyklės (+ jų įsigijimo būdas)

Geležinkelio linijos sistema

3.4.15. Atsakinga valstybė narė

3.4.16. Sistemos pavadinimas

3.4.17. Programinės įrangos versijos numeris

3.4.18. Šios versijos naudojimo pradžios data

3.4.19. Galiojimo laiko pabaiga

3.4.20. Poreikis, kad vienu metu veiktų daugiau kaip viena sistema

3.4.21. Lokomotyve sumontuota sistema

B klasės radijo sistema

3.4.22. Atsakinga valstybė narė

3.4.23. Sistemos pavadinimas

3.4.24. Versijos numeris

3.4.25. Šios versijos naudojimo pradžios data

3.4.26. Galiojimo laiko pabaiga

3.4.27. Perjungimo tarp skirtingų B klasės traukinių apsaugos, valdymo ir įspėjimo sistemų specialios sąlygos

3.4.28. Perjungimo tarp ERTMS/ETCS ir B klasės sistemų specialios techninės sąlygos

3.4.29. Perjungimo tarp skirtingų radijo sistemų specialios sąlygos

Techninis nevisavertis veikimo režimas:

3.4.30. ERTMS/ETCS

3.4.31. B klasės traukinių apsaugos, valdymo ir įspėjimo sistemos

3.4.32. ERTMS/GSM-R

3.4.33. B klasės radijo sistemos

3.4.34. Geležinkelio kelio signalizacijos

Su stabdymo savybėmis susiję greičio apribojimai

3.4.35. ERTMS/ETCS

3.4.36. B klasės traukinių apsaugos, valdymo ir įspėjimo sistemos

B klasės sistemos veikimo nacionalinės taisyklės

3.4.37. Su stabdymo savybėmis susijusios nacionalinės taisyklės

3.4.38. Kitos nacionalinės taisyklės, pvz., duomenys, atitinkantys UIC 512 informacinį pranešimą (1.1.79 kodekso 8-asis leidimas ir 2 pakeitimai)

Infrastruktūros kontrolės, valdymo ir signalizacijos įrangos jautris vidinio elektromagnetinio suderinamumo (EMC) požiūriu

3.4.39. Reikalavimas turi būti nustatytas pagal Europos standartus

3.4.40. Leidimas naudoti sūkurinių srovių stabdžius

3.4.41. Leidimas naudoti magnetinius stabdžius

3.4.42. Su įgyvendintomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis susijusiems techniniams sprendimams keliami reikalavimai

▼B

3.5.	**Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemis**
3.5.1.	OPE TSS „EB“ patikra
3.5.2.	Sąveikios geležinkelio linijos naudojimo pradžia
3.5.3.	Galimų specifinių atvejų sąrašas
3.5.4.	Galimų specialių nukrypti leidžiančių nuostatų sąrašas
3.5.5.	Eismo saugos požiūriu svarbiam ryšiui su infrastruktūros valdytojo darbuotojais vartojama kalba
3.5.6.	Specialios klimato sąlygos ir susijusios priemonės

▼B

E PRIEDAS

KALBOS IR KOMUNIKACIJOS LYGIS

Kalbėjimo įgūdžius galima skirstyti į penkis lygius:

Lygis	Aprašas
5	— gali prisitaikyti kalbėti su bet kuriuo pašnekovu — gali išdėstyti nuomonę — gali derėtis — gali įtikinti — gali patarti
4	— gali susidoroti su visiškai nenumatytomis situacijomis — gali daryti prielaidas — gali argumentuotai išreikšti savo nuomonę
3	— gali susidoroti su praktinėmis situacijomis, turinčiomis nenumatytų elementų — gali apibūdinti — gali palaikyti nesudėtingą pokalbį
2	— gali susidoroti su paprastomis praktinėmis situacijomis — gali užduoti klausimus — gali atsakyti į klausimus
1	— gali kalbėti išmoktais sakiniais

Šis priedas yra laikinas. Rengiama išsamesnė medžiaga, kuri bus pateikta būsimoje atnaujintoje šios TSS versijoje.

Taip pat yra planų įtraukti asmens kompetencijos lygio įvertinimo priemonę. Tai bus būsimoje šios TSS versijoje.

▼B

F PRIEDAS

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ORGANIZAVIMO IR VALDYMO POSISTEMIO ĮVERTINIMO REKOMENDACIJOS

(Žodžių junginys „valstybė narė“ atsižvelgiant į šio modulio kontekstą reiškia valstybę narę arba kitą jos paskirtą instituciją, kuri atlieka įvertinimą).

1. Šiame priede nustatomos rekomendacijos turi palengvinti valstybių narių atliekamą įvertinimą ir patvirtinti, kad pasiūlytas(-i) naudojimo procesas(-ai):

— atitinka šią TSS ir įrodo, kad laikomasi Direktyvos 2001/16/EB esminių reikalavimų ([1]) (ir visų į Direktyvą 2004/50/EB įtrauktų pakeitimų)

— atitinka kitas taisykles, tarp jų ir Direktyvą 2004/49/EB

ir gali būti pradėtas taikyti

2. Tam tikras infrastruktūros valdytojas arba geležinkelio įmonė turi valstybei narei pateikti reikiamus dokumentus (kaip toliau aprašyta 3 punkte), kuriuose aprašomi nauji arba pakeisti naudojimo procesai.

Pateikiami dokumentai apie naujų arba pakeistų naudojimo procesų sampratą ir raidą turi būti pakankamai išsamūs, kad valstybė narė galėtų suprasti pasiūlymo pagrindą. Be to, kai posistemiai patobulinami arba atnaujinami, turi būti įtrauktas ir grįžtamasis ryšys, susijęs su naudojimo patirtimi.

Dokumentai gali būti pateikti spausdinta arba elektronine forma (arba jų deriniu). Jei reikalinga įvertinimui atlikti, valstybė narė gali prašyti daugiau kopijų.

3. Informacija apie įvertinimą

3.1. Dokumentus, kuriuose aprašomi tam tikri naudojimo procesai, turi sudaryti bent šios sudedamosios dalys:

— infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės veiklos organizacijos [valdymo (kontrolės) ir funkcionalumo apžvalga] bendras aprašas kartu su informacija apie sąlygas ir nuostatas, pagal kurias turi būti naudojami ir eksploatuojami vertinsimi veiklos procesai;

— informacija apie visus svarbius naudojimo procesus, kuriuos reikalaujama atlikti (įprastinės procedūros, nurodymai, kompiuterio programos ir kt.);

— tam tikrų veiklos procesų įgyvendinimo, naudojimo ir valdymo, įskaitant visos specialios naudojamos įrangos analizę, aprašas;

— informacija apie žmones, kuriems naudojimo procesai turės įtaką, būsimą mokymą ir (arba) instruktavimą bei apie galimą poveikio asmeniui riziką;

([1]) Esminius reikalavimus parodo techniniai parametrai, sąsajos ir techninių savybių reikalavimai, nustatyti TSS 4 skyriuje.

▼B

— tvarka, pagal kurią bus atliekami vėlesni veiklos procesų pakeitimai ir rekonstravimai (PASTABA. Neįtraukiami jokie būsimi dideli pakeitimai arba nauji procesai – tokiu atveju pagal šias rekomendacijas būtų priimtinas naujas pateikimas);

— schema, kurioje parodoma, kaip bus gaunama ir išsiunčiama reikalinga grįžtamojo ryšio informacija (ir visa kita su naudojimu susijusi informacija) apie infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės veiklos organizavimą, reikalinga palaikyti svarbius naudojimo procesus;

— aprašai, paaiškinimai ir visi dokumentai, reikalingi norint suprasti tam tikrų naujų arba pakeistų naudojimo procesų koncepciją ir raidą [PASTABA. Saugos požiūriu svarbių procesų atžvilgiu turės būti įtrauktas rizikos, susijusios su naujų (pakeistų) procesų įgyvendinimu, įvertinimas];

— įrodymas, kad naudojimo procesai atitinka šios TSS reikalavimus;

Kai tinka, taip pat turėtų būti pateikti šie elementai:

— specifikacijų arba Europos standartų, pagal kuriuos bus tvirtinami svarbūs posistemio naudojimo procesai ir įrodoma atitiktis, sąrašas;

— atitikties kitoms taisyklėms, išvestoms iš sutarties (įskaitant pažymėjimus), įrodymas;

— specialios svarbių naudojimo procesų sąlygos arba apribojimai

3.2. Valstybė narė turi:

— nustatyti svarbias TSS nuostatas, kurias turi atitikti tam tikri naudojimo procesai;

— patikrinti, ar pateikti visi dokumentai, ar atitinka 3.1 punktą;

— patikrinti pateiktus dokumentus ir įvertinti, ar:

— tam tikri naudojimo procesai atitinka svarbius TSS reikalavimus;

— naujų arba atnaujintų naudojimo procesų (įskaitant rizikos įvertinimą) koncepcija ir raida yra užtikrinama ir tinkamai valdoma;

— įgyvendinimo priemonės ir vėlesnis naudojimo procesų naudojimas (valdymas) užtikrins tolesnį svarbių TSS reikalavimų laikymąsi

— dokumentuoti (įvertinimo ataskaitoje, žr. toliau esantį 4 punktą) savo išvadas atsižvelgiant į tai, kaip naudojimo procesai atitinka TSS nuostatas.

4. Įvertinimo ataskaitoje turi būti pateikta bent ši informacija:

— informacija apie konkretų infrastruktūros valdytoją (geležinkelio įmonę);

— įvertintų naudojimo procesų aprašas, įskaitant informaciją apie visas specialiąsias procedūras, nurodymus ir kompiuterio programas;

— su tam tikrų naudojimo procesų valdymu ir naudojimu susijusių elementų aprašas, įskaitant stebėjimą, grįžtamąjį ryšį ir pritaikymą;

▼B

— visi papildomi patikrinimai ir audito ataskaitos, sudarytos atliekant įvertinimą;

— patvirtinimas, kad tam tikri naudojimo procesai ir jų įgyvendinimo sąlygos; užtikrins atitinkamų, susijusiuose TSS skyriuose išdėstytų reikalavimų laikymąsi, įskaitant visas išlygas, likusias įvertinimo pabaigoje;

— pareiškimas apie visas sąlygas ir ribas (įskaitant visus atitinkamus apribojimus, skirtus bet kokioms išlygoms), susijusias su svarbių naudojimo procesų įgyvendinimu;

— įvertinime dalyvaujančios valstybės narės pavadinimas ir adresas, ataskaitos užbaigimo data.

Jei infrastruktūros valdytojas (geležinkelio įmonė) negauna leidimo (sertifikato) įgyvendinti svarbius naudojimo procesus, remiantis įvertinimo ataskaita, valstybė narė pagal Direktyvą 2004/49/EB turi nurodyti išsamias tokio neišdavimo priežastis.

▼B

G PRIEDAS

INFORMACINIS, NEPRIVALOMAS PARAMETRŲ SUDEDAMŲJŲ DALIŲ, KURIOS TURI BŪTI PATIKRINTOS, SĄRAŠAS

Šis priedas yra dar tik pradėtas rengti; jis įtrauktas kaip darbinis projektas.

Kartu su Direktyvos 2004/49/EB 10 ir 11 straipsniuose aprašytu sertifikavimu ir leidimų išdavimu šiame priede nustatoma ir papildoma informacija:

— **A** – organizacinio arba principinio pobūdžio elementai, kurie turėtų būti įtraukti į eismo saugos valdymo sistemą

— **B** – elementas, kuris yra išsami procedūra arba naudojimo procesas, palaikantis SMS organizacinius principus ir taikytinas tik valstybėje narėje

Vertintini parametrai	Kiekvieno parametro tikrintinos sudedamosios dalys	TSS nuoroda	Taikytina		A/B
			GĮ	IV	
Mašinistams skirti dokumentai	„Mašinisto taisyklių knygos“ sudarymas [įskaitant vertimą (tam tikrais atvejais) ir patvirtinimą]	4.2.1.2.1	X		A
	Informacijos, kuria IV aprūpina GĮ, pateikimas	4.2.1.2.1		X	A
	„Mašinisto taisyklių knygoje“ yra mažiausi šios TSS reikalavimai ir specialios procedūros, reikalingos IV	4.2.1.2.1	X		B
	„Mašinisto maršruto vadovo“ sudarymas (ir patvirtinimas)	4.2.1.2.2.1	X		A
	„Mašinisto maršruto vadove“ yra mažiausi šios TSS reikalavimai	4.2.1.2.2.1	X		B
	Procesas, kai IV praneša GĮ apie naudojimo taisyklių (informacijos) pakeitimus	4.2.1.2.2.2		X	A
	Pakeitimų grupavimas specialiame dokumente	4.2.1.2.2.2	X		A
	Mašinistų informavimas apie pakeitimus realiu laiku	4.2.1.2.2.3		X	A
	Informacijos apie geležinkelių transporto eismo tvarkaraščius pateikimas mašinistams	4.2.1.2.3	X		A
	Informacijos apie geležinkelių riedmenis pateikimas mašinistams	4.2.1.2.4	X		A
	Vietinių-specifinių *valdymo centro darbuotojų* taisyklių ir procedūrų sudarymas (įskaitant ir patvirtinimą)	4.2.1.3	X		B

▼B

Vertintini parametrai	Kiekvieno parametro tikrintinos sudedamosios dalys	TSS nuoroda	Taikytina		A/B
			GĮ	IV	
Dokumentai, skirti IV darbuotojams, suteikiantiems leidimą traukiniams važiuoti	Saugos ryšys tarp IV ir GĮ darbuotojų	4.2.1.4		X	A
Saugos ryšys tarp GĮ ir IV darbuotojų	Užtikrinimas, kad darbuotojai taiko operatyvinio ryšio metodologiją, kaip nustatyta šios TSS C priede	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Traukinio matomumas	Užtikrinimas, kad traukinių priekinės dalies apšvietimas atitinka šios TSS reikalavimus	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Užtikrinimas, kad traukinių galinės dalies apšvietimas atitinka šios TSS reikalavimus	4.2.2.1.3	X		
Traukinio girdimumas	Užtikrinimas, kad traukinių girdimumas atitinka šios TSS reikalavimus	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Geležinkelių riedmenų identifikavimas	Parodymas, kad laikomasi šios TSS P priedo	4.2.2.3	X		A
Prekinio vagono pakrovimas	Krovimo taisyklių, kurių turi laikytis GĮ darbuotojai, sudarymas.	4.2.2.4	X		A
Traukinio formavimas	Traukinio formavimo taisyklių sudarymas (įskaitant patvirtinimą)	4.2.2.5	X		A
	Traukinio formavimo taisyklės apima šioje TSS nustatytus minimalius reikalavimus	4.2.2.5	X		B
Stabdymo reikalavimai	Su maršrutu susijusios informacijos, reikalingos stabdžių naudojimo savybėms apskaičiuoti arba realių reikalingų naudojimo savybių pateikimo užtikrinimas	4.2.2.6.2		X	A
	Reikalingų stabdžių naudojimo savybių apskaičiavimas arba pateikimas („Stabdymo taisyklės“)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Įsipareigojimas užtikrinti, kad traukinys yra parengtas eksploatuoti	Traukinio saugos įrangos, reikalingos užtikrinti, kad traukinys gali važiuoti saugiai, nustatyti	4.2.2.7.1	X		B
	Užtikrinimas, kad visų traukinio charakteristikų pakeitimas, turintis įtakos jo naudojimo savybėms, yra nustatytas, ir kad ta informacija yra pateikta IV	4.2.2.7.1	X		A
	Užtikrinimas, kad traukinio naudojimo informacija prieš išvykimą prieinama IV	4.2.2.7.2	X		A

▼B

Vertintini parametrai	Kiekvieno parametro tikrintinos sudedamosios dalys	TSS nuoroda	Taikytina		A/B
			GĮ	IV	
Traukinio planavimas	Užtikrinimas, kad, kai prašoma kelio, GĮ pateikia IV reikalingus duomenis	4.2.3.1		X	A
Traukinių identifikavimas	Unikalių ir vienodų traukinių identifikavimo numerių paskyrimas	4.2.3.2		X	A
Išvykimo procedūros	Prieš išvykimą atliekamų patikrinimų ir bandymų nustatyti	4.2.3.3.1	X		B
	Pranešimas apie veiksnius, kurie gali daryti įtaką traukinio naudojimui	4.2.3.3.2	X		A
Geležinkelių transporto eismo valdymas	Realaus laiko informacijos registravimo priemonių parūpinimas, įskaitant minimalius duomenis, kurių reikalaujama šioje TSS	4.2.3.4.1		X	B
	Geležinkelių transporto eismo organizavimo kontrolės ir priežiūros procedūrų nustatyti	4.2.3.4.2.1		X	B
	Geležinkelio linijos sąlygų ir traukinio charakteristikų pakeitimų valdymo užtikrinimas	4.2.3.4.2		X	B
	Apytikrio laiko, per kurį traukinys bus perduotas iš vieno IV kitam IV, parodymas	4.2.3.4.2.2		X	B
Pavojingi kroviniai	Pavojingų krovinių priežiūros, įskaitant minimalius šios TSS reikalavimus, užtikrinimas	4.2.3.4.3	X		A
Naudojimo kokybė	Visų susijusių tarnybų efektyvaus darbo stebėjimas ir ryšys su visais susijusiais IV ir GĮ	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Duomenų registracija	Ne traukinyje registruotinų duomenų sąrašas apima minimalų šioje TSS reikalaujamų elementų sąrašą	4.2.3.5.1		X	A
	Traukinyje registruotinų duomenų sąrašas apima minimalų šioje TSS reikalaujamų elementų sąrašą	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis	Kitų naudotojų informavimo apie sutrikimus, dėl kurių gali nutrūkti paslaugų teikimas, informavimas	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Nurodymų, kuriuos IV pateikia traukinių mašinistams, kai nutrūksta paslaugų teikimas, nustatyti	4.2.3.6.3		X	B
	Tam tikrų priemonių, numatytų nustatytiems paslaugų teikimo sutrikimo scenarijams, įskaitant minimalius šioje TSS pateiktus reikalavimus, nustatyti	4.2.3.6.4		X	B

▼B

Vertintini parametrai	Kiekvieno parametro tikrintinos sudedamosios dalys	TSS nuoroda	Taikytina		A/B
			GĮ	IV	
Avarinės situacijos valdymas	Nepaprastųjų priemonių, skirtų avarinėms tarnyboms, apibrėžimas ir paskelbimas	4.2.3.7		X	A
	Elgesys avariniu atveju ir saugos nurodymų pateikimas keleiviams	4.2.3.7	X		A
Pagalba traukinio brigadai reikšmingo rikto atveju	Pagalba traukinio brigadai pablogėjusiomis sąlygomis, siekiant išvengti vėlavimo	4.2.3.8	X		A
Profesinė ir kalbinė kompetencija	Profesinių žinių įvertinimas pagal minimalius šios TSS reikalavimus	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Kvalifikacijos valdymo sistemos, skirtos užtikrinti darbuotojų gebėjimą praktiškai pritaikyti žinias pagal minimalius šios TSS reikalavimus, nustatyti	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Kalbinių gebėjimų atitikties minimaliems šios TSS reikalavimams įvertinimas	4.6.2	X		A
				X	A
	Traukinio brigados įvertinimo aprašas, įskaitant: pagrindines kvalifikacijas, procedūras ir kalbas, žinias apie maršrutą, žinias apie geležinkelių riedmenis, specialią kvalifikaciją (pvz., ilgi tuneliai)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Darbuotojų mokymo ir kompetencijos poreikių eismo saugos požiūriu svarbių užduočių analizė nustatyti, atsižvelgiant į minimalius šios TSS reikalavimus	4.6.3.2	X		A
				X	A
Sveikatos ir darbų saugos sąlygos	Darbuotojų tinkamumo sveikatos požiūriu Užtikrinimas, įskaitant narkotikų ir alkoholio poveikio naudojimo charakteristikoms valdymą	4.7.1	X		A
				X	A
	Kriterijų nustatymas: Profesinės sveikatos specialistų ir medicinos organizacijų patvirtinimas Psichologų patvirtinimas Medicininis ir psichologinis patikrinimas	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A

▼B

Vertintini parametrai	Kiekvieno parametro tikrintinos sudedamosios dalys	TSS nuoroda	Taikytina		A/B
			GĮ	IV	
	Medicininių reikalavimų nustatymas, įskaitant — bendrą sveikatos būklę — regą — klausą ►M2 ————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M2 —————					

————————

▼B

I PRIEDAS

NENAUDOJAMA

▼B

J PRIEDAS

MINIMALŪS ELEMENTAI, SVARBŪS PROFESINEI KVALIFIKACIJAI, SUSIJUSIAI SU „TRAUKINIŲ LYDĖJIMU“

1. **Bendrieji reikalavimai**

— Šis priedas, kuris turi būti skaitomas kartu su 4.6 ir 4.7 poskirsniais, yra elementų, kurie laikomi svarbūs lydint traukinį TEN, sąrašas.

Turėtų būti pabrėžta, kad nors šis dokumentas yra užbaigtas bendrai taikomo sąrašo požiūriu, bus papildomų vietinio (nacionalinio) pobūdžio punktų, į kuriuos taip pat turės būti atsižvelgiama.

— Sąvoka „profesinė kvalifikacija“ šioje TSS nurodo elementus, kurie svarbūs užtikrinant, kad aptarnaujantys darbuotojai yra išmokyti ir sugebantys suprasti bei atlikti užduočių sudedamąsias dalis.

— Atliekamai užduočiai ir ją atliekančiam asmeniui taikomos taisyklės ir procedūros. Šias užduotis gali atlikti bet kuris įgaliotas kvalifikuotas asmuo, nepriklausomai nuo vardo, pareigų ar rango, naudojamų taisyklėse, procedūrose arba konkrečioje įmonėje.

— Bet kuris įgaliotas kvalifikuotas asmuo turi laikytis visų taisyklių ir vykdyti su atliekamu darbu susijusias procedūras.

2. **Profesinės žinios**

Norint gauti bet kokį leidimą, reikia sėkmingai įveikti pradinį patikrinimą ir atitikti toliau vykstančio įvertinimo ir mokymo sąlygas, kaip aprašyta 4.6 poskirsnyje.

3. **Bendrosios profesinės žinios**

— Bendrieji saugos valdymo geležinkelio sistemoje principai, susiję su užduotimi, įskaitant sąsajas su kitais posistemiais.

— Bendrosios sąlygos, susijusios su keleivių ir (arba) krovinių ir asmenų geležinkelio ruože arba prie jo sauga.

— Sveikatos ir saugos darbe sąlygos.

— Bendrieji geležinkelio sistemos saugumo principai.

— Asmeninė sauga, įskaitant atvejus, kai iš traukinio išlipama geležinkelio linijoje.

2.2. **Naudojamoje infrastruktūroje taikomų naudojimo procedūrų ir saugos sistemų išmanymas**

— Naudojimo procedūros ir saugos taisyklės.

— Kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistema.

— Ryšio principai ir sunormintas pranešimų siuntimas, įskaitant ryšių įrangos naudojimą.

▼B

2.3. **Žinios apie geležinkelių riedmenis**

— Keleivinio vagono vidaus įranga:

— Smulkių gedimų taisymas keleiviams skirtose vagono vietose, kaip reikalauja geležinkelio įmonė.

2.4. **Žinios apie maršrutą**

— Naudojimo priemonės (pvz., traukinio išleidimo būdas) tam tikrose vietose (signalizacijos, stoties įranga ir kt.).

— Stotys, kuriose keleiviai gali išlipti arba įlipti.

— Vietinės naudojimo ir avarinės priemonės, specialiai skirtos geležinkelio linijos(-ų) maršrutui.

3. **Gebėjimas žinias pritaikyti praktiškai**

— Patikrinimai prieš išvykstant, įskaitant stabdžių patikrinimus ir tinkamą durų uždarymą.

— Išvykimo procesai.

— Ryšys su keleiviais, ypač tomis aplinkybėmis, kai keleivių saugumui gresia pavojus.

— Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis.

— Įvertinti defektų galimybę keleiviams skirtose vietose ir veikti laikantis taisyklių bei procedūrų.

— Apsaugos ir įspėjamosios priemonės, kaip reikalaujama taisyklėse ir nurodymuose, arba skirtos padėti mašinistui.

— Keleivių evakuacija ir sauga, ypač jeigu jie turi būti ant geležinkelio linijos arba arti jos.

— Susisiekti su infrastruktūros valdytojo darbuotojais, kai padedama mašinistui arba evakuacijos metu.

— Pranešti apie visus neįprastus atsitikimus, susijusius su traukinio naudojimu, geležinkelių riedmenų būkle ir keleivių sauga. Jei reikalaujama, šios ataskaitos turi būti pateiktos raštu, geležinkelio įmonės pasirinkta kalba.

▼B

K PRIEDAS

NENAUDOJAMA

▼B

L PRIEDAS

MINIMALŪS ELEMENTAI, SVARBŪS PROFESINEI KVALIFIKACIJAI, SUSIJUSIAI SU TRAUKINIŲ RENGIMU

1. **Bendrieji reikalavimai**

— Šis priedas, kuris turi būti skaitomas kartu su 4.6 poskirsniu, yra elementų, kurie laikomi svarbūs rengiant traukinį važiuoti TEN, sąrašas.

Turėtų būti pabrėžta, kad nors šis dokumentas yra užbaigtas bendrai taikomo sąrašo požiūriu, bus papildomų vietinio (nacionalinio) pobūdžio punktų, į kuriuos taip pat turės būti atsižvelgiama.

— Sąvoka „profesinė kvalifikacija“ šioje TSS nurodo elementus, kurie svarbūs užtikrinant, kad aptarnaujantis darbuotojai yra išmokyti ir sugebantys suprasti bei atlikti užduočių sudedamąsias dalis.

— Atliekamai užduočiai ir ją atliekančiam asmeniui taikomos taisyklės ir procedūros. Šias užduotis gali atlikti bet kuris įgaliotas kvalifikuotas asmuo, nepriklausomai nuo vardo, pareigų ar rango, naudojamų taisyklėse, procedūrose arba tam tikroje įmonėje.

— Bet kuris įgaliotas kvalifikuotas asmuo turi laikytis visų taisyklių ir vykdyti su atliekamu darbu susijusias procedūras.

2. **Profesinės žinios**

Norint gauti bet kokį leidimą, reikia sėkmingai įveikti pradinį patikrinimą ir atitikti toliau vykstančio įvertinimo ir mokymo sąlygas, kaip aprašyta 4.6 poskirsnyje.

2.1. **Bendrosios profesinės žinios**

— Bendrieji saugos valdymo geležinkelio sistemoje principai, susiję su užduotimi, įskaitant sąsajas su kitais posistemiais

— Bendrosios sąlygos, susijusios su keleivių ir (arba) krovinių sauga, įskaitant pavojingų ir išskirtinių krovinių vežimą

— Sveikatos ir saugos darbe sąlygos

— Bendrieji geležinkelio sistemos saugumo principai

— Asmeninė sauga, būnant ant geležinkelio linijų arba prie jų

— Ryšio principai ir sunormintas pranešimų siuntimas, įskaitant ryšių įrangos naudojimą

2.2. **Naudojamoje infrastruktūroje taikomų naudojimo procedūrų ir saugos sistemų išmanymas**

— Traukinių veikimas normaliomis, pablogėjusiomis ir avarinėmis sąlygomis

— Naudojimo procedūros tam tikrose vietovėse (signalizacijos, stoties/-depo/parko įranga) ir saugos taisyklės

— Vietinės naudojimo priemonės

▼B

2.3. **Žinios apie traukinio įrangą**

— Vagonų ir geležinkelių riedmenų įrangos paskirtis ir naudojimas

— Techninių patikrinimų nustatymas ir rengimas.

3. **Gebėjimas žinias pritaikyti praktiškai**

— Traukinio formavimo, traukinio stabdžių sistemos, traukinio pakrovimo ir kitų taisyklių taikymas, siekiant užtikrinti, kad traukinys būtų parengtas eksploatuoti

— Geležinkelių riedmenų ženklinimo ir ženklų supratimas

— Traukinio duomenų nustatymas ir tinkamumas

— Ryšys su traukinio brigada

— Ryšys su darbuotojais, atsakingais už geležinkelių transporto eismo valdymą

— Darbas pablogėjusiomis sąlygomis, ypač kai tai susiję su traukinių parengimu

— Apsauga ir įspėjamosios priemonės, kaip reikalaujama taisyklėse ir nurodymuose arba vietinėse priemonėse

— Veiksmai, kurių turi būti imtasi įvykus riktams, susijusiems su pavojingų krovinių gabenimu (kai tinkama)

▼B

M PRIEDAS

NENAUDOJAMA

▼B

N PRIEDAS

ĮGYVENDINIMO GAIRĖS

Toliau pateikta lentelė yra informacinė, joje išvardijami 4 skyriaus punktai ir galima kiekvieno iš jų priežastis.

4 skyriaus poskyris	Darbas, kurį turi atlikti IV/GĮ, kad būtų laikomasi reikalavimų	Tipiška priežastis
4.2.1.2.1. Taisyklių sąvadas	GĮ – dokumento arba kompiuterio laikmenos, kurioje pateikta informacija apie naudojimo procedūras darbui IV tinkle, sukūrimas (persvarstymas)	Tinklo naudojimo nurodymų pakeitimas
4.2.1.2.2.1. „Maršruto vadovo“ parengimas	GĮ – dokumento arba kompiuterio laikmenos, kurioje pateiktas geležinkelio linijų, kuriose bus dirbama, sukūrimas (persvarstymas)	Tinklo infrastruktūros pakeitimas (pvz., geležinkelio mazgų permodeliavimas, naujo signalizacijos būdo įvedimas); dėl to pasikeičia maršruto informacija
4.2.1.2.2.2. Pakeisti duomenys	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), kai dokumentas arba kompiuterio laikmena pateikiama mašinistams, siekiant informuoti juos apie visus pakeistus [maršruto] elementus	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.2.1.2.2.3. Mašinisto informavimas realiu laiku	IV – mašinistų informavimo realiu laiku apie visus [maršruto] saugos priemonių pakeitimus procedūros(-ų) nustatyti (persvarstymas)	IV arba GĮ organizacinės struktūros pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.2.1.2.3. Tvarkaraščiai	GĮ – mašinistų aprūpinimo informacija apie tvarkaraščius, dokumento arba elektroniniu formatu, procedūros(-ų) aprašas (persvarstymas)	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas
4.2.1.2.4. Geležinkelių riedmenys	GĮ – sukūrimas (persvarstymas) dokumento arba kompiuterio laikmenos, kuriuose pateikta informacija apie būtinas naudojimo procedūras, susijusias su geležinkelių riedmenų darbu pablogėjusiomis sąlygomis.	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų įdiegimas
4.2.1.3. Dokumentai, skirti geležinkelio įmonės darbuotojams, išskyrus mašinistus	GĮ – sukūrimas (persvarstymas) dokumento arba kompiuterio laikmenos, kuriuose IV tinkle dirbantiems darbuotojams, išskyrus mašinistus, pateikiama informacija apie naudojimo procedūras, būtinas darbui IV tinkle	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Tinklo infrastruktūros pakeitimas [pvz., maršruto informacijos pakeitimas arba naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų įdiegimas]
4.2.1.4. Dokumentai, skirti IV darbuotojams, suteikiantiems leidimą traukiniams važiuoti	IV – sukūrimas (persvarstymas) dokumento arba kompiuterio laikmenos, kuriuose pateikta informacija apie tinklo naudojimo procedūras, įskaitant ryšio principus ir blankų rinkinį	Tinklo naudojimo priemonių pakeitimas kaip nustatyto tobulinimo rezultatas (pvz., paklausimo rekomendacija)
		Tinklo infrastruktūros pakeitimas dėl kurio keičiasi naudojimo priemonės

▼B

4 skyriaus poskyris	Darbas, kurį turi atlikti IV/GĮ, kad būtų laikomasi reikalavimų	Tipiška priežastis
4.2.1.5. Saugos ryšys tarp GĮ ir IV darbuotojų	IV/GĮ – dokumentas (kompiuterio laikmena), nurodyta 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 ir 4.2.1.4 punktuose, siekiant įtraukti operatyvinio ryšio metodologiją, kaip nustatyta TSS C priede	Kartu su 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 ir 4.2.1.4 punktais
4.2.2.1.2. Traukinio matomumas (priekis)	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), skirtos(-ų) mašinistams ir (arba) kitiems aptarnaujantiems darbuotojams, kad būtų užtikrintas tinkamas traukinio priekio apšvietimas	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų įdiegimas
4.2.2.1.3. Traukinio matomumas (galinė dalis)	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), skirtos(-ų) mašinistams ir (arba) kitiems aptarnaujantiems darbuotojams, kad būtų užtikrintas tinkamas traukinio galinės dalies apšvietimas	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų įdiegimas
4.2.2.1.4. Prekinio vagono pakrovimas	GĮ – sukūrimas (persvarstymas) dokumento arba kompiuterio laikmenos, kuriuose pateiktos GĮ darbuotojams skirtos pakrovimo taisyklės.	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų arba eismo srauto
4.2.2.5. Traukinio formavimas	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), kuria (-iomis) užtikrinama, kad traukiniai atitinka paskirtą kelią	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Tinklo naudojimų taisyklių pakeitimas, darantis poveikį traukinio formavimui
		Nauja (pakeista) infrastruktūra, signalizacija arba naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įdiegimas
4.2.2.6.1. Minimalūs stabdžių sistemos reikalavimai	GĮ – aprašas (persvarstymas) aptarnaujantiems darbuotojams skirtos(-ų) procedūros(-ų), kuria (-iomis) užtikrinama, kad traukinio geležinkelių riedmenys atitinka stabdymo reikalavimus	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.2.2.6.2. Stabdžių naudojimo savybės	IV – aprašas (persvarstymas) procedūros (-ų), kuria GĮ pateikiama informacija apie stabdžių naudojimo savybes	IV naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
	GĮ – sukūrimas (persvarstymas) dokumento arba kompiuterio laikmenos, kuriuose darbuotojams pateikiamos stabdymo taisyklės, atsižvelgiant į maršruto(-ų) geografiją, paskirtą kelią ir ERTMS/ETCS raidą	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Tinklo naudojimo taisyklių pakeitimas, darantis poveikį stabdymo taisyklėms
		Nauja (pakeista) infrastruktūra, signalizacija arba naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įdiegimas
		Naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų įdiegimas

▼B

4 skyriaus poskyris	Darbas, kurį turi atlikti IV/GĮ, kad būtų laikomasi reikalavimų	Tipiška priežastis
4.2.2.7.1. Užtikrinimas, kad traukinys yra parengtas eksploatuoti (bendrieji reikalavimai)	GĮ – aprašas (persvarstymas) aptarnavimo darbuotojams skirtos(-ų) procedūros(-ų), kuria(-iomis) užtikrinama, kad geležinkelių riedmenys parengti eksploatuoti, įtraukiant IV informavimą apie pakeitimus, galinčius paveikti naudojimo savybes ir naudojimą pablogėjusiu režimu.	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.2.2.7.2. Reikalingi duomenys	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), siekiant užtikrinti, kad traukinio naudojimo informacija prieš išvykimą prieinama IV	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas
4.2.3.2. Traukinių identifikavimas	IV – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), kuria(-iomis) paskiriami unikalūs ir vienodi traukinių identifikaciniai numeriai	IV arba GĮ traukinio planavimo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas
4.2.3.3.1. Patikrinimai ir bandymai prieš išvykstant	GĮ – aprašas (persvarstymas) patikrinimų ir bandymų, kurie turi būti atlikti prieš išvykstant	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.2.3.3.2. IV informavimas apie traukinio naudojimo būklę	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), kuria(-iomis) pranešama apie su geležinkelių riedmenimis susijusius veiksnius, galinčius daryti poveikį traukinio naudojimui	IV arba GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas
4.2.3.4.1. Geležinkelių transporto eismo valdymui keliami bendrieji reikalavimai	IV – aprašas (persvarstymas) geležinkelių transporto eismo organizavimo valdymo ir kontrolės procedūros(-ų), įskaitant sąsają su visais papildomais procesais, kurių reikalauja GĮ	IV arba GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas
4.2.3.4.2. Pranešimas apie traukinį	IV – pranešimo apie traukinio vietą procedūros(-ų) aprašas (persvarstymas), įskaitant atvykimo (išvykimo) registravimą realiu laiku ir numatomą traukinio perdavimo kitiems IV laiką	IV geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas
4.2.3.4.3. Pavojingi kroviniai	GĮ – aprašas (persvarstymas) pavojingų krovinių gabenimo priežiūros procedūros(-ų), įskaitant informacijos, kurios prašo IV, parūpinimą.	IV arba GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė

▼B

4 skyriaus poskyris	Darbas, kurį turi atlikti IV/GĮ, kad būtų laikomasi reikalavimų	Tipiška priežastis
4.2.3.4.4. Naudojimo kokybė	IV/GĮ – dokumentuotos procedūros, kuriose aprašoma vidaus naudojimo charakteristikų stebėjimas, persvarstymas ir modernizavimai, kurie skirti tinklo našumui gerinti.	IV arba GĮ geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas, įskaitant veiklos stebėjimą
4.2.3.5.1. Kontrolės duomenų registravimas ne traukinyje	IV – aprašas (persvarstymas) procedūrų, kurios skirtos reikalingiems duomenims registruoti, saugoti ir prieigai prie jų užtikrinti	IV naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Tinklo infrastruktūros pakeitimas, dėl kurio keičiasi nauja (pakeista) stebėjimo įranga
4.2.3.5.2. Kontrolės duomenų registravimas traukinyje	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūrų, kurios skirtos reikalingiems duomenims registruoti, saugoti ir prieigai prie jų užtikrinti	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų (lokomotyvų, sudėtinių vienetų) įdiegimas
4.2.3.6.1. Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis – kitų naudotojų informavimas	IV/GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), skirtos(-ų) informuoti apie situacijas, kurios gali pabloginti tinklo saugą, veikimą arba tinkamumą	IV arba GĮ geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujos (elektroninės) geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos įgyvendinimas
4.2.3.6.2. Traukinių mašinistų informavimas	IV – nurodymų mašinistams, kaip dirbti pablogėjusiomis sąlygomis, aprašas (persvarstymas)	IV arba GĮ geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.2.3.6.3. Nenumatyti atvejai	IV – aprašas (persvarstymas) procedūrų, kurios skirtos darbui pablogėjusiomis sąlygomis, įskaitant geležinkelių riedmenų ir infrastruktūros gedimus (nenumatyti atvejai)	IV arba GĮ geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Tinklo infrastruktūros pakeitimas arba naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų įdiegimas
4.2.3.7. Avarinės situacijos valdymas	IV/GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūros(-ų), kuria(-omis) apibūdinamos nepaprastosios priemonės, naudojamos avarinių situacijų metu	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.2.3.8. Pagalba traukinio brigadai su geležinkelių riedmenimis susijusio rikto atveju	GĮ – aprašas (persvarstymas) procedūrų, skirtų traukinio brigadai, kai įvyksta techniniai arba kitokie geležinkelių riedmenų gedimai	GĮ geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
		Naujų (pakeistų) geležinkelių riedmenų įdiegimas
DUGGAN Victor Fitzpatrick (ECFIN) 4.4. Naudojimo taisyklės	IV/GĮ – aprašas taisyklių ir procedūrų, kurios naudotinos kartu su ETCS, GSM-R ir (arba) RAKP	ETCS signalizacijos sistemos, GSM-R radijo sistemos ir (arba) RAKP įdiegimas

▼B

4 skyriaus poskyris	Darbas, kurį turi atlikti IV/GĮ, kad būtų laikomasi reikalavimų	Tipiška priežastis
4.6.1.1. Profesinės žinios	IV/GĮ – profesinių žinių įvertinimo aprašas	IV/GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.6.1.2. Gebėjimas profesines žinias pritaikyti praktiškai	IV/GĮ – kompetencijos valdymo sistemos aprašas (persvarstymas), siekiant užtikrinti, kad darbuotojai galėtų žinias pritaikyti praktiškai	IV/GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.6.2.2. Kalbos žinių lygis	IV/GĮ – kalbinių gebėjimų įvertinimo procedūros(-ų) aprašas (persvarstymas)	IV/GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.6.3.1. Darbuotojų įvertinimas – pagrindiniai elementai	IV/GĮ – darbuotojų įvertinimo aprašas (persvarstymas) — Patirtis (kvalifikacijos) — Kalba — Kompetencijos išlaikymas	IV/GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.6.3.2. Mokymosi poreikių analizė	IV/GĮ – darbuotojų mokymosi poreikių analizės atlikimo ir rekonstravimo aprašas (persvarstymas)	IV/GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.6.3.2.3. Specialūs traukinio brigadai skirti elementai	GĮ – aprašas (persvarstymas) proceso, kaip traukinio brigada įgyja ir išlaiko: — žinias apie maršrutą — žinias apie geležinkelių riedmenis	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.7.1. Įvadas į sveikatos ir saugos darbe sąlygas	IV/GĮ – darbuotojų tinkamumo sveikatos požiūriu užtikrinimo nustatyti (persvarstymas), įskaitant narkotikų ir alkoholio poveikio naudojimo charakteristikoms valdymą	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė
4.7.2.– 4.7.4. Sveikatos priežiūros specialistų ir medicinos organizacijų, psichologų ir patikrinimų tvirtinimo kriterijai	IV/GĮ – aprašas (persvarstymas) kriterijų, pagal kuriuos: — tvirtinami sveikatos priežiūros specialistai ir medicinos organizacijos — tvirtinami psichologai — atliekamas medicininis ir psichologinis patikrinimas	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė Praktikuojančių gydytojų patvirtinimo ir organizacijų pripažinimo nacionalinių taisyklių pakeitimas
4.7.5. Medicinos reikalavimai	IV/GĮ – medicinos reikalavimų aprašas (persvarstymas), įskaitant: — bendrą sveikatos būklę — regą — klausą — nėštumą	GĮ naudojimo eismo saugos valdymo sistemos pakeitimas, dėl kurio keičiasi vaidmenys ir atsakomybė

▼B

4 skyriaus poskyris	Darbas, kurį turi atlikti IV/GĮ, kad būtų laikomasi reikalavimų	Tipiška priežastis
4.7.6. Specialūs reikalavimai, susiję su traukinio valdymu	IV/GĮ – specialių mašinistui keliamų medicinos reikalavimų nustatymas (persvarstymas), įskaitant: — ECG stebėjimą (40+ metų amžiaus) — regą — klausą (kalbėjimą) — antropometriją	►M2 ——————— ◄

▼B

O PRIEDAS

NENAUDOJAMA

▼B

P PRIEDAS

GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ IDENTIFIKAVIMAS

Bendrosios pastabos:

1. Šiame priede aprašomi numeriai ir susiję ženklai, kurie būna matomoje geležinkelių riedmens vietoje, kad būtų galima geležinkelių riedmenis identifikuoti naudojimo metu. Priede neaprašomi kiti numeriai arba ženklai, įspaudžiami arba visam laikui pritvirtinami ant važiuoklės arba gaminant pagrindines geležinkelių riedmens dalis.

2. Numerio ir susijusio ženklinimo atitiktis šiame priede aprašytiems nurodymams yra neprivaloma šiems geležinkelių riedmenims:

   — naudojamiems tik tuose tinkluose, kuriems netaikoma ši TSS;

   — senoviniams geležinkelių riedmenims, kurie yra istorinio paveldo objektas;

   — geležinkelių riedmenims, kurie paprastai nenaudojami tinkluose, kuriuose taikoma ši TSS, nėra transportuojami.

   Vis dėlto šiems geležinkelių riedmenims turi būti suteiktas laikinas numeris, kad juos būtų galima eksploatuoti.

3. Šis priedas bus keičiamas dėl būsimos RIC raidos ir TAF TSS ir TAP TSS įgyvendinimo.

Standartinis numeris ir susijusios santrumpos

Kiekvienas geležinkelio riedmuo gauna iš 12 skaitmenų sudarytą numerį (vadinamą standartiniu numeriu); jo struktūra tokia:

<table>
<tr><th>Geležinkelių riedmenų rūšys</th><th>Geležinkelių riedmens tipas ir tarpusavio sąveikos nurodymas
[2 skaitmenys]</th><th>Šalis, kurioje riedmuo registruotas
[2 skaitmenys]</th><th>Techninės charakteristikos
[4 skaitmenys]</th><th>Serijos numeris
[3 skaitmenys]</th><th>Savitikris skaičius
[1 skaitmuo]</th></tr>
<tr><td>Vagonai</td><td>00–09
10–19
20–29
30–39
40–49
80–89
[išsamesnė informacija pateikta P. 6 priede]</td><td rowspan="5">01–99
[išsamesnė informacija pateikta P.4 priede]</td><td>0000–9999
[išsamesnė informacija pateikta P.9 priede]</td><td>001–999</td><td rowspan="5">0–9
[išsamesnė informacija pateikta P.3 priede]</td></tr>
<tr><td>Traukiami keleiviniai vagonai</td><td>50–59
60–69
70–79
[išsamesnė informacija pateikta P.7 priede]</td><td>0000–9999
[išsamesnė informacija pateikta P.10 priede]</td><td>001–999</td></tr>
<tr><td>Lokomotyvas</td><td rowspan="2">90–99
[išsamesnė informacija pateikta P.8 priede]</td><td colspan="2">0000001–8999999
[šių skaitmenų reikšmę apibrėžia valstybės narės dvišalėmis arba daugiašalėmis sutartimis]</td></tr>
<tr><td>Specialūs geležinkelių riedmenys</td><td>9000–9999
[išsamesnė informacija pateikta P.11 priede]</td><td>001–999</td></tr>
</table>

▼B

Tam tikroje šalyje 7 skaitmenų techninių charakteristikų ir serijos numerio pakanka identifikuoti geležinkelių riedmenį kiekvienoje vagonų, traukiamų keleivinių vagonų, lokomotyvų ([1]) ir specialių geležinkelių riedmenų ([2]). grupėje.

Numeris užbaigiamas abėcėliniu ženklinimu:

a) su sąveikos galimybe susijęs ženklinimas *(išsamesnė informacija pateikta P.5 priede)*;

b) šalies, kurioje riedmuo įregistruotas, santrumpa *(išsamesnė informacija pateikta P.4 priede)*;

c) valdytojo ([3]) santrumpa *(išsamesnė informacija pateikta P.1 priede);*

d) techninių charakteristikų santrumpa *(P.13 priede pateikta išsamesnė informacija apie traukiamus keleivinius vagonus, P.12 priede – apie vagonus, P.14 priede – apie specialius geležinkelių riedmenis)*.

Technines charakteristikas, kodus ir santrumpas prižiūri viena ar daugiau institucijų (toliau – centrinė institucija), kurią pasiūlo Europos geležinkelių agentūra (EGA), veikdama pagal savo 2005 m. darbo programos dalį Nr. 15.

Numerio suteikimas

Numerių tvarkymo taisykles pasiūlys EGA pagal savo 2005 m. darbo programos dalį Nr. 15.

([1]) Unikalus lokomotyvo numeris tam tikroje šalyje sudarytas iš 6 skaitmenų

([2]) Specialių riedmenų numeris tam tikroje šalyje sudarytas iš 1 skaitmens 5 paskutinių techninių charakteristikų ir serijos numerio skaitmenų.

([3]) Riedmens valdytojas yra asmuo, kuris, būdamas savininkas arba turėdamas savininko leidimą, nuolat eksploatuoja riedmenį kaip transporto priemonę ir yra registruotas riedmenų registre.

▼B

P.1 PRIEDAS

VALDYTOJO SANTRUMPOS ŽYMĖJIMAS

Geležinkelių riedmens valdytojo ženklinimo (RVŽ) nustatyti

Geležinkelių riedmens valdytojo ženklinimas (RVŽ) yra raidinis skaitmeninis kodas, sudarytas iš 2–5 raidžių ([1]). RVŽ užrašomas ant kiekvieno geležinkelio geležinkelių riedmens, prie geležinkelių riedmens numerio. RVŽ įvardija geležinkelių riedmens valdytoją kaip įregistruotą geležinkelių riedmenų registre.

RVŽ yra unikalus visose šalyse, kuriose taikoma ši TSS, ir šalyse, kurios pasirašo susitarimą, pagal kurį turi taikyti geležinkelių riedmenų numeravimo ir geležinkelių riedmenų valdytojo ženklinimo sistemą, kaip aprašyta šioje TSS.

Geležinkelių riedmenų valdytojo ženklinimo formatas

RVŽ yra geležinkelių riedmenų valdytojo visas vardas arba santrumpa, jei įmanoma, pateikiama atpažįstamu būdu. Gali būti naudojamos visos 26 lotyniškosios abėcėlės raidės. RVŽ rašomos didžiosios raidės. Raidės, kurios nėra pirmosios valdytojo pavadinimą sudarančių žodžių raidės, gali būti mažosios. Tikrinant unikalumą, rašytinis pavadinimas bus ignoruojamas.

Raidės gali būti su diakritiniais ženklais ([2]). Su šiomis raidėms vartojami diakritiniai ženklai, tikrinant unikalumą, yra ignoruojami.

Savininkų, gyvenančių šalyje, kurioje nevartojama lotyniškoji abėcėlė, RVŽ vertimas į savo kalbą ant geležinkelių riedmenų gali būti užrašomas po RVŽ, atskyrus pasviruoju brūkšniu (/). Toks išverstas RVŽ, apdorojant duomenis, yra ignoruojamas.

Geležinkelių riedmenų valdytojo ženklų naudojimo išimtys

Valstybės narės gali nuspręsti taikyti pateiktas išimtis.

RVŽ gali neturėti tie geležinkelių riedmenys, kurių numeracijos sistema nesilaiko esamo priedo nuostatų (plg. bendra pastaba, 2 punktas). Vis dėlto organizacijoms, kurios susijusios su geležinkelių riedmenų naudojimu tinkluose, kuriuose taikoma ši TSS, turi būti pateikta tinkama informacija apie geležinkelių riedmenų valdytojo tapatybę.

Kai ant geležinkelių riedmens užrašytas visas pavadinimas ir adresas, RVŽ gali neturėti:

— geležinkelių riedmenys tų valdytojų, kurie turi ribotą geležinkelių riedmenų kiekį ir iš kurių nereikalaujama naudoti RVŽ;

— infrastruktūros priežiūrai skirti specializuoti geležinkelių riedmenys.

Nereikalaujama, kad RVŽ turėtų lokomotyvai, sudėtiniai vienetai ir keleiviniai vagonai, naudojami tik nacionaliniam eismui, kai:

— jie turi savo valdytojo ženklą, o ženklas sudarytas iš tokių pačių gerai atpažįstamų raidžių kaip RVŽ;

— jie turi gerai atpažįstamą ženklą, kurį kaip RVŽ atitikmenį patvirtino kompetentinga nacionalinė institucija.

([1]) NMBS/SNCB gali būti toliau naudojama apvesta B raidė

([2]) Diakritiniai ženklai yra „tarimo ženklai“, pvz.: À, Ç, Ö, Č, Ž, Å ir kt. Specialios raidės Ø ir Æ bus pateikiamos viena raide; tikrinant unikalumą, Ø laikoma O, Æ laikoma A.

▼B

Kai be RVŽ papildomai dar naudojamas įmonės ženklas, galioja tik RVŽ, o ženklo nepaisoma.

Geležinkelių riedmenų valdytojo ženklų skyrimo nuostatos

Geležinkelių riedmenų valdytojui gali būti išduotas daugiau kaip vienas RVŽ, jeigu:

— geležinkelių riedmenų valdytojo oficialus pavadinimas įregistruotas daugiau kaip viena kalba;

— geležinkelių riedmenų valdytojas pagrįstai nori išsiskirti iš tam tikrų organizacijoje naudojamų geležinkelių riedmenų grupių.

Bendras RVŽ gali būti išduotas įmonių grupei:

— kuri priklauso vienai korporacinei struktūrai, paskyrusiai ir įgaliojusiai vieną organizaciją struktūroje spręsti visus klausimus kitų vardu;

— kuri įgaliojo vieną konkretų juridinį asmenį spręsti visus klausimus kitų vardu; tokiu atveju juridinis asmuo yra valdytojas.

Geležinkelių riedmenų valdytojo ženklų registras ir suteikimo tvarka

RVŽ registras yra viešas ir atnaujinamas realiu laiku.

Prašymą gauti RVŽ užpildo pareiškėjo kompetentinga nacionalinė institucija ir pateikia centrinei institucijai. RVŽ gali būti naudojamas, tik apie tai paskelbus centrinei institucijai.

RVŽ savininkas turi informuoti kompetentingą nacionalinę instituciją, kai nustoja naudoti RVŽ, o kompetentinga nacionalinė institucija perduoda informaciją centrinei institucijai. RVŽ bus panaikintas, kai valdytojas įrodys, kad pakeisti visų susijusių geležinkelių riedmenų ženklai. Jie nebus išduodami 10 metų, išskyrus atvejus, kai pakartotinai išduodami pradiniam savininkui arba pradinio savininko prašymu – kitam savininkui.

RVŽ gali būti perduodamas kitam savininkui, kuris yra teisėtas pradinio savininko įpėdinis. RVŽ lieka galioti, kai savininkas pakeičia savo pavadinimą, kuris nėra panašus į RVŽ.

Pirmasis RVŽ bus parengtas, vartojant esamas geležinkelio įmonės santrumpas.

Įsigaliojus susijusioms TSS, RVŽ bus taikomas visiems naujai pagamintiems geležinkelių riedmenims. Esami geležinkelių riedmenys turės iki 2014 m. pabaigos būti pertvarkyti, kad atitiktų RVŽ reikalavimus.

▼B

P.2 PRIEDAS

NUMERIO IR SUSIJUSIO ABĖCĖLINIO ŽENKLO UŽRAŠYMAS ANT KĖBULO

Bendrosios išorinio ženklinimo priemonės

Užrašus sudarančios didžiosios raidės ir skaitmenys turi būti mažiausiai 80 mm aukščio, užrašomi tam tikros kokybės „Sans serif“ šriftu. Mažesnio aukščio simboliai gali būti naudojami tada, kai jų nėra daugiau kur užrašyti, tik ant kėbulo.

Ženklai turi būti ne aukščiau kaip 2 metrai virš bėgių.

Vagonai

Ženklai ant vagono kėbulo užrašomas taip:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(Šiuo atveju be RVŽ, ant geležinkelių riedmens užrašomas visas pavadinimas ir adresas)
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		

Ant vagonų kėbulų, kur trūksta vietos tokio tipo užrašui, ypač ant platforminių vagonų, ženklai išdėstomi taip:

01	87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks	

Kai ant vagono užrašoma viena arba daugiau nacionalinės svarbos raidžių, šis nacionalinis ženklas turi būti parodytas po tarptautinio raidinio ženklo ir nuo jo atskirtas brūkšneliu.

Keleiviniai kupė vagonai ir traukiami keleiviniai vagonai

Numeris ant abiejų šoninių vagono sienų turi būti užrašytas taip:

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

Vagono registracijos šalies ir techninių charakteristikų ženklai užrašomi tiesiai prieš dvylikos skaitmenų vagono numerį, už jo arba po juo.

Keleivinių kupė vagonų su mašinisto kabina atveju numeris taip pat užrašomas ir kabinos viduje.

Lokomotyvai, trauko geležinkelių riedmenys ir specialūs geležinkelių riedmenys

Standartinis 12 skaitmenų numeris ant kiekvienos tarptautiniu mastu naudojamo traukos riedmenų šoninės sienos turi būti užrašytas taip:

91 88 0001323-0

Standartinis 12 skaitmenų numeris taip pat užrašomas ir kiekvienos lokomotyvo kabinos viduje.

Valdytojas gali naudoti didesnio dydžio nei standartinis numeris savo skaitinį ženklą (paprastai sudarytą iš serijos numerio skaitmenų, papildytų raidiniu kodu), naudingą eksploatuojant. Vietą savo numeriui užrašyti valdytojas gali pasirinkti pats.

▼B

Pavyz- džiai	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

Šios taisyklės, skirtos įsigaliojant TSS naudojamiems geležinkelių riedmenims, gali būti pakeistos dvišaliais susitarimais ir nustatytos specialiai tarnybai, ir kai nėra painiavos tarp skirtingų geležinkelių riedmenų, naudojamų tam tikruose geležinkelių tinkluose, pavojaus. Išimtis galioja kompetentingų nacionalinių institucijų nustatytą laikotarpį.

Nacionalinė institucija gali nurodyti, kad kartu su 12 skaitmenų geležinkelių riedmens numeriu būtų registruojamas abėcėlinis šalies kodas ir RVŽ.

▼B

P.3 PRIEDAS

KONTROLINIO SKAIČIAUS (12 SKAITMENŲ) NUSTATYMO TAISYKLĖS

Kontrolinis skaičius nustatomas taip:

— pagrindinio skaičiaus skaitmenys lyginėse padėtyse (žiūrint iš dešinės pusės) padauginami iš 1;

— pagrindinio skaičiaus skaitmenys nelyginėse padėtyse (žiūrint iš dešinės pusės) padauginami iš 2;

— tada sudedami visi gauti skaičiai; dviženklių skaičių skaitmenys išskaidomi;

— įsimenamas šios sumos antrasis skaitmuo;

— skaitmuo, kurį pridėjus prie minėto skaitmens bus gauta 10, ir bus kontrolinis skaičius; jei minėtas antrasis skaitmuo yra nulis, tai kontrolinis skaičius taip pat bus nulis.

Pavyzdžiai

1 -

Tarkime, kad pagrindinis numeris yra toks	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Daugybos koeficientas	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Šios sumos antrasis skaitmuo yra 2.

Todėl kontrolinis skaičius bus 8, o pagrindinis numeris tampa registracijos numeriu 33 84 4796 100 – 8.

2 -

Tarkime, kad pagrindinis numeris yra toks	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Daugybos koeficientas	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

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

Šios sumos antrasis skaitmuo yra 0.

Todėl kontrolinis skaičius bus 0, o pagrindinis numeris tampa registracijos numeriu 31 51 3320 198 – 0.

▼B

P.4 PRIEDAS

GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ REGISTRACIJOS ŠALIŲ KODAVIMAS (3–4 SKAITMENYS IR SANTRUMPA)

„Su trečiosiomis šalimis susijusi informacija pateikiama tik informaciniais tikslais.“

Šalys	Abėcėlinis šalies kodas (1)	Skaitinis šalies kodas	Tam tikros įmonės, nurodytos P.6 ir P.7 prieduose, laužtiniuose skliaustuose (2)
Albanija	AL	41	HSh
Alžyras	DZ	92	SNTF
Armėnija	AM (3)	58	ARM
Austrija	A	81	ÖBB
Azerbaidžanas	AZ	57	AZ
Baltarusija	BY	21	BC
Belgija	B	88	SNCB/NMBS
Bosnija ir Hercegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgarija	BG	52	BDZ, SRIC
Kinija	RC	33	KZD
Kroatija	HR	78	HŽ
Kuba	CU (3)	40	FC
Kipras	CY		
Čekija	CZ	54	ČD
Danija	DK	86	DSB, BS
Egiptas	ET	90	ENR
Estija	EST	26	EVR
Suomija	FIN	10	VR, RHK
Prancūzija	F	87	SNCF, RFF
Gruzija	GE	28	GR
Vokietija	D	80	DB, AAE (4)
Graikija	GR	73	CH
Vengrija	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE (4)
Iranas	IR	96	RAI
Irakas	IRQ (3)	99	IRR
Airija	IRL	60	CIE
Izraelis	IL	95	IR
Italija	I	83	FS, FNME (4)

▼B

Šalys	Abėcėlinis šalies kodas ([1])	Skaitinis šalies kodas	Tam tikros įmonės, nurodytos P.6 ir P.7 prieduose, laužtiniuose skliaustuose ([2])
Japonija	J	42	EJRC
Kazachija	KZ	27	KZH
Kirgizija	KS	59	KRG
Latvija	LV	25	LDZ
Libanas	RL	98	CEL
Lichtenšteinas	LIE ([3])		
Lietuva	LT	24	LG
Liuksemburgas	L	82	CFL
Makedonija (Buvusioji Jugoslavijos Respublika)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldova	MD ([3])	23	CFM
Monakas	MC		
Mongolija	MGL	31	MTZ
Marokas	MA	93	ONCFM
Olandija	NL	84	NS
Šiaurės Korėja	PRK ([3])	30	ZC
Norvegija	N	76	NSB, JBV
Lenkija	PL	51	PKP
Portugalija	P	94	CP, REFER
Rumunija	RO	53	CFR
Rusija	RUS	20	RZD
Serbija ir Juodkalnija	SCG	72	JŽ
Slovakija	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovėnija	SLO	79	SŽ
Pietų Korėja	ROK	61	KNR
Ispanija	E	71	RENFE
Švedija	S	74	GC, BV
Šveicarija	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([4])
Sirija	SYR	97	CFS
Tadžikija	TJ	66	TZD
Tunisas	TN	91	SNCFT
Turkija	TR	75	TCDD

▼B

Šalys	Abėcėlinis šalies kodas (1)	Skaitinis šalies kodas	Tam tikros įmonės, nurodytos P.6 ir P.7 prieduose, laužtiniuose skliaustuose (2)
Turkmėnija	TM	67	TRK
Ukraina	UA	22	UZ
Jungtinė Karalystė	GB	70	BR
Uzbekija	UZ	29	UTI
Vietnamas	VN (3)	32	DSVN

(1) Pagal abėcėlinę kodavimo sistemą, aprašytą 1949 m. konvencijos 4 priedėlyje ir 1968 m. konvencijos dėl kelių eismo 45 straipsnio 4 dalyje.
(2) Įmonės, kurios įsigaliojimo metu buvo UIC arba OSJD narės ir šalies kodą naudojo kaip įmonės kodą.
(3) Kodai turi būti patvirtinti.
(4) Kol įsigalios bendrųjų pastabų 3 punkte nurodyti rekonstravimai, įmonės gali naudoti kodus 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Rekonstravimo laikotarpis bus nustatytas kartu su suinteresuotomis valstybėmis narėmis.

▼**M1**

P.5 PRIEDAS

SĄVEIKOS GALIMYBĖS ABĖCĖLINIS ŽENKLINIMAS

„TEN“: transporto priemonė, kuri atitinka šias sąlygas:

— transporto priemonė atitinka visas susijusias techninės sąveikos specifikacijas, galiojančias tuo metu, kai ji pradedama eksploatuoti, ir leidimas pradėti ją eksploatuoti išduotas vadovaujantis Direktyvos 2008/57/EB 22 straipsnio 1 dalimi,

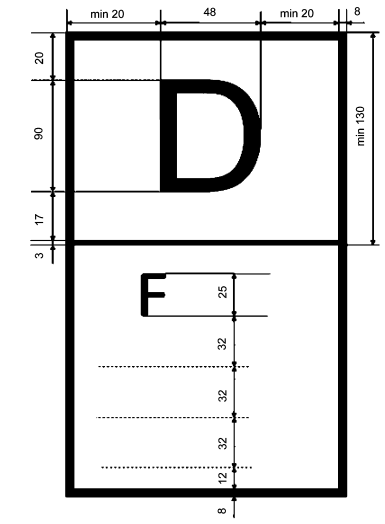
— išduotas leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemonę galioja visose valstybėse narėse pagal Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 1 dalį arba (kaip alternatyva) visose valstybėse narėse išduoti atskiri leidimai pradėti ją eksploatuoti.

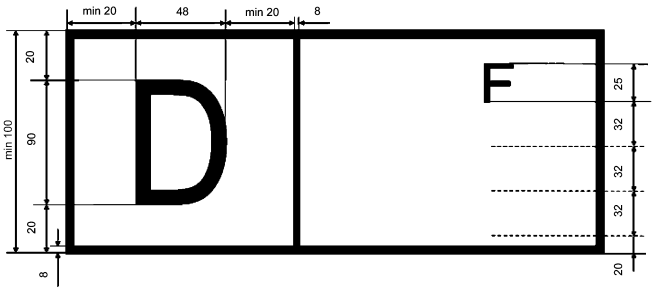
„PPV/PPW“: vagonas, atitinkantis PPV/PPW susitarimu nustatytus reikalavimus (Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijai (OSJD) priklausančiose valstybėse) (orig. *ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении*).

Pastabos

a) Ženklu „TEN“ paženklintos transporto priemonės atitinka P6 priede nurodyto transporto priemonės numerio pirmojo skaičiaus kodą nuo 0 iki 3.

b) Tas transporto priemones, kurias eksploatuoti leidimas išduotas ne visose valstybėse narėse, reikia paženklinti nurodant valstybes nares, kuriose leidimai jas eksploatuoti išduoti. Leidimus išdavusių valstybių narių sąrašą reikia pažymėti, kaip parodyta viename iš toliau pateiktų brėžinių: D – tai pirmoji leidimą išdavusi valstybė narė (šiame pavyzdyje Vokietija), o F – antroji leidimą išdavusi valstybė narė (šiame pavyzdyje Prancūzija). Valstybių narių kodai nurodomi vadovaujantis P4 priedu. Tai gali būti taikoma ir toms transporto priemonėms, kurios atitinka TSS, ir toms, kurios jos neatitinka. Šios transporto priemonės atitinka P6 priede nurodyto transporto priemonės numerio pirmojo skaičiaus kodą 4 arba 8.





P.6 PRIEDAS

VAGONAMS NAUDOJAMI SĄVEIKOS KODAI (1–2 SKAITMENYS).

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2-as skaitmuo
1-as skaitmuo</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-as skaitmuo
1-as skaitmuo</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Dydis</td><td>nuolatinis arba kintamas</td><td>nuolatinis</td><td>kintamas</td><td>nuolatinis</td><td>kintamas</td><td>nuolatinis</td><td>kintamas</td><td>nuolatinis</td><td>kintamas</td><td>nuolatinis arba kintamas</td><td>Dydis</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">TSS (a)
Ir (arba)
COTIF (b)
Ir (arba)
PPV</td><td>0</td><td>su ašimis</td><td>Atsarginis</td><td rowspan="2">TSS ir (arba) COTIF vagonai (b)
[kurių valdytojas yra geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]</td><td colspan="6" rowspan="2">Nenaudotinas nagrinėjamas tolesnis sprendimas</td><td rowspan="2">PPV vagonai (įvairaus dydžio)</td><td>su ašimis</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>su ratais</td><td>Pramonėje naudojami vagonai</td><td>su ratais</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>su ašimis</td><td rowspan="2">Atsarginis</td><td rowspan="2">TSS ir (arba) COTIF vagonai (b)
[kurių valdytojas yra geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]
PPV vagonai</td><td colspan="4" rowspan="2">TSS ir (arba) COTIF vagonai (b)
PPV vagonai</td><td colspan="2" rowspan="2">Kiti TSS ir (arba) COTIF vagonai (b)
PPV vagonai</td><td rowspan="2">PPV vagonai (nuolatinio dydžio)</td><td>su ašimis</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>su ratais</td><td>su ratais</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Ne TSS
ir ne OTIF (b)
ir ne PPV</td><td>4</td><td>su ašimis (c)</td><td rowspan="2">Pagalbiniai vagonai</td><td rowspan="2">Kiti vagonai
[kurių valdytojas yra geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]</td><td colspan="4" rowspan="2">Kiti vagonai</td><td colspan="2" rowspan="2">Kiti vagonai</td><td rowspan="2">Vagonai su specialia techninių charakteristikų numeracija</td><td>su ašimis (c)[3]</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>su ratais (c)</td><td>su ratais (c)[3]</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Eismas</td><td>Vidaus eismas arba tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą</td><td>Tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą</td><td>Vidaus eismas</td><td>Tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą</td><td>Vidaus eismas</td><td>Tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą</td><td>Vidaus eismas</td><td>Tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą</td><td>Vidaus eismas</td><td>Vidaus eismas arba tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą</td><td>Eismas</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1-as skaitmuo
2-as skaitmuo</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-as skaitmuo
2-as skaitmuo</td></tr>
</table>

(a) laikymasis bent jau geležinkelių riedmenų TSS reikalavimų.
(b) įskaitant geležinkelių riedmenis, kurie pagal galiojančias taisykles turi šiuos skaitmenis šių naujų taisyklių įsigaliojimo metu.
(c) nuolatinis arba kintamas dydis.

▼B

P.7 PRIEDAS

TRAUKIAMIEMS KELEIVINIAMS VAGONAMS NAUDOJAMI TARPTAUTINIO EISMO KODAI (1–2 SKAITMENYS)

Įspėjimas:

Laužtiniuose skliaustuose pateiktos sąlygos yra pereinamosios ir bus ištrintos būsimose RIC (žr. bendrųjų pastabų 3 punktą).

	Vidaus eismas	TSI ([a]) ir (arba) RIC/COTIF ([b]) ir (arba) PPV				Vidaus eismas arba tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą	TSI ([a]) ir (arba) RIC/COTIF ([b])	PPV		
2-as skaitmuo 1-as skaitmuo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vidaus eismui skirti geležinkelių riedmenys *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede*]	Nuolatinio dydžio geležinkelių riedmenys, kuriuose oras nekondicionuojamas (įskaitant geležinkelių riedmenis, kuriais gabenami automobiliai) *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Reguliuojamo dydžio (1435/1520) geležinkelių riedmenys, kuriuose oras nekondicionuojamas *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Rezervuota	Reguliuojamo dydžio (1435/1672) geležinkelių riedmenys, kuriuose oras nekondicionuojamas *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Geležinkelių riedmenys su specialia techninių charakteristikų numeracija	Nuolatinio dydžio geležinkelių riedmenys	Nuolatinio dydžio geležinkelių riedmenys	Reguliuojamo dydžio (1435/1520) geležinkelių riedmenys su keičiamais ratais	Reguliuojamo dydžio (1435/1520) geležinkelių riedmenys su reguliuojamo dydžio ašimis
6	Pagalbiniai geležinkelių riedmenys, nenaudojami veikloje, už kurią gaunamos pajamos	Nuolatinio dydžio geležinkelių riedmenys, kuriuose oras kondicionuojamas *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Reguliuojamo dydžio (1435/1520) geležinkelių riedmenys, kuriuose oras kondicionuojamas *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Pagalbiniai geležinkelių riedmenys, nenaudojami veikloje, už kurią gaunamos pajamos *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Reguliuojamo dydžio (1435/1672) geležinkelių riedmenys, kuriuose kondicionuojamas oras *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Vagonai, kuriais gabenami automobiliai	Reguliuojamo dydžio geležinkelių riedmenys			

▼B

	Vidaus eismas	TSI [a] ir (arba) RIC/COTIF [b] ir (arba) PPV				Vidaus eismas arba tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą	TSI [a] ir (arba) RIC/COTIF [b]	PPV		
2-as skaitmuo 1-as skaitmuo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Geležinkelių riedmenys, kuriuose kondicionuojamas oras, hermetiški geležinkelių riedmenys [*kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Rezervuota	Rezervuota	Hermetiški nuolatinio dydžio geležinkelių riedmenys, kuriuose oras kondicionuojamas *[kurių valdytojas yra RIC geležinkelio įmonė, nurodyta P.4 priede]*	Rezervuota	Kiti geležinkelių riedmenys	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota

([a]) laikymasis bent jau būsimos TSS, skirtos traukiamiems keleiviniams geležinkelių riedmenims.
([b]) RIC arba COTIF laikymasis pagal galiojančią taisyklę.

▼B

P.8 PRIEDAS

TRAUKOS RIEDMENŲ TIPAI (1–2 SKAITMENYS)

Pirmasis skaitmuo yra „9“.

Antrąjį skaitmenį nustato kiekviena valstybė narė. Jis, pavyzdžiui, gali atitikti savitikrį skaitmenį, jei šis skaitmuo apskaičiuojamas su serijos numeriu.

Jei antrasis skaitmuo apibūdina traukos riedmenų tipą, pateiktas kodavimas yra privalomas:

Kodas	Bendrasis geležinkelių riedmens tipas
0	Įvairus
1	Elektrovežis
2	Dyzelinis lokomotyvas
3	Elektrinių sudėtinių vienetų grupė (didelio greičio) [lokomotyvas arba priekaba]
4	Elektrinių sudėtinių vienetų grupė (išskyrus didelio greičio) [lokomotyvas arba priekaba]
5	Dyzelinių sudėtinių vienetų grupė [lokomotyvas arba priekaba]
6	Specializuota priekaba
7	Elektrinis manevrinis lokomotyvas
8	Dyzelinis manevrinis lokomotyvas
9	Techninės priežiūros riedmuo

▼B

P.9 PRIEDAS

STANDARTINIS SKAITMENIS VAGONŲ ŽENKLINIMAS (5–7 SKAITMENYS)

Šiame priede nurodomas skaitmeninis ženklinimas 4 skaitmenimis, susijęs su vagono pagrindinėmis techninėmis charakteristikomis.

Šis priedas platinamas atskiroje laikmenoje (elektroninė rinkmena).

▼B

P.10 PRIEDAS

TRAUKIAMIEMS KELEIVINIAMS GELEŽINKELIŲ RIEDMENIMS NAUDOJAMI TECHNINIŲ CHARAKTERISTIKŲ KODAI (5–6 SKAITMENYS)

	6-as skaitmuo 5-as skaitmuo	0	1	2	3	4
Rezervuota	0	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota
Vagonai su 1-os klasės vietomis	1	10 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	≥ 11 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	Rezervuota	Rezervuota	Dvi arba trys ašys
Vagonai su 2-os klasės vietomis	2	10 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	11 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	≥ 12 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	Trys ašys	Dvi ašys
Vagonai su 1-os arba 1-os (2-os) klasės vietomis	3	10 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	11 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	≥ 12 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	Rezervuota	Dvi arba trys ašys
Vagonai su 1-os arba 1-os (2-os) klasės miegamosiomis vietomis	4	10 1-os (2-os) klasės kupė	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	≤ 9 1-os (2-os) klasės kupė
2-os klasės miegamieji vagonai	5	10 kupė	11 kupė	≥ 12 kupė	Rezervuota	Rezervuota
Rezervuota	6	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota
Miegamieji vagonai	7	10 kupė	11 kupė	12 kupė	Rezervuota	Rezervuota

▼B

	6-as skaitmuo 5-as skaitmuo	0	1	2	3	4
Specialios konstrukcijos geležinkelių riedmenys ir vagonai	8	Prikabinamas vagonas, turintis valdymo postą, su sėdynėmis, visos klasės, su bagažo skyriumi arba be jo, su mašinisto kabina, skirta važiuoti kita kryptimi	Vagonai su 1-os arba 1-os (2-os) klasės vietomis, su bagažo arba pašto skyriumi	Vagonai su 2-os klasės vietomis, su bagažo arba pašto skyriumi	Rezervuota	Vagonai su sėdynėmis, visos klasės su specialiai įrengtomis vietomis, pvz., vaikų žaidimo vieta
	9	Pašto vagonai	Bagažo vagonai su pašto skyriumi	Bagažo vagonai	Bagažo vagonai ir dviejų arba trijų ašių 2-os klasės vagonai su sėdynėmis, su bagažo arba pašto skyriumi	Bagažo vagonai su šone esančiu koridoriumi, su muitinės plombuojamu skyriumi arba be jo

Pastaba. Į kupė dalis neatsižvelgiama. Vagonuose su atviromis vietomis ir viduryje esančiu perėjimu tam tikros vietos gaunamos galimų vietų skaičių dalijant iš 6, 8 arba 10, priklausomai nuo vagono konstrukcijos.

▼B

TRAUKIAMIEMS KELEIVINIAMS GELEŽINKELIŲ RIEDMENIMS NAUDOJAMI TECHNINIŲ CHARAKTERISTIKŲ KODAI (5–6 SKAITMENYS)

	6-as skaitmuo 5-as skaitmuo	5	6	7	8	9
Rezervuota	0	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota
Vagonai su 1-os klasės vietomis	1	Rezervuota	Dviaukščiai keleiviniai vagonai	≥ 7 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	8 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	9 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu
Vagonai su 2-os klasės vietomis	2	Tik OSJD, dviaukščiai keleiviniai vagonai	Dviaukščiai keleiviniai vagonai	Rezervuota	≥ 8 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	9 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu
Vagonai su 1-os arba 1-os (2-os) klasės vietomis	3	Rezervuota	Dviaukščiai keleiviniai vagonai	Rezervuota	≥ kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu	9 kupė su šone esančiu koridoriumi arba tam tikros atviros vietos su viduryje esančiu perėjimu
1-os arba 1-os (2-os) klasės miegamieji vagonai	4	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	≤ 9 1-os klasės kupė
2-os klasės miegamieji vagonai	5	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	≤ 9 kupė
Rezervuota	6	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota
Miegamieji vagonai	7	> 12 kupė	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota	Rezervuota
Specialios konstrukcijos geležinkelių riedmenys ir vagonai	8	Keleiviniai vagonai su sėdynėmis ir miegamieji vagonai, visos klasės, su baru arba bufetu	Dviaukštis keleivinis kupė vagonas su sėdynėmis, visos klasės, su bagažo skyriumi arba be jo, su mašinisto kabina važiuoti kita kryptimi	Vagonai restoranai arba keleiviniai kupė vagonai su baru arba bufetu, su bagažo skyriumi	Vagonai restoranai	Kiti specialūs keleiviniai vagonai (konferencijų, šokių, kino, vaizdo, sanitarinis vagonas ir vagonas baras)
	9	Dviašiai arba triašiai bagažo vagonai su pašto skyriumi	Rezervuota	Dviašiai arba triašiai vagonai, skirti automobiliams gabenti	Vagonai, skirti automobiliams gabenti	Tarnybiniai geležinkelių riedmenys

Pastaba. Į kupė dalis neatsižvelgiama. Vagonuose su atviromis vietomis ir viduryje esančiu perėjimu tam tikros vietos gaunamos galimų vietų skaičių dalijant iš 6, 8 arba 10, priklausomai nuo vagono konstrukcijos.

▼B

TRAUKIAMIEMS KELEIVINIAMS GELEŽINKELIŲ RIEDMENIMS NAUDOJAMI BENDRŲJŲ CHARAKTERISTIKŲ KODAI (7–8 SKAITMENYS)

Energijos tiekimas / Didžiausias greitis	8-as skaitmuo / 7-as skaitmuo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Visos įtampos(*)	Rezervuota	3 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~(*)	Rezervuota	1 500 V~	Kitos įtampos, išskyrus 1 000V,1 50-0 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	Rezervuota
	1	Visos įtampos(*) + garas (1)	1 000 V~ + garas (1)	1 000 V~ + garas (1)	1 000 V~ + garas (1)	1 000 V~ + garas (1)	1 000 V~ + garas (1)	Rezervuota	1 500 V~ + 1 500 V= + garas (1)	3 000 V= + garas (1)	3 000 V= + garas (1)
	2	Garas (1)	Garas (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + garas (1)	Garas (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + garas (1)	Garas (1)	3 000 V~ + 3 000 V= 1 500 V~ + garas (1)	1 500 V~ + garas (1)	1 500 V~ + garas (1)	A (1)
121–140 km/h	3	Visos įtampos	Rezervuota	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	Visos įtampos(*) + garas (1)	Visos įtampos + garas (1)	Visos įtampos + garas (1)	1 000 V~(*) (1) + garas (1)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~ + garas (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	1 500 V~ + 1 500 V= + garas (1)	3 000 V= + garas (1)	Rezervuota
	5	Visos įtampos(*) + garas (1)	Visos įtampos + garas (1)	Visos įtampos + garas (1)	1 000 V~ + garas (1)	Rezervuota	1 500 V~ + garas (1)	Kitos įtampos, išskyrus 1 000V,1 50-0 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V= + garas (1)	Rezervuota	Rezervuota
	6	Garas (1)	Rezervuota	3 000 V~ + 3 000 V=	Rezervuota	3 000 V~ + 3 000 V=	Rezervuota	Garas (1)	Rezervuota	Rezervuota	A (1)

▼B

Energijos tiekimas Didžiausias greitis	8-as skaitmuo 7-as skaitmuo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141–160 km/h	7	Visos įtampos (*)	Visos įtampos	1 500 V~ (1) + 3 000 V= (1) Visos įtampos (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	Visos įtampos(*) + garas (1)	Visos įtampos + garas (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Rezervuota	Visos įtampos(*) + garas (1)	1 000 V~ + garas (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Kitos įtampos, išskyrus 1 000V,1 50-0 V, 3 000 V	Visos įtampos(*) + garas (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Visos įtampos (*) (2)	Visos įtampos	Visos įtampos + garas (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Rezervuota	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	A (1) G (2)

(1) Tik vidaus eismui naudojami geležinkelių riedmenys

(2) Tik geležinkelių riedmenims, kurie gali būti naudojami tarptautiniam eismui

Visos įtampos Vienfazė kintamoji 1 000 V 51–15 Hz srovė, vienfazė kintamoji 1 500 V 50 Hz srovė, nuolatinė 1 500 V srovė, nuolatinė 3 000 V srovė. Taip pat galima vienfazė kintamoji 3 000 V 50 Hz srovė

(*) Kai kuriuose geležinkelių riedmenyse, kur naudojama 1 000 V vienfazė kintamoji srovė, leidžiamas tik vienas dažnis: 16 2/3 arba 50 Hz

A Autonominis šildymas, nėra traukinio magistralinės elektros tiekimo linijos

G Geležinkelių riedmenys su visų įtampų magistraline elektros tiekimo linija, tačiau reikalingas vagonas generatorius, kad būtų galima kondicionuoti orą

Garas Tik šildymas garu. Jei užrašytos įtampos, kodas taip pat galimas geležinkelių riedmenims be šildymo garu.

▼B

P.11 PRIEDAS

SPECIALIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ TECHNINIŲ CHARAKTERISTIKŲ KODAI (6–8 SKAITMENYS)

Specialiems geležinkelių riedmenims leidžiamas greitis (6 skaitmuo)

<table>
<tr><th colspan="3" rowspan="2">Klasifikacija</th><th colspan="3">Savaeigio važiavimo greitis</th></tr>
<tr><th>≥ 100 km/h</th><th>< 100 km/h</th><th>0 km/h</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Galimas traukinio sąstate</td><td rowspan="2">V ≥ 100 km/h</td><td>Savaeigis</td><td>1</td><td>2</td><td></td></tr>
<tr><td>Nesavaeigis</td><td></td><td></td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">V < 100 km/h ir (arba) apribojimai ([a])</td><td>Savaeigis</td><td></td><td>4</td><td></td></tr>
<tr><td>Nesavaeigis</td><td></td><td></td><td>5</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">Negalimas traukinio sąstate</td><td>Savaeigis</td><td></td><td>6</td><td></td></tr>
<tr><td>Nesavaeigis</td><td></td><td></td><td>7</td></tr>
<tr><td colspan="3">Savaeigė geležinkelių (kelių) transporto priemonė, galima traukinio sąstate ([b])</td><td></td><td>8</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Savaeigė geležinkelių (kelių) transporto priemonė, negalima traukinio sąstate ([b])</td><td></td><td>9</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Nesavaeigė geležinkelių (kelių) transporto priemonė ([b])</td><td></td><td></td><td>0</td></tr>
</table>

([a]) apribojimu nusakoma speciali vieta traukinio sąstate (pvz., gale), privalomas apsaugos vagonas ir kt.
([b]) turi būti laikomasi specialių sąlygų, susijusių su įtraukimu į traukinio sąstatą.

Specialių geležinkelių riedmenų tipas ir potipis (7–8 skaitmenys)

7-as skaitmuo	8-as skaitmuo	Geležinkelių riedmenys (mašinos)
1 Infrastruktūra ir viršutinė konstrukcija	1	Bėgių kelio tiesimas ir rekonstravimo traukinys
	2	Iešmai ir pervažų įranga
	3	Bėgių kelio rekonstrukcijos traukinys
	4	Balasto valymo mašina
	5	Žemės darbų mašina
	6	
	7	
	8	
	9	Ant bėgių montuojamas kranas (išskyrus atvejus, kai geležinkelių riedmenį reikia užkelti ant bėgių)
	0	Kita **arba bendra**

▼B

7-as skaitmuo	8-as skaitmuo	Geležinkelių riedmenys (mašinos)
2 Kelias	1	Didelio pajėgumo pabėgių klojimo mašina
	2	Kitos pabėgių klojimo mašinos
	3	Klojimo mašina su stabilizatoriumi
	4	Iešmų ir pervažų įrengimo mašina
	5	Balasto valymo mašina
	6	Stabilizavimo mašina
	7	Šlifavimo ir virinimo mašina
	8	Universali mašina
	9	Bėgių apžiūros vagonas
	0	Kita
3 Kontaktinė linija	1	Universali mašina
	2	Laidų suvyniojimo ir išvyniojimo mašina
	3	Atramos įrengimo mašina
	4	Cilindro gabenimo mašina
	5	Kontaktinės linijos įtempimo mašina
	6	Mašina su keliamąja darbo platforma ir mašina su pastoliais
	7	Valymo traukinys
	8	Tepimo traukinys
	9	Kontaktinės linijos apžiūros traukinys
	0	Kita
4 Struktūros	1	Perdangų klojimo mašina
	2	Tiltų apžiūros platforma
	3	Tunelių apžiūros platforma
	4	Dujų valymo mašina
	5	Vėdinimo mašina
	6	Mašina su keliamąja darbine platforma arba su pastoliais
	7	Tunelio apšvietimo mašina
	8	
	9	
	0	Kita

▼B

7-as skaitmuo	8-as skaitmuo	Geležinkelių riedmenys (mašinos)
5 Pakrovimas, iškrovimas ir įvairus transportas	1	Bėgių pakrovimo (iškrovimo) ir transportavimo mašina
	2	Balasto, žvyro ir kt. krovos (iškrovimo) ir transportavimo mašina
	3	
	4	
	5	Pabėgių pakrovimo (iškrovimo) ir transportavimo mašina
	6	
	7	
	8	Skirstomųjų įrenginių ir kt. pakrovimo (iškrovimo) ir transportavimo mašina
	9	Kitų medžiagų pakrovimo (iškrovimo) ir transportavimo mašina
	0	Kita
6 Matavimas	1	Žemės matavimo riedmuo
	2	Bėgių kelio matavimo vagonas
	3	Kontaktinės linijos matavimo vagonas
	4	Matmenų matavimo vagonas
	5	Signalizacijos registravimo vagonas
	6	Telekomunikacijų registravimo vagonas
	7	
	8	
	9	
	0	Kita
7 Avariniai atvejai	1	Avarinis kranas
	2	Avarinio vilkimo vagonas
	3	Avarinis tunelių traukinys
	4	Techninės pagalbos vagonas
	5	Gaisrinės saugos vagonas
	6	Sanitarinis vagonas
	7	Įrangos vagonas
	8	
	9	
	0	Kita

▼B

7-as skaitmuo	8-as skaitmuo	Geležinkelių riedmenys (mašinos)
8 Trauka, transportas, energija ir kt.	1	Traukos geležinkelių riedmenys
	2	
	3	Transportinis vagonas (išsk. 59)
	4	Elektrovežis
	5	Bėgių kelio darbų/savaeigis vagonas
	6	
	7	Statybinis traukinys
	8	
	9	
	0	Kita
9 Aplinka	1	Savaeigis sniego valytuvas
	2	Traukiamas sniego valytuvas
	3	Sniego šepetys
	4	Apledėjimo šalinimo mašina
	5	Piktžolių šalinimo mašina
	6	Bėgių valymo mašina
	7	
	8	
	9	
	0	Kita
0 Bėgiai (kelias)	1	1 kategorijos bėgių (kelių) mašina
	2	
	3	2 kategorijos bėgių (kelių) mašina
	4	
	5	3 kategorijos bėgių (kelių) mašina
	6	
	7	4 kategorijos bėgių (kelių) mašina
	8	
	9	
	0	Kita

▼B

P.12 PRIEDAS

RAIDINIS VAGONŲ, IŠSKYRUS SUJUNGTUS IR SUDĖTINIUS VAGONUS, ŽENKLINIMAS

KATEGORIJOS IR INDEKSO RAIDŽIŲ NUSTATYTI

1. **Svarbios pastabos**

Pridėtose lentelėse:

— metrais pateikta informacija nurodomas vidinis vagonų ilgis (lu);

— tonomis (tu) pateikta informacija atitinka didžiausią konkretaus vagono apkrovą, nurodytą krovos lentelėje; ši riba nustatoma laikantis pateiktos tvarkos.

2. **Tarptautinę visoms kategorijoms bendrą reikšmę turinčios indekso raidės**

q elektrinio šildymo vamzdis, tinkamas bet kokiai pripažintai srovei

qq vamzdis ir elektros šildymo įranga, tinkama bet kokiai pripažintai srovei

s vagonai, kuriems išduotas leidimas važiuoti „s“ sąlygomis (žr. geležinkelių riedmenų TSS B priedą)

ss vagonai, kuriems išduotas leidimas važiuoti „ss“ sąlygomis (žr. geležinkelių riedmenų TSS B priedą)

3. **Nacionalinę reikšmę turinčios indekso raidės**

t, u, v, w, x, y, z

Šių raidžių reikšmę nustato kiekviena valstybė narė.

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: E – ATVIRAS VAGONAS SU AUKŠTAIS ŠONINIAIS BORTAIS

Standartinis vagonas		įprasto tipo, šoninis ir galinis krovinio išvertimas, lygios grindys su 2 ašimis: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 4 ašimis: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: lu ≥ 12 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	aa	su 6 arba daugiau ašių
	c	su angomis grindyse ([a])
	k	su 2 ašimis: tu < 20 t su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 2 ašimis: 20 t ≤ tu < 25 t su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50 t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	nėra šoninio išvertimo
	ll	be grindų angų ([b])

▼B

Standartinis vagonas		įprasto tipo, šoninis ir galinis krovinio išvertimas, lygios grindys su 2 ašimis: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 4 ašimis: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: lu ≥ 12 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	m	su 2 ašimis: lu < 7,70 m su 4 arba daugiau ašių: lu < 12 m
	mm	su 4 arba daugiau ašių: lu >12 m ([b])
	n	su 2 ašimis: tu > 30 t su 4 ašimis: tu > 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t
	o	nėra galinio išvertimo
	p	su konduktoriaus vieta ([b])

([a]) Ši sąvoka taikoma tik atviriems vagonams su aukštais šoniniais bortais, lygiomis grindimis ir turintiems įrenginį, kuris leidžia vagonus naudoti kaip įprastus vagonus su lygia apačia arba savaiminiam tam tikrų prekių iškrovimui, tinkamai išdėsčius angas.
([b]) Taikoma tik 1 520 mm dydžio vagonams.

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: F – ATVIRAS VAGONAS SU AUKŠTAIS ŠONINIAIS BORTAIS

Standartinis vagonas		specialaus tipo su 2 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 3 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 40 t su 4 ašimis: 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	aa	su 6 arba daugiau ašių
	b	didelės talpos, su ašimis (tūris > 45 m^3)
	c	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) ([a])
	cc	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) ([a])
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	k	su 2 arba 3 ašimis: tu < 20 t su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 2 arba 3 ašimis: 20 t ≤ tu < 25 t su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	galima didelio tūrio krovinius iškrauti abiejose pusėse vienu metu (viršuje) ([a])
	ll	galima didelio tūrio krovinius iškrauti abiejose pusėse vienu metu (apačioje) ([a])

▼B

Standartinis vagonas		specialaus tipo su 2 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 3 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 40 t su 4 ašimis: 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	n	su 2 ašimis: tu > 30 t su 3 arba daugiau ašių: tu >40 t su 4 ašimis: tu > 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t
	o	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) ([a])
	oo	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) ([a])
	p	centrinis reguliuojamas krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) ([a])
	pp	centrinis reguliuojamas krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) ([a])
	ppp	su vieta konduktoriui ([b])

([a]) F kategorijos vagonai, kuriuose yra savaiminio iškrovimo galimybė, yra atviri vagonai, neturintys lygių grindų ir išvertimo įrangos gale arba šone.

([b]) Taikoma tik 1 520 mm dydžio vagonams.

Šių vagonų iškrovimo būdas nustatytas tokių charakteristikų deriniu:

Iškrovimo angų išdėstymas:

— centrinis: angos išdėstytos virš centrinės bėgių kelio dalies

— abipusis: angos abiejose bėgių kelio pusėse, už bėgių ribų
(Šiuose vagonuose iškrovimas:
— vienu metu, jei vagonui visiškai ištuštinti angas reikia atidaryti abiejose pusėse,
— kintamas, jei vagonui visiškai ištuštinti užtenka, kad anga būtų atidaryta tik vienoje pusėje)

— viršuje: apatinis iškrovimo angos kraštas (neatsižvelgiant į judamus įtaisus, kuriais gali būti pailgintas) yra mažiausiai 0,700 m virš bėgių, todėl prekėms iškrauti galima naudoti juostinį konvejerį

— apačioje: iškrovimo angos apatinio krašto vieta tokia, kad prekėms iškrauti negalima naudoti juostinio konvejerio

Iškrovimo greitis:

— didelio tūrio: kai angos atidaromos norint vagoną iškrauti, negali būti uždarytos tol, kol vagonas bus tuščias

— reguliuojamas: bet kuriuo iškrovimo momentu krovinio srautas gali būti reguliuojamas arba net sustabdomas

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: G – DENGTAS VAGONAS

Standartinis vagonas		įprastas vagonas su mažiausiai 8 vėdinimo angomis su 2 ašimis: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 4 ašimis: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	aa	su 6 arba daugiau ašių
	b	didelės talpos: — su 2 ašimis: lu ≥12 m ir naudingoji talpa ≥ 70 m^3 — su 4 arba daugiau ašių: lu ≥ 18 m
	bb	su 4 ašimis: lu > 18 m ([a])
	g	grūdams
	h	vaisiams ir daržovėms ([b])

▼B

Standartinis vagonas		įprastas vagonas su mažiausiai 8 vėdinimo angomis su 2 ašimis: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 4 ašimis: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	k	su 2 ašimis: tu < 20 t su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 2 ašimis: 20 t ≤ tu < 25 t su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50 t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	su mažiau kaip 8 vėdinimo angomis
	ll	su padidintomis angomis ([a])
	m	su 2 ašimis: lu < 9 m su 4 arba daugiau ašių: lu < 15 m
	n	su 2 ašimis: tu > 30 t su 4 ašimis: tu > 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t
	o	su 2 ašimis: lu < 12 m, o naudingoji talpa ≥ 70 m^3
	p	su konduktoriaus vieta ([a])

([a]) Taikoma tik 1 520 mm dydžio vagonams.
([b]) Sąvoka „vaisiams ir daržovėms“ taikoma tik vagonams su papildomomis vėdinimo angomis grindų lygyje.

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: H – DENGTAS VAGONAS

Standartinis vagonas		specialaus tipo su 2 ašimis: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t su 4 ašimis: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	aa	su 6 arba daugiau ašių
	b	su 2 ašimis: 12 m ≤ lu ≤ 14 m ir naudingoji talpa ≥ 70 m^3 ([a]) su 4 arba daugiau ašių: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	su 2 ašimis: lu ≥ 14m su 4 arba daugiau ašių: lu ≥ 22 m
	c	su galinėmis durimis
	cc	su galinėmis durimis ir vidus įrengtas automobiliams vežti
	d	su angomis grindyse
	dd	su išvertimo kėbulu ([b])
	e	su 2 grindimis
	ee	su 3 arba daugiau grindų
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste ([a])
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)

▼B

Standartinis vagonas		specialaus tipo su 2 ašimis: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t su 4 ašimis: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu) ([a])
	g	grūdams
	gg	cementui ([b])
	h	vaisiams ir daržovėms ([c])
	hh	mineralinėms trąšoms ([b])
	i	su atidarymo arba perstūmimo sienomis
	ii	su labai tvirtomis atidarymo arba perstūmimo sienomis ([d])
	k	su 2 ašimis: tu < 20 t su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 2 ašimis: 20 t ≤ tu < 25 t su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50 t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	su slankiosiomis pertvaromis ([e])
	ll	su fiksuojamomis slankiosiomis pertvaromis ([e])
	m	su 2 ašimis: lu < 9 m su 4 arba daugiau ašių: lu < 15 m
	mm	su 4 arba daugiau ašių: lu > 18 m ([b])
	n	su 2 ašimis: tu > 28 t su 4 ašimis: tu < 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t
	o	su 2 ašimis: lu 12 m < 14 m ir naudingoji talpa ≥ 70 m^3
	p	su konduktoriaus vieta ([b])

([a]) Dviašių vagonų su raidėmis „f“, „fff“ naudingoji talpa gali būti mažesnė kaip 70 m^3.
([b]) Taikoma tik 1 520 mm dydžio vagonams.
([c]) Sąvoka „vaisiams ir daržovėms“ taikoma tik vagonams su papildomomis vėdinimo angomis grindų lygyje.
([d]) Taikoma tik 1 435 mm dydžio vagonams.
([e]) Slankiosios pertvaros gali būti laikinai išmontuotos.

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: I – VAGONAS, KURIAME REGULIUOJAMA TEMPERATŪRA

Standartinis vagonas		vagonas šaldytuvas su IN klasės šilumos izoliacija, mechaniniu vėdinimu, grotelėmis ir ledo talpykla ≥ 3,5 m^3 su 2 ašimis: 19 m^2 ≤ grindų plotas < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t su 4 ašimis: grindų plotas ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	b	su 2 ašimis ir dideliu grindų plotu: 22 m^2 ≤ grindų plotas ≤ 27 m^2
	bb	su 2 ašimis ir labai dideliu grindų plotu: grindų plotas > 27 m^2

▼B

Standartinis vagonas		vagonas šaldytuvas su IN klasės šilumos izoliacija, mechaniniu vėdinimu, grotelėmis ir ledo talpykla ≥ 3,5 m^3 su 2 ašimis: 19 m^2 ≤ grindų plotas < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t su 4 ašimis: grindų plotas ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
	c	su mėsos kabliais
	d	žuviai vežti
	e	elektrinis vėdinimas
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	mechaninis šaldymas (a) (b)
	gg	šaldytuvas su suskystintomis dujomis (a)
	h	su IR klasės šilumos izoliacija
	i	mechaniniu būdu šaldomas lydinčiojo techninio vagono įranga (a) (b) (c)
	ii	lydintysis techninis vagonas (a) (c)
	k	su 2 ašimis: tu > 15 t su 4 ašimis: tu < 30 t
	l	izoliuotas be ledo talpyklų (a) (d)
	m	su 2 ašimis: grindų plotas < 19 m^2 su 4 ašimis: grindų plotas < 39 m^2
	mm	su 4 ašimis: grindų plotas ≥ 39m^2 (e)
	n	su 2 ašimis: tu > 25 t su 4 ašimis; tu > 40 t
	o	su ledo talpyklomis, kurių talpa mažesnė kaip 3,5 m^3 (d)
	p	be grotelių

(a) „l“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raidėmis „g“, „gg“, „i“ arba „ii“

(b) Vagonai su raidėmis „g“ ir „i“ gali būti naudojami atskirai arba mechaniškai šaldomame sąstate.

(c) Sąvoka „lydintysis techninis vagonas“ tuo pačiu metu taikoma gamykliniams vagonams, dirbtuvių vagonams (su miegamosiomis vietomis arba be jų) ir poilsio vagonams.

(d) „o“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raide „l“

(e) Taikoma tik 1 520 mm dydžio vagonams.

Pastaba. Dengtų vagonų šaldytuvų grindų plotas visada nustatomas atsižvelgiant į ledo talpyklas.

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: K – DVIAŠĖ GELEŽINKELIO PLATFORMA

Standartinis vagonas		įprasto tipo su atverčiamais bortais ir trumpomis atramomis lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indekso raidės	b	su ilgomis atramomis
	g	įrengtas konteineriams vežti (a)
	i	su nuimamu dangčiu ir nenuimamais galiniais bortais (b)
	j	su amortizatoriumi
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	be atramų
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	su nenuimamais bortais
	p	be bortų (b)
	pp	su nuimamais bortais

(a) „g“ raidė gali būti vartojama kartu su kategoriją nurodančia K raide tik įprastiems vagonams, kurie papildomai įrengti konteineriams vežti. Išimtinai tik konteineriams vežti įrengti vagonai priskiriami L kategorijai.
(b) „p“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raide „i“

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: L – DVIAŠĖ GELEŽINKELIO PLATFORMA

Standartinis vagonas		specialaus tipo lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indekso raidės	b	su specialiais priedais, skirtais vidutinio dydžio konteineriams pritvirtinti (pa) (a)
	c	su šarnyriniu velenėliu (a)
	d	įrengtas automobiliams vežti, be specialios platformos (a)
	e	su platformomis automobiliams vežti (a)
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtin Karalyste (tik keltu)
	g	įrengtas konteineriams vežti (išskyrus pa) (a) (b)
	h	įrengtas plieno ritiniams vežti (gulsčia padėtis) (a) (c)

▼B

Standartinis vagonas		specialaus tipo lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
	hh	įrengtas plieno ritiniams vežti (stačia padėtis) ([a]) ([c])
	i	su nuimamu dangčiu ir nenuimamais galiniais bortais ([a])
	ii	su labai tvirtu nuimamu metaliniu dangčiu ([d]) ir nenuimamais galiniais bortais ([a])
	j	su amortizatoriumi
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	be atramų
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	be bortų ([a])

([a]) Vagonams su raidėmis „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ arba „ii“, raidės „l“ arba „p“ nėra būtinos. Tačiau skaitiniai kodai visada turi atitikti vagonų raidinį ženklinimą.
([b]) Išimtinai tik konteineriams vežti naudojami vagonai (išskyrus pa).
([c]) Išimtinai tik plieno ritiniams vežti naudojami vagonai.
([d]) Taikoma tik 1 435 mm dydžio vagonams.

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: O – MIŠRUS VAGONAS: PLATFORMA IR ATVIRAS VAGONAS SU AUKŠTAIS ŠONINIAIS BORTAIS

Standartinis vagonas		įprasto tipo, su 2 arba 3 ašimis, atverčiamais bortais ir atramomis su 2 ašimis: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 3 ašimis: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Indekso raidės	a	su 3 ašimis
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	be atramų
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	su 2 ašimis: tu > 30 t su 3 ašimis tu > 40 t

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: R – VAGONAS VEŽIMĖLIS

Standartinis vagonas		įprasto tipo su atverčiamais bortais ir atramomis 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Indekso raidės	b	lu ≥ 22 m
	e	su atverčiamais bortais
	g	įrengtas konteineriams vežti ([a])
	h	įrengtas plieno ritiniams vežti (gulsčia padėtis) ([b])
	hh	įrengtas plieno ritiniams vežti (stačia padėtis) ([b])
	i	su nuimamu dangčiu ir nenuimamais galiniais bortais ([c])
	j	su amortizatoriumi
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	be atramų
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	su nenuimamais galiniais bortais, žemesniais kaip 2 m aukščio
	oo	su nenuimamais galiniais bortais, 2 m aukščio arba aukštesniais ([c])
	p	be atverčiamų galinių bortų ([c])
	pp	be nuimamų šoninių bortų

([a]) „g“ raidė gali būti vartojama kartu su kategoriją nurodančia R raide tik įprastiems vagonams, kurie papildomai įrengti konteineriams vežti. Išimtinai tik konteineriams vežti įrengti vagonai priskiriami S kategorijai.
([b]) Raidė „h“ arba „hh“ gali būti vartojama kartu su kategoriją nurodančia R raide tik įprastiems vagonams, kurie papildomai įrengti konteineriams vežti. Išimtinai tik konteineriams vežti įrengti vagonai priskiriami S kategorijai.
([c]) „oo“ ir (arba) „p“ raidės neturi būti rašomos ant „i“ raide pažymėtų vagonų.

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: S – VAGONAS VEŽIMĖLIS

Standartinis vagonas		specialaus tipo su 4 ašimis: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 6 ašimis (2 vežimėliai, 3 ašys)
	aa	su 8 ašimis arba daugiau
	aaa	su 4 ašimis (2 vežimėliai, 2 ašys) ([a])
	b	su specialia įranga vidutinio dydžio konteineriams pritvirtinti (pa) ([b])

▼B

Standartinis vagonas		specialaus tipo su 4 ašimis: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	c	su šarnyriniu velenėliu ([b])
	d	įrengtas automobiliams vežti, be specialios platformos ([b]) ([c])
	e	su platformomis automobiliams vežti ([b])
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	įrengtas konteineriams vežti, bendras pakrovimo ilgis ≤ 60’ (išskyrus pa) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	įrengtas konteineriams vežti, bendras pakrovimo ilgis > 60’ (išskyrus pa) ([b]) ([c]) ([d])
	h	įrengtas plieno ritiniams vežti (gulsčia padėtis) ([b]) ([e])
	hh	įrengtas plieno ritiniams vežti (stačia padėtis) ([b]) ([e])
	i	su nuimamu dangčiu ir nenuimamais galiniais bortais ([b])
	ii	su labai tvirtu nuimamu metaliniu dangčiu ([f]) ir nenuimamais galiniais bortais ([b])
	j	su amortizatoriumi
	k	su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50 t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	be atramų ([b])
	m	su 4 ašimis: 15 m ≤ lu < 18 m; su 6 arba daugiau ašių: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	su 4 ašimis: lu < 15 m su 6 arba daugiau ašių: lu < 18 m
	mmm	su 4 ašimis: lu ≥ 22 m ([a])
	n	su 4 ašimis: tu > 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t
	p	be šoninių bortų ([b])

([a]) Taikoma tik 1 520 mm dydžio vagonams.
([b]) Vagonams su raidėmis „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ arba „ii“, raidės „l“ arba „p“ nėra būtinos. Tačiau skaitiniai kodai visada turi atitikti vagonų raidinį ženklinimą.
([c]) Vagonai, kurie naudojami ne tik konteineriams vežti, bet ir mišriems pervežimams, turi būti paženklinti „g“ arba „gg“ raidėmis ir „d“ raide.
([d]) Vagonai išimtinai naudojami konteineriams vežti arba nuimamos konstrukcijos su griebtuvais kroviniui laikyti.
([e]) Išimtinai tik plieno ritiniams vežti naudojami vagonai.
([g]) Taikoma tik 1 435 mm dydžio vagonams.

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: T – VAGONAI SU ATIDAROMU STOGU

Standartinis vagonas		su 2 ašimis: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 4 ašimis: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	aa	su 6 arba daugiau ašių
	b	didelės talpos: su 2 ašimis: lu ≥ 12 m su 4 arba daugiau ašių: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	su galinėmis durimis
	d	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) (a) (b) (c)
	dd	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) (a) (b) (c)
	e	ištisinis durų aukštis > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	grūdams
	h	įrengtas vežti plieno ritinius (gulsčia padėtis)
	hh	įrengtas vežti plieno ritinius (stačia padėtis)
	i	su atidaromomis sienomis (a)
	j	su amortizatoriumi
	k	su 2 ašimis: tu < 20 t su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 2 ašimis: 20 t ≤ tu < 25 t su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50 t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas abiejose pusėse vienu metu (viršuje) (a) (b) (c)
	ll	didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas abiejose pusėse vienu metu (viršuje) (a) (b) (c)
	m	su 2 ašimis: lu < 9 m su 4 arba daugiau ašių: lu < 15 m (b)
	n	su 2 ašimis: tu > 30 t su 4 ašimis: tu > 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t
	o	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) (a) (b) (c)

▼B

Standartinis vagonas		su 2 ašimis: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 4 ašimis: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) (a) (b) (c)
	p	centrinis reguliuojamas savaiminis iškrovimas (viršuje) (a) (b) (c)
	pp	centrinis reguliuojamas savaiminis iškrovimas (apačioje) (a) (b) (c)

(a) „e“ raidė:
— neprivaloma ant vagonų su raide „b“ (tačiau skaitiniai kodai visada turi atitikti vagonų raidinį ženklinimą),
— neturi būti žymima ant vagonų su raidėmis „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ arba „pp“

(b) „b“ ir „m“ raidės neturi būti žymimos ant vagonų su raidėmis „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ arba „pp“

(c) T kategorijos vagonai, kuriuose yra savaiminio iškrovimo galimybė, turi atidaromą stogą; taip užtikrinama prieiga prie pakrovimo angos per visą korpuso ilgį; šiuose vagonuose nėra lygių grindų, jie nėra skirti galiniam arba šoniniam krovinio išvertimui. Šių vagonų iškrovimo būdas nustatytas tokių charakteristikų deriniu:

Iškrovimo angų išdėstymas:

— centrinis: angos išdėstytos virš centrinės bėgių kelio dalies
— abipusis: angos abiejose bėgių kelio pusėse, už bėgių ribų (šiuose vagonuose iškrovimas:
— vienu metus, jei vagonui visiškai ištuštinti angas reikia atidaryti abiejose pusėse,
— kintamas, jei vagonui visiškai ištuštinti užtenka, kad anga būtų atidaryta tik vienoje pusėje)
— viršuje: Apatinis iškrovimo angos kraštas (neatsižvelgiant į judamus įtaisus, kuriais gali būti pailgintas) yra mažiausiai 0,700 m virš bėgių; todėl prekėms iškrauti galima naudoti juostinį konvejerį
— apačioje: Iškrovimo angos apatinio krašto vieta tokia, kad prekėms iškrauti negalima naudoti juostinio konvejerio

Iškrovimo greitis:

— didelio tūrio: kai angos atidaromos norint vagoną iškrauti, negali būti uždarytos tol, kol vagonas bus tuščias
— reguliuojamas: bet kuriuo iškrovimo momentu krovinio srautas gali būti reguliuojamas arba net sustabdomas

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: U – SPECIALŪS VAGONAI

Standartinis vagonas		kiti, išskyrus F, H, L, S ir Z kategorijų su 2 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 3 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 40 t su 4 ašimis: 50 t ≤ tu ≤ 60t su 6 arba daugiau ašių: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	aa	su 6 arba daugiau ašių
	c	slėginis iškrovimas
	d	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) (a)
	dd	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) (a)
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)

▼B

Standartinis vagonas		kiti, išskyrus F, H, L, S ir Z kategorijų su 2 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 30 t su 3 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 40 t su 4 ašimis: 50 t ≤ tu ≤ 60t su 6 arba daugiau ašių: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	g	grūdams vežti
	i	įrengtas vežti krovinius, kurie viršija įprasto vagono matmenis (b) (c)
	k	su 2 arba 3 ašimis: tu < 20 t su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 2 arba 3 ašimis: 20 t ≤ tu < 25 t su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50 t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse vienu metu (viršuje) (a)
	ll	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse vienu metu (apačioje) (a)
	n	su 2 ašimis: tu > 30 t su 3 ašimis: tu > 40 t su 4 ašimis: tu > 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t (c)
	o	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) (a)
	oo	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) (a)
	p	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) (a)
	pp	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) (a)

(a) U kategorijos vagonai, kuriuose yra savaiminio iškrovimo galimybė, yra uždari vagonai; jie gali būti pakrauti per vieną arba daugiau pakrovimo angų, esančių viršutinėje korpuso dalyje; bendras jų atidarymo plotas yra mažesnis už korpuso ilgį; šiuose vagonuose nėra lygių grindų, jie nėra skirti galiniam arba šoniniam krovinio išvertimui.

(b) Visų pirma:
- vagonai su pažeminta vidurine dalimi
- vagonai su centrine išėma
- vagonai su įprastu nuolaidžiu, įstrižu valdymo stalu

(c) „n“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raide „i“

Šių vagonų iškrovimo būdas nustatytas tokių charakteristikų deriniu:

Iškrovimo angų išdėstymas:

— centrinis: angos išdėstytos virš centrinės bėgių kelio dalies

— abipusis: angos abiejose bėgių kelio pusėse, už bėgių ribų
(Šiuose vagonuose iškrovimas:
— vienu metu, jei vagonui visiškai ištuštinti angas reikia atidaryti abiejose pusėse,
— kintamas, jei vagonui visiškai ištuštinti užtenka, kad anga būtų atidaryta tik vienoje pusėje)

— viršuje: Apatinis iškrovimo angos kraštas (neatsižvelgiant į judamus įtaisus, kuriais gali būti pailgintas) yra mažiausiai 0,700 m virš bėgių; todėl prekėms iškrauti galima naudoti juostinį konvejerį

— apačioje: Iškrovimo angos apatinio krašto vieta tokia, kad prekėms iškrauti negalima naudoti juostinio konvejerio

Iškrovimo greitis:

— didelio tūrio: kai angos atidaromos norint vagoną iškrauti, negali būti uždarytos tol, kol vagonas bus tuščias

— reguliuojamas: bet kuriuo iškrovimo momentu krovinio srautas gali būti reguliuojamas arba net sustabdomas

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: Z – VAGONAS CISTERNA

Standartinis vagonas		su metaliniu korpusu, skirtas vežti skysčius arba dujas su 2 ašimis: 25 t ≤ lu ≤ 30 t su 3 ašimis: 25 t ≤ tu ≤ 40 t su 4 ašimis: 50 t ≤ tu ≤ 60 t su 6 arba daugiau ašių: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indekso raidės	a	su 4 ašimis
	aa	su 6 arba daugiau ašių
	b	naftos produktams vežti ([a])
	c	slėginis iškrovimas ([b])
	d	maisto ir chemijos prekėms vežti ([a])
	e	įtaisyti šildymo įrenginiai
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	vežti suslėgtas, suskystintas arba ištirpintas dujas ([b])
	i	nemetalinė cisterna
	j	su amortizatoriumi
	k	su 2 arba 3 ašimis: tu < 20 t su 4 ašimis: tu < 40 t su 6 arba daugiau ašių: tu < 50 t
	kk	su 2 arba 3 ašimis: 20 t ≤ tu < 25 t su 4 ašimis: 40 t ≤ tu < 50 t su 6 arba daugiau ašių: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	su 2 ašimis: tu > 30 t su 3 ašimis: tu > 40 t su 4 ašimis tu > 60 t su 6 arba daugiau ašių: tu > 75 t
	p	su konduktoriaus vieta ([a])

([a]) Taikoma tik 1 520 mm dydžio vagonams.
([b]) „c“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raide „g“

RAIDINIS SUJUNGTŲ IR SUDĖTINIŲ VAGONŲ ŽENKLINIMAS

KATEGORIJOS IR INDEKSO RAIDŽIŲ NUSTATYTI

1. **Svarbios pastabos**

Pridėtose lentelėse metrais pateikta informacija nurodomas vidinis vagonų ilgis (lu).

2. **Tarptautinę visoms kategorijoms bendrą reikšmę turinčios indekso raidės**

q elektros šildymo vamzdis, tinkamas bet kokiai pripažintai srovei

qq vamzdis ir elektros šildymo įranga, tinkama bet kokiai pripažintai srovei

s vagonai, kuriems išduotas leidimas važiuoti „s“ sąlygomis (žr. geležinkelių riedmenų TSS B priedą)

ss vagonai, kuriems išduotas leidimas važiuoti „ss“ sąlygomis (žr. geležinkelių riedmenų TSS B priedą)

3. **Nacionalinę reikšmę turinčios indekso raidės**

t, u, v, w, x, y, z

Šių raidžių reikšmę nustato kiekviena valstybė narė.

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: F – ATVIRAS VAGONAS SU AUKŠTAIS ŠONINIAIS BORTAIS

Standartinis vagonas		Sujungtas arba sudėtinis vagonas su ašimis, du vienetai 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	a	su vežimėliais
	c	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) ([a])
	cc	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) ([a])
	e	su 3 vienetais:
	ee	su 4 arba daugiau vienetų
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	l	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) ([a])
	ll	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) ([a])
	m	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 22 m
	o	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) ([a])
	oo	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) ([a])
	p	centrinis reguliuojamas savaiminis krovinių iškrovimas (viršuje) ([a])
	pp	centrinis reguliuojamas savaiminis krovinių iškrovimas (apačioje) ([a])
	r	sujungtas vagonas
	rr	sudėtinis vagonas

([a]) F kategorijos vagonai su savaiminio iškrovimo galimybe yra atviri vagonai, neturintys lygių grindų ir neskirti galiniam arba šoniniam krovinio išvertimui.

Šių vagonų iškrovimo būdas nustatytas tokių charakteristikų deriniu:

Iškrovimo angų išdėstymas:

— centrinis: angos išdėstytos virš centrinės bėgių kelio dalies

— abipusis: angos abiejose bėgių kelio pusėse, už bėgių ribų
(Šiuose vagonuose iškrovimas:
— vienu metus, jei vagonui visiškai ištuštinti angas reikia atidaryti abiejose pusėse,
— kintamas, jei vagonui visiškai ištuštinti užtenka, kad anga būtų atidaryta tik vienoje pusėje)

— viršuje: Apatinis iškrovimo angos kraštas (neatsižvelgiant į judamus įtaisus, kuriais gali būti pailgintas) yra mažiausiai 0,700 m virš bėgių; todėl prekėms iškrauti galima naudoti juostinį konvejerį

— apačioje: Iškrovimo angos apatinio krašto vieta tokia, kad prekėms iškrauti negalima naudoti juostinio konvejerio

Iškrovimo greitis:

— didelio tūrio: kai angos atidaromos norint vagoną iškrauti, negali būti uždarytos tol, kol vagonas bus tuščias

— reguliuojamas: bet kuriuo iškrovimo momentu krovinio srautas gali būti reguliuojamas arba net sustabdomas

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: H – DENGTAS VAGONAS

Standartinis vagonas		sujungtas arba sudėtinis vagonas su ašimis, 2 vienetai 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	a	su vežimėliais
	c	su galinėmis durimis
	cc	su galinėmis durimis ir vidus įrengtas automobiliams vežti
	d	su angomis grindyse
	e	su 3 vienetais
	ee	su 4 arba daugiau vienetų
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	grūdams vežti
	h	vaisiams ir daržovėms vežti ([a])
	i	su atidarymo arba perstūmimo sienomis
	ii	su labai tvirtomis atidarymo arba perstūmimo sienomis ([b])
	l	su slankiosiomis pertvaromis ([c])
	ll	su fiksuojamomis slankiosiomis pertvaromis ([c])
	m	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 22 m
	r	sujungtas vagonas
	rr	sudėtinis vagonas

([a]) Sąvoka „vaisiams ir daržovėms“ taikoma tik vagonams su papildomomis vėdinimo angomis grindų lygyje.
([b]) Taikoma tik l 435 mm dydžio vagonams.
([c]) Slankiosios pertvaros gali būti laikinai išmontuotos.

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: I – VAGONAS, KURIAME REGULIUOJAMA TEMPERATŪRA

Standartinis vagonas		vagonas šaldytuvas su IN klasės šilumine izoliacija, mechaniniu vėdinimu, grotelėmis ir ledo talpykla ≥ 3,5 m^3 sujungti arba sudėtiniai vagonai su ašimis, dviem vienetais 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	a	su vežimėliais
	c	su kabliais mėsai
	d	žuviai vežti
	e	su elektriniu vėdinimu
	ee	su 4 arba daugiau vienetų
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	su mechaniniu šaldymu ([a])
	gg	šaldytuvas su suskystintomis dujomis ([a])
	h	su IR klasės šilumos izoliacija
	i	mechaniškai šaldomas, naudojant lydinčiojo techninio vagono įrangą ([a]) ([b])
	ii	lydintysis techninis vagonas ([a]) ([b])
	l	izoliuotas, be ledo talpyklų ([a]) ([c])
	m	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 22 m
	o	su ledo talpyklomis, kurių talpa mažesnė kaip 3,5 m^3 ([c])
	oo	su 3 vienetais
	p	be grotelių
	r	sujungtas vagonas
	rr	sudėtinis vagonas

([a]) „l“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raidėmis „g“, „gg“, „i“ arba „ii“

([b]) Sąvoka „lydintysis techninis vagonas“ tuo pačiu metu taikoma gamykliniams vagonams, dirbtuvių vagonams (su miegamosiomis vietomis arba be jų) ir poilsio vagonams.

([c]) „o“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raide „l“

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: L – GELEŽINKELIO PLATFORMA SU ATSKIROMIS AŠIMIS

Standartinis vagonas		sujungtas arba sudėtinis vagonas su 2 vienetais 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	a	sujungtas vagonas
	aa	sudėtinis vagonas
	b	su specialia įranga vidutinio dydžio konteineriams pritvirtinti (pa) [a]
	c	su šarnyriniu velenėliu [a]
	d	įrengtas automobiliams vežti, be specialios platformos [a]
	e	su platformomis automobiliams vežti [a]
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	įrengtas konteineriams vežti [a] [b]
	h	įrengtas plieno ritiniams vežti (gulsčia padėtis) [a] [c]
	hh	įrengtas plieno ritiniams vežti (stačia padėtis) [a] [c]
	i	su nuimamu dangčiu ir nenuimamais galiniais bortais [a]
	ii	su labai tvirtu nuimamu metaliniu dangčiu [d] ir nenuimamais galiniais bortais [a]
	j	su amortizatoriumi
	l	be atramų [a]
	m	su 2 vienetais: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 18 m
	o	su 3 vienetais
	oo	su 4 arba daugiau vienetų
	p	be šoninių bortų [a]
	r	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m

[a] Vagonams su raidėmis „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ arba „ii“, raidės „l“ arba „p“ nėra būtinos. Tačiau skaitiniai kodai visada turi atitikti vagonų raidinį ženklinimą.
[b] Išimtinai tik konteineriams vežti naudojami vagonai (išskyrus pa).
[c] Išimtinai tik plieno ritiniams vežti naudojami vagonai.
[d] Taikoma tik 1 435 mm dydžio vagonams.

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: S – VAGONAS VEŽIMĖLIS

Standartinis vagonas		sujungtas arba sudėtinis vagonas su 2 vienetais 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	b	su specialia įranga vidutinio dydžio konteineriams pritvirtinti (pa) ([a])
	c	su šarnyriniu velenėliu ([a])
	d	įrengtas automobiliams vežti, be specialios platformos ([a]) ([b])
	e	su platformomis automobiliams vežti ([a])
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	įrengtas konteineriams vežti, bendras pakrovimo ilgis ≤ 60’ (išskyrus pa) ([a]) ([b]) ([c])
	gg	įrengtas konteineriams vežti, bendras pakrovimo ilgis > 60’ (išskyrus pa) ([a]) ([b]) ([c])
	h	įrengtas plieno ritiniams vežti (gulsčia padėtis) ([a]) ([d])
	hh	įrengtas plieno ritiniams vežti (stačia padėtis) ([a]) ([d])
	i	su nuimamu dangčiu ir nenuimamais galiniais bortais ([a])
	ii	su labai tvirtu nuimamu metaliniu dangčiu ([e]) ir nenuimamais galiniais bortais ([a])
	j	su amortizatoriumi
	l	be atramų ([a])
	m	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 22 m
	o	su 3 vienetais
	oo	su 4 arba daugiau vienetų
	p	be šoninių bortų ([a])
	r	sujungtas vagonas
	rr	sudėtinis vagonas

([a]) Vagonams su raidėmis „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ arba „ii“, raidės „l“ arba „p“ nėra būtinos. Tačiau skaitiniai kodai visada turi atitikti vagonų raidinį ženklinimą.

([b]) Vagonai, kurie naudojami ne tik konteineriams vežti, bet ir mišriems pervežimams, turi būti paženklinti „g“ arba „gg“ raidėmis ir „d“ raide.

([c]) Vagonai išimtinai naudojami konteineriams vežti arba nuimamos konstrukcijos su griebtuvais kroviniui laikyti.

([d]) Išimtinai tik plieno ritiniams vežti naudojami vagonai.

([e]) Taikoma tik 1 435 mm dydžio vagonams.

▼B

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: T – VAGONAS SU ATIDAROMU STOGU

Standartinis vagonas		sujungtas arba sudėtinis vagonas su ašimis, su 2 vienetais 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	a	su vežimėliais
	b	su ištisinio aukščio durimis > 1,90 m (a)
	c	su galinėmis durimis
	d	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) (a) (b)
	dd	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) (a) (b)
	e	su 3 vienetais
	ee	su 4 arba daugiau vienetų
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	grūdams vežti
	h	įrengtas plieno ritiniams vežti (gulsčia padėtis)
	hh	įrengtas plieno ritiniams vežti (stačia padėtis)
	i	su atidaromomis sienomis (a)
	j	su amortizatoriumi
	l	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) (a) (b)
	ll	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) (a) (b)
	m	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 22 m
	o	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) (a) (b)
	oo	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) (a) (b)
	p	centrinis reguliuojamas savaiminis krovinių iškrovimas (viršuje) (a) (b)
	pp	centrinis reguliuojamas savaiminis krovinių iškrovimas (apačioje) (a) (b)
	r	sujungtas vagonas

▼B

Standartinis vagonas		sujungtas arba sudėtinis vagonas su ašimis, su 2 vienetais 22 m ≤ lu < 27 m
	rr	sudėtinis vagonas

([a]) Indekso raidė „b“ neturi būti žymima ant vagonų su raidėmis „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ arba „pp“

([b]) T kategorijos vagonai, kuriuose yra savaiminio iškrovimo galimybė, turi atidaromą stogą; taip užtikrinama prieiga prie pakrovimo angos per visą korpuso ilgį; šiuose vagonuose nėra lygių grindų, nėra skirti galiniam arba šoniniam krovinio išvertimui.

Šių vagonų iškrovimo būdas nustatytas tokių charakteristikų deriniu:

Iškrovimo angų išdėstymas:

— centrinis: angos išdėstytos virš centrinės bėgių kelio dalies

— abipusis: angos abiejose bėgių kelio pusėse, už bėgių ribų
(Šiuose vagonuose iškrovimas:
— vienu metu, jei vagonui visiškai ištuštinti angas reikia atidaryti abiejose pusėse,
— kintamas, jei vagonui visiškai ištuštinti užtenka, kad anga būtų atidaryta tik vienoje pusėje)

— viršuje: Apatinis iškrovimo angos kraštas (neatsižvelgiant į judamus įtaisus, kuriais gali būti pailgintas) yra mažiausiai 0,700 m virš bėgių; todėl prekėms iškrauti galima naudoti juostinį konvejerį

— apačioje: Iškrovimo angos apatinio krašto vieta tokia, kad prekėms iškrauti negalima naudoti juostinio konvejerio

Iškrovimo greitis:

— didelio tūrio: kai angos atidaromos kroviniui iškrauti, negali būti uždarytos tol, kol vagonas nėra tuščias

— reguliuojamas: bet kuriuo iškrovimo momentu krovinio srautas gali būti reguliuojamas arba net sustabdomas

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: U – SPECIALŪS VAGONAI

Standartinis vagonas		*sujungtas arba sudėtinis vagonas, su ašimis, 2 vienetais* 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	a	su vežimėliais
	e	su 3 vienetais
	ee	su 4 arba daugiau vienetų
	c	slėginis iškrovimas
	d	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje)([a])
	dd	reguliuojamas savaiminis iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) ([a])
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	grūdams vežti
	i	įrengtas vežti krovinius, kurie viršija įprasto vagono matmenis ([b])
	l	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (viršuje) ([a])
	ll	savaiminis didelio tūrio krovinių iškrovimas abiejose pusėse pakaitomis (apačioje) ([a])

▼B

Standartinis vagonas		*sujungtas arba sudėtinis vagonas, su ašimis, 2 vienetais* 22 m ≤ lu < 27 m
	m	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 22 m
	o	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (viršuje) (a)
	oo	centrinis didelio tūrio krovinių savaiminis iškrovimas (apačioje) (a) (b)
	p	centrinis reguliuojamas savaiminis krovinių iškrovimas (viršuje) (a)
	pp	centrinis reguliuojamas savaiminis krovinių iškrovimas (apačioje) (a)
	r	sujungtas vagonas
	rr	sudėtinis vagonas

(a) U kategorijos vagonai, kuriuose yra savaiminio iškrovimo galimybė, yra uždari vagonai; jie gali būti pakrauti per vieną arba daugiau pakrovimo angų, esančių viršutinėje korpuso dalyje; bendras jų atidarymo plotas yra mažesnis už korpuso ilgį; šiuose vagonuose nėra lygių grindų, jie nėra skirti galiniam arba šoniniam krovinio išvertimui.

(b) Visų pirma:
- — vagonai su pažeminta vidurine dalimi
- — vagonai su centrine įduba
- — vagonai su įprastu nuolaidžiu, įstrižu valdymo stalu

Šių vagonų iškrovimo būdas nustatytas tokių charakteristikų deriniu:

Iškrovimo angų išdėstymas:
- — centrinis: angos išdėstytos virš centrinės bėgių kelio dalies
- — abipusis: angos abiejose bėgių kelio pusėse, už bėgių ribų.(Šiuose vagonuose iškrovimas:
  - — vienu metu, jei vagonui visiškai ištuštinti angas reikia atidaryti abiejose pusėse,
  - — kintamas, jei vagonui visiškai ištuštinti užtenka, kad anga būtų atidaryta tik vienoje pusėje)
- — viršuje: Apatinis iškrovimo angos kraštas (neatsižvelgiant į judamus įtaisus, kuriais gali būti pailgintas) yra mažiausiai 0,700 m virš bėgių; todėl prekėms iškrauti galima naudoti juostinį konvejerį
- — apačioje: Iškrovimo angos apatinio krašto vieta tokia, kad prekėms iškrauti negalima naudoti juostinio konvejerio

Iškrovimo greitis:
- — didelio tūrio: kai angos atidaromos kroviniui iškrauti, negali būti uždarytos tol, kol vagonas nėra tuščias
- — reguliuojamas: bet kuriuo iškrovimo momentu krovinio srautas gali būti reguliuojamas arba net sustabdomas

KATEGORIJĄ NURODANTI RAIDĖ: Z – VAGONAS CISTERNA

Standartinis vagonas		su metaliniu korpusu, skysčiams arba dujoms vežti sujungtas arba sudėtinis vagonas su ašimis, 2 vienetai 22 m ≤ lu < 27 m
Indekso raidės	a	su vežimėliais
	c	slėginis iškrovimas (a)
	e	įtaisyti šildymo įrenginiai
	f	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste
	ff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik tuneliu)
	fff	tinkamas susisiekimui su Jungtine Karalyste (tik keltu)
	g	vežti suslėgtas, suskystintas arba ištirpintas dujas (a)

▼B

Standartinis vagonas		su metaliniu korpusu, skysčiams arba dujoms vežti sujungtas arba sudėtinis vagonas su ašimis, 2 vienetai 22 m ≤ lu < 27 m
	i	nemetalinė cisterna
	j	su amortizatoriumi
	m	su 2 vienetais: lu ≥ 27 m
	mm	su 2 vienetais: lu < 22 m
	o	su 3 vienetais
	oo	su 4 arba daugiau vienetų
	r	sujungtas vagonas
	rr	sudėtinis vagonas

(a) „c“ raidė neturi būti žymima ant vagonų su raide „g“

▼B

P.13 PRIEDAS

TRAUKIAMŲ KELEIVINIŲ VAGONŲ RAIDINIS ŽENKLINIMAS

Tarptautinę reikšmę turinčios raidės:

A	1-os klasės keleivinis vagonas
B	2-os klasės keleivinis vagonas
AB	1-os (2-os) klasės keleivinis vagonas
WL	Miegamasis vagonas, paženklintas raidėmis A, B arba AB, atsižvelgiant į patogumų tipą. Miegamojo vagono su „specialiomis“ kupė raidės papildomos indekso raide „S“
WR	Vagonas restoranas
R	Keleivinis vagonas restoranas su bufetu arba baru (papildomai vartojamos serijos raidės)
D	Prekinis vagonas
DD	Atviras, 2 eilių vagonas automobiliams vežti
Post	Pašto vagonas
AS SR WG	Vagonas baras su šokiams reikalinga įranga
WSP	Prabangus vagonas
Le	Atviras, 2 ašių, 2 eilių vagonas automobiliams vežti
Leq	Atviras, 2 ašių, 2 eilių vagonas automobiliams vežti su elektros energijos tiekimo kabeliu
Laeq	Atviras, 3 ašių, 2 eilių vagonas automobiliams vežti su elektros energijos tiekimo kabeliu

Tarptautinę reikšmę turinčios indekso raidės:

b h	Keleivinis vagonas, įrengtas vežti neįgalius asmenis
c	Skyriai, pakeičiami į miegamąsias vietas
d v	Dviračius vežti įrengti vagonai
ee z	Vagonai su centriniu elektros energijos tiekimu
f	Vagonai su mašinisto kabina (prikabinamas vagonas su valdymo postu)
p t	Keleivinis vagonas su viduryje esančiu perėjimu
m	Daugiau kaip 24,5 m ilgio vagonas
s	Viduryje esantis perėjimas prekiniuose vagonuose ir keleiviniuose vagonuose su bagažo skyriumi

Skyrių skaičius parodytas indeksu (pavyzdžiui: Bc9)

Nacionalinę reikšmę turinčios serijos ir indekso raidės

Kitos serijos ir indekso raidės turi nacionalinę reikšmę, kurią nustato kiekviena valstybė narė.

▼M2

———————

▼B

Q PRIEDAS

NENAUDOJAMA

▼B

R PRIEDAS

TRAUKINIO IDENTIFIKAVIMAS

Šis aspektas iki galo dar neišnagrinėtas ir bus nustatytas būsimoje šios TSS versijoje.

Šioje srityje plėtojama CWA. Kai bus įtraukta, jos tinkamumą kaip priemones, kuriomis šios CWA taikymas užtikrins atitiktį šios TSS reikalavimams, įvertins ERA ir EB.

Tokia išsami specifikacija daugiausia turi būti taikoma keturiems principams (reguliavimas ir maršrutų nustatymas, traukinio tipas, saugos ryšys, veiklos stebėjimas), visų tipų traukiniams ir atsakomybei už šių numerių paskyrimą. Šioje specifikacijoje turi būti atsižvelgiama į esamus jau taikomus standartus (pavyzdžiui, UIC Fiche 419-1 ir 419-2 OR) ir ERTMS/ETCS raidą. Šiam darbui turi būti sudaryta ekspertų grupė.

Kol bus sukurta ši CWA, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi veikti kartu ir, atsižvelgdami į esamus jau taikomus standartus (pavyzdžiui, UIC Fiche 419-1 ir 419-2 OR) bei ERTMS/GSM-R raidą, sudaryti dvišales arba daugiašales sutartis, kad traukiniams būtų lengviau judėti iš vieno infrastruktūros valdytojo eksploatuojamo tinklo į kito valdytojo tinklą.

Taip pat žr. U priedą

▼B

S PRIEDAS

TRAUKINIO MATOMUMAS – GALINĖ DALIS

Šis aspektas iki galo dar neišnagrinėtas ir bus nustatytas būsimoje šios TSS versijoje.

Turi būti nustatyta išsami specifikacija, kurioje būtų atsižvelgiama į tai, kam reikalingas galinės dalies parodymas, koks požiūris palaiko šį reikalavimą TEN ir kaip tai gali būti saugiai ir veiksmingai suderinta.

Specifikacija ir susijęs atitikties įvertinimas kintamo pobūdžio sprendimui bus paskelbtas šioje TSS kaip sąveikos sudedamoji dalis.

Kol bus sukurta ir pradėta naudoti išsami specifikacija, geležinkelio įmonė(-ės) ir infrastruktūros valdytojas(-ai) turi veikti kartu ir sudaryti dvišales arba daugiašales sutartis, kad traukiniams būtų lengviau judėti iš vieno infrastruktūros valdytojo eksploatuojamo tinklo į kito valdytojo tinklą.

Taip pat žr. U priedą

▼M2

T PRIEDAS

STABDYMO CHARAKTERISTIKOS

Infrastruktūros valdytojo pareigos

Infrastruktūros valdytojas informuoja geležinkelio įmonę apie kiekviename maršrute privalomas stabdymo charakteristikas ir turi pateikti informaciją apie maršruto charakteristikas. Infrastruktūros valdytojas turi užtikrinti, kad nustatant privalomas stabdymo charakteristikas būtų atsižvelgta į maršruto charakteristikų ir kelio ribų įtaką.

Privalomos stabdymo charakteristikos iš esmės išreiškiamos stabdymo masės procentine dalimi, išskyrus atvejus, kai infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė sutaria naudoti kitą matavimo vienetą stabdymo charakteristikoms išreikšti (pvz., stabdymo mase tonomis, stabdymo jėgomis, lėtėjimo vertėmis, lėtėjimo pobūdžiu).

Geležinkelio įmonei pareikalavus, traukinių sąstatų ir nuolatinių sudėtinių traukinio riedmenų stabdymo charakteristikų reikalavimus infrastruktūros valdytojas turi pateikti lėtėjimo vertėmis.

Geležinkelio įmonės pareigos

Geležinkelio įmonė užtikrina, kad kiekvieno traukinio stabdymo charakteristikos būtų tokios, kaip reikalauja infrastruktūros valdytojas, arba geresnės. Todėl geležinkelio įmonė apskaičiuoja traukinio stabdymo charakteristikas, atsižvelgdama į traukinio sudėtį.

Geležinkelio įmonė privalo atsižvelgti į geležinkelių riedmenų arba traukinio sąstato stabdymo charakteristikas, nustatytas išleidžiant eksploatuoti. Būtina įvertinti ribines geležinkelių riedmenų charakteristikas, pvz., stabdžių patikimumą ir buvimą. Be to, geležinkelio įmonė, derindama stabdymo charakteristikas traukinio sustabdymo ir apsaugos tikslais, privalo atsižvelgti į informaciją apie maršruto charakteristikas.

Stabdymo charakteristikos, nustatytos patikrinus konkretų traukinį (pvz., traukinio sudėtį, stabdžių buvimą, stabdžių sureguliavimą), bus naudojamos kaip pirminė eksploatavimo taisyklės vertė, kuri vėliau bus taikoma traukiniui.

Nepatenkinamos stabdymo charakteristikos

Infrastruktūros valdytojas turi parengti taisykles, taikytinas, kai traukinys neatitinka privalomų stabdymo charakteristikų, ir pateikti šias taisykles geležinkelių įmonėms.

Jeigu traukinys neatitinka privalomų stabdymo charakteristikų tam tikruose maršrutuose, geležinkelio įmonė turi laikytis atitinkamų, pvz., greičio, apribojimų.

▼**M2**

U PRIEDAS

NEIŠSPRĘSTŲ KLAUSIMŲ SĄRAŠAS

4.2.2 skirsnis – Traukinio formavimo dokumentas.

B priedas (žr. šios TSS 4.4 poskirsnį) – Kitos taisyklės, leidžiančios nuosekliai veikti naujiems skirtingiems struktūriniams posistemiams.

R priedas (žr. šios TSS 4.2.3.2 poskirsnį) – Traukinių identifikavimas.

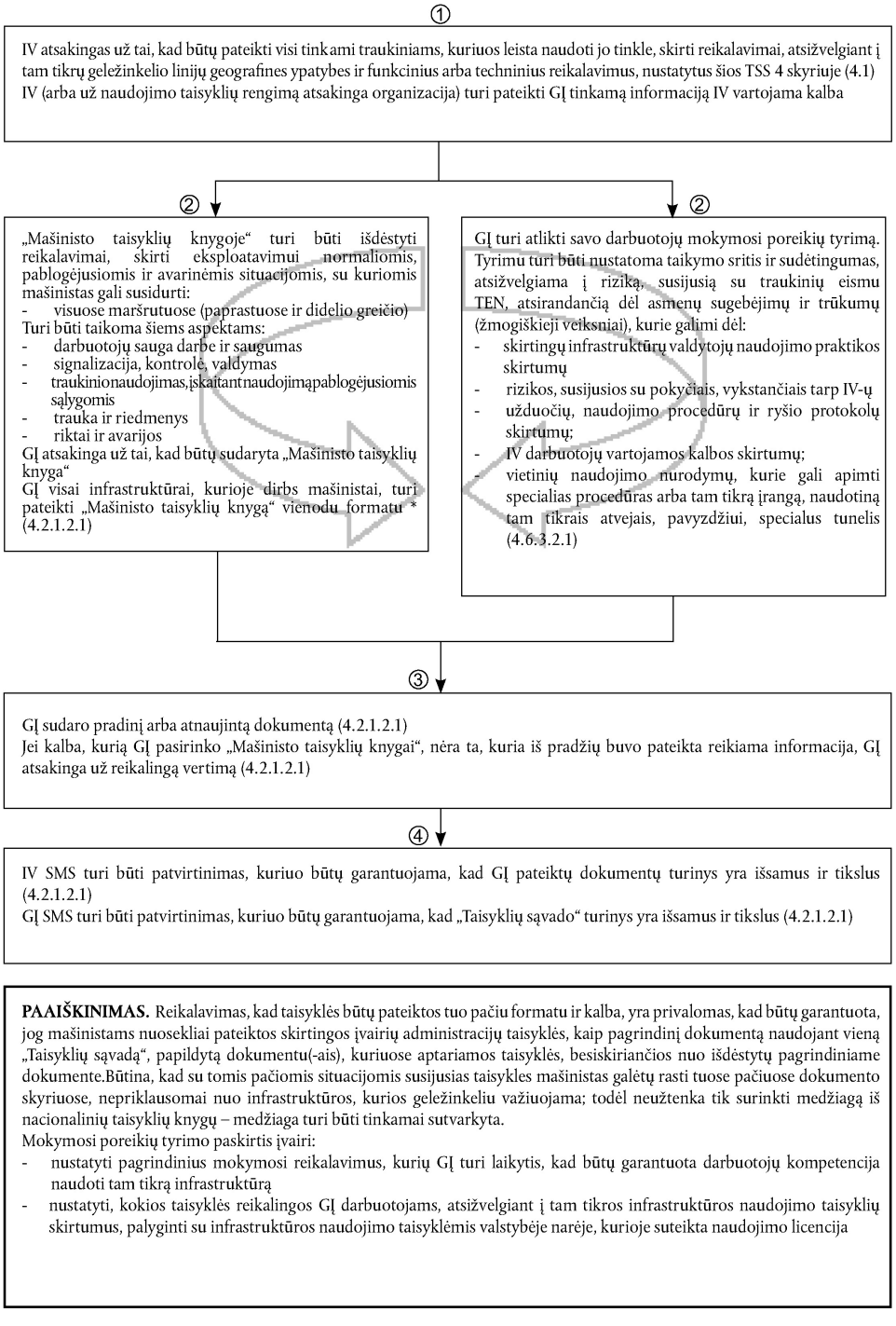
S priedas (žr. šios TSS 4.2.2.1.3 poskirsnį) – Traukinio matomumas (galinė dalis).

▼B

V PRIEDAS

MAŠINISTAMS SKIRTŲ TAISYKLIŲ DOKUMENTŲ RENGIMAS IR REKONSTRAVIMAS

Kartu su šios TSS 4.2 ir 4.6 poskirsniais toliau pateikta schema parodomas šioje TSS aptartas taisyklių dokumentų rengimas ir rekonstravimas, kurio reikalaujama TSS.



PAAIŠKINIMAS. Reikalavimas, kad taisyklės būtų pateiktos tuo pačiu formatu ir kalba, yra privalomas, kad būtų garantuota, jog mašinistams nuosekliai pateiktos skirtingos įvairių administracijų taisyklės, kaip pagrindinį dokumentą naudojant vieną „Taisyklių sąvadą“, papildytą dokumentu(-ais), kuriuose aptariamos taisyklės, besiskiriančios nuo išdėstytų pagrindiniame dokumente.Būtina, kad su tomis pačiomis situacijomis susijusias taisykles mašinistas galėtų rasti tuose pačiuose dokumento skyriuose, nepriklausomai nuo infrastruktūros, kurios geležinkeliu važiuojama; todėl neužtenka tik surinkti medžiagą iš nacionalinių taisyklių knygų – medžiaga turi būti tinkamai sutvarkyta.

Mokymosi poreikių tyrimo paskirtis įvairi:

- nustatyti pagrindinius mokymosi reikalavimus, kurių GĮ turi laikytis, kad būtų garantuota darbuotojų kompetencija naudoti tam tikrą infrastruktūrą
- nustatyti, kokios taisyklės reikalingos GĮ darbuotojams, atsižvelgiant į tam tikros infrastruktūros naudojimo taisyklių skirtumus, palyginti su infrastruktūros naudojimo taisyklėmis valstybėje narėje, kurioje suteikta naudojimo licencija

▼B

TERMINŲ ŽODYNAS

Terminas	Nustatyti
Avarija	Kaip nustatyta Direktyvos 2004/49/EB 3 straipsnyje.
Leidimo traukiniams judėti davimas	Signalizacijos centruose, traukos elektros energijos tiekimo valdymo patalpose ir geležinkelių transporto eismo valdymo centruose esančios įrangos, kuria duodamas leidimas traukiniams judėti, naudojimas. Tai neapima geležinkelio įmonės įdarbintų darbuotojų, kurie atsakingi už išteklių valdymą, pvz., traukinio brigada arba geležinkelių riedmenys.
Kompetencija	Kvalifikacija ir patirtis, reikalinga saugiai ir patikimai atlikti darbą. Patirties gali būti įgyjama mokymo metu.
Pavojingi kroviniai	Kaip nustatyta Direktyvos 96/49 2 straipsnyje
Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis	Naudojimas, kurį sukelia nenumatytas įvykis, trukdantis normaliai teikti paslaugas.
Išsiuntimas	Žr. traukinio išleidimas
Mašinistas	Asmuo, turintis kvalifikaciją ir leidimą vairuoti traukinius.
Išskirtiniai kroviniai	Geležinkelio geležinkelių riedmenimis vežamas krovinys, pavyzdžiui, konteineris, nuimama konstrukcija arba kt., kai geležinkelio geležinkelių riedmens dydis ir(arba) ašies apkrova tokia, kad reikia specialaus leidimo ir (arba) laikytis specialių važiavimo sąlygų visą kelionę arba jos dalį.
Sveikatos ir saugos darbe sąlygos	Šioje TSS tai taikoma tik medicininėms ir psichologinėms kvalifikacijoms, reikalingoms eksploatuoti svarbius posistemio elementus.
Įkaitusi ašidėžė	Ašidėžė ir guolis, kurie viršijo didžiausią numatytą naudojimo temperatūrą.
Riktas	Kaip nustatyta Direktyvos 2004/49/EB 3 straipsnyje.
Blankų rinkinys	Blankų rinkinys, kuriame aprašoma infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės darbuotojų veiksmų seka, kai traukiniai važiuoja pablogėjusio naudojimo sąlygomis. Kiekvienai atskirai veiklai reikia atskiro blanko. Blankų rinkinys parengiamas infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės vartojamomis kalbomis; susijusio infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės darbuotojai turi šio rinkinio kopijas.
Valstybė narė	Šioje TSS sąvoka „valstybė narė“ nurodoma valstybė narė, išduodanti įgaliojimus eismo saugos srityje (pažymėjimą), kaip nustatyta Direktyvos 2004/49/EB 10 ir 11 straipsniuose.
Vartojama kalba	Kalba (arba kalbos), kuria infrastruktūros valdytojas vartoja kasdienėje veikloje, kuria išleistas tinklo dokumentas, vartojama naudojimo arba saugos pranešimams perduoti tarp infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės darbuotojų.
Keleivis	Asmuo (išskyrus asmenis, kurie traukinyje atlieka specialias pareigas), keliaujantis traukiniu arba geležinkelio nuosavybe, prieš kelionę traukiniu arba po jos.

▼B

Terminas	Nustatyti
Darbinių charakteristikų stebėjimas	Sisteminis traukinių ir infrastruktūros darbinių charakteristikų stebėjimas ir registravimas, kurio paskirtis – minėtų objektų darbinių charakteristikų tobulinimas.
Kvalifikacija	Fizinis ir psichologinis tinkamumas darbui, kartu su reikalingomis žiniomis.
Realus laikas	Gebėjimas keistis arba apdoroti informaciją apie specialius įvykius (pvz., atvykimas į stotį, stoties pravažiavimas arba išvykimas iš stoties), susijusius su traukinio kelione, tada, kai jie įvyksta.
Pranešimo taškas	Traukinių tvarkaraščio taškas, kur reikalaujama pranešti apie atvykimo, išvykimo arba pravažiavimo laiką.
Maršrutas	Tam tikras geležinkelio linijos ruožas arba ruožai
Žinios apie maršrutą	Žinios apie geležinkelio linijos ruožą(-us), kuriame dirba traukinio darbuotojai, pagrįstos infrastruktūros valdytojo pateikta informacija; jos reikalingos tam, kad traukinio naudojimas būtų saugus. Pagrindinius šių žinių elementus atitinkami darbuotojai turi kruopščiai išmokti ir įsiminti. Kiti elementai gali būti išdėstyti dokumentuose, kuriais darbuotojai galėtų greitai pasinaudoti, remdamasis geležinkelio įmonės pateiktu maršruto įvertinimu arba nacionalinės saugos institucijos reikalavimais.
Saugos požiūriu svarbus darbas	Darbuotojų atliekamas darbas, kai valdomas geležinkelių riedmenų judėjimas arba jam daroma įtaka, galinti padaryti poveikį asmenų sveikatai ir saugai.
Darbuotojai	Geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo darbuotojai arba rangovai, atliekantys šioje TSS nustatytą darbą.
Sustojimo vieta	Traukinio tvarkaraštyje nurodyta vieta, kurioje numatytas traukinio sustojimas, paprastai – tam tikru tikslu, pvz., leisti keleiviams įlipti arba išlipti iš traukinio.
Tvarkaraštis	Dokumentas arba sistema, kurioje pateikiama informacija apie traukinio (-ių) grafiką konkrečiame maršrute.
Laiko apskaičiavimo vieta	Traukinio tvarkaraštyje nustatyta vieta, kurioje nustatomas specialus laikas. Tai gali būti atvykimo (išvykimo) laikas arba, kai traukinio sustojimas nenumatytas, konkrečios vietos pravažiavimo laikas.
Traukos riedmuo	Savaeigis riedmuo, galintis judėti pats ir judinti kitus geležinkelių riedmenis, su kuriais yra sukabintas.
Traukinys	Traukinys apibrėžiamas kaip traukos riedmuo(-ai) su prikabintais geležinkelio geležinkelių riedmenimis ar be jų arba savaeigis geležinkelių riedmenų sąstatas su traukinio duomenimis, galintis veikti tarp dviejų arba daugiau nustatytų TEN taškų.
Traukinio išleidimas	Parodymas traukinį vairuojančiam asmeniui, kad visas stotyje arba depe atliekamas darbas baigtas ir, priklausomai nuo atitinkamų darbuotojų atsakomybės, traukiniui suteiktas leidimas važiuoti.

▼B

Terminas	Nustatyti
Traukinio brigada	Traukinio darbuotojai, kurių kompetencija patvirtinta, geležinkelio įmonės paskirti traukinyje atlikti specialias saugos užduotis, pvz., mašinistas arba apsauga.
Traukinio identifikavimas	Tam tikro traukinio vienodo identifikavimo priemonės.
Traukinio parengimas	Užtikrinimas, kad traukinys yra naudojimui tinkamos būklės, kad traukinio įranga tinkamai išdėstyta, o traukinio formavimas atitinka paskirtą kelią. Traukinio parengimas taip pat apima prieš pradedant eksploatuoti atliekamus techninius patikrinimus.
Riedmuo	Bet koks atskiras riedmuo, pavyzdžiui, lokomotyvas arba vagonas.
Geležinkelių riedmens identifikavimas	Geležinkelių riedmeniui suteikiamas unikalus numeris, kad būtų galima jį atskirti nuo kitų geležinkelių riedmenų

▼B

Santrumpa	Paaiškinimas
AC	Kintamoji srovė
CCS	Valdymas, kontrolė, signalizacija
CEN	Europos standartizacijos komitetas
COTIF	Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliais
CR	Paprastasis geležinkelis
DB	Decibelai
DC	Nuolatinė srovė
DMI	Mašinisto ir įrangos sąsaja
EB	Europos bendrija
ECG	Elektrokardiograma
EIRENE	Europinis integruotas patobulintas radijo ryšio tinklas
EN	Europos norma
ENE	Energija
ERA	Europos geležinkelių agentūra
ERTMS	Europos geležinkelių eismo valdymo sistema
ETCS	Europos traukinių valdymo sistema
ES	Europos Sąjunga
FRS	Funkcinių reikalavimų specifikacija
GSM-R	Geležinkelių judriojo ryšio sistema
RAKP	Riedmenų automatinės kontrolės prietaisai
Hz	Hercas
IV	Infrastruktūros valdytojas
INS	Infrastruktūra
OPE	Geležinkelių transporto eismo organizavimas ir tvarkymas

▼B

Santrumpa	Paaiškinimas
OSJD	Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija
PPV	Rusiška santrumpa: Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = geležinkelio geležinkelių riedmenų naudojimas tarptautiniam eismui
RIC	Taisyklės, reglamentuojančios abipusį keleivinių vagonų ir stabdžių vagonų naudojimą tarptautiniam eismui
RIV	Taisyklės, reglamentuojančios abipusį vagonų naudojimą tarptautiniam eismui.
RST	Geležinkelių riedmenys
GĮ	Geležinkelio įmonė
SMS	Eismo saugos valdymo sistema
SPAD	Pravažiuotas draudžiamasis signalas
SRS	Sistemos reikalavimų specifikacija
TAF	Telematikos priemonės kroviniams
TEN	Transeuropinis tinklas
TSS	Techninė sąveikos specifikacija
UIC	Tarptautinė geležinkelių sąjunga
UV	Ultravioletinis
RVŽ	Geležinkelių riedmenų valdytojo ženklinimas