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

►**B**

DECIZIA COMISIEI

din 11 august 2006

privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional

[notificată cu numărul C(2006) 3593]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2006/920/CE)

(JO L 359, 18.12.2006, p. 1)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Decizia 2009/107/CE Comisiei din 23 ianuarie 2009	L 45	1	14.2.2009
►**M2**	Decizia 2010/640/UE Comisiei din 21 octombrie 2010	L 280	29	26.10.2010

▼B

DECIZIA COMISIEI

din 11 august 2006

privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional

[notificată cu numărul C(2006) 3593]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2006/920/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional [1], în special articolul 6 alineatul (1),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 2 litera (c) din Directiva 2001/16/CE, sistemul feroviar transeuropean convențional este subdivizat în subsisteme structurale sau funcționale.

(2) În conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din directiva menționată anterior, se impune ca subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” să intre sub incidența unei specificații tehnice de interoperabilitate (STI).

(3) Prima etapă în definirea unei STI constă în elaborarea unui proiect de STI de către Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară (AEIF), care a fost desemnată ca organism comun reprezentativ.

(4) AEIF a primit mandat să redacteze un proiect de STI privind subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE. Parametrii de bază prevăzuți la articolul 6 alineatul (4) din această directivă au fost discutați ca parte a STI anexate.

(5) Proiectul de STI a fost însoțit de un raport de prezentare care includea o analiză a costurilor și avantajelor, în conformitate cu articolul 6 alineatul (5) din directiva menționată anterior.

(6) Proiectul de STI a fost examinat de către comitetul instituit prin Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză [2] și menționat la articolul 21 din Directiva 2001/16/CE în lumina raportului de prezentare.

---

[1] JO L 110, 20.4.2001, p. 1. Directivă modificată prin Directiva 2004/50/CE (JO L 164, 30.4.2004, p. 114, astfel cum a fost rectificată în JO L 220, 21.6.2004, p. 40).

[2] JO L 235, 17.9.1996, p. 6. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/50/CE.

▼B

(7) În versiunea sa actuală, STI nu abordează pe deplin toate aspectele interoperabilității; punctele care nu sunt abordate sunt clasificate ca „Puncte deschise” în anexa U la STI. Întrucât verificarea interoperabilității trebuie să se efectueze prin referire la cerințele STI, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE, este necesar ca în timpul perioadei de tranziție dintre publicarea prezentei decizii și aplicarea integrală a STI anexate, să se stabilească condițiile care trebuie respectate în plus față de cele expres enunțate în STI anexată. În acest sens, fiecare stat membru informează celelalte state membre și Comisia cu privire la regulile tehnice naționale aplicate pentru realizarea interoperabilității și respectarea cerințelor esențiale din Directiva 2001/16/CE, cu privire la organismele desemnate pentru efectuarea procedurii de evaluare a conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizare, precum și cu privire la procedura aplicată pentru verificarea interoperabilității subsistemelor, în sensul articolului 16 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE. Este necesară efectuarea de către Comisie a unei analize a informațiilor comunicate de către statele membre și, dacă este cazul, examinarea, împreună cu comitetul, a necesității adoptării unor măsuri suplimentare.

(8) STI respectivă nu ar trebui să impună utilizarea tehnologiilor specifice sau a soluțiilor tehnice specifice, cu excepția cazului în care acest lucru este strict necesar pentru interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional.

(9) STI se bazează pe cele mai bune cunoștințe de specialitate disponibile la momentul elaborării proiectului respectiv. Este posibil să fie necesară modificarea sau completarea prezentei STI pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice sau ale necesităților sociale, de funcționare sau de siguranță. Dacă este cazul, ar trebui inițiată o procedură de revizuire sau actualizare, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2001/16/CE.

(10) Pentru a stimula inovația și pentru a ține seama de experiența dobândită, STI anexată ar trebui să fie revizuită periodic.

(11) În cazul în care se propun soluții inovatoare, producătorul sau entitatea contractantă precizează abaterea de la secțiunea relevantă din STI. Agenția Feroviară Europeană finalizează specificațiile funcționale și de interfață corespunzătoare pentru soluționarea și elaborarea metodelor de evaluare.

(12) Punerea în aplicare a STI anexate și conformitatea acesteia cu secțiunile corespunzătoare ale STI trebuie stabilite în conformitate cu un plan de punere în aplicare elaborat de fiecare stat membru pentru liniile pentru care este responsabil. Este necesară efectuarea de către Comisie a unei analize a informațiilor comunicate de către statele membre și, dacă este cazul, examinarea, împreună cu comitetul, a necesității adoptării unor măsuri suplimentare.

(13) Traficul feroviar este reglementat în prezent de acordurile naționale, bilaterale, multinaționale sau internaționale existente. Este necesar ca aceste acorduri să nu reprezinte un obstacol în calea progreselor actuale și viitoare în scopul interoperabilității. În acest sens, este necesară examinarea de către Comisie a acordurilor pentru a stabili dacă STI care face obiectul prezentei decizii ar trebui revizuită în consecință.

▼B

(14) Dispozițiile prezentei decizii sunt în conformitate cu avizul comitetului instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

O specificație tehnică de interoperabilitate („STI”) privind subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional menționată la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE se adoptă de către Comisie.

Prezenta STI este inclusă în anexa la prezenta decizie.

STI se aplică subsistemului „Operarea și gestionarea traficului” definit la punctul 2.4 din anexa II la Directiva 2001/16/CE.

▼M2

Articolul 1a

Gestionarea codurilor tehnice

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

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

Articolul 1b

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

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

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

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

▼B

Articolul 2

(1) În ceea ce privește punctele clasificate ca „Puncte deschise” în anexa U la STI, condițiile care trebuie respectate pentru verificarea interoperabilității în temeiul articolului 16 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE sunt regulile tehnice aplicabile utilizate în statul membru care autorizează darea în folosință a subsistemului reglementat de prezenta decizie.

▼B

(2) Fiecare stat membru comunică celorlalte state membre și Comisiei, în termen de șase luni de la data notificării prezentei decizii:

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

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

(c) organismele pe care le desemnează pentru efectuarea acestor proceduri de evaluare a conformității și de verificare.

Articolul 3

În termen de șase luni de la data intrării în vigoare a STI anexate, Comisiei îi sunt notificate de către statele membre următoarele tipuri de acorduri:

(a) acorduri naționale, bilaterale sau multilaterale între state membre și întreprinderi feroviare sau administratori de infrastructură, încheiate cu titlu permanent sau temporar și care devin necesare datorită caracterului foarte special sau foarte local al serviciului feroviar vizat;

(b) acorduri bilaterale sau multilaterale între întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură sau state membre care oferă un grad ridicat de interoperabilitate la nivel local sau regional;

(c) acorduri internaționale între unul sau mai multe state membre și cel puțin o țară terță sau între întreprinderi feroviare sau administratori de infrastructură din statele membre și cel puțin o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură dintr-o țară terță care oferă un grad ridicat de interoperabilitate la nivel local sau regional.

Articolul 4

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

Acestea transmit acest plan de punere în aplicare celorlalte state membre și Comisiei, în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

Articolul 5

Prezenta decizie intră în vigoare la șase luni de la notificare.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

▼B

ANEXĂ

SPECIFICAȚIE TEHNICĂ DE INTEROPERABILITATE

SUBSISTEMUL „OPERAREA ȘI GESTIONAREA TRAFICULUI”

1.	INTRODUCERE
1.1.	**Domeniu tehnic de aplicare**
1.2.	**Domeniu geografic de aplicare**
2.	DEFINIȚIA SUBSISTEMULUI/ DOMENIU DE APLICARE
2.1.	**Subsistem**
2.2.	**Domeniu de aplicare**
2.2.1.	Personal și trenuri
2.2.2.	Principii de operare
2.2.3.	Aplicabilitatea la vehiculele și infrastructurile existente
2.3.	**Legătura dintre prezenta STI și directiva 2004/49/CE**
3.	CERINȚE ESENȚIALE
3.1.	**Respectarea cerințelor esențiale**
3.2.	**Cerințe esențiale – prezentare**
3.3.	**Aspecte specifice legate de aceste cerințe**
3.3.1.	Siguranță
3.3.2.	Fiabilitate și disponibilitate
3.3.3.	Sănătate
3.3.4.	Protecția mediului
3.3.5.	Compatibilitate tehnică
3.4.	**Aspecte specifice legate de subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”**
3.4.1.	Siguranță
3.4.2.	Fiabilitate și disponibilitate
3.4.3.	Compatibilitate tehnică
4.	CARACTERIZAREA SUBSISTEMULUI
4.1.	**Introducere**
4.2.	**Specificații funcționale și tehnice ale subsistemului**
4.2.1.	Specificații privind personalul
4.2.1.1	Cerințe generale
4.2.1.2.	Documentația pentru mecanici
4.2.1.2.1.	Manual de proceduri
4.2.1.2.2.	Descrierea liniei și a echipamentelor de la sol asociate liniilor parcurse
4.2.1.2.2.1.	Pregătirea carnetului cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor
4.2.1.2.2.2.	Elemente modificate

▼B

4.2.1.2.2.3.	Informarea mecanicului în timp real
4.2.1.2.3.	Mersul trenurilor
4.2.1.2.4.	Material rulant
4.2.1.3.	Documentația destinată personalului întreprinderii feroviare, altul decât mecanicii
4.2.1.4.	Documentația destinată personalului administratorului de infrastructură însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor
4.2.1.5.	Comunicații privind siguranța între personalul de bord al trenurilor, ceilalți membri ai personalului întreprinderii feroviare și personalul însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor
4.2.2.	Specificații privind trenurile
4.2.2.1.	Vizibilitatea trenului
4.2.2.1.1.	Cerință generală
4.2.2.1.2.	Partea din față a trenului
4.2.2.1.3.	Partea din spate a trenului
4.2.2.2.	Audibilitatea trenului
4.2.2.2.1.	Cerință generală
4.2.2.2.2.	Comandă
4.2.2.3.	Identificarea vehiculelor
4.2.2.4.	Încărcarea vehiculelor de marfă
4.2.2.4.1.	Repartiția masei
4.2.2.4.2.	Sarcina pe osie
4.2.2.4.3.	Securizarea încărcăturii
4.2.2.4.4.	Anvelopă cinematică
4.2.2.4.5.	Acoperirea încărcăturii
4.2.2.5.	Compunerea trenului
4.2.2.6.	Frânarea trenului
4.2.2.6.1.	Cerințe minime aplicabile sistemului de frânare
4.2.2.6.2.	Performanțe de frânare
4.2.2.7.	Verificarea stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație
4.2.2.7.1.	Cerință generală
4.2.2.7.2.	Date necesare
4.2.3.	Specificații privind operarea trenurilor
4.2.3.1.	Planificarea trenurilor
4.2.3.2.	Identificarea trenurilor
4.2.3.3.	Plecarea trenurilor
4.2.3.3.1.	Verificări și teste înainte de plecare
4.2.3.3.2.	Informarea administratorului de infrastructură cu privire la starea operațională a trenului
4.2.3.4.	Gestionarea traficului
4.2.3.4.1.	Cerință generală
4.2.3.4.2.	Monitorizarea trenurilor
4.2.3.4.2.1.	Date necesare pentru monitorizarea trenurilor

▼B

4.2.3.4.2.2.	Ora de transfer prevăzută
4.2.3.4.3.	Mărfuri periculoase
4.2.3.4.4.	Calitatea operațională
4.2.3.5.	Înregistrarea datelor
4.2.3.5.1.	Înregistrarea datelor de supraveghere în afara trenului
4.2.3.5.2.	Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului
4.2.3.6.	Operare în situații de avarie
4.2.3.6.1.	Informarea celorlalți participanți la trafic
4.2.3.6.2.	Informarea mecanicilor de tren
4.2.3.6.3.	Dispoziții de urgență
4.2.3.7.	Gestionarea unei situații de urgență
4.2.3.8.	Asistența acordată personalului de bord al trenului în cazul unui incident sau al unei disfuncționalități grave a materialului rulant
4.3.	**Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor**
4.3.1.	Interfețe cu STI „Infrastructură”
4.3.2.	Interfețe cu STI „Control-comandă și semnalizare”
4.3.2.1.	Înregistrarea datelor de supraveghere
4.3.2.2.	Dispozitiv de supraveghere
4.3.2.3.	Reguli de operare a sistemelor ERTMS/ETCS și ERTMS/GSM-R
4.3.2.4.	Vizibilitatea semnalelor de la sol și a reperelor
4.3.2.5.	Frânarea trenului
4.3.2.6.	Utilizarea echipamentelor de sablare. Cerințe minime privind calificarea profesională pentru funcția de conducere a unui tren
4.3.2.7.	Înregistrarea datelor și detectarea cutiilor de osii calde
4.3.3.	Interfețe cu STI „Material rulant”
4.3.3.1.	Identificarea vehiculelor
4.3.3.2.	Sistemul de frânare
4.3.3.3.	Cerințe privind vehiculele de călători
4.3.3.4.	Vizibilitatea trenului
4.3.3.4.1.	Pe vehiculul din față al unui tren îndreptat către sensul de circulație
4.3.3.4.2.	Pe vehiculul din spate al trenului
4.3.3.5.	Audibilitatea trenului
4.3.3.6.	Vizibilitatea semnalizării
4.3.3.7.	Dispozitiv de supraveghere
4.3.3.8.	Compunerea trenului și anexa B
4.3.3.9.	Încărcarea vehiculelor de marfă
4.3.3.10.	Verificarea stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație și mărfurile periculoase
4.3.3.11.	Compunerea trenului, anexa L
4.3.3.12.	Dispoziții de urgență și gestionarea unei situații de urgență

▼B

4.3.3.13.	Înregistrarea datelor
4.3.4.	Interfețe cu STI „Aplicații telematice”
4.3.4.1.	Identificarea trenurilor
4.3.4.2.	Compunerea trenului
4.3.4.3.	Plecarea trenului
4.3.4.4.	Circulația trenului
4.3.4.5.	Identificarea vehiculelor
4.4.	**Reguli de operare**
4.5.	**Reguli de întreținere**
4.6.	**Calificări profesionale**
4.6.1.	Competențe profesionale
4.6.1.1.	Cunoștințe profesionale
4.6.1.2.	Capacitatea de a pune în practică aceste cunoștințe
4.6.2.	Competențe lingvistice
4.6.2.1.	Principii
4.6.2.2.	Nivelul cunoștințelor
4.6.3.	Evaluarea inițială și continuă a personalului
4.6.3.1.	Elemente de bază
4.6.3.2.	Analiza necesităților de formare
4.6.3.2.1.	Elaborarea analizei necesităților de formare
4.6.3.2.2.	Actualizarea analizei necesităților de formare
4.6.3.2.3.	Elemente specifice personalului trenului și personalului auxiliar
4.6.3.2.3.1.	Cunoașterea rutelor
4.6.3.2.3.2.	Cunoașterea materialului rulant
4.6.3.2.3.3.	Personal auxiliar
4.7.	**Condiții de sănătate și de siguranță**
4.7.1.	Introducere
4.7.2.	Criterii de autorizare a medicilor de medicina muncii și a organismelor medicale
4.7.3.	Criterii de autorizare a psihologilor implicați în evaluarea psihologică și cerințele privind evaluarea psihologică
4.7.3.1.	Certificarea psihologilor
4.7.3.2.	Conținutul și interpretarea evaluării psihologice
4.7.3.3.	Selectarea instrumentelor de evaluare
4.7.4.	Examene medicale și evaluări psihologice
4.7.4.1.	Înainte de numire
4.7.4.1.1.	Conținutul minim al examenului medical
4.7.4.1.2.	Evaluare psihologică
4.7.4.2.	După numire
4.7.4.2.1.	Frecvența examenelor medicale periodice
4.7.4.2.2.	Conținutul minim al examenului medical periodic
4.7.4.2.3.	Examene medicale și/sau evaluări psihologice suplimentare

▼B

4.7.5.	Criterii medicale
4.7.5.1.	Criterii generale
4.7.5.2.	Criterii privind văzul
4.7.5.3.	Criterii privind auzul
4.8.	**Registre de infrastructură și materialul rulant**
4.8.1.	Infrastructuri
4.8.2.	Material rulant
5.	ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE
5.1.	**Definiție**
5.2.	**Lista elementelor constitutive**
5.3.	**Performanțele și specificațiile elementelor constitutive**
6.	EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A CARACTERULUI ADECVAT PENTRU UTILIZARE A ELEMENTELOR CONSTITUTIVE ȘI VERIFICAREA SUBSISTEMULUI
6.1.	**Elemente constitutive de interoperabilitate**
6.2.	**Subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”**
6.2.1.	Principii
6.2.2.	Documentația privind regulile și procedurile
6.2.3.	Procedura de evaluare
6.2.3.1.	Decizia autorității competente
6.2.3.2.	În cazul în care este necesară o evaluare
6.2.4.	Performanțele sistemului
7.	PUNEREA ÎN APLICARE
7.1.	**Principii**
7.2.	**Orientări privind punerea în aplicare**
7.3.	**Cazuri specifice**
7.3.1.	Introducere
7.3.2.	Lista cazurilor specifice
ANEXA A	REGULILE DE EXPLOATARE ERTMS/ETCS ȘI ERTMS/GSM-R
ANEXA B	ALTE REGULI CARE PERMIT O OPERARE OMOGENĂ A NOILOR SUBSISTEME STRUCTURALE
ANEXA C	METODOLOGIA COMUNICAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA
ANEXA D	INFORMAȚII LA CARE ÎNTREPRINDEREA FEROVIARĂ TREBUIE SĂ AIBĂ ACCES, PRIVIND RUTA (RUTELE) PE CARE INTENȚIONEAZĂ SĂ O (LE) PARCURGĂ
ANEXA E	LIMBA ȘI NIVELUL DE COMUNICARE
ANEXA F	ORIENTĂRI PRIVIND EVALUAREA SUBSISTEMELUI „OPERAREA ȘI GESTIONAREA TRAFICULUI” (ANEXĂ INFORMATIVĂ ȘI FACULTATIVĂ)
ANEXA G	LISTA ELEMENTELOR CARE TREBUIE VERIFICATE PENTRU FIECARE PARAMETRU DE BAZĂ (ANEXĂ INFORMATIVĂ ȘI FACULTATIVĂ)

▼B

ANEXA I	NU SE UTILIZEAZĂ
ANEXA J	CERINȚE MINIME PRIVIND CALIFICAREA PROFESIONALĂ PENTRU FUNCȚIA DE ÎNSOȚIRE A TRENURILOR
ANEXA K	NU SE UTILIZEAZĂ
ANEXA L	CERINȚE MINIME PRIVIND CALIFICAREA PROFESIONALĂ PENTRU FUNCȚIA DE PREGĂTIRE A TRENURILOR
ANEXA M	NU SE UTILIZEAZĂ
ANEXA N	ORIENTĂRI DE PUNERE ÎN APLICARE (ANEXĂ INFORMATIVĂ ȘI FACULTATIVĂ)
ANEXA O	NU SE UTILIZEAZĂ
ANEXA P	IDENTIFICAREA VEHICULELOR
ANEXA Q	NU SE UTILIZEAZĂ
ANEXA R	IDENTIFICAREA TRENURILOR
ANEXA S	VIZIBILITATEA TRENURILOR – SEMNALIZAREA SPATE A TRENURILOR
ANEXA T	PERFORMANȚE DE FRÂNARE
ANEXA U	LISTA PUNCTELOR DESCHISE
ANEXA V	ELABORAREA ȘI ACTUALIZAREA DOCUMENTAȚIEI REFERITOARE LA REGULILE PENTRU MECANICI
GLOSAR	

▼B

SPECIFICAȚIA TEHNICĂ DE INTEROPERABILITATE

SUBSISTEMUL „OPERAREA ȘI GESTIONAREA TRAFICULUI”

1. **INTRODUCERE**

1.1. *DOMENIU TEHNIC DE APLICARE*

Prezenta STI vizează subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”, care figurează în lista de la punctul 1 din anexa II la Directiva 2001/16/CE.

Informații suplimentare privind acest subsistem sunt furnizate în capitolul 2.

1.2. *DOMENIU GEOGRAFIC DE APLICARE*

Domeniul geografic de aplicare al prezentei STI îl reprezintă sistemul feroviar transeuropean convențional, astfel cum este descris în anexa I la Directiva 2001/16/CE.

Obiectul STI

În conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2001/16/CE, prezenta STI:

(a) indică domeniul de aplicare prevăzut al subsistemului „Operarea și gestionarea traficului”– capitolul 2;

(b) descrie cerințele esențiale pentru fiecare subsistem în cauză și pentru interfețele sale în raport cu alte subsisteme – capitolul 3;

(c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie îndeplinite de către subsistemul țintă și interfețele sale în raport cu celelalte subsisteme. În cazul în care este necesar, aceste specificații pot varia în funcție de utilizarea subsistemului, de exemplu, în funcție de categoriile de linii, noduri și/sau material rulant prevăzut în anexa I la directivă – capitolul 4;

(d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care fac obiectul specificațiilor europene, inclusiv standardele europene, necesare pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean convențional – capitolul 5;

(e) precizează, pentru fiecare caz avut în vedere, procedurile de evaluare a conformității sau caracterului adecvat pentru utilizare. Este vorba în special de modulele definite în Decizia 93/465/CEE sau, dacă este cazul, de procedurile specifice care urmează a fi utilizate pentru a evalua fie conformitatea, fie caracterul adecvat pentru utilizare al elementelor constitutive de interoperabilitate, precum și verificarea „CE” a subsistemelor. În cazul în care există documente care pot fi utilizate ca referințe pentru a sprijini punerea în aplicare a prezentei STI, acestea sunt incluse în capitolul 6;

(f) indică strategia de punere în aplicare a STI. Este necesară în special precizarea etapelor care trebuie parcurse și elementele care pot fi aplicate pentru a trece progresiv de la situația actuală la situația finală, unde respectarea STI trebuie să fie regulă – capitolul 7;

▼B

(g) indică, pentru personalul implicat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță necesare pentru funcționarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru punerea în aplicare a STI – capitolul 4.

În afară de aceasta, în conformitate cu articolul 5 alineatul (5), se pot prevedea cazuri specifice pentru fiecare STI; acestea sunt indicate în capitolul 7.

De asemenea, prezenta STI precizează, în capitolul 4, regulile de operare și de întreținere specifice domeniului de aplicare indicat la punctele 1.1 și 1.2 de mai sus.

2. DEFINIȚIA SUBSISTEMULUI/DOMENIU DE APLICARE

2.1. *SUBSISTEM*

Subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” este definit la punctul 2.4 din anexa II la Directiva 2001/16/CE.

Acesta include în special:

— procedurile și echipamentele aferente care permit o operare coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în timpul funcționării normale, cât și în cazul funcționării în situație de avarie, incluzând, în special, conducerea trenului, planificarea și gestionarea traficului;

— toate calificările profesionale care pot fi solicitate pentru efectuarea serviciilor transfrontaliere.

2.2. *DOMENIU DE APLICARE*

Domeniul de aplicare al prezentei STI este subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” de către administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare avute în vedere prin operarea trenurilor pe liniile RTE convenționale.

Specificațiile prevăzute de STI privind operarea și gestionarea traficului pot fi utilizate ca documente de referință pentru operarea trenurilor, chiar dacă acestea nu intră sub incidența domeniului de aplicare al prezentei STI.

▼M2

2.2.1. PERSONAL ȘI TRENURI

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

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

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

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

▼M2

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

Aceste cerințe pot fi rezumate în tabelele de mai jos:

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

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

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

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

▼B

2.2.2. PRINCIPII DE OPERARE

Diferențele care există în Europa între structura și conceptele de infrastructură, care sunt cel puțin parțial responsabile pentru diferențele existente în ceea ce privește regulile și procedurile, nu pot fi în general depășite decât prin investiții considerabile.

În consecință, obiectivul general al prezentei versiuni a acestei STI, care este prima după intrarea în vigoare a Directivei 2001/16/CE, nu este acela de a elabora un manual european de proceduri unic pentru operarea și gestionarea traficului feroviar convențional. Cu toate acestea, regulile și procedurile care se aplică în situații identice, pentru a permite o operare coerentă a noilor subsisteme structurale destinate utilizării pe rețeaua transeuropeană de transport (RTE) și în special regulile și procedurile legate în mod direct de funcționarea unui nou sistem de control-comandă și de semnalizare a trenurilor, trebuie să fie identice.

▼B

Inițial, prezenta STI reglementa numai acele elemente (prezentate la punctul 4) ale subsistemului feroviar convențional „Operarea și gestionarea traficului” pentru care există în special interfețe operaționale între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sau pentru care există un beneficiu special în ceea ce privește interoperabilitatea. În acest scop, s-a ținut seama în mod corespunzător de cerințele Directivei 2004/49/CE (Directiva privind siguranța feroviară).

▼M2

Normele operaționale detaliate privind Sistemul european de control al trenurilor (ETCS) și Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R) sunt acum specificate în anexa A la prezenta STI.

▼B

2.2.3. APLICABILITATEA LA VEHICULELE ȘI INFRASTRUCTURILE EXISTENTE

Cu toate că majoritatea cerințelor incluse în prezenta STI vizează procese și proceduri, unele dintre acestea se referă la elemente fizice, trenuri și vehicule care sunt importante pentru operare.

Criteriile de proiectare a acestor elemente sunt descrise în STI-urile care vizează alte subsisteme, cum ar fi materialul rulant. În contextul STI OPE, se ia în considerare funcția lor „operațională”.

În astfel de cazuri, se recunoaște că modificarea materialului rulant/-infrastructurilor existente necesare pentru îndeplinirea pe deplin a cerințelor prezentei STI ar putea să nu fie rentabilă. În consecință, este necesar ca cerințele corespunzătoare să fie aplicate numai elementelor noi sau în momentul în care elementul este îmbunătățit sau reînnoit și necesită o nouă autorizare pentru darea în folosință în sensul punctului 14.3 din Directiva 2001/16/CE.

2.3. *LEGĂTURA DINTRE PREZENTA STI ȘI DIRECTIVA 2004/49/CE*

În cazul în care prezenta STI se bazează pe Directiva 2001/16/CE privind interoperabilitatea, aceasta răspunde unor cerințe strâns legate de procedurile și procesele operaționale pe care administratorul de infrastructură sau întreprinderea feroviară ar trebui să le îndeplinească atunci când solicită un certificat de siguranță în sensul Directivei 2004/49/CE.

3. CERINȚE ESENȚIALE

3.1. *RESPECTAREA CERINȚELOR ESENȚIALE*

În temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE, sistemul feroviar transeuropean convențional, subsistemele sale și elementele constitutive de interoperabilitate trebuie să îndeplinească cerințele esențiale definite în termeni generali în anexa III la directivă.

3.2. *CERINȚE ESENȚIALE – PREZENTARE*

Cerințele esențiale vizează:

— siguranța,

— fiabilitatea și disponibilitatea,

— sănătatea,

— protecția mediului,

— compatibilitatea tehnică.

▼B

În conformitate cu Directiva 2001/16/CE, acestea pot fi generale și aplicabile întregului sistem feroviar transeuropean convențional sau pot presupune aspecte diferite pentru fiecare sistem și elementele sale constitutive.

3.3. *ASPECTE SPECIFICE LEGATE DE ACESTE CERINȚE*

Relevanța aplicării cerințelor generale subsistemului „Operarea și gestionarea traficului” este stabilită la următoarele articole.

3.3.1. SIGURANȚĂ

În conformitate cu anexa III la Directiva 2001/16/CE, cerințele esențiale privind siguranța aplicabile subsistemului „Operarea și gestionarea traficului” sunt următoarele:

Cerința esențială 1.1.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și monitorizarea componentelor critice pentru siguranță și îndeosebi a componentelor care contribuie la mișcarea trenurilor, trebuie să fie astfel încât să garanteze siguranța la un nivel corespunzător obiectivelor formulate pentru rețea, incluzând pe cele referitoare la anumite situații de avarie.”

În cazul subsistemului „Operarea și gestionarea traficului”, această cerință esențială este abordată de specificațiile subsecțiunii „vizibilitatea trenului” (punctele 4.2.2.1 și 4.3) și „audibilitatea trenului” (punctele 4.2.2.2 și 4.3).

Cerința esențială 1.1.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteza maximă autorizată.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

Cerința esențială 1.1.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Componentele utilizate trebuie să suporte orice tensiuni normale sau excepționale, care au fost specificate, în cursul perioadei lor de funcționare. Consecințele de siguranță provenind de la orice avarie accidentală trebuie limitate prin mijloace adecvate.”

În cazul subsistemului „Operarea și gestionarea traficului”, această cerință esențială este abordată de specificațiile subsecțiunii „vizibilitatea trenului” (punctele 4.2.2.1 și 4.3).

Cerința esențială 1.1.4 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

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

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

Cerința esențială 1.1.5 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu afecteze funcționarea sigură a dispozitivelor, ori sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei posibile utilizări contrare instrucțiunilor afișate.”

▼B

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

3.3.2. FIABILITATE ȘI DISPONIBILITATE

Cerința esențială 1.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Monitorizarea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în deplasările trenurilor trebuie să fie organizate, efectuate și cuantificate astfel încât să mențină funcționarea lor în condițiile proiectate.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

3.3.3. SĂNĂTATE

Cerința esențială 1.3.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Materialele care, după toate probabilitățile, datorită modului în care sunt folosite, pot constitui un risc pentru sănătatea celor care au acces la ele, nu trebuie folosite la trenuri și la infrastructura feroviară.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

Cerința esențială 1.3.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Materialele trebuie selectate, instalate și utilizate în așa fel încât să limiteze emisia de vapori sau gaze nocive și periculoase, în special în eventualitatea unui incendiu.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

3.3.4. PROTECȚIA MEDIULUI

Cerința esențială 1.4.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar transeuropean convențional trebuie să fie evaluat și luat în considerare în faza de proiectare a sistemului, în conformitate cu dispozițiile comunitare în vigoare.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

Cerința esențială 1.4.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Materialele utilizate la trenuri și infrastructură trebuie să prevină emisia de vapori sau gaze care sunt nocive și periculoase pentru mediu, în special în eventualitatea unui incendiu.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

Cerința esențială 1.4.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și fabricate astfel încât să fie electromagnetic compatibile cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private care le pot folosi.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

Cerința esențială 1.4.4 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Funcționarea sistemului feroviar transeuropean convențional trebuie să respecte reglementările existente privind poluarea sonoră.”

▼B

Cu toate că această cerință esențială este în principial abordată de STI privind zgomotul, anumite elemente sunt specificate la punctele 4.2.2.2 și 4.3 privind „audibilitatea trenului” ale subsistemului „Operarea și gestionarea traficului”.

Cerința esențială 1.4.5 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Funcționarea sistemului feroviar transeuropean convențional nu trebuie să provoace un nivel inadmisibil de vibrații ale solului pentru activitățile și zonele apropiate infrastructurii, într-o stare normală de întreținere.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

3.3.5. COMPATIBILITATE TEHNICĂ

Cerința esențială 1.5 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Caracteristicile tehnice ale infrastructurii și instalațiilor fixe trebuie să fie compatibile între ele și cu cele ale trenurilor ce urmează a se folosi în sistemul feroviar transeuropean convențional.

Dacă conformitatea cu aceste caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni ale rețelei, pot fi implementate soluții temporare, care să asigure compatibilitatea în viitor.”

Această cerință esențială nu vizează subsistemul „Operare și gestionarea traficului”.

3.4. *ASPECTE SPECIFICE LEGATE DE SUBSISTEMUL „OPERAREA ȘI GESTIONAREA TRAFICULUI”*

3.4.1. SIGURANȚĂ

Cerința esențială 2.6.1. din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Alinierea regulilor de operare în rețea și calificările mecanicilor, personalului de bord și personalului din centrele de revizie trebuie să fie astfel încât să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de cerințele diferite ale serviciilor transfrontaliere față de cele interne.

Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificarea personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii implicați în centrele de întreținere și revizie, trebuie să fie astfel încât să asigure un nivel ridicat al siguranței.”

Această cerință esențială este abordată de următoarele puncte din prezenta specificație:

— identificarea vehiculelor (punctul 4.2.2.3)

— frânarea trenului (punctul 4.2.2.6)

— compunerea trenului (punctul 4.2.2.5)

— încărcarea vehiculelor de marfă (punctul 4.2.2.4)

— verificarea stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație (punctul 4.2.2.7)

— vizibilitatea trenului (punctele 4.2.2.1 și 4.3)

— audibilitatea trenului (punctele 4.2.2.2 și 4.3)

▼B

— plecarea trenului (punctul 4.2.3.3)

— gestionarea traficului (punctul 4.2.3.4)

— vizibilitatea semnalelor și dispozitivul de vigilență (punctul 4.3)

— comunicări privind siguranța (punctele 4.2.1.5 și 4.6)

— documentația pentru mecanici (punctul 4.2.1.2)

— documentația pentru personalul întreprinderii feroviare, altul decât mecanicii (punctul 4.2.1.3)

— documentația pentru personalul administratorului de infrastructură însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor (punctul 4.2.1.4)

— operarea în situație de avarie (punctul 4.2.3.6)

— gestionarea unei situații de urgență (punctul 4.2.3.7)

— reguli de operare ERTMS (punctul 4.4)

— calificări profesionale (punctul 4.6)

— condiții de sănătate și siguranță (punctul 4.7)

3.4.2. FIABILITATE ȘI DISPONIBILITATE

Cerința esențială 2.6.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificarea personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii implicați în centrele de întreținere și revizie, trebuie să fie astfel încât să asigure un nivel ridicat al fiabilității și disponibilității.”

Această cerință esențială este asigurată prin următoarele puncte din prezenta specificație:

— compunerea trenului (punctul 4.2.2.5)

— verificarea stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație (punctul 4.2.2.7)

— gestionarea traficului (punctul 4.2.3.4)

— comunicări privind siguranța (punctul 4.2.1.5)

— operarea în situații de avarie (punctul 4.2.3.6)

— gestionarea unei situații de urgență (punctul 4.2.3.7)

— calificări profesionale (punctul 4.6)

— condiții de sănătate și siguranță (punctul 4.7)

3.4.3. COMPATIBILITATE TEHNICĂ

Cerința esențială 2.6.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE

„Alinierea regulilor de operare în rețea și calificările mecanicilor, personalului de bord și impiegaților de mișcare trebuie să fie astfel încât să asigure eficiența de operare în sistemul feroviar transeuropean convențional, ținând seama de cerințele diferite ale serviciilor transfrontaliere față de cele interne.”

Această cerință esențială este asigurată prin următoarele puncte din prezenta specificație:

— identificarea vehiculelor (punctul 4.2.2.3)

— frânarea trenului (punctul 4.2.2.6)

— compunerea trenului (punctul 4.2.2.5)

▼B

— încărcarea vehiculelor de marfă (punctul 4.2.2.4)

— comunicări privind siguranța (punctele 4.2.1.5 și 4.6)

— operarea în situații de avarie (punctul 4.2.3.6)

— gestionarea unei situații de urgență (punctul 4.2.3.7)

4. **CARACTERIZAREA SUBSISTEMULUI**

4.1. *INTRODUCERE*

Sistemul feroviar transeuropean convențional (RTE), căruia i se aplică Directiva 2001/16/CE și din care face parte subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”, este un sistem integrat a cărui coerență trebuie verificată. Acest control al coerenței trebuie să vizeze în special specificațiile subsistemului, interfețele sale cu sistemul în care este integrat, precum și regulile de operare.

Ținând seama de toate cerințele esențiale relevante, subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”, descris la punctul 2.2, vizează numai elementele specificate în secțiunea următoare.

În conformitate cu Directiva 2001/14/CE, administratorului de infrastructură îi revine, în cadrul responsabilității sale generale, sarcina de a oferi cerințele corespunzătoare care trebuie îndeplinite de trenurile autorizate să circule pe rețeaua sa, ținând seama de particularitățile geografice ale fiecărei linii și de specificațiile funcționale sau tehnice stabilite mai jos.

4.2. *SPECIFICAȚII FUNCȚIONALE ȘI TEHNICE ALE SUBSISTEMULUI*

Specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului „Operarea și gestionarea traficului” sunt următoarele:

— specificații privind personalul;

— specificații privind trenurile;

— specificații privind operarea trenului.

4.2.1. SPECIFICAȚII PRIVIND PERSONALUL

4.2.1.1. ***Cerințe generale***

Prezentul punct vizează personalul care contribuie la operarea subsistemului prin efectuarea sarcinilor de siguranță vitale, care implică o interfață directă între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură.

— personalul întreprinderilor feroviare:

  — care îndeplinește funcții de conducere a trenurilor (denumiți în prezentul document „mecanici”) și care face parte din „personalul de bord al trenului”.

  — care îndeplinește funcții la bordul trenurilor (altele decât conducerea trenului) și care face parte din „personalul de bord al trenului”.

  — care îndeplinește funcții legate de formarea trenurilor.

— personalul administratorului de infrastructură a cărui sarcină este de a autoriza circulația trenurilor

▼B

Domeniile vizate sunt:

— documentația;

— comunicațiile;

și, în domeniul de aplicare menționat la punctul 2.2 din prezenta STI:

— calificările (a se vedea punctul 4.6 și anexele H, J și L);

— condiții privind sănătatea și siguranța (a se vedea punctul 4.7).

4.2.1.2. ***Documentația pentru mecanici***

Întreprinderea feroviară care operează trenul trebuie să furnizeze mecanicului toate informațiile necesare pentru îndeplinirea îndatoririlor sale.

Aceste informații trebuie să țină seama de elementele necesare pentru operarea în situații normale, în situații de avarie și în situații de urgență, pe rutele parcurse și a materialului rulant utilizat pe rutele menționate anterior.

4.2.1.2.1. **Manual de proceduri**

Toate procedurile necesare mecanicului trebuie incluse într-un document sau pe un suport electronic denumit „Manual de proceduri al mecanicului”.

Acesta trebuie să menționeze cerințele aplicabile tuturor rutelor parcurse și materialului rulant utilizat pe aceste rute, în situații de operare normală, de avarie și de urgență, cu care se poate confrunta mecanicul.

Acesta trebuie să vizeze două aspecte distincte:

— să descrie, pe de o parte, ansamblul regulilor și procedurilor comune valabile pe întreaga RTE (ținând seama de conținutul anexelor A, B și C).

— să definească, pe de altă parte, orice reguli și proceduri necesare, specifice pentru fiecare administrator de infrastructură.

Acesta trebuie să includă proceduri care vizează cel puțin următoarele aspecte:

— siguranță și protecția personalului;

— semnalizare și control – comandă;

— operarea trenurilor, inclusiv în situații de avarie;

— tracțiunea și materialul rulant;

— incidente și accidente.

Răspunderea pentru elaborarea acestui document revine întreprinderii feroviare.

Întreprinderea feroviară trebuie să prezinte „Manualul de proceduri al mecanicului” în același format pentru întreaga infrastructură pe care mecanicii săi își vor îndeplini sarcinile.

Manualul de proceduri include două anexe:

— anexa 1: Manual de proceduri de comunicații;

— anexa 2: Carnet de formulare.

▼B

Întreprinderea feroviară trebuie să redacteze manualul de proceduri al mecanicului fie în limba unuia dintre statele membre, fie în limba „de lucru” a unuia dintre administratorii de infrastructură pe rețeaua pe care se aplică regulile. Aceasta nu se aplică mesajelor și formularelor care trebuie să rămână în limba „de lucru” a administratorului (administratorilor) de infrastructură.

Procesul de redactare și de actualizare a manualului de proceduri al mecanicului include următoarele etape:

— administratorul de infrastructură (sau organismul responsabil de redactarea regulilor de operare) trebuie să furnizeze întreprinderii feroviare informațiile necesare în limba „de lucru” a administratorului de infrastructură;

— întreprinderea feroviară trebuie să elaboreze documentul inițial sau actualizat;

— în cazul în care limba aleasă de întreprinderea feroviară pentru manualul de proceduri al mecanicului nu este limba inițială a documentului original oferind informațiile necesare, îi revine întreprinderii feroviare sarcina de a da dispozițiile eventual necesare pentru traducerea documentului.

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței administratorului de infrastructură trebuie să includă un proces de validare care să permită verificarea caracterului exhaustiv și exact al conținutului documentației furnizate întreprinderii (întreprinderilor) feroviare.

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței întreprinderii feroviare trebuie să includă un proces de validare care să permită verificarea caracterului exhaustiv și exact al conținutului manualului de proceduri.

Anexa V oferă o prezentare generală a procesului sub forma unei organigrame.

4.2.1.2.2. **Descrierea liniei și a echipamentelor relevante de la sol asociate liniilor parcurse**

Trebuie să li se furnizeze mecanicilor o descriere a liniilor și a echipamentului de cale ferată aferente liniilor pe care vor circula, precum și toate informațiile relevante pentru funcția de conducere. Aceste informații trebuie grupate într-un singur document, denumit „Manual de linii” sau „Carnet cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor” (care poate fi un document pe suport tradițional de hârtie sau unul pe suport electronic).

Se prezintă mai jos o listă minimă a informațiilor care trebuie furnizate:

— caracteristicile generale de operare;

— indicarea pantelor și a rampelor;

— diagrama detaliată a liniei.

4.2.1.2.2.1. *Pregătirea carnetului cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor*

Întreprinderea feroviară trebuie să redacteze carnetul cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor fie în limba unuia dintre statele membre pe care aceasta o alege, fie în limba „de lucru” utilizată de administratorul de infrastructură.

▼B

Acest document trebuie să includă următoarele informații (listă exemplificativă):

— caracteristicile generale de operare:

  — tipul de semnalizare și regimul de operare corespunzător (linie dublă, circulație reversibilă, circulație pe dreapta sau pe stânga etc.),

  — tipul de alimentare cu energie electrică,

  — tipul de echipament radio sol – tren.

— indicarea pantelor și a rampelor:

  — valorile declivităților și situarea lor exactă

— diagrama detaliată a liniei:

  — denumirile stațiilor de pe linie și punctele caracteristice, cu precizarea amplasării lor,

  — tunelurile, cu precizarea amplasării lor, denumirea, lungimea, existența eventuală a trotuarelor și a ieșirilor de urgență, a locurile sigure în caz de evacuare a călătorilor,

  — punctele de localizare esențiale, cum ar fi zonele neutre,

  — limitele de viteză admise pentru fiecare linie, inclusiv, dacă este cazul, diferențele de viteză pentru anumite tipuri de trenuri,

  — denumirea organismului însărcinat cu controlul gestionării traficului, precum și denumirea (denumirile) zonelor de control al gestionării traficului,

  — denumirile zonelor de control ale centrelor de gestionare a traficului, cum ar fi posturile de manevră la distanță,

  — identificarea canalelor radio care urmează să fie utilizate;

Formatul carnetului cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor trebuie să fie identic pentru toate infrastructurile parcurse de către trenurile unei anumite întreprinderi feroviare.

Întreprinderea feroviară este însărcinată cu redactarea carnetului cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor pe baza informațiilor furnizate de administratorii de infrastructură.

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței administratorului de infrastructură trebuie să includă un proces de validare care să permită verificarea integralității și exactității conținutului documentației furnizate întreprinderii (întreprinderilor) feroviare.

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței întreprinderii feroviare trebuie să includă un proces de validare care să permită verificarea integralității și exactității conținutului carnetului cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor.

4.2.1.2.2.2. *Elemente modificate*

Administratorul de infrastructură trebuie să comunice întreprinderii feroviare elementele modificate permanent sau temporar, care le grupează într-un document sau pe suport electronic specific a cărui structură trebuie să fie identică pentru toate infrastructurile parcurse de trenurile unei anumite întreprinderi feroviare.

▼B

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței administratorului de infrastructură trebuie să includă un proces de validare care să permită verificarea integralității și exactității conținutului documentației furnizate întreprinderii (întreprinderilor) feroviare.

În conformitate cu anexa III alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, sistemul de management al siguranței întreprinderii feroviare trebuie să includă un proces de validare care să permită verificarea integralității și exactității conținutului documentului privind elementele modificate.

4.2.1.2.2.3. *Informarea mecanicului în timp real*

Procedura de informare a mecanicilor în timp real cu privire la toate modificările dispozițiilor privind siguranța pe rută trebuie definită de respectivul administrator de infrastructură (procedura fiind unică în cazul utilizării ERTMS/ETCS).

4.2.1.2.3. **Mersul trenurilor**

Punerea la dispoziție a informațiilor privind mersul trenurilor facilitează regularitatea circulației trenurilor și realizarea performanțelor de serviciu.

Întreprinderile feroviare trebuie să furnizeze mecanicilor cel puțin următoarele informații necesare pentru circulația normală a tenurilor:

— identificarea trenului;

— zilele de circulație ale trenului (dacă este cazul);

— punctele de oprire și activitățile aferente acestora;

— alte puncte de referință ale mersului trenului;

— orele de sosire/plecare/tranzitare pentru fiecare dintre aceste puncte.

Aceste informații privind mersul trenurilor, care trebuie să se bazeze pe informațiile furnizate de administratorul de infrastructură, pot fi furnizate fie pe suport electronic, fie pe hârtie.

Formatul de prezentare către mecanic trebuie să fie omogen pentru toate liniile pe care întreprinderea feroviară își efectuează serviciile.

4.2.1.2.4. **Material rulant**

Întreprinderea feroviară trebuie să furnizeze mecanicului toate informațiile privind operarea materialului rulant în situații de avarie (precum cererile de asistență). Această documentație trebuie să se concentreze, de asemenea, asupra situațiilor specifice pentru care mecanicul trebuie să intre în legătură cu personalul administratorului de infrastructură.

4.2.1.3. ***Documentația destinată personalului întreprinderii feroviare, altul decât mecanicii***

Întreprinderea feroviară trebuie să furnizeze tuturor membrilor personalului său (care efectuează sau nu servicii la bordul trenurilor) care execută sarcini de siguranță vitale care implică o interfață directă cu personalul, echipamentele sau sistemele administratorului de infrastructură, regulile, procedurile, informațiile specifice referitoare la materialul rulant și la rută pe care le consideră necesare pentru realizarea acestor sarcini. Aceste informații, reguli și proceduri trebuie să fie aplicabile atât în situații de operare normală, cât și de avarie.

Pentru personalul de bord al trenurilor, structura, formatul, conținutul și procesul de redactare și de actualizarea a acestor informații trebuie să respecte specificațiile definite la punctul 4.2.1.2 din prezenta STI.

▼B

4.2.1.4. ***Documentația destinată personalului administratorului de infrastructură însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor***

Toate informațiile necesare pentru asigurarea comunicațiilor privind siguranța între personalul însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor și personalul de bord al trenurilor trebuie furnizate în:

— documente care descriu protocolul de comunicare (anexa C);

— documentul intitulat „carnet de formulare”

Administratorul de infrastructură trebuie să redacteze aceste documente în limba sa „de lucru”.

4.2.1.5. ***Comunicații privind siguranța între personalul de bord al trenurilor, ceilalți membri ai personalului întreprinderii feroviare și personalul însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor***

Limba utilizată pentru comunicații privind siguranța între personalul de bord al trenurilor, ceilalți membri ai personalului întreprinderii feroviare (definit în anexa L) și personalul însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor este limba „de lucru” (a se vedea glosarul) utilizată de administratorul de infrastructură de pe ruta respectivă.

Principiile care vizează comunicațiile privind siguranța între personalul de bord al trenului și personalul însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor sunt incluse în anexa C.

În conformitate cu Directiva 2001/14/CE, administratorul de infrastructură este responsabil de publicarea documentelor sale în „limba de lucru” utilizată de personalul său în cadrul activităților sale cotidiene de operare.

Cu toate acestea, în cazul în care practica locală cere utilizarea unei a doua limbi, îi revine administratorului de infrastructură sarcina de a stabili frontierele geografice ale utilizării acesteia.

4.2.2. SPECIFICAȚII PRIVIND TRENURILE

4.2.2.1. ***Vizibilitatea trenului***

4.2.2.1.1. **Cerință generală**

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că trenurile sunt echipate cu mijloace de semnalizare care indică partea din față și partea din spate a trenului.

4.2.2.1.2. **Partea din față a trenului**

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că un tren care se apropie este vizibil în mod clar și poate fi recunoscut ca atare, prin prezența și dispunerea semnalelor sale frontale, de culoare albă, aprinse. Aceasta ar trebui să permită distincția între un tren care se apropie și vehicule rutiere sau alte obiecte mobile din vecinătate.

Specificația detaliată corespunzătoare este descrisă la punctul 4.3.3.4.1.

4.2.2.1.3. **Partea din spate a trenului**

Aceste cerințe sunt specificate în anexa S.

4.2.2.2. ***Audibilitatea trenului***

4.2.2.2.1. **Cerință generală**

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că trenurile sunt echipate cu un dispozitiv de avertizare sonoră care să indice apropierea unui tren.

▼B

4.2.2.2.2. **Comandă**

Trebuie să fie posibilă comanda dispozitivului de avertizare sonoră din toate pozițiile de conducere.

4.2.2.3. ***Identificarea vehiculelor***

Fiecare vehicul trebuie să aibă un număr de identificare unic, pentru a putea fi distins de oricare alt vehicul feroviar. Acest număr trebuie afișat în mod perfect vizibil cel puțin pe fiecare parte laterală a vehiculului.

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

Alte cerințe sunt specificate în anexa P.

4.2.2.4. ***Încărcarea vehiculelor de marfă***

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că vehiculele sunt încărcate în mod sigur și fiabil și rămân astfel de-a lungul întregului parcurs, ținând seama de următoarele cerințe.

4.2.2.4.1. **Repartiția masei**

Vehiculele trebuie să fie încărcate astfel încât greutatea încărcăturii să se repartizeze uniform pe toate osiile. În cazul în care acest lucru nu este posibil datorită dimensiunilor sau formei unei anumite încărcături, întreprinderea feroviară trebuie să aplice condiții speciale de transport al încărcăturii pe întregul parcurs.

4.2.2.4.2. **Sarcina pe osie**

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că vehiculele nu sunt încărcate peste limita sarcinii pe osie. De asemenea, acestea trebuie să se asigure că vehiculele nu sunt încărcate peste limita sarcinii pe osie aplicabilă pe oricare porțiune a rutei prevăzute (cu excepția cazului în care administratorii de infrastructură respectivi au autorizat deplasarea).

4.2.2.4.3. **Securizarea încărcăturii**

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că încărcătura și toate echipamentele de fixare a încărcăturii care nu sunt utilizate, aflate pe vehicul sau în acesta, sunt securizate astfel încât să evite mișcările inutile pe întregul parcurs.

4.2.2.4.4. **Anvelopă cinematică**

Gabaritul cinematic al fiecărui vehicul (inclusiv al eventualelor încărcături) al trenului trebuie să se încadreze în limitele maxime admise pentru porțiunea de rută respectivă.

4.2.2.4.5. **Acoperirea încărcăturii**

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că toate materialele utilizate pentru acoperirea unei încărcături pe un vehicul sunt fixate în deplină siguranță fie pe vehicul, fie pe încărcătură. Aceste prelate pot fi fabricate din materiale care sunt adecvate pentru acoperirea încărcăturii respective, ținând seama de forțele la care pot fi supuse pe parcurs.

4.2.2.5. ***Compunerea trenului***

Întreprinderea feroviară trebuie să definească regulile și procedurile care trebuie respectate de personalul său pentru a se asigura că trenul este în conformitate cu trasa alocată.

▼B

Cerințele privind compunerea trenului trebuie să țină seama de următoarele elemente:

— vehiculele

— toate vehiculele trenului trebuie să se conformeze tuturor cerințelor aplicabile pe rutele pe care urmează să circule trenul,

— toate vehiculele trenului trebuie să poată circula la viteza maximă prevăzută,

— intervalele stabilite pentru întreținerea fiecărui vehicul al trenului trebuie să fie valabile (atât în ceea ce privește timpul, cât și în ceea ce privește distanța) și să rămână astfel de-a lungul întregului parcurs,

— trenul

— combinația de vehicule care formează un tren trebuie să se conformeze constrângerilor tehnice ale rutei respective și trebuie să se încadreze în limitele de lungime maximă admisibile pentru terminalele de plecare și de sosire,

— întreprinderii feroviare îi revine sarcina de a se asigura că trenul este adaptat din punct de vedere tehnic la traseul prevăzut și că va rămâne astfel pe întreg parcursul,

— masa și sarcina pe osie

— masa trenului trebuie să se încadreze în limitele maxime admise pentru porțiunea de rută, rezistența dispozitivelor de cuplare, forța de tracțiune și alte caracteristici relevante ale trenului. Limitele de sarcină pe osie trebuie respectate,

— viteza maximă a trenului

— viteza maximă de circulație a trenului trebuie să țină seama de toate restricțiile de pe ruta (rutele) respectivă (respective), de performanțele de frânare, de sarcina pe osie și de tipul vehiculului,

— anvelopa cinematică

— gabaritul cinematic al fiecărui vehicul (inclusiv eventualele încărcături) al trenului trebuie să se încadreze în limitele maxime admise pentru porțiunea de rută respectivă.

Pot fi necesare sau impuse constrângeri suplimentare în funcție de tipul de regim de frânare sau de tipul de tracțiune ale unui anumit tren.

Compunerea trenului trebuie descrisă într-un document armonizat privind compunerea trenului (a se vedea anexa U).

4.2.2.6. ***Frânarea trenului***

4.2.2.6.1. **Cerințe minime aplicabile sistemului de frânare**

Toate vehiculele unui tren trebuie conectate la sistemul de frânare continuă automată, în conformitate cu definiția din STI MR.

Frâna automată a primului și a ultimului vehicul (inclusiv eventualele dispozitive de tracțiune) trebuie să fie funcțională.

În cazul în care un tren este accidental împărțit în două părți, ambele garnituri de vehicule separate trebuie să se oprească automat ca rezultat al aplicării la maximum a frânei.

▼M2

4.2.2.6.2. **Performanțe de frânare**

Administratorul de infrastructură trebuie să furnizeze întreprinderii feroviare performanța reală solicitată. Astfel de date includ, dacă este cazul, condițiile de utilizare a sistemelor de frânare care pot afecta infrastructura, cum ar fi frâna magnetică, prin recuperare și cu curenți Foucault.

Întreprinderii feroviare îi revine sarcina de a asigura că performanțele de frânare ale trenului sunt suficiente, furnizând personalului său reguli referitoare la frânare, pe care acesta trebuie să le respecte.

Regulile referitoare la performanțele de frânare trebuie gestionate în cadrul sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură și al întreprinderii feroviare.

Cerințe suplimentare sunt specificate în anexa T.

▼B

4.2.2.7. ***Verificarea stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație***

4.2.2.7.1. **Cerință generală**

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procesul prin care să se verifice că toate echipamentele de siguranță ale trenului sunt în perfectă stare de funcționare și că trenul poate circula în deplină siguranță.

Întreprinderea feroviară trebuie să informeze administratorul de infrastructură cu privire la orice modificare a caracteristicilor unui tren, care ar putea să îi afecteze performanțele sau la orice modificare care ar putea afecta capacitatea de adaptare a trenului la trasa alocată.

Administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară trebuie să definească și să actualizeze condițiile și procedurile privind modul de funcționare a trenului în situații de avarie.

4.2.2.7.2. **Date necesare**

Datele necesare pentru o operare sigură și eficientă, precum și procesul prin care pot fi transmise aceste date trebuie să includă:

— identificarea trenului;

— identitatea întreprinderii feroviare care răspunde de tren;

— lungimea efectivă a trenului;

— dacă trenul transportă călători sau animale, atunci când acest lucru nu este prevăzut;

— orice restricție operațională, cu indicarea vehiculului (vehiculelor) respectiv (respective) (gabarit, restricții de viteză etc.);

— identificarea și poziția în tren a oricărui vehicul care transportă mărfuri periculoase.

Întreprinderea feroviară trebuie să definească un proces prin care să se verifice că aceste date sunt puse la dispoziția administratorului (administratorilor) de infrastructură înainte de plecarea trenului.

▼B

De asemenea, întreprinderea feroviară trebuie să definească un proces prin care administratorul (administratorii) de infrastructură să fie informați în cazul în care un tren nu urmează să ocupe trasa alocată sau în cazul în care este anulat.

4.2.3. SPECIFICAȚII PRIVIND OPERAREA TRENURILOR

4.2.3.1. ***Planificarea trenurilor***

Administratorul de infrastructură trebuie să precizeze datele necesare pentru orice solicitare de trasă. Alte aspecte ale acestui element sunt stabilite în Directiva 2001/41/CE.

4.2.3.2. ***Identificarea trenurilor***

Pentru toate trenurile trebuie să existe o identificare lipsită de ambiguitate.

Aceste cerințe sunt specificate în anexa R.

4.2.3.3. ***Plecarea trenurilor***

4.2.3.3.1. **Verificări și teste înainte de plecare**

În conformitate cu cerințele precizate la punctul 4.1 al treilea paragraf din prezenta STI, întreprinderea feroviară trebuie să definească verificările și testele (în special în ceea ce privește frânele) care trebuie efectuate înainte de plecare.

4.2.3.3.2. **Informarea administratorului de infrastructură cu privire la starea operațională a trenului**

Întreprinderea feroviară trebuie să informeze administratorul de infrastructură cu privire la orice anomalie care afectează trenul sau operarea acestuia în cazul în care acest lucru ar putea avea repercusiuni asupra circulației trenului, înainte de plecare și pe parcurs.

4.2.3.4. ***Gestionarea traficului***

4.2.3.4.1. **Cerință generală**

Gestionarea traficului trebuie să garanteze regularitatea circulației și o operare a rețelei fiabilă și eficientă, inclusiv restabilirea situației normale în cazul perturbărilor serviciului.

Administratorul de infrastructură trebuie să stabilească procedurile și mijloacele necesare pentru:

— gestionarea trenurilor în timp real,

— măsuri operaționale care să permită menținerea nivelului de performanță a infrastructurii cât mai ridicat posibil în caz de întârziere sau incidente, indiferent dacă acestea sunt inopinate sau prevăzute și

— furnizarea de informații întreprinderilor feroviare în astfel de cazuri.

Orice procese suplimentare solicitate de întreprinderea feroviară și care afectează interfața cu administratorul (administratorii) de infrastructură nu pot fi puse în aplicare decât după ce sunt convenite cu administratorul de infrastructură.

4.2.3.4.2. **Monitorizarea trenurilor**

4.2.3.4.2.1. *Date necesare pentru monitorizarea trenurilor*

Administratorii de infrastructură trebuie:

— să furnizeze un mijloc de înregistrare în timp real a orarelor de plecare, sosire și de tranzitare a trenurilor prin puncte de monitorizare prestabilite adecvate ale rețelei lor, precum și valoarea intervalului de timp diferență;

▼B

— să furnizeze datele specifice necesare pentru monitorizarea trenului. Aceste informații trebuie să includă:

— identificarea trenului,

— identitatea punctului de monitorizare,

— linia pe care circulă trenul,

— orarul prevăzut la punctul de monitorizare,

— ora reală la punctul de monitorizare (și, în cazul în care este vorba de o plecare, de o sosire sau de o tranzitare, trebuie furnizate orarele de sosire și de plecare separate în puncte de monitorizare intermediare prin care trece trenul),

— numărul de minute de avans sau de întârziere la punctul de monitorizare,

— explicarea inițială a oricărei întârzieri izolate ce depășește zece minute sau o altă valoare cerută de regimul de monitorizare a regularității

— indicarea faptului că informațiile cu privire la un anumit tren întârzie și numărul de minute de întârziere

— eventuala identificare precedentă a (eventualele identificări precedente ale) trenului,

— anularea trenului pe întregul parcurs sau pe o parte din acesta.

4.2.3.4.2.2. *Ora de transfer prevăzută*

Administratorii de infrastructură trebuie să aibă un proces care să permită indicarea numărului estimat de minute diferență față de ora programată de transfer a unui anumit tren de la un administrator de infrastructură la altul.

Acesta trebuie să includă informații privind perturbarea serviciului (descrierea și localizarea problemei).

4.2.3.4.3. **Mărfuri periculoase**

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procedurile care să permită supravegherea transportului mărfurilor periculoase.

Aceste proceduri trebuie să includă:

— aplicarea standardelor europene existente, astfel cum sunt precizate de Directiva 96/49 CE pentru identificarea mărfurilor periculoase aflate la bordul unui tren;

— informarea mecanicului în legătură cu prezența și poziția mărfurilor periculoase în tren;

— informațiile pe care le solicită administratorul de infrastructură pentru transportul mărfurilor periculoase;

— stabilirea, împreună cu administratorul de infrastructură, a liniilor de comunicații și planificarea măsurilor specifice în cazul situațiilor de urgență care implică mărfurile.

4.2.3.4.4. **Calitatea operațională**

Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare pun în aplicare procese care să permită monitorizarea funcționării eficiente a tuturor serviciilor respective.

Aceste procese de monitorizare sunt concepute pentru a permite analiza datelor și detectarea tendințelor subiacente, atât în ceea ce privește erorile umane, cât și în ceea ce privește erorile sistemelor. Rezultatele acestei analize sunt utilizate pentru a elabora măsuri de îmbunătățire, concepute pentru eliminarea sau atenuarea evenimentelor care ar putea să compromită operarea eficientă a RTE.

▼B

În cazul în care astfel de măsuri de îmbunătățire ar putea folosi întregii rețele, implicând alți administratori de infrastructură și alte întreprinderi feroviare, acestea sunt comunicate în consecință, sub rezerva dispozițiilor de confidențialitate comercială aplicabile.

Evenimentele care au determinat perturbări semnificative ale operării sunt analizate cât mai curând posibil de către administratorul de infrastructură. Dacă este cazul și, în special în cazul în care este implicat personalul său, administratorul de infrastructură invită întreprinderile feroviare implicate în eveniment să participe la analiză. În cazul în care rezultatul acestei analize duce la recomandări privind îmbunătățirea rețelei, destinate eliminării sau atenuării cauzelor accidentelor/incidentelor, aceste recomandări sunt comunicate tuturor administratorilor de infrastructură și tuturor întreprinderilor feroviare în cauză.

Aceste procese sunt descrise într-un document și fac obiectul auditului intern.

4.2.3.5. ***Înregistrarea datelor***

Datele privind circulația unui tren trebuie înregistrate și păstrate în sensul:

— sprijinirii monitorizării sistematice a siguranței ca mijloc de prevenire a incidentelor și accidentelor;

— identificării mecanicului, a trenului și a performanțelor infrastructurii pe parcursul perioadei care a precedat un incident sau un accident și (dacă este cazul) imediat după evenimentul menționat anterior, pentru a permite identificarea cauzelor legate de conducerea trenului sau de echipamentele acestuia și pentru a justifica măsuri noi sau modificarea măsurilor, care ar permite evitarea recurenței unor astfel de evenimente.

— înregistrării informațiilor privind performanțele locomotivei/-vehiculului motor și ale mecanicului, inclusiv timpul de lucru.

Trebuie să fie posibilă corelarea datelor înregistrate cu:

— data și ora înregistrării;

— localizarea geografică precisă a evenimentului înregistrat (distanța în kilometri față de un punct care poate fi recunoscut);

— identificarea trenului;

— identitatea mecanicului.

Cerințele privind stocarea, evaluarea periodică și accesul la aceste date sunt specificate în legislația națională corespunzătoare a statului membru:

— în care întreprinderea feroviară deține o licență (ținând seama de datele înregistrate la bordul trenului) sau

— în care se află infrastructura (ținând seama de datele înregistrate în afara trenului).

4.2.3.5.1. **Înregistrarea datelor de supraveghere în afara trenului**

Administratorul de infrastructură trebuie să înregistreze cel puțin următoarele date:

— defectarea echipamentelor de la sol asociate circulației trenurilor (semnalizare, macazuri etc.);

— detectarea cutiilor de osii calde;

▼B

— comunicațiile între mecanicul trenului și personalul administratorului de infrastructură însărcinat cu autorizarea circulației trenurilor.

4.2.3.5.2. **Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului**

Întreprinderea feroviară trebuie să înregistreze cel puțin următoarele date:

— ignorarea semnalului de avertizare sau de „expirarea autorizației de circulație” fără a fi autorizat;

— aplicarea frânei de urgență;

— viteza de circulație a trenului;

— o izolare sau neutralizare a sistemelor de control–comandă (semnalizare) de la bordul trenului;

— utilizarea dispozitivului de avertizare sonoră (claxon);

— utilizarea comenzilor ușilor (închidere, deschidere);

— detectarea unei supraîncălziri a cutiilor de osii de către detectoarele de cutii de osii calde, în cazul în care trenul este echipat cu acestea;

— identitatea cabinei pentru care se înregistrează datele în vederea verificării;

— datele care permit înregistrarea orarului trenului.

4.2.3.6. ***Operarea în situații de avarie***

4.2.3.6.1. **Informarea celorlalți participanți la trafic**

Administratorii de infrastructură, împreună cu întreprinderile feroviare, trebuie să definească un proces pentru a face imediat schimb de informații privind eventualele situații care afectează siguranța, performanțele și/sau disponibilitatea rețelei feroviare sau a materialului rulant.

4.2.3.6.2. **Informarea mecanicilor de tren**

În toate situațiile de avarie, legate de domeniul de responsabilitate al administratorului de infrastructură, acesta trebuie să transmită mecanicilor instrucțiuni precise privind măsurile care trebuie luate în vederea asigurării unei reveniri în deplină siguranță la situația normală

4.2.3.6.3. **Dispoziții de urgență**

Administratorul de infrastructură, împreună cu toate întreprinderile feroviare care operează trenuri pe infrastructura sa și, dacă este cazul, cu administratorii de infrastructură învecinați, trebuie să definească, să publice și să pună la dispoziție măsuri corespunzătoare pentru a asigura restabilirea situației normale și pentru a atribui responsabilitățile corespunzătoare pe baza necesității de limitare a oricărui impact negativ care rezultă din situația de avarie.

Cerințele de planificare și reacția la astfel de evenimente trebuie să fie proporționale cu natura și gravitatea eventuală a situației de avarie.

Aceste măsuri, care trebuie să includă cel puțin planuri care să permită restabilirea situației normale pentru rețea, pot să vizeze și:

— defecțiuni ale materialului rulant (de exemplu, cele care ar putea duce la perturbări serioase ale traficului, procedurile de asistență pentru trenurile în pană);

— defecțiuni ale infrastructurii (de exemplu, atunci când a avut loc o pană de alimentare cu energie electrică sau au existat condiții de deviere a trenurilor de la ruta prevăzută);

— condiții meteorologice extreme.

▼B

Administratorul de infrastructură trebuie să stabilească și să actualizeze datele de contact ale personalului cheie al administratorului de infrastructură și al întreprinderii feroviare care poate fi contactat în eventualitatea perturbării serviciului, care determină o operare în situație de avarie. Aceste informații trebuie să includă informații detaliate atât în timpul programului de lucru, cât și în afara acestuia.

Întreprinderea feroviară trebuie să transmită aceste informații administratorului de infrastructură și să-l informeze în legătură cu orice modificare eventuală a acestor date.

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze toate întreprinderile feroviare în legătură cu orice modificare eventuală a datelor sale de contact.

4.2.3.7. ***Gestionarea unei situații de urgență***

Administratorul de infrastructură trebuie, împreună cu:

— toate întreprinderile feroviare care operează trenuri pe infrastructura sa sau

— dacă este cazul, organismele reprezentative ale întreprinderilor feroviare care operează trenuri pe infrastructura sa și

— administratorii de infrastructură învecinați, dacă este cazul, precum și cu

— autoritățile locale și

— organismele reprezentative la nivel local sau național, dacă este cazul, ale serviciilor de urgență, inclusiv pompierii și salvarea

și în conformitate cu Directiva 2004/49/CE să definească, să publice și să pună la dispoziție măsurile corespunzătoare pentru gestionarea situațiilor de urgență și restabilirea condițiilor de operare normale ale liniei.

De exemplu, aceste măsuri iau în considerare:

— coliziunile;

— gestionarea incendiilor la bordul trenurilor;

— evacuarea trenurilor;

— accidentele în tuneluri;

— incidentele care implică mărfuri periculoase;

— deraierile.

Întreprinderea feroviară trebuie să furnizeze administratorului de infrastructură toate informațiile specifice legate de aceste împrejurări, în special în ceea ce privește recuperarea sau repunerea pe șine a trenurilor (a se vedea, de asemenea, punctul 4.2.7.1 Măsuri de urgență în STI „Vagoane de marfă” pe căile ferate convenționale).

De asemenea, întreprinderea feroviară trebuie să aibă procese care să permită informarea călătorilor cu privire la procedurile de urgență și de siguranță la bord.

4.2.3.8. ***Asistența acordată personalului de bord al trenului în cazul unui incident sau al unei disfuncționalități grave a materialului rulant***

Întreprinderile feroviare trebuie să definească proceduri corespunzătoare pentru acordarea de asistență personalului de bord al trenurilor în cazul unor situații de avarie pentru evitarea sau reducerea întârzierilor cauzate de defecțiuni tehnice sau de altă natură ale materialului rulant (de exemplu, legături de comunicații, măsurile care trebuie luate în cazul evacuării unui tren).

▼B

4.3. *SPECIFICAȚII FUNCȚIONALE ȘI TEHNICE ALE INTERFEȚELOR*

Având în vedere cerințele esențiale din capitolul 3, specificațiile funcționale și tehnice ale interfețelor sunt următoarele:

4.3.1. INTERFEȚE CU STI „INFRASTRUCTURĂ”

REZERVAT

4.3.2. INTERFEȚE CU STI „CONTROL-COMANDĂ ȘI SEMNALIZARE”

4.3.2.1. ***Înregistrarea datelor de supraveghere***

Subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” definește cerințele operaționale de înregistrare a datelor de supraveghere (a se vedea punctul 4.2.3.5 din prezenta STI) pe care trebuie să le îndeplinească subsistemul de control-comandă (a se vedea punctul 4.2.15 din STI CCS RC).

4.3.2.2. ***Dispozitiv de supraveghere***

Este vorba despre un dispozitiv de monitorizare a reacțiilor mecanicului, care intervine pentru a imobiliza trenul în cazul în care mecanicul nu reacționează într-o perioadă de timp ce urmează să fie specificată și în cazul în care infrastructura permite această funcție, raportând automat această situație centrului de comandă și de semnalizare. Există o interfață între această cerință operațională și punctul 4.2.2 din STI CCS RC privind sistemul ERTMS.

4.3.2.3. ***Reguli de operare a sistemelor ERTMS/ETCS și ERTMS/GSM-R***

Anexa A (A1 și A2) la prezenta STI este o interfață cu FRS și SRS pentru ERTMS/ETCS și pentru ERTMS/GSM-R, aceste sisteme fiind prezentate detaliat în anexa A la STI CCS RC. Există de asemenea o interfață cu specificațiile IMM (interfață mecanic-mașină) ale ETCS (punctul 4.2.13 din STI CCS RC) și specificațiile IMM ale EIRENE (punctul 4.2.14 din STI CCS RC). Există de asemenea o interfață între anexa A1 la prezenta STI și punctul 4.2.2 din STI CCS RC în ceea ce privește izolarea funcționalității ETCS de la bord.

4.3.2.4. ***Vizibilitatea semnalelor de la sol și a reperelor***

Este necesar ca mecanicul să poată observa semnalele de la sol și reperele; acestea trebuie să fie vizibile din poziția sa normală de conducere. Aceeași cerință se aplică și altor tipuri de semnale de la sol, în cazul în care acestea sunt legate de siguranță.

Reperele, semnalele de la sol și panourile informative trebuie concepute în mod coerent pentru a facilita observarea lor. Aspectele care trebuie luate în considerare sunt următoarele:

— o amplasare corespunzătoare a semnalizării, astfel încât farurile trenului să permită mecanicului citirea informațiilor;

— o iluminare corespunzătoare și o intensitate suficientă, în cazul în care informațiile trebuie iluminate;

▼B

— în cazul utilizării semnalelor retroreflectorizante, proprietățile reflectorizante ale materialului utilizat sunt conforme specificațiilor aplicabile, iar semnalele sunt fabricate astfel încât farurile trenului să permită mecanicului citirea informațiilor.

Există o interfață cu punctul 4.2.16 din STI CCS RC privind câmpul vizual exterior al mecanicului. De asemenea, va exista un nou element într-o versiune viitoare a Anexei A la STI CCS RC privind reperele de pe liniile echipate cu sisteme ETCS.

4.3.2.5. ***Frânarea trenului***

Există o interfață între punctul 4.2.2.6.2 din prezenta STI și punctul 4.3.1.5 (Performanțe și caracteristici garantate ale sistemului de frânare a trenului) din STI CCS RC.

▼M2

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

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

▼B

4.3.2.7. ***Înregistrarea datelor și detectarea cutiilor de osii calde***

Există o interfață între punctul 4.2.3.5 din prezenta STI, pe de o parte și punctul 4.2.2 (Funcționalitatea ETCS la bord), punctele 5, 7 și 55 din anexa A și punctul 4.2.10 [DCOS (detector de cutii de osii calde)] din STI CCS RC, pe de altă parte. Va exista o interfață viitoare cu anexa B la STI OPE, în cazul în care punctul deschis din CCS RC este rezolvat.

4.3.3. INTERFEȚE CU STI „MATERIAL RULANT”

4.3.3.1. ***Identificarea vehiculelor***

Există o interfață între punctul 4.2.2.3 din prezenta STI OPE și anexa B la STI MR „Vagoane de marfă”.

Această interfață va exista și în cazul altor STI MR RC atunci când acestea vor fi redactate.

4.3.3.2. ***Sistemul de frânare***

Există o interfață între punctul 4.2.2.6.1 din prezenta STI OPE, pe de o parte și punctul 4.2.4 și anexa B la STI MR „Vagoane de marfă”, pe de altă parte.

O astfel de interfață va exista și în cazul altor STI MR RC atunci când acestea vor fi redactate.

▼B

4.3.3.3. ***Cerințe privind vehiculele de călători***

Ar trebui să se ia în considerare faptul că, pe măsură ce sunt redactate alte STI MR RC, va exista o interfață care să vizeze următoarele elemente:

— compatibilitatea între vehiculele de călători și peroanele de la punctele de oprire prevăzute trebuie să fie suficientă pentru a permite călătorilor să urce și să coboare din tren în deplină siguranță;

— pasagerii nu trebuie să poată deschide ușile laterale destinate uzului lor înainte ca trenul să fie oprit și ușile deblocate de un membru al echipajului de bord al trenului;

— deblocarea ușilor trebuie să se facă în mod separat pentru fiecare parte a trenului. Integritatea închiderii și blocării ușilor trenurilor de călători trebuie indicată în permanență;

— activarea deblocării ușilor trebuie să împiedice aplicarea energiei de tracțiune;

— toate vehiculele care transportă călători trebuie echipate cu ieșiri care să faciliteze evacuarea de urgență;

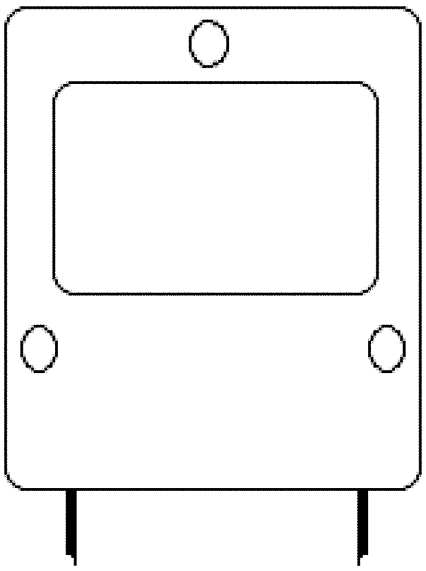
— vehiculele destinate călătorilor trebuie să dispună de o alarmă activată de călători, care declanșează sau nu o frânare de urgență. În cazul declanșării alarmei, mecanicul trebuie alertat imediat, dar acesta trebuie să poată menține controlul trenului.

4.3.3.4. ***Vizibilitatea trenului***

Subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” stabilește la punctele următoare cerințele de bază privind vizibilitatea trenurilor, care trebuie definite de subsistemul „Material rulant”.

4.3.3.4.1. **Pe vehiculul din față al unui tren îndreptat către sensul de circulație**

Partea din față, orientată către sensul de mers, a primului vehicul al unui tren trebuie echipată cu trei lumini, dispuse în formă de triunghi isoscel, după cum se ilustrează mai jos. Aceste lumini trebuie să fie totdeauna aprinse atunci când trenul este condus de la respectiva extremitate.



▼B

Luminile frontale trebuie să optimizeze detectabilitatea trenului (de exemplu, pentru lucrătorii de pe calea ferată și pentru utilizatorii trecerilor publice la nivel), să asigure mecanicului trenului o vizibilitate suficientă (iluminarea liniei către sensul de mers, semnalizarea de la sol etc.) noaptea și în condiții de luminozitate redusă și nu trebuie să îi orbească pe mecanicii trenurilor care vin din sens invers.

Distanța dintre acestea, înălțimea deasupra șinelor, diametrul, intensitatea luminilor, dimensiunile și forma fasciculului emis, atât ziua cât și noaptea, trebuie standardizate.

Va exista o interfață cu versiunile viitoare ale STI MR vizând cabinele de conducere și punctul 4.2.2.1.2 din prezenta STI.

4.3.3.4.2. **Pe vehiculul din spate al trenului**

Va exista o interfață între punctul 4.2.2.1.3 din prezenta STI și punctul 4.2.7.4 și anexa BB la STI MR RC („Vagoane de marfă”), în cazul în care punctul deschis în anexa S la STI OPE este soluționat prin specificarea unui semnal pe vagonul din spate al trenului care să necesite o consolă.

4.3.3.5. ***Audibilitatea trenului***

Subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” stabilește că cerința de bază în ceea ce privește audibilitatea trenului care trebuie respectate de subsistemul „Material rulant” este aceea ca un tren să își poată semnala prezența printr-un mijloc de avertizare sonoră.

Sunetele emise de acest dispozitiv de avertizare, frecvența și intensitatea acestora, precum și metoda de activare a dispozitivului de către mecanic trebuie standardizate.

Va exista o interfață cu versiunile viitoare ale STI MR vizând cabinele de conducere și punctul 4.2.2.2 din prezenta STI.

4.3.3.6. ***Vizibilitatea semnalizării***

Este necesar ca mecanicul să poată observa semnalele de la sol, iar acestea trebuie să fie vizibile pentru mecanic. Aceeași cerință se aplică și altor indicatoare la sol, în cazul în care au legătură cu siguranța.

Cabinele de conducere trebuie proiectate în mod coerent, astfel încât mecanicul să poată observa cu ușurință informațiile afișate care îi sunt destinate, din poziția sa de conducere obișnuită.

Va exista o interfață între punctul 4.3.2.4 din prezenta STI și o versiune viitoare a STI MR vizând cabinele de conducere.

4.3.3.7. ***Dispozitiv de supraveghere***

Este vorba despre un dispozitiv de monitorizare a reacțiilor mecanicului, care intervine pentru a imobiliza trenul în cazul în care mecanicul nu reacționează într-o perioadă de timp ce urmează să fie specificată și atunci când infrastructura permite această funcție, raportând automat această situație centrului de comandă și de semnalizare

Va exista o interfață cu versiunile viitoare ale STI MR vizând cabinele de conducere.

▼B

4.3.3.8. ***Compunerea trenului și anexa B***

Există o interfață între punctul 4.2.2.5 din prezenta STI și punctul 4.2.2.1.2.2 (Dispozitive de tracțiune) din STI MR RC (Vagoane de marfă) în ceea ce privește greutatea maximă autorizată a trenului. Ar putea exista o interfață viitoare între anexa B la prezenta STI și punctul 4.2.2.1.2.1 (Tampoane) din STI MR RC (Vagoane de marfă) în ceea ce privește viteza de manevrare a trenurilor.

4.3.3.9. ***Încărcarea vehiculelor de marfă***

Există o interfață între punctul 4.2.2.4 din prezenta STI, pe de o parte și punctul 4.2.2.3.5 (Securizarea încărcăturii) și anexa YY la STI MR RC („Vagoane de marfă”), pe de altă parte.

4.3.3.10. ***Verificarea stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație și mărfurile periculoase***

Există o interfață între punctele 4.2.2.7 și 4.2.3.4.3 din prezenta STI și punctul 4.2.2.6 (Mărfuri periculoase) din STI MR RC („Vagoane de marfă”).

▼M2

4.3.3.11. **Compunerea trenului, anexa L**

Există o interfață între punctul 4.2.2.5 și anexa L la prezenta STI, pe de o parte, și punctul 4.2.3.5 (Forțe de compresie longitudinală) din STI „CR RST” („Vagoane de marfă”) în ceea ce privește conducerea și manevrarea trenurilor, precum și repartizarea vehiculelor care le compun.

Va exista o interfață cu versiunile viitoare ale STI „RST” care să vizeze unitățile de tracțiune și vehiculele de călători.

▼B

4.3.3.12. ***Dispoziții de urgență și gestionarea unei situații de urgență***

Există o interfață între punctul 4.2.3.6.3 din prezenta STI și punctul 4.2.6.1.2 (Specificații funcționale și tehnice privind condițiile de mediu) din STI MR RC („Vagoane de marfă”), în ceea ce privește condițiile climatice extreme.

Există, de asemenea, o interfață între punctele 4.2.3.6 și 4.2.3.7 din prezenta STI, pe de o parte și punctele 4.2.7.1 (Măsuri de urgență) și 4.2.7.2 (Siguranța în caz de incendii), pe de altă parte, din STI MR RC („Vagoane de marfă”).

Va exista o interfață cu versiunile viitoare ale STI MR care se referă la dispozitivele de tracțiune și la vehiculele de călători.

4.3.3.13. ***Înregistrarea datelor***

Va exista o interfață între punctul 4.2.3.5.2 (Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului) din prezenta STI OPE RC și versiunile viitoare ale STI MR RC care se referă la vehiculele motoare și la vagoanele echipate cu cabine de conducere.

Există o interfață între punctul 4.2.3.5.1 (Înregistrarea datelor de supraveghere în afara trenului) din prezenta STI OPE RC și punctul 4.2.3.3.2 (Detectarea cutiilor de osii calde) din STI MR „Vagoane de marfă” RC. Va exista și o interfață între același punct din prezenta STI OPE RC și versiunile viitoare ale STI MR RC care vizează vehiculele motoare și vagoanele în ceea ce privește detectarea cutiilor de osii calde de către echipamentele la sol.

▼B

4.3.4. INTERFEȚE CU STI „APLICAȚII TELEMATICE”

4.3.4.1. ***Identificarea trenurilor***

Rămâne să se precizeze un mijloc de a furniza o identificare lipsită de ambiguitate pentru toate trenurile care operează pe RTE (a se vedea punctul 4.2.3.2 și anexa R). Există în această privință o interfață cu STI „Aplicații telematice pentru transportul de mărfuri” la punctul 4.2.2. Va exista, de asemenea, o interfață cu STI „Aplicații telematice pentru transportul de călători” atunci când aceasta va fi redactată.

4.3.4.2. ***Compunerea trenului***

Punctele 4.2.2.5 și 4.2.2.7.2 din prezenta STI au o interfață, în ceea ce privește datele referitoare la formarea trenurilor, cu punctul 4.2.3.2 din STI „Aplicații telematice pentru transportul de mărfuri”. Va exista, de asemenea, o interfață cu STI „Aplicații telematice pentru transportul de călători” atunci când aceasta va fi redactată.

4.3.4.3. ***Plecarea trenului***

Punctul 4.2.3.3 din prezenta STI are o interfață, în ceea ce privește informațiile referitoare la plecarea trenului, cu punctul 4.2.3 din STI „Aplicații telematice pentru transportul de mărfuri”. Va exista, de asemenea, o interfață cu STI „Aplicații telematice pentru transportul de călători” atunci când aceasta va fi redactată.

4.3.4.4. ***Circulația trenului***

Punctul 4.2.3.4 din prezenta STI are o interfață, în ceea ce privește datele referitoare la circulația trenului, cu punctele 4.2.4, 4.2.5 și 4.2.6 din STI „Aplicații telematice pentru transportul de mărfuri”. Va exista, de asemenea, o interfață cu STI „Aplicații telematice pentru transportul de călători” atunci când aceasta va fi redactată.

4.3.4.5. ***Identificarea vehiculelor***

Există o interfață între punctul 4.2.2.3 din prezenta STI OPE și punctul 4.2.11.3 (Baze de date de referință privind materialul rulant) și indicele 1 din anexa A (Definiții de date și mesaje, punctul 1.18 Element original: de identificare a vagonului) la STI „Aplicații telematice pentru transportul de mărfuri”. Va exista, de asemenea, o interfață cu STI „Aplicații telematice pentru transportul de călători” atunci când aceasta va fi redactată.

4.4. *REGULI DE OPERARE*

Regulile și procedurile care trebuie aplicate pentru situații identice care permit o operare coerentă a noilor subsisteme structurale diferite, destinate a fi utilizate pe RTE și în special regulile și procedurile legate în mod direct de operarea unui nou sistem de control-comandă și de semnalizare a trenurilor trebuie să fie identice.

În acest scop, regulile de operare pentru sistemul de gestionare a traficului feroviar european (ERTMS/ETCS) sunt specificate în anexa A1, care are, în prezent, titlu informativ și facultativ. Regulile privind sistemul radio ERTMS/GSM-R vor fi specificate în anexa A2.

Regulile de operare, care pot fi standardizate la nivelul întregii RTE, sunt specificate în anexa B.

Dat fiind faptul că aceste reguli sunt concepute pentru a fi aplicate la nivelul întregii RTE, este important să existe o coerență totală. Singurul organism abilitat să aducă modificări acestor reguli este cel care răspunde de menținerea anexelor A, B și C la prezenta STI.

▼B

4.5. *REGULI DE ÎNTREȚINERE*

Nu se aplică

4.6. *CALIFICĂRI PROFESIONALE*

În conformitate cu punctul 2.2.1 din prezenta STI, acest alineat vizează competențele profesionale și lingvistice, precum și procesul de evaluare necesar pentru ca personalul să dobândească aceste competențe.

4.6.1. COMPETENȚE PROFESIONALE

Personalul (inclusiv cel al contractanților) întreprinderilor feroviare și al administratorilor de infrastructură trebuie să fi dobândit competențele profesionale corespunzătoare pentru a executa toate sarcinile de siguranță necesare în situații normale, în situații de avarie și în situații de urgență. Aceste competențe includ cunoștințe profesionale și capacitatea de a pune în practică aceste cunoștințe.

▼M2

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

▼B

4.6.1.1. ***Cunoștințe profesionale***

Ținând seama de anexe și potrivit funcțiilor fiecăruia dintre membrii personalului respectiv, cunoștințele necesare sunt următoarele:

— operarea feroviară în general, punându-se în special accentul pe sarcinile și activitățile privind siguranța:

  — principii de funcționare a sistemului de management al siguranței organizației lor,

  — diferitele roluri și responsabilități care revin principalilor actori implicați în procesul de operare,

  — evaluarea pericolelor, în special a riscurilor care implică operarea feroviară și energia electrică de tracțiune,

— cunoașterea adecvată a sarcinilor de siguranță ținând seama de procedurile și interfețele pentru:

  — liniile și echipamentele la sol,

  — materialul rulant,

  — mediul.

4.6.1.2. ***Capacitatea de a pune în practică aceste cunoștințe***

Capacitatea de a pune în aplicare aceste cunoștințe în situații normale, în situații de avarie și în situații de urgență implică familiarizarea deplină a personalului cu:

— metodele și principiile de aplicare a acestor reguli și proceduri;

— procedurile de utilizare a echipamentului de la sol și a materialului rulant, precum și eventualele echipamente specifice privind siguranța;

— principiile sistemului de management al siguranței pentru a evita apariția unor riscuri care ar putea pune în pericol persoanele și procesele;

precum și o capacitate generală de adaptare la diferitele împrejurări cu care s-ar putea confrunta o persoană.

▼B

În conformitate cu alineatul (2) din anexa III la Directiva 2004/49/CE, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să creeze un sistem de gestionare a competențelor, pentru a se asigura că respectivele competențe individuale ale membrilor personalului respectiv sunt evaluate și păstrate. De asemenea, trebuie asigurată o formare, în măsura în care este necesar, pentru a se asigura actualizarea cunoștințelor și competențelor, în special în ceea ce privește deficiențele sau lipsurile sistemului sau cele ale personalului.

4.6.2. COMPETENȚE LINGVISTICE

4.6.2.1. ***Principii***

Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că personalul respectiv este competent în ceea ce privește utilizarea protocoalelor de comunicare și a principiilor definite în prezenta STI.

În cazul în care limba „de lucru” utilizată de administratorul de infrastructură diferă de limba utilizată în mod curent de personalul întreprinderii feroviare, formarea lingvistică și în domeniul comunicării trebuie să reprezinte o parte determinantă a sistemului global de gestionare a competențelor al întreprinderii feroviare.

Personalul întreprinderii feroviare ale cărui funcții presupun comunicarea cu personalul administratorului de infrastructură în situații privind siguranța, indiferent dacă este vorba de situații normale, de situații de avarie sau de situații de urgență, trebuie să aibă un nivel suficient de cunoștințe în limba „de lucru” a administratorului de infrastructură.

4.6.2.2. ***Nivelul cunoștințelor***

Nivelul cunoștințelor în limba administratorului de infrastructură trebuie să fie suficient în sensul siguranței.

— ca nivel minim, este necesar ca mecanicul să poată:

  — transmite și înțelege toate mesajele definite în anexa C la prezenta STI,

  — comunica în mod eficient în situații normale, în situații de avarie și în situații de urgență,

  — completa formularele legate de utilizarea „carnetului de formulare”.

— este necesar ca ceilalți membri ai personalului de bord al trenului ale căror funcții presupun comunicarea cu administratorul de infrastructură în situații privind siguranța să poată, cel puțin, să transmită și să înțeleagă informațiile care descriu caracteristicile și starea de funcționare a trenului.

Orientările privind nivelurile de competență corespunzătoare sunt prezentate în anexa E. Mecanicii trebuie să aibă cel puțin cunoștințe de nivelul 3. Personalul de însoțire a trenului trebuie să aibă cel puțin cunoștințe de nivelul 2.

4.6.3. EVALUAREA INIȚIALĂ ȘI CONTINUĂ A PERSONALULUI

4.6.3.1. ***Elemente de bază***

În conformitate cu alineatul (2) din anexa III la Directiva 2004/49/CE, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să definească procesul de evaluare a personalului lor.

Se recomandă să se țină seama de fiecare dintre următoarele elemente:

A. Selectarea personalului

  — evaluarea experienței și a competențelor individuale;

▼B

— evaluarea competențelor individuale în ceea ce privește utilizarea limbii(limbilor) străine necesare sau a aptitudinilor de învățare a acesteia (acestora);

B. Formarea profesională inițială

— analiza necesităților de formare;

— resursele de formare;

— formarea formatorilor;

▼M2

C. Evaluarea inițială

— condiții de bază

— programul de evaluare, inclusiv demonstrații practice

— calificarea formatorilor

— eliberarea unui atestat

D. Păstrarea competențelor

— principiile de păstrare a competențelor

— modalitățile de monitorizare a evaluării

— formalizarea procesului de păstrare a competențelor

— procesul de evaluare.

▼B

E. Formarea continuă

— principiile de asigurare a formării continue (inclusiv în domeniul lingvistic).

4.6.3.2. ***Analiza necesităților de formare***

4.6.3.2.1. **Elaborarea analizei necesităților de formare**

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să efectueze o analiză a necesităților de formare pentru personalul lor în cauză.

Această analiză trebuie să definească domeniul de aplicare și complexitatea formării și să țină seama de riscurile legate de operarea trenurilor pe rețelele transeuropene, în special în ceea ce privește capacitățile și limitele umane (factori umani) care ar putea rezulta:

— din diferențele în ceea ce privește practicile de operare între administratorii de infrastructură și riscurile asociate acestor diferențe;

— din diferențele între sarcini, proceduri de operare și protocoale de comunicare;

— din eventualele diferențe între limbile „de lucru” utilizate de personalul administratorilor de infrastructură;

— din instrucțiunile de operare locale, care pot include proceduri speciale care să fie aplicate în anumite cazuri sau care să prevadă utilizarea unor echipamente speciale, de exemplu, un anumit tunel.

Anexele prevăzute la punctul 4.6.1 de mai sus oferă orientări privind elementele care ar trebui luate în considerare. Dacă este cazul, trebuie create elemente de formare a personalului care țin seama de aceste orientări.

▼B

Este posibil ca, datorită tipului de operare avut în vedere de o întreprindere feroviară sau datorită naturii rețelei operate de un administrator de infrastructură, unele dintre elementele de orientare oferite în aceste anexe să nu fie corespunzătoare. Analiza necesităților de formare trebuie să specifice într-un document elementele care nu sunt considerate corespunzătoare și motivele acestei aprecieri.

4.6.3.2.2. **Actualizarea analizei necesităților de formare**

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să definească o procedură de revizuire și actualizare a necesităților lor de formare individuală, ținând seama de auditurile precedente, de conexiunea inversă privind operarea sistemului, precum și de modificările cunoscute aduse regulilor și procedurilor, infrastructurii și tehnologiilor.

4.6.3.2.3. **Elemente specifice personalului de bord al trenului și personalului auxiliar**

▼M2

4.6.3.2.3.1. *Cunoașterea rutelor*

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

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

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

▼B

4.6.3.2.3.2. *Cunoașterea materialului rulant*

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procedura de dobândire și păstrare de către personalul său de bord a cunoștințelor privind dispozitivul de tracțiune și materialul rulant.

4.6.3.2.3.3. *Personal auxiliar*

Întreprinderile feroviare trebuie să se asigure că personalul auxiliar (de exemplu, cel însărcinat cu aprovizionarea sau curățenia), care nu este inclus în categoria personalului de bord al trenului, pe lângă formarea sa de bază, este instruit pentru a răspunde instrucțiunilor membrilor personalului de bord al trenurilor care au beneficiat de o formare completă.

4.7. *CONDIȚII DE SĂNĂTATE ȘI DE SIGURANȚĂ*

4.7.1. INTRODUCERE

Personalul menționat la punctul 4.2.1, căruia i se atribuie sarcini de siguranță în conformitate cu punctul 2.2 din prezenta STI, trebuie să aibă aptitudinile corespunzătoare pentru a asigura respectarea regulilor de operare și de siguranță.

În conformitate cu Directiva 2004/49/CE, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să specifice și să expliciteze într-un document procesul pe care îl pun în aplicare pentru a răspunde cerințelor medicale, psihologice și sanitare solicitate de personalul lor în cadrul sistemului lor de management al siguranței.

Examenele medicale menționate la punctul 4.7.4, precum și toate deciziile corespunzătoare în ceea ce privește aptitudinile individuale ale personalului trebuie efectuate de un medic autorizat de medicina muncii.

▼B

Personalul nu trebuie să efectueze sarcini de siguranță atunci când vigilența sa este afectată de substanțe cum ar fi alcoolul, drogurile sau medicamentele psihotrope. În consecință, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să instituie proceduri care să permită controlul riscului legat de prezența la locul de muncă a personalului care se află sub efectul acestor substanțe sau a riscului consumului acestor substanțe în timpul lucrului.

Regulile naționale ale statului membru în care se efectuează serviciul feroviar se aplică cu privire la limitele privind substanțele menționate mai sus.

4.7.2. CRITERII DE AUTORIZARE A MEDICILOR DE MEDICINA MUNCII ȘI A ORGANISMELOR MEDICALE ([1])

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să selecteze medicii de medicina muncii și organismele implicate în examenele medicale în conformitate cu regulile și practicile naționale ale statului în care întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură deține o licență sau este înregistrat.

Medicii de medicina muncii care efectuează examene medicale menționate la punctul 4.7.4 trebuie:

— să fie specializați în medicina muncii;

— să cunoască pericolele legate de sarcinile respective și de mediul feroviar;

— să fie conștienți de modul în care măsurile destinate eliminării sau reducerii riscurilor determinate de astfel de situații periculoase ar putea fi afectate de lipsa aptitudinilor fizice și mentale.

Medicul de medicina muncii care îndeplinește aceste criterii poate fi asistat de personal extern, medical sau paramedical, pentru i se confirma consultația și evaluarea medicală, de exemplu, oftalmologi.

4.7.3. CRITERII DE AUTORIZARE A PSIHOLOGILOR IMPLICAȚI ÎN EVALUAREA PSIHOLOGICĂ ȘI CERINȚELE PRIVIND EVALUAREA PSIHOLOGICĂ

4.7.3.1. ***Certificarea psihologilor***

Psihologii trebuie să aibă o calificare de nivel universitar în psihologie și trebuie să fie certificați și recunoscuți în conformitate cu regulile naționale și practicile statului în care întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură deține o licență sau este înregistrat.

4.7.3.2. ***Conținutul și interpretarea evaluării psihologice***

Conținutul și procedura de interpretare a evaluării psihologice trebuie determinate de un psiholog certificat în sensul punctului 4.7.3.1, ținând seama de tipul de activitate și de mediul feroviar.

4.7.3.3. ***Selectarea instrumentelor de evaluare***

Evaluarea trebuie să includă numai instrumentele de evaluare care se bazează pe principiile psihologiei științifice.

4.7.4. EXAMENE MEDICALE ȘI EVALUĂRI PSIHOLOGICE

4.7.4.1. ***Înainte de numire***

4.7.4.1.1. **Conținutul minim al examenului medical**

Examenul medical trebuie să includă:

— un examen de medicină generală;

([1]) Punctul 4.7.2 constituie o recomandare.

▼B

— examene ale funcțiilor senzoriale (văz, auz, percepția culorilor);

— o analiză a urinei sau a sângelui pentru detectarea diabetului zaharat și a altor stări, în conformitate cu examenul clinic;

— depistarea consumului și abuzului de droguri.

4.7.4.1.2. **Evaluare psihologică**

Scopul evaluării psihologice este acela de a sprijini întreprinderea feroviară în ceea ce privește numirea și gestionarea personalului care are capacitățile cognitive, psihomotorii și comportamentale și personalitatea necesare pentru a-și îndeplini rolul în deplină siguranță.

Pentru a determina conținutul evaluării psihologice, psihologul trebuie cel puțin să țină seama de criteriile următoare privind cerințele aplicabile fiecărei funcții privind siguranța:

— criterii cognitive:

  — atenție și concentrare,

  — memorie,

  — capacitate de percepție,

  — capacitate de a raționa,

  — comunicare,

— criterii psihomotorii:

  — viteză de reacție,

  — coordonare gestuală,

— criterii comportamentale și de personalitate:

  — autocontrol emoțional,

  — fiabilitate comportamentală,

  — autonomie,

  — capacitate de păstrare a vigilenței.

În cazul în care psihologul omite unul dintre criteriile de mai sus, el trebuie să justifice și să prezinte documente în sprijinul deciziei sale.

4.7.4.2. ***După numire***

4.7.4.2.1. **Frecvența examenelor medicale periodice**

Un examen medical sistematic trebuie realizat cel puțin:

— la fiecare 5 ani pentru personalul în vârstă de până la 40 de ani;

— la fiecare 3 ani pentru personalul a cărui vârstă este cuprinsă între 41 și 62 ani;

— anual pentru personalul în vârstă de peste 62 de ani.

Medicul de medicina muncii trebuie să crească periodicitatea examenelor în cazul în care starea de sănătate a membrilor personalului necesită acest lucru.

4.7.4.2.2. **Conținutul minim al examenului medical periodic**

În cazul în care lucrătorul satisface criteriile cerute la examenul efectuat înainte de îndeplinirea unei anumite funcții, examenele periodice specializate trebuie să includă cel puțin:

— un examen de medicină generală;

▼B

— examene ale funcțiilor senzoriale (văz, auz, percepția culorilor);

— o analiză a urinei sau a sângelui pentru detectarea diabetului zaharat și a altor stări, în conformitate cu examenul clinic;

— depistarea consumului și abuzului de droguri interzise, în cazul în care acest lucru se indică în planul clinic.

4.7.4.2.3. **Examene medicale și/sau evaluări psihologice suplimentare**

Pe lângă examenul medical periodic, trebuie efectuate un examen medical și/sau o evaluare psihologică specifice suplimentare în cazul în care există motive întemeiate de îndoială cu privire la aptitudinile fizice sau psihologice ale unui membru al personalului sau suspiciuni întemeiate privind consumul sau abuzul de droguri sau de alcool. Acesta ar fi cazul în special după un incident sau un accident cauzat de o eroare umană din partea persoanei respective.

Angajatorul trebuie să solicite un examen medical după orice absență pe caz de boală cu durata mai mare de 30 de zile. În cazurile corespunzătoare, acest examen se poate limita la o evaluarea efectuată de către medicul de medicina muncii, pe baza informațiilor medicale disponibile, care indică faptul că aptitudinile de muncă ale angajatului nu au fost afectate.

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să instituie sisteme care să asigure că aceste examene și aceste evaluări suplimentare sunt efectuate în mod corespunzător.

4.7.5. CRITERII MEDICALE

4.7.5.1. ***Criterii generale***

Personalul nu trebuie să fie într-o stare de sănătate sau să facă un tratament medical care să poată cauza:

— o pierdere bruscă a cunoștinței;

— tulburări ale vigilenței sau ale concentrării;

— o incapacitate bruscă;

— tulburări de echilibru sau de coordonare;

— o limitare semnificativă a mobilității.

Trebuie îndeplinite următoarele criterii privind văzul și auzul:

4.7.5.2. ***Criterii privind văzul***

— acuitate vizuală corectată sau brută la distanță: 0,8 (ochiul drept + ochiul stâng — măsurați separat); un minim de 0,3 pentru ochiul mai puțin bun;

— lentile corectoare maxime: hipermetropie + 5/miopie - 8. Medicul de medicina muncii autorizat (în conformitate cu punctul 4.7.2) poate accepta valori situate în afara acestui interval în cazuri excepționale și după consultarea unui oftalmolog;

— vederea la distanță medie și de aproape: suficientă, indiferent dacă este corectată sa nu;

— lentilele de contact sunt permise;

— perceperea normală a culorilor: utilizarea unui test recunoscut, cum ar fi Ishihara, completat de un alt test recunoscut, în cazul în care este necesar;

— câmpul vizual: normal (absența oricărei anomalii care ar putea afecta sarcina care urmează să fie îndeplinită);

— vederea pentru ambii ochi: efectivă;

▼B

— vederea binoculară: efectivă;

— sensibilitatea la contrast: bună;

— absența maladiei oftalmice evolutive;

— implanturile oculare, keratotomiile și keratectomiile sunt permise, cu condiția ca acestea să fie verificate anual sau în conformitate cu o periodicitate stabilită de medicul de medicina muncii.

4.7.5.3. ***Criterii privind auzul***

Un auz suficient, confirmat prin audiogramă tonală, presupune:

— un auz suficient de bun pentru a întreține o conversație telefonică și pentru a putea auzi tonalitățile de alertă și mesajele radio;

— ar trebui considerate ca orientări următoarele valori, care sunt oferite doar cu titlu informativ:

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

— deficiența auditivă nu trebuie să depășească 45 dB la 2 000 Hz pentru urechea cu cea mai slabă conducere aeriană a sunetului.

▼M2

_____

_____

▼B

4.8. *REGISTRE DE INFRASTRUCTURĂ ȘI MATERIALUL RULANT*

În conformitate cu articolul 24 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE, „statele membre se asigură că registrele de infrastructură și material rulant sunt publicate și actualizate anual. Registrele indică principalele caracteristici ale fiecărui subsistem sau parte de subsistem (de exemplu parametrii de bază) și corelarea lor cu caracteristicile formulate în STI-urile aplicabile. În acest scop, fiecare STI indică în mod precis informațiile care trebuie incluse în registrele de infrastructură și material rulant”.

Datorită actualizării și publicării lor anuale, aceste registre nu sunt adecvate cerințelor speciale ale subsistemului „Operarea și gestionarea traficului”. În consecință, prezenta STI nu specifică nimic în ceea ce privește aceste registre.

Cu toate acestea, există o cerință operațională privind punerea la dispoziția unei întreprinderi feroviare a anumitor elemente de date privind infrastructurile și, pe de altă parte, punerea la dispoziția unui administrator de infrastructură a anumitor elemente privind materialul rulant. În ambele cazuri, datele în cauză trebuie să fie exhaustive și exacte.

4.8.1. INFRASTRUCTURI

În ceea ce privește subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”, cerințele aplicabile elementelor de date privind infrastructurile pentru rețeaua feroviară convențională care trebuie puse la dispoziția întreprinderilor feroviare sunt precizate în anexa D. Administratorul de infrastructură răspunde de exactitatea acestor date.

▼B

4.8.2. MATERIAL RULANT

Elementele de date menționate mai jos, privind materialul rulant, trebuie puse la dispoziția administratorilor de infrastructură. Deținătorul (proprietarul vehiculelor) este responsabil de exactitatea datelor furnizate:

— în cazul în care vehiculul este construit din materiale care pot fi periculoase în caz de accident sau de incendiu (de exemplu, azbest).

— lungimea peste tampoane.

5. **ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE**

5.1. *DEFINIȚIE*

În sensul articolului 2 litera (d) din Directiva 2001/16/CE:

Elemente constitutive de interoperabilitate sunt „orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul incorporat sau care se intenționează a fi incorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional. Conceptul de «componentă» se referă atât obiecte tangibile, cât și obiecte intangibile, cum ar fi programele de calculator”.

Un element constitutiv de interoperabilitate este definit ca:

— un produs care poate fi admis pe piață înainte de integrarea și utilizarea sa în subsisteme; în această privință, trebuie să fie posibilă verificarea conformității sale independent de subsistemul în care urmează să fie încorporat;

— sau ca un obiect imaterial, cum ar fi un program de calculator sau un proces, o organizație, o procedură etc. care are o funcție de subsistem și a cărui conformitate trebuie verificată pentru a se asigura că cerințele esențiale sunt îndeplinite.

5.2. *LISTA ELEMENTELOR CONSTITUTIVE*

Elementele constitutive de interoperabilitate fac obiectul dispozițiilor relevante ale Directivei 2001/16/CE. În ceea ce privește subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”, nu există, în prezent, elemente constitutive de interoperabilitate.

5.3. *PERFORMANȚELE ȘI SPECIFICAȚIILE ELEMENTELOR CONSTITUTIVE*

După adoptarea unei soluții de semnalizare pentru partea din spate a trenului, este posibil ca aceasta să devină un element constitutiv de interoperabilitate. S-ar putea ca în acest caz să fie necesară o anexă suplimentară pentru a defini luminozitatea, retroreflectivitatea și dispozitivele de fixare. De asemenea, este posibil ca o versiune viitoare să reglementeze interfețe suplimentare cu STI MR.

6. **EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A CARACTERULUI ADECVAT PENTRU UTILIZARE A ELEMENTELOR CONSTITUTIVE ȘI VERIFICAREA SUBSISTEMULUI**

6.1. *ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE*

Deoarece prezenta STI nu specifică încă elementele constitutive de interoperabilitate, dispozițiile privind evaluarea nu sunt abordate.

▼B

Cu toate acestea, în cazul în care elemente constitutive de interoperabilitate sunt definite ulterior și, în consecință, pot fi evaluate de un organism notificat, procedura (procedurile) de evaluare respectivă (respective) ar putea fi atunci adăugată (adăugate) la o versiune revizuită a prezentei STI.

6.2. *SUBSISTEMUL „OPERAREA ȘI GESTIONAREA TRAFICULUI”*

6.2.1. PRINCIPII

Subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” este un subsistem de natură structurală, astfel cum este definit în anexa II la Directiva 2001/16/CE.

Cu toate acestea, elementele individuale sunt strâns legate de procedurile și de procesele operaționale cerute de la un administrator de infrastructură sau de la o întreprindere feroviară pentru acordarea unei autorizații/unui certificat de siguranță în conformitate cu dispozițiile Directivei 2004/49/CE. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură demonstrează că respectă cerințele prezentei STI, utilizând de exemplu, sistemul de management al siguranței, definit în Directiva 2004/49/CE. Ar trebui menționat că, în prezent, niciunul dintre elementele incluse în prezenta STI nu necesită o evaluare separată de către un organism notificat.

Autoritatea competentă în cauză efectuează, înainte de orice punere în aplicare, o evaluare a tuturor procedurilor și proceselor operaționale noi sau modificate, înainte de acordarea unei autorizații noi sau modificate/unui certificat nou sau revizuit de siguranță Această evaluare face parte din procesul de acordare a unui certificat sau unei autorizații de siguranță. În cazul în care domeniul de aplicare al sistemului de management al siguranței afectează unul sau mai multe state membre, este necesară coordonarea evaluării cu statul (statele) membru(e) respectiv(e).

Sub rezerva unui rezultat satisfăcător al procesului de evaluare descris mai jos, autoritatea competentă autorizează administratorul de infrastructură sau întreprinderea feroviară să pună în aplicare elementele relevante ale sistemului său de operare și gestionare a traficului, împreună cu acordarea autorizației de siguranță sau a certificatului de siguranță impus(e) prin articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE.

În cazul în care un administrator de infrastructură sau o întreprindere feroviară introduce un proces de operare nou/actualizat/reînnoit (sau atunci când modificări semnificative sunt introduse de procesele existente) cărora li se aplică cerințele prezentei STI, atunci este necesară redactarea unui document care să menționeze că procesul menționat anterior este conform STI „Operarea și gestionarea traficului” (sau o parte din aceasta în perioada de tranziție – a se vedea capitolul 7).

6.2.2. DOCUMENTAȚIA PRIVIND REGULILE ȘI PROCEDURILE

În ceea ce privește evaluarea documentației descrise la punctul 4.2.1 din prezenta STI, autorității competente îi revine sarcina de a se asigura că procesul de elaborare a conținutului documentației furnizate atât de administratorul de infrastructură, cât și de întreprinderea feroviară este exhaustiv și exact.

6.2.3. PROCEDURA DE EVALUARE

6.2.3.1. ***Decizia autorității competente***

Împreună cu anexa G, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă o descriere a oricărei propuneri de procese operaționale noi sau modificate.

▼B

În ceea ce privește elementele prezentate ca fiind reglementate de partea A din certificatul/autorizația de siguranță, astfel cum a fost definită în Directiva 2004/49/CE, acestea sunt prezentate autorității competente a statului membru în care este stabilită întreprinderea.

În ceea ce privește elementele prezentate ca fiind reglementate de partea B din certificatul/autorizația de siguranță, astfel cum a fost definită în Directiva 2004/49/CE, acestea sunt prezentate autorității competente a fiecărui stat membru în cauză.

Aceste elemente trebuie să fie suficient de detaliate pentru a permite autorității (autorităților) competente să decidă dacă este necesară o evaluare oficială.

6.2.3.2. ***În cazul în care este necesară o evaluare***

În cazul în care autoritatea competentă decide (autoritățile competente decid) că este necesară o astfel de evaluare, aceasta se efectuează în cadrul evaluării care determină acordarea/reînnoirea certificatului/autorizației de siguranță, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

Procedurile de evaluare sunt conforme metodei de siguranță comună care urmează să fie stabilită pentru evaluarea și certificarea/-autorizarea sistemelor de management al siguranței cerută de articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE.

În anexa F sunt prezentate câteva orientări, cu caracter informativ și facultativ, privind modalitatea de efectuare a acestei evaluări.

6.2.4. PERFORMANȚELE SISTEMULUI

Articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE obligă statele membre să verifice în mod regulat dacă subsistemele de interoperabilitate sunt operate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale. În ceea ce privește subsistemului „Operarea și gestionarea traficului”, astfel de verificări sunt efectuate în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

7. PUNEREA ÎN APLICARE

7.1. *PRINCIPII*

Punerea în aplicare a prezentei STI și conformitatea cu secțiunile sale corespunzătoare trebuie stabilite în conformitate cu un plan de punere în aplicare care este elaborat de către fiecare stat membru pentru liniile de care răspunde.

Acest plan trebuie să țină seama de:

— aspectele specifice ale factorilor umani legați de operarea unei anumite linii;

— elementele specifice de operare și siguranță ale fiecărei linii implicate; și

— faptul de a ști dacă punerea în aplicare a elementului (elementelor) respectiv(e) se aplică:

  — tuturor trenurilor de pe linie sau nu,

  — numai anumitor linii,

  — tuturor liniilor RTE

  — tuturor trenurilor care circulă pe liniile RTE

— legătura cu punerea în aplicare a celorlalte subsisteme (CCR, MR, TAF etc).

▼B

La acest nivel, este necesar să se țină seama și să se ia act în scris, în cadrul planului, eventualele excepții specifice care ar putea fi aplicabile.

Planul de punere în aplicare trebuie să țină seama de diferitele niveluri de la care se poate efectua o potențială punere în aplicare, și anume:

— atunci când o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură începe operarea sau

— atunci când se introduce o reînnoire sau o actualizare a sistemelor operaționale existente ale unei întreprinderi feroviare sau ale unui administrator de infrastructură, sau

— atunci când se dau în folosință subsisteme de infrastructură, energie, material rulant sau control-comandă și semnalizare noi sau modernizate, care necesită un set corespunzător de proceduri de operare.

În cazul în care modernizarea sistemelor operaționale existente afectează atât administratorul (administratorii) de infrastructură cât și întreprinderea (întreprinderile) feroviară(e), statul membru trebuie să se asigure că astfel de proiecte sunt evaluate și date în folosință în același timp.

În general, se admite că punerea în aplicare completă a tuturor elementelor din prezenta STI nu poate fi finalizată înainte de armonizarea elementelor cu care se operează (infrastructură, comandă-control etc.). În consecință, orientările definite la această rubrică trebuie considerate ca o etapă temporară, care contribuie la trecerea la sistemul țintă.

În conformitate cu articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE, certificatul/autorizația trebuie reînnoit(ă) la fiecare cinci ani. După intrarea în vigoare a prezentei STI și în cadrul procesului de revizuire care duce la reînnoirea certificatului sau a autorizației, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să poată demonstra că au ținut seama de conținutul prezentei STI și trebuie să prezinte o justificare pentru orice element al acesteia pe care nu îl îndeplinesc încă.

Cu toate că deplina conformitate cu sistemul țintă descris în prezenta STI este evident scopul final, se admite ca adaptarea se poate face în etape prin încheierea unor acorduri naționale sau internaționale, bilaterale sau multilaterale. Astfel de acorduri, care pot fi încheiate de către și între gestionarii de infrastructură, între întreprinderile feroviare sau între două tipuri de entități, implică întotdeauna participarea autorităților de siguranță.

În cazul în care acordurile existente includ cerințe legate de operarea și gestionarea traficului, Comisiei îi sunt notificate de către statele membre, în termen de șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei STI, următoarele tipuri de acorduri:

(a) acorduri naționale, bilaterale sau multilaterale între state membre și o întreprindere (întreprinderi) feroviară(e) sau un administrator (administratori) de infrastructură, încheiate permanent sau temporar și necesare datorită naturii foarte specifice sau locale a serviciului feroviar prevăzut;

(b) acorduri bilaterale sau multilaterale între o întreprindere (întreprinderi) feroviară(e), un administrator (administratori) de infrastructură sau un stat(e) membru(e) care permit niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională;

(c) acorduri internaționale între unul sau mai multe state membre și cel puțin o țară terță sau între o întreprindere (întreprinderi) feroviară(e) sau un administrator (administratori) de infrastructură din statele membre și cel puțin o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură dintr-o țară terță, care permit niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională.

▼B

Se va evalua compatibilitatea acestor acorduri cu legislația comunitară, inclusiv caracterul lor nediscriminatoriu, în special cu prezenta STI, iar Comisia va lua măsurile necesare, în special revizuirea prezentei STI astfel încât să includă eventuale cazuri specifice sau măsuri tranzitorii.

Acordurile RIV, RIC și PPW, precum și instrumentele COTIF nu sunt notificate, deoarece sunt cunoscute.

Reînnoirea acestor acorduri este posibilă, dar numai cu respectarea dispozițiilor care permit o circulație neîntreruptă a trenurilor și numai atunci când nu există nicio altă alternativă. Orice modificare a acordurilor existente sau orice viitor acord ține seama de legislația comunitară și, în special, de prezenta STI. Comisiei îi sunt notificate de către statele membre aceste modificări sau noile acorduri. În acest caz se aplică procedura descrisă mai sus.

7.2. *ORIENTĂRI PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE*

Tabelul inclus în anexa N, care are caracter informativ și facultativ, a fost redactat în scop orientativ și pentru a permite statelor membre să stabilească punctul de plecare pentru punerea în aplicare a fiecăruia dintre elementele de la punctul 4.

Există trei aspecte distincte care trebuie luate în considerare pentru punerea în aplicare:

— confirmarea conformității sistemelor și proceselor existente cu cerințele prezentei STI;

— adaptarea sistemelor și proceselor existente în scopul punerii lor în conformitate cu cerințele prezentei STI;

— introducerea unor sisteme și procese noi, rezultând din punerea în aplicare a altor subsisteme

  — linii convenționale noi/modernizate (infrastructură/energie)

  — instalații de semnalizare ETCS noi sau modernizate, instalații radio GSM-R, detectoare de cutii de osii calde, … (CCS)

  — material rulant nou (MR)

  — aplicații telematice pentru gestionarea traficului (TAF)

7.3. *CAZURI SPECIFICE*

7.3.1. INTRODUCERE

Următoarele dispoziții speciale sunt acceptate în cazurile specifice menționate mai jos.

Aceste cazuri specifice aparțin unui număr de două categorii:

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

▼B

— în cazurile temporare, se recomandă ca statele membre în cauză să se pună în conformitate cu subsistemul relevant fie până în 2010 (cazul „**T1**”), obiectiv stabilit de Decizia 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, fie până în 2020 (cazul „**T2**”).

▼M2

7.3.2. LISTA CAZURILOR SPECIFICE

Lăsată intenționat în alb.

▼**M2**

ANEXA A

REGULILE DE EXPLOATARE ERTMS/ETCS ȘI ERTMS/GSM-R

Regulile de exploatare pentru ERTMS/ETCS și ERTMS/GSM-R sunt menționate în documentul tehnic „ETCS and GSM-R rules and principles – version 1” („Reguli și principii ETCS și GSM-R – versiunea 1”) publicat pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

▼B

ANEXA B

ALTE REGULI CARE PERMIT O OPERARE OMOGENĂ A NOILOR SUBSISTEME STRUCTURALE

(a se vedea punctul 4.4)

Prezenta anexă va evolua în timp și va face obiectul unor revizuiri și actualizări regulate.

Prezenta anexă va conține în general reguli și proceduri ce urmează să fie aplicate în mod identic ansamblului RTE și rețelei convenționale în particular și care nu sunt abordate în prezent la punctul 4 din prezenta STI. Este probabil, de asemenea, ca unele elemente de la punctul 4 și din anexele conexe să fie incluse în prezenta anexă.

A. ***Generalități***

Rezervat

B. ***Sănătatea și siguranța personalului***

Rezervat

C. ***Interfața operațională cu echipamentul de semnalizare și de control-comandă***

C1 **Împrăștiere de nisip**

Împrăștierea de nisip este un mod eficient de îmbunătățire a aderenței roților la șine, a frânării și a demarajului trenului, în special în condiții climatice nefavorabile.

Cu toate acestea, acumularea de nisip pe capul de șină poate să provoace o serie de probleme, în special la nivelul activării circuitelor de cale și al funcționării eficiente a macazurilor și a inimilor de macaz.

Mecanicul trebuie să fie întotdeauna în măsură să împrăștie nisip, dar această operație trebuie limitată pe cât posibil:

— în zona macazurilor și a inimilor de macazuri

— în timpul frânărilor la viteze mai mici de 20 km/h.

Cu toate acestea, aceste restricții nu sunt aplicabile în cazul în care există un risc de SPAD (semnal transmis în caz de pericol) sau alte incidente grave, iar aplicarea nisipului ar ajuta aderența la linie.

— în caz de staționare a trenului, cu excepția cazului demarării și a celui în care este necesară testarea dispozitivului de sablare al vehiculului motor (aceste teste ar trebui să se efectueze în mod normal în zone special rezervate în acest scop, de către registrul de infrastructură).

C2 **Activarea detectoarelor de cutii de osii calde**

Rezervat

D. ***Circulația trenurilor***

D1 **Situație normală**

D2 **Situație de avarie**

Rezervat

E. ***Anomalii, incidente și accidente***

Rezervat

▼B

ANEXA C

METODOLOGIA COMUNICAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA

Introducere

Prezentul document are ca scop stabilirea regulilor pentru comunicațiile sol-mobil și mobil-sol privind siguranța aplicabile informațiilor transmise sau schimbate pe rețeaua interoperabilă cu ocazia situațiilor critice privind siguranța, în special pentru:

— a defini natura și structura mesajelor privind siguranța;

— a defini metodologia de transmitere fonică a acestor mesaje.

Prezenta anexă va servi ca bază:

— administratorilor de infrastructură pentru definirea de mesaje și carnete de formulare. Aceste elemente se transmit întreprinderilor feroviare, în principiu în același timp cu regulile și reglementările;

— administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare pentru elaborarea documentelor pentru operatori (carnete de formulare), a directivelor pentru agenții însărcinați cu gestionarea circulației trenurilor și a anexei 1 la manualul de proceduri al mecanicilor „Manual de proceduri de comunicații”.

Gradul de utilizare a formularelor și structura acestora pot varia. Pentru unele riscuri, utilizarea formularelor este necesară, în timp ce pentru altele nu este necesară.

Confruntat cu un anumit risc și în conformitate cu articolul 9 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE, administratorul de infrastructură decide utilizarea eventuală a unui formular. Un formular ar trebui utilizat doar în cazul în care avantajele acestuia în materie de siguranță și eficacitate sunt superioare dezavantajelor sale pe aceste planuri.

Administratorul de infrastructură trebuie să-și structureze protocolul său de comunicații în mod oficial și în funcție de următoarele trei categorii:

— mesaje orale (de urgență);

— mesaje scrise;

— mesaje suplimentare privind performanța;

În sprijinul unei abordări disciplinate a transmiterii acestor mesaje, a fost elaborată o Metodologie a comunicațiilor.

1. **METODOLOGIA COMUNICAȚIILOR**

1.1. *ELEMENTE ȘI REGULI METODOLOGICE*

1.1.1. GLOSAR DE TERMENI DE PROCEDURĂ

1.1.1.1. ***Procedură de transmitere verbală***

Termen care transferă posibilitatea de a vorbi interlocutorului:

terminat

1.1.1.2. ***Procedura de recepționare a mesajului***

— după recepționarea unui mesaj direct

▼B

Termen care confirmă recepționarea mesajului transmis:

recepționat

Termen care permite repetarea mesajului în cazul unei recepționări slabe sau a unei înțelegeri greșite

repetați (+ vorbiți mai rar)

— După recepționarea mesajului repetat

Termeni utilizați pentru a confirma că mesajul repetat este sau nu conform mesajului trimis:

corect

sau nu:

eroare (+ repet)

1.1.1.3. ***Procedura de întrerupere a comunicării***

— în cazul în care întreruperea este definitivă:

terminat

— în cazul în care întreruperea este temporară, fără întreruperea legăturii

Termen utilizat pentru a-l face pe interlocutor să aștepte:

așteptați

— în cazul în care întreruperea este temporară, dar legătura s-a întrerupt

Termen utilizat pentru a-i comunica interlocutorului că urmează întreruperea comunicării, dar că aceasta va fi reluată ulterior:

revin

1.1.1.4. ***Procedura de anulare a unui ordin scris***

Termen utilizat pentru anularea unei proceduri de ordin scris emise:

anularea procedurii…

În cazul în care mesajul trebuie reînnoit, procedura se repetă de la început.

1.1.2. REGULI APLICATE ÎN CAZ DE EROARE SAU ÎNȚELEGERE GREȘITĂ

Pentru a permite corectarea eventualelor erori pe parcursul comunicărilor, se aplică următoarele reguli:

▼B

1.1.2.1. ***Erori***

— **eroare în timpul transmisiei**

Atunci când emitentul însuşi constată o eroare de transmisie, acesta trebuie să solicite anularea prin transmiterea următorului mesaj de procedură:

eroare (+ pregătiţi un formular nou…)

sau

eroare + repet

şi retransmite mesajul iniţial.

— **eroare în timpul repetării**

Atunci când emitentul constată o eroare la repetarea mesajului, acesta transmite următorul mesaj de procedură:

eroare + repet

şi retransmite mesajul iniţial.

1.1.2.2. ***Înţelegere greşită***

În cazul în care unul dintre interlocutori înţelege greşit un mesaj, acesta trebuie să solicite celuilalt interlocutor repetarea mesajului de procedură utilizând următorul text:

repetaţi (+ vorbiţi mai rar)

1.1.3. CODUL DE SILABISIRE A CUVINTELOR, NUMERELOR, ORELOR, DISTANŢELOR, VITEZELOR ŞI DATELOR

Pentru a facilita înţelegerea şi exprimarea mesajelor în diferite situaţii, fiecare termen trebuie să fie pronunţat rar şi corect prin silabisirea cuvintelor sau a numelor şi a cifrelor care pot fi înţelese greşit. Exemple în acest sens ar fi codurile de identificare pentru semnale sau macazuri.

Se aplică următoarele reguli de silabisire:

1.1.3.1. ***Silabisirea cuvintelor şi a grupelor de litere***

Se utilizează alfabetul fonetic internaţional.

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

Exemplu:

Macazurile A B = macazurile alpha bravo

Numărul de semnal KX 835 = semnal Kilo X-Ray opt trei cinci

Administratorul de infrastructură poate să adauge alte litere, precum şi pronunţarea fonetică pentru fiecare literă adăugată, în cazul în care acest lucru este cerut de alfabetul din limba (limbile) sa (sale) de lucru.

▼B

Întreprinderea feroviară poate să adauge alte indicații de pronunție în cazul în care consideră că acest lucru este necesar.

1.1.3.2. ***Exprimarea numerelor***

Numerele se pronunță cifră cu cifră.

0	*zero*	*5*	*cinci*
1	*unu*	*6*	*șase*
2	*doi*	*7*	*șapte*
3	*trei*	*8*	*opt*
4	*patru*	*9*	*nouă*

Exemplu: trenul **2 183** = trenul doi-unu-opt-trei

Zecimalele se exprimă cu ajutorul cuvântului „virgulă”.

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

1.1.3.3. ***Exprimarea orelor***

Orele se indică în ora locală, în limbaj curent.

Exemplu: **10:52** = zece cincizeci și doi

Cu toate că acesta este principiul, se poate accepta, ori de câte ori este necesar, ca ora să se silabisească cifră cu cifră (unu zero cinci doi).

1.1.3.4. ***Exprimarea distanțelor și a vitezelor***

Distanțele se exprimă în kilometri și vitezele în kilometri pe oră.

Este posibilă utilizarea milelor în cazul în care această unitate se utilizează în cazul infrastructurii respective.

1.1.3.5. ***Exprimarea datelor***

Datele se exprimă în mod obișnuit.

Exemplu: **10 decembrie**

1.2. *STRUCTURA COMUNICAȚIILOR*

Transmiterea fonică a mesajelor privind siguranța presupune în principiu două faze, după cum urmează:

— identificarea și solicitarea instrucțiunilor;

— transmiterea efectivă a mesajului și încheierea transmisiei.

Prima fază se poate scurta sau suprima integral în cazul mesajelor privind siguranța de primă urgență.

1.2.1. REGULI DE PROCEDURĂ DE IDENTIFICARE ȘI SOLICITARE DE INSTRUCȚIUNI

Pentru a face posibilă identificarea reciprocă a interlocutorilor, definirea situației operaționale și transmiterea instrucțiunilor de aplicare a procedurilor, se aplică următoarele reguli:

▼B

1.2.1.1. ***Identificarea***

Este foarte important ca înaintea fiecărei comunicări, în afara de mesajele privind siguranța de primă urgență, persoanele care urmează să comunice să se identifice. Aceasta nu este doar o chestiune de politețe, ci, mai important, permite confirmarea faptului că persoana care autorizează circulația trenurilor comunică cu mecanicul trenului corect și că mecanicul știe că discută cu centrul de semnalizare sau de control corect. Acest lucru este deosebit de important atunci când zonele de comunicare se suprapun.

Acest principiu se aplică chiar și după o întrerupere în timpul transmisiei.

Mesajele care trebuie utilizate sunt următoarele:

— de către agentul însărcinat cu gestionarea circulației trenurilor:

trenul ……
(*numărul*)
aici este …… semnale
(*numele*)

— mecanicul:

…… Semnale
(*numele*)
aici este trenul ……
(*numărul*)

Notă: Identificarea poate fi urmată de un mesaj suplimentar de informare care să ofere agentului însărcinat cu gestionarea circulației trenurilor elemente suficiente care să-i permită stabilirea cu precizie a procedurii care ar putea să îi fie solicitată ulterior mecanicului.

1.2.1.2. ***Solicitarea instrucțiunilor***

Orice aplicare a unei proceduri susținute de un ordin scris trebuie să fie precedată de o solicitare a instrucțiunilor.

Pentru solicitarea instrucțiunilor se utilizează următorii termeni:

pregătiți procedura ……

1.2.2. REGULI DE PROCEDURĂ PENTRU TRANSMITEREA ORDINELOR SCRISE ȘI A MESAJELOR ORALE

1.2.2.1. ***Mesaje privind siguranța de primă urgență***

Datorită caracterului lor urgent și imperativ, aceste mesaje:

— pot fi emise sau recepționate din mers;

— pot să nu fie precedate de o identificare;

▼B

— se repetă;

— sunt urmate, cât se poate de repede, de informații suplimentare.

1.2.2.2. ***Ordine scrise***

Pentru a transmite în mod fiabil (în staționare) mesajele de procedură incluse în carnetul de formulare, se aplică următoarele reguli.

1.2.2.2.1. ***Transmiterea mesajelor***

Formularul de procedură se completează înaintea transmiterii mesajului, astfel încât să fie posibilă trimiterea textului integral al mesajului într-o singură transmisie.

1.2.2.2.2. ***Recepționarea mesajelor***

Destinatarul mesajului trebuie să completeze carnetul de formulare pe baza informațiilor furnizate de către emitent.

1.2.2.2.3. ***Repetare***

Este necesar ca toate mesajele feroviare prestabilite în carnetul de formulare să fie repetate sistematic. Repetarea vizează textul mesajului inclus în câmpurile gri din formularele de procedură, punctul „raportare” și orice mesaje suplimentare sau complementare.

1.2.2.2.4. ***Avizul de conformitate***

Orice mesaj repetat este urmat de un aviz de conformitate sau neconformitate furnizat de către emitent.

corect

sau

eroare + repet

după care se reia transmiterea mesajului inițial.

1.2.2.2.5. ***Aviz de recepție***

Orice mesaj primit este urmat de un aviz de recepție pozitiv sau negativ, după cum urmează:

recepționat

sau

negativ, repetați (+ vorbiți mai rar)

▼B

1.2.2.2.6. ***Trasabilitate și verificare***

Un număr unic de identificare sau autorizare însoțește toate mesajele transmise de la sol:

— în cazul în care este vorba de un mesaj privind o acțiune pe care mecanicul nu o poate efectua fără a periclita siguranța (de exemplu, ignorarea unui semnal de pericol, ……):

autorizația …… (*numărul*)

— în toate celelalte cazuri (de exemplu, deplasarea cu orientare vizuală,…):

mesajul …… (*numărul*)

1.2.2.2.7. ***Raportare***

Orice mesaj care include o solicitare de „raportare” este urmat de un „raport”.

1.2.2.3. ***Mesaje suplimentare***

Mesajele suplimentare:

— sunt precedate de o procedură de identificare;

— sunt scurte și precise (limitate ori de câte ori este posibil la informațiile ce trebuie comunicate și la locul lor de aplicare);

— sunt repetate și urmate de un aviz de conformitate sau neconformitate;

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

1.2.2.4. ***Mesaje de informare cu conținut variabil și care nu este prestabilit***

Mesajele de informare cu conținut variabil care nu este prestabilit sunt:

— precedate de o procedură de identificare;

— elaborate înainte de transmitere;

— repetate și urmate de un aviz de conformitate sau neconformitate.

2. **MESAJE DE PROCEDURĂ**

2.1. *NATURA MESAJELOR*

Mesajele de procedură se utilizează pentru a transmite instrucțiuni operaționale asociate situațiilor corespunzătoare reprezentate în manualul de proceduri al mecanicului.

Acestea includ textul mesajului propriu-zis, corespunzător unei situații, precum și un număr de identificare a mesajului.

În cazul în care mesajul necesită o raportare din partea destinatarului, se prezintă, de asemenea, textul raportului.

▼B

Aceste mesaje utilizează formulări prestabilite de către administratorul de infrastructură în „limba de lucru” a acestuia și sunt incluse în formulare prestabilite fie în format imprimat, fie electronic.

2.2. *FORMULARE*

Formularele reprezintă suporturi formale pentru comunicarea mesajelor de procedură. Aceste mesaje sunt în general asociate unei degradări a condițiilor de lucru. Exemple: autorizarea unui mecanic să ignora un semnal sau o „încetare a autorizației de circulație”, obligația de a circula cu viteză redusă într-o anumită zonă sau de a examina calea. Pot exista, de asemenea, alte situații care să impună utilizarea acestui tip de formulare și de mesaje.

Scopul acestora este:

— de a reprezenta documente de lucru utilizate în timp real de către agentul însărcinat cu gestionarea circulației și de către mecanici;

— de a reaminti mecanicilor (în special atunci când aceştia lucrează într-un mediu nefamiliar sau puțin frecvent) procedurile pe care trebuie să le urmeze;

— de a permite trasabilitatea comunicațiilor.

Un nume sau un număr de cod unic referitor la procedura în cauză ar trebui atribuit fiecărui formular, de exemplu, pe baza frecvenței potențiale de utilizare: în cazul în care formularul cel mai frecvent utilizat este cel care autorizează ignorarea unui semnal sau a unei încetări a autorizației de circulație în caz de pericol, acesta ar putea fi numerotat cu 001 și așa mai departe.

2.3. *CARNETUL DE FORMULARE*

După identificarea tuturor formularelor ce urmează a fi utilizate, acestea trebuie strânse într-un document imprimat sau electronic denumit „carnet de formulare”.

Acesta este un document comun utilizat de către mecanici și de către personalul care autorizează circulația trenurilor pentru a comunica între ei. Este important, prin urmare, ca aceste carnete destinate atât mecanicilor și cât și personalului care autorizează circulația trenurilor să fie redactate și numerotate în mod similar.

Administratorul de infrastructură este responsabil de redactarea carnetului de formulare și a formularelor propriu-zise în „limba de lucru” proprie.

Întreprinderile feroviare pot să adauge traduceri ale formularelor și informații conexe în carnetul de formulare în cazul în care consideră că acest lucru este util mecanicilor atât în timpul formării, cât și în situații de lucru reale.

Cu toate acestea, limba care trebuie utilizată în timpul transmiterii mesajelor este întotdeauna „limba de lucru” a administratorului de infrastructură.

Carnetul de formulare conține două părți.

Prima parte include următoarele elemente:

— un memento al utilizării carnetului de formulare;

— un index al formularelor de procedură provenite de la sol;

▼B

— un index al formularelor de procedură provenite de la mecanic, dacă este cazul;

— lista situațiilor și referirile la formularul de procedură care trebuie utilizat pentru acestea;

— un glosar care descrie situațiile pentru care se aplică diferitele formulare de procedură;

— codul de silabisire a mesajelor (alfabetul fonetic etc.)

Partea a doua include formularele de procedură propriu-zise.

Carnetul de formulare include mai multe exemple pentru fiecare formular și se recomandă utilizarea de separatoare de text pentru separarea diferitelor secțiuni.

Întreprinderile feroviare pot să adauge texte explicative privind diferitele formulare și situații la care se raportează.

3. **MESAJE SUPLIMENTARE**

Mesajele suplimentare sunt mesaje de informare, utilizate:

— fie de către mecanic pentru informarea agentului însărcinat cu gestionarea circulației trenurilor,

— fie de către agentul însărcinat cu gestionarea circulației trenurilor pentru informarea mecanicului

cu privire la situații rare, dar pentru care se consideră, prin urmare, că nu este necesară folosirea unui formular prestabilit sau cu privire la funcționarea trenului sau la starea tehnică a acestuia sau a infrastructurii.

Pentru a facilita descrierea situațiilor și redactarea mesajelor de informare, pot fi utile o structură model pentru mesaje, un glosar cu terminologie feroviară, un plan descriptiv al materialului rulant utilizat și o prezentare descriptivă a echipamentelor din infrastructură (cale, alimentarea tracțiunii etc.).

3.1. *STRUCTURA MODEL A MESAJELOR*

Aceste mesaje pot fi structurate în modul descris în continuare:

Etapa din fluxul transmisiilor	**Elementul mesajului**
Motivul transmiterii informațiilor	☐ **pentru informare** ☐ **pentru acțiune**
Constatare	☐ Există ☐ Am văzut ☐ Am avut ☐ Am lovit
Poziția — în lungul liniei	☐ în ..... (*numele gării*) ☐ ..... (*punct caracteristic*) ☐ la kilometrul ..... (*numărul*)
— prin raportare la tren	☐ locomotiva..... (*numărul*) ☐ vagonul ..... (*numărul*)

▼B

Etapa din fluxul transmisiilor	Elementul mesajului
Natura — obiectul — persoana	..... (*a se vedea glosarul*)
Starea — static — în mișcare	☐ stând pe ☐ lungit pe ☐ căzut pe ☐ în mers ☐ alergând ☐ în deplasare
Localizarea în raport cu liniile	

Aceste mesaje pot fi însoțite de o solicitare de instrucțiuni.

Elementele mesajelor se furnizează atât în limba aleasă de întreprinderea feroviară, cât și în limba (limbile) de lucru a (ale) administratorului infrastructurii în cauză.

3.2. *GLOSAR DE TERMINOLOGIE FEROVIARĂ*

Întreprinderea feroviară elaborează un glosar de terminologie feroviară pentru fiecare rețea pe care operează trenurile acesteia. Glosarul include termeni utilizați în mod curent în limba aleasă de întreprinderea feroviară și în limba „de lucru” a administratorului (administratorilor) ale cărui (căror) infrastructuri sunt parcurse.

Glosarul este alcătuit din două părți:

— o clasificare a termenilor după subiect;

— o clasificare a termenilor în ordine alfabetică.

3.3. *PLANUL DESCRIPTIV AL MATERIALULUI RULANT*

În cazul în care întreprinderea feroviară consideră că un plan descriptiv al materialului rulant ar avantaja funcționarea sa, procedează la elaborarea acestuia. Acesta ar trebui să includă numele diferitelor elemente constitutive care pot face obiectul transmisiilor cu diferiți administratori de infrastructură implicați. Planul ar trebui să includă denumirile uzuale pentru termenii standard în limba aleasă de întreprinderea feroviară și în limba „de lucru” a administratorului (administratorilor) de infrastructură ale cărui (căror) infrastructuri sunt parcurse.

3.4. *PREZENTAREA DESCRIPTIVĂ A ECHIPAMENTELOR DIN INFRASTRUCTURĂ (LINIE, ALIMENTAREA TRACȚIUNII ETC.)*

În cazul în care întreprinderea feroviară consideră că o prezentare descriptivă a caracteristicilor echipamentelor infrastructurii ar avantaja funcționarea sa (linie, alimentarea tracțiunii etc.) pe rutele parcurse, procedează la elaborarea acesteia. Aceasta va include denumirile diferitelor elemente constitutive care pot face obiectul transmisiilor cu administratorul (administratorii) de infrastructură implicați. Aceasta ar trebui să includă denumiri uzuale pentru termenii standard în limba aleasă de întreprinderea feroviară și în limba „de lucru” a administratorului (administratorilor) de infrastructură ale cărui (căror) infrastructuri sunt parcurse.

▼B

4. **TIPUL ŞI STRUCTURA MESAJELOR ORALE**

4.1. *MESAJE DE URGENȚĂ*

Mesajele privind siguranța de primă urgență au ca obiect transmiterea de instrucțiuni de lucru urgente care au legătură directă cu siguranța pe calea ferată.

Pentru a evita orice risc de interpretare greșită, mesajele trebuie întotdeauna repetate o dată.

Principalele mesaje care pot fi transmise, clasificate în funcție de necesitate, sunt prezentate în continuare.

Administratorul de infrastructură poate să adauge alte mesaje de urgență în funcție de necesitățile sale de operare.

Mesajele privind siguranța de primă urgență pot fi urmate de mesaje de procedură (a se vedea punctul 2).

Tipul textului din formularul pentru mesajele de primă urgență necesare trebuie să fie inclus în anexa 1 „Manual de proceduri de comunicații” la manualul de proceduri al mecanicilor și în documentația destinată uzului personalului însărcinat cu gestionarea circulației trenurilor.

4.2. *MESAJE TRANSMISE FIE DE LA SOL, FIE DE CĂTRE MECANIC*

— Necesitatea opririi tuturor trenurilor:

Necesitatea opririi tuturor trenurilor trebuie comunicată printr-un semnal acustic; în lipsa acestuia, trebuie utilizată următoarea frază:

Oprire de urgență pentru toate trenurile

Informațiile privind locul sau zona sunt precizate în mesaj, în cazul în care este necesar.

În plus, acest mesaj trebuie completat rapid, dacă este posibil, cu motivul, locul urgenței și identificarea trenului:

Obstacol
sau Incendiu
sau ……
(*alt motiv*)
pe linia …… la ……
(*numele*) (*km*)
Mecanicul trenului ……
(*numărul*)

— Necesitatea de oprire a unui anumit tren:

Trenul …… (de pe linia/calea)
(*numărul*) (*numele/numărul*)
Oprire de urgență

▼B

În această situație, mesajul poate fi completat cu numele sau numărul liniei sau căii pe care circulă trenul.

4.3. *MESAJE TRANSMISE DE CĂTRE MECANIC*

— Necesitatea de a întrerupe alimentarea cu energie electrică a tracțiunii:

Întreruperea de urgență a curentului

Acest mesaj trebuie completat rapid, dacă este posibil, cu motivul, locul urgenței și identificarea trenului:

La km .....
(km)
pe ..... linia/calea
(*numele/numărul*)
între ..... și .....
(*stația*) (*stația*)
Motivul .....
Mecanicul trenului .....
(*numărul*)

În această situație, mesajul poate fi completat cu numele sau numărul liniei sau căii pe care circulă trenul.

▼B

ANEXA D

INFORMAȚII LA CARE ÎNTREPRINDEREA FEROVIARĂ TREBUIE SĂ AIBĂ ACCES, PRIVIND RUTA (RUTELE) PE CARE INTENȚIONEAZĂ SĂ O / LE PARCURGĂ

PARTEA 1. INFORMAȚII GENERICE PRIVIND ADMINISTRATORUL DE INFRASTRUCTURĂ

1.1. Numele/identitatea administratorului (administratorilor) de infrastructură

1.2. Țara (sau țările)

1.3. Scurtă descriere

1.4. Lista regulilor generale și a regulamentelor de operare (și modul de obținere a acestora)

PARTEA 2. HĂRȚI ȘI DIAGRAME

2.1. **Hartă geografică**

2.1.1. Rute

2.1.2. Locații principale (gări, stații de triaj, bifurcații, terminale de mărfuri)

2.2. **Diagrama de linie**

Informații ce trebuie incluse în diagrame, completate, în cazul în care este necesar, cu text. În cazul în care se furnizează o diagramă separată pentru o gară/ o stație de triaj/un depou, informațiile din diagrama de linie se pot simplifica.

2.2.1. **Indicarea distanței**

2.2.2. Identificarea liniilor, a nodurilor feroviare, liniilor secundare și a macazurilor de siguranță

2.2.3. Legături între linii

2.2.4. Locațiile principale (gări, stații de triaj, bifurcații, terminale de mărfuri)

2.2.5. Amplasarea și semnificația tuturor semnalelor fixe

2.3. **Planuri ale gărilor/stațiilor de triaj/depourilor** ***(N.B. se aplică doar locațiilor disponibile pentru traficul interoperabil)***

Informațiile ce trebuie identificate în diagramele specifice locației, completate, în cazul în care este necesar, cu text.

2.3.1. Numele locației

2.3.2. Codul de identificare a locației

2.3.3. Tipul locației (gară, terminal de mărfuri, stație de triaj, depou)

2.3.4. Amplasarea și semnificația tuturor semnalelor fixe

2.3.5. Identificarea și planul liniilor, inclusiv macazurile de siguranță/-protecție

2.3.6. Identificarea peroanelor

2.3.7. Lungimea peroanelor

2.3.8. Înălțimea peroanelor

2.3.9. Identificarea liniilor secundare

2.3.10. Lungimea liniilor secundare

2.3.11. Disponibilitatea alimentării electrice la sol

2.3.12. Distanța dintre marginea peronului și axul căii, paralel cu planul de rulare

▼B

2.3.13.	(Pentru gări) Disponibilitatea de acces pentru persoanele cu handicap

PARTEA 3. INFORMAȚII SPECIFICE SEGMENTELOR DE LINIE

3.1.	**Caracteristici generale**
3.1.1.	Țara
3.1.2.	Codul de identificare a segmentului de linie: codul național
3.1.3.	Extremitatea 1 a segmentului de linie
3.1.4.	Extremitatea 2 a segmentului de linie
3.1.5.	Orele de deschidere pentru trafic (ore, zile, dispoziții speciale pentru zilele de sărbătoare legală)
3.1.6.	Semnalizarea distanțelor la sol (frecvență, aspect și poziționare)
3.1.7.	Tipul de trafic (mixt, de călători, de marfă, …)
3.1.8.	Viteza (vitezele) maximă (maxime) admisă (admise)
3.1.9.	Orice alte informații necesare din motive de siguranță
3.1.10.	Cerințe de operare specifice locale (inclusiv eventuale calificări speciale ale personalului)
3.1.11.	Restricții speciale aplicabile mărfurilor periculoase
3.1.12.	Restricții speciale privind încărcătura
3.1.13.	Model de aviz de lucrări temporare (și modul de obținere)
3.1.14.	Indicarea saturării respectivei secțiuni a infrastructurii (articolul 22 din Directiva 2001/14/CE)
3.2.	**Caracteristici tehnice specifice**
3.2.1.	Verificarea CE pentru STI Infrastructură
3.2.2.	Data dării în folosință ca linie interoperabilă
3.2.3.	Lista eventualelor cazuri specifice
3.2.4.	Lista eventualelor derogări specifice
3.2.5.	Ecartament
3.2.6.	Gabarit
3.2.7.	Sarcina maximă pe osie
3.2.8.	Sarcina maximă pe metru linear
3.2.9.	Forțe transversale pe cale
3.2.10.	Forțe longitudinale pe cale
3.2.11.	Raza minimă de curbură
3.2.12.	Procentul de declivitate
3.2.13.	Amplasarea rampei
3.2.14.	Pentru un sistem de frânare care nu utilizează aderența roată-șină, efortul de frânare admisibil
3.2.15.	Poduri
3.2.16.	Viaducte
3.2.17.	Tuneluri
3.2.18.	Comentarii
3.3.	**Subsistem energetic**
3.3.1.	Verificarea CE pentru STI Energie

▼B

3.3.2.	Data dării în folosință ca linie interoperabilă
3.3.3.	Lista cazurilor specifice posibile
3.3.4.	Lista eventualelor derogări specifice
3.3.5.	Tipul sistemului de alimentare cu energie electrică (de exemplu lipsă, linie catenară, a treia șină etc.)
3.3.6.	Frecvența sistemului de alimentare cu energie electrică (de exemplu, c.a, c.c)
3.3.7.	Tensiunea minimă
3.3.8.	Tensiunea maximă
3.3.9.	Restricție legată de consumul energetic al automotorului (automotoarelor) electric (electrice) specific (specifice)
3.3.10.	Restricție legată de poziția automotorului (automotoarelor) pentru a fi în conformitate cu separarea liniilor de contact (poziția pantografului)
3.3.11.	Modul de obținere a izolației electrice
3.3.12.	Înălțimea catenarei
3.3.13.	Declivitatea admisibilă a catenarei în raport cu calea și variația rampei
3.3.14.	Tipul pantografelor omologate
3.3.15.	Forța statică minimă
3.3.16.	Forța statică maximă
3.3.17.	Situarea zonelor neutre
3.3.18.	Informații privind operarea
3.3.19.	Coborârea pantografelor
3.3.20.	Condiții aplicabile frânării prin recuperare
3.3.21.	Curentul maxim admisibil al trenului
3.4.	**Subsistemul de control-comandă și semnalizare**
3.4.1.	Verificare CE pentru STI CCS
3.4.2.	Data dării în folosință ca linie interoperabilă
3.4.3.	Lista cazurilor specifice posibile
3.4.4.	Lista eventualelor derogări specifice
	ERTMS/ETCS
3.4.5.	Nivel de aplicare
3.4.6.	Funcții opționale instalate la nivelul căii
3.4.7.	Funcții opționale necesare la bord
3.4.8.	Numărul versiunii programului de calculator
3.4.9.	Data dării în folosință a acestei versiuni
	ERTMS/radio GSM-R
3.4.10.	Funcțiile opționale specificate în FRS
3.4.11.	Numărul versiunii
3.4.12.	Data dării în folosință a acestei versiuni
	Pentru ERTMS/ETCS nivelul 1 cu funcție de redeschidere „infill”
3.4.13.	Modul de punere în aplicare tehnică solicitată pentru materialul rulant
	Sistem (sisteme) de control al(e) vitezei, sistem (sisteme) de comandă și de avertizare în trenurile clasa B

▼B

3.4.14.	Reguli naționale pentru funcționarea sistemelor clasa B (+ modul de obținere a acestora)
	Sistem de linie
3.4.15.	Statul membru responsabil
3.4.16.	Numele sistemului
3.4.17.	Numărul versiunii programului de calculator
3.4.18.	Data dării în folosință a acestei versiuni
3.4.19.	Sfârșitul perioadei de valabilitate
3.4.20.	Necesitatea de a avea mai multe sisteme active simultan
3.4.21.	Sistemul de bord
	Sistem radio clasa B
3.4.22.	Statul membru responsabil
3.4.23.	Numele sistemului
3.4.24.	Numărul versiunii
3.4.25.	Data dării în folosință a acestei versiuni
3.4.26.	Sfârșitul perioadei de valabilitate
3.4.27.	Condiții speciale necesare pentru comutare între diferitele sisteme de control al vitezei, sistem (sisteme) de comandă și de avertizare în trenurile clasa B
3.4.28.	Condiții tehnice speciale pentru comutare între sistemele*ERTMS/ETCS* și sistemele din clasa B
3.4.29.	Condiții tehnice speciale necesare pentru comutarea între diferite sisteme radio
	Moduri tehnice avariate ale sistemelor următoare:
3.4.30.	ERTMS/ETCS
3.4.31.	Sisteme de control al vitezei, de comandă a trenurilor și de avertizare în trenurile clasa B
3.4.32.	ERTM/GSM-R
3.4.33.	Sistem radio clasa B
3.4.34.	Semnalizare la sol
	Restricții de viteză legate de performanța de frânare
3.4.35.	ERTM/ETCS
3.4.36.	Sisteme de control al vitezei, de comandă a trenurilor și de avertizare în trenurile clasa B
	Reguli naționale pentru funcționarea sistemului din clasa B
3.4.37.	Reguli naționale legate de performanțele de frânare
3.4.38.	Alte reguli naționale, de exemplu date corespunzătoare fișei UIC 512 (ediția a opta din 1.1.79 și 2 modificări)
	Posibilitate CEM a echipamentelor de control-comandă și de semnalizare pentru infrastructură
3.4.39.	Cerințe care trebuie specificate în conformitate cu standardele europene
3.4.40.	Posibilitatea utilizării frânelor cu curenți turbionari
3.4.41.	Posibilitatea utilizării frânelor magnetice
3.4.42.	Cerințe pentru soluțiile tehnice privind derogările aplicate

▼B

3.5.	**Subsistemul „Operarea și gestionarea traficului”**
3.5.1.	Verificare CE pentru STI OPE
3.5.2.	Data dării în folosință ca linie interoperabilă
3.5.3.	Lista cazurilor specifice posibile
3.5.4.	Lista eventualelor derogări specifice
3.5.5.	Limba utilizată pentru comunicații privind siguranța cu personalul administratorului de infrastructură
3.5.6.	Condiții climatice speciale și dispoziții corespunzătoare

▼B

ANEXA E

LIMBA ȘI NIVELUL DE COMUNICARE

Calificarea orală într-o limbă dată se poate împărți în cinci nivele:

Nivel	Descriere
5	— își poate adapta modul în care vorbește oricărui interlocutor — poate exprima o părere — poate negocia — poate convinge — poate oferi sfaturi
4	— poate face față unor situații complet neprevăzute — poate emite ipoteze — poate exprima o părere argumentată
3	— poate face față unor situații practice care implică un element neprevăzut — poate descrie — poate întreține o conversație simplă
2	— poate face față unor situații practice simple — poate pune întrebări — poate răspunde la întrebări
1	— poate discuta utilizând fraze memorizate

Prezenta anexă este provizorie. Un document mai detaliat este în curs de elaborare și va fi pus la dispoziție pentru o viitoare revizuire a prezentei STI.

De asemenea, este prevăzută încorporarea unui instrument care să permită evaluarea nivelului de competență a unui anumit individ. Acesta va fi pus la dispoziție într-o versiune viitoare a prezentei STI.

▼B

ANEXA F

ORIENTĂRI PRIVIND EVALUAREA SUBSISTEMULUI „OPERAREA ȘI GESTIONAREA TRAFICULUI” (ANEXĂ INFORMATIVĂ ȘI FACULTATIVĂ)

(În contextul prezentului modul, expresia „stat membru” desemnează statul membru sau orice alt organism desemnat de acesta și însărcinat cu efectuarea evaluării).

1. Prezenta anexă definește orientările care facilitează evaluările statelor membre pentru a confirma că procesul (procesele) de operare propus (propuse):

   — sunt conforme prezentei STI și demonstrează că cerințele esențiale ([1]) din Directiva 2001/16/CE (și eventualele modificări incluse în Directiva 2004/20/CE) sunt îndeplinite,

   — sunt conforme altor reglementări, dacă este cazul, inclusiv Directiva 2004/49/CE,

   și pot fi date în folosință.

2. Administratorul de infrastructură sau întreprinderea feroviară în cauză trebuie să furnizeze statului membru documentația corespunzătoare (descrisă în continuare, la punctul 3) care descrie procesul (procesele) de operare nou (noi) sau modificat (modificate).

   Documentația furnizată, referitoare la conceperea și dezvoltarea procesului (proceselor) de operare nou (noi) trebuie să fie suficient de detaliată, astfel încât să permită statului membru să înțeleagă motivele subiacente care stau la baza propunerii. În afară de aceasta, în cazul îmbunătățirii sau reînnoirii subsistemelor, documentația prezentată trebuie să includă, de asemenea, un feedback al experienței operaționale.

   Documentația poate fi furnizată fie pe hârtie, fie în format electronic (sau o combinație a celor două). Statul membru poate să solicite exemplare suplimentare în cazul în care acestea sunt necesare pentru evaluare.

3. Descrierea detaliată a evaluării

3.1. Documentația care descrie procesul (procesele) de operare în cauză ar trebui să includă cel puțin următoarele elemente:

   — o descriere generală a organizării operării de către administratorul de infrastructură sau de către întreprinderea feroviară (o prezentare generală a gestionării/supravegherii și a funcționalității), precum și o descriere detaliată a condițiilor și a cadrului în care se utilizează și se aplică procesul (procesele) de operare ce urmează a fi evaluat(e);

   — o descriere detaliată a tuturor proceselor operaționale relevante care trebuie efectuate (în general, proceduri, instrucțiuni, programe de calculator etc.);

   — o descriere a modului în care procesul (procesele) de operare în cauză este (sunt) pus(e) în aplicare, utilizat(e) și controlat(e), inclusiv o analiză a echipamentelor specifice care trebuie utilizate;

   — o descriere detaliată a persoanelor afectate de procesul (procesele) de operare, formarea și/sau ședințele de pregătire care vor avea loc, precum și eventualele evaluări ale riscurilor la care ar putea fi expuse acestea;

([1]) Cerințele esențiale sunt reflectate în parametrii tehnici, interfețele și cerințele legate de performanță, definite în capitolul 4 din STI.

▼B

— o procedură care să descrie modul în care modificările și actualizările ulterioare ale procesului (proceselor) de operare vor fi gestionate [NOTĂ: aceasta nu include eventuale modificări importante sau procese noi – în acest caz, ar fi necesară depunerea unei noi documentații, în conformitate cu prezentele orientări);

— o organigramă care să prezinte modul în care informațiile de feedback necesare (precum și oricare alte informații referitoare la operare) sunt integrate, diseminate și aplicate în organizarea operațională a administratorului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare în susținerea proceselor de aplicare relevante;

— descrieri, explicații și toate înregistrările necesare pentru înțelegerea modului de concepere și dezvoltării oricărui proces de operare, nou sau modificat [NOTĂ: pentru procesele importante pentru siguranță, este necesar să se includă o evaluare a riscurilor legate de punerea în aplicare a procesului (proceselor) nou (noi)/modificat(e)];

— demonstrarea conformității procesului (proceselor) de operare în cauză cu cerințele STI.

De asemenea, este necesar să se furnizeze următoarele elemente, dacă este cazul:

— o listă a specificațiilor sau a standardelor europene utilizate pentru validarea proceselor de operare relevante ale subsistemului, precum și dovezile acestei conformități;

— dovada conformității cu alte reglementări ce decurg din tratat (inclusiv certificate);

— condiții sau restricții specifice ale proceselor de operare relevante.

3.2. Statul membru:

— identifică dispozițiile relevante ale STI pe care procesul (procesele) respectiv(e) de operare trebuie să le respecte;

— verifică dacă documentația furnizată este completă și conformă punctului 3.1;

— examinează documentația furnizată și evaluează dacă:

  — procesul (procesele) de operare în cauză este (sunt) conform(e) cerințelor relevante ale STI;

  — conceperea și dezvoltarea procesului (proceselor) de operare nou (noi) sau revizuit(e) (inclusiv eventuale evaluări ale riscurilor) sunt robuste și au fost gestionate corect;

  — dispozițiile de punere în aplicare, precum și utilizarea ulterioară/-controlul ulterior a/al procesului (proceselor) de operare vor asigura menținerea conformității cu cerințele relevante ale STI;

— consemnează într-un document scris (într-un raport de evaluare, a se vedea punctul 4, în continuare) concluziile cu privire la conformitatea procesului (proceselor) de operare cu dispozițiile STI.

4. Raportul de evaluare include cel puțin următoarele informații:

— o descriere detaliată a administratorului de infrastructură/a întreprinderii feroviare în cauză,

— o descriere a procesului (proceselor) de operare evaluat(e), inclusiv o descriere detaliată a eventualelor proceduri specifice, instrucțiuni, programe de calculator în cauză,

— o descriere a elementelor privind controlul și utilizarea procesului (proceselor) de operare în cauză, inclusiv supravegherea, feedback-ul și adaptarea,

▼B

— orice raport de inspecție și audit complementare elaborate în cadrul evaluării,

— o confirmare a faptului că procesul (procesele) de operare în cauză, precum și condițiile de punere în aplicare corespunzătoare asigură conformitatea cu cerințele aplicabile stabilite la punctele relevante din STI, inclusiv eventualele rezerve care nu au fost cuprinse în concluziile evaluării,

— o precizare a eventualelor condiții și limite (inclusiv orice restricții relevante care pot genera rezerve) pentru punerea în aplicare a procesului (proceselor) de operare în cauză,

— numele și adresa statului membru implicat în evaluare, precum și data de definitivare a raportului.

În cazul în care, pe baza raportului de evaluare, administratorului de infrastructură/întreprinderii feroviare i se refuză autorizația/certificatul de punere în aplicare a proceselor de operare relevante, statul membru trebuie să furnizeze motive detaliate ale acestui refuz, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

▼B

ANEXA G

LISTA ELEMENTELOR CE TREBUIE VERIFICATE PENTRU FIECARE PARAMETRU DE BAZĂ (ANEXĂ INFORMATIVĂ ȘI FACULTATIVĂ)

Prezenta anexă se află într-o fază incipientă a elaborării sale și necesită continuarea lucrului; se include cu titlu provizoriu.

În legătură cu procedeele de certificare și autorizare descrise la articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE, prezenta anexă pune accentul pe următoarele informații justificative:

— **A** — un element de natură organizațională sau fundamentală și care ar trebui inclus în sistemul de management al siguranței (SMS)

— **B** — un element care reprezintă o procedură detaliată sau un proces operațional în sprijinul elementelor organizaționale și fundamentale ale SMS și care este aplicabil doar în statul membru

Parametri care trebuie evaluați	Elemente care trebuie verificate pentru fiecare parametru	Referire la STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
Documentația destinată mecanicilor	Procesul de compilare a manualului de proceduri al mecanicului [inclusiv procesul de traducere (dacă este cazul) și procesul de validare].	4.2.1.2.1	X		A
	Procesul care permite AI să furnizeze IF informații corespunzătoare	4.2.1.2.1		X	A
	Conținutul manualului de proceduri al mecanicului include cerințele minime ale prezentei STI, precum și procedurile specifice cerute de AI	4.2.1.2.1	X		B
	Procesul de compilare (și de validare) a manualului de proceduri al mecanicului	4.2.1.2.2.1	X		A
	Conținutul carnetului cu orare, viteze maxime și încărcături maxime ale trenurilor al mecanicului include cerințele minime ale prezentei STI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Procesul care permite AI să notifice IF modificările aduse informațiilor/regulilor de operare	4.2.1.2.2.2		X	A
	Procesul de regrupare a modificărilor într-un anumit document	4.2.1.2.2.2	X		A
	Procesul de notificare a mecanicilor în timp real cu privire la modificări	4.2.1.2.2.3		X	A
	Procesul care permite să se furnizeze mecanicilor informații referitoare la mersul trenurilor	4.2.1.2.3	X		A
	Procesul care permite să se furnizeze mecanicilor informații referitoare la materialul rulant	4.2.1.2.4	X		A
	Procesul de compilare a regulilor și procedurilor specifice unui amplasament (inclusiv procesul de validare), *personalul de la sol*	4.2.1.3	X		B

▼B

Parametri care trebuie evaluați	Elemente care trebuie verificate pentru fiecare parametru	Referire la STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
Documentația destinată personalului AI care autorizează circulația trenurilor	Procesul de comunicare privind siguranța între personalul AI și IF	4.2.1.4		X	A
Comunicațiile privind siguranța între personalul IF și AI	Procesul care permite să se garanteze că personalul aplică metodologia de comunicare operațională specificată în anexa C la prezenta STI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Vizibilitatea trenului	Procesul care permite să se garanteze că iluminarea în partea din față a trenurilor este conformă cerințelor prezentei STI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Procesul care permite să se garanteze că iluminarea în partea din spate a trenurilor este conformă cerințelor prezentei STI	4.2.2.1.3	X		
Audibilitatea trenului	Procesul care permite să se garanteze că audibilitatea trenurilor este conformă cerințelor prezentei STI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Identificarea vehiculelor	Procesul care permite să se demonstreze conformitatea prezentei STI cu dispozițiile anexei P	4.2.2.3	X		A
Încărcarea vehiculelor de mărfuri	Compilarea regulilor de încărcare ce trebuie aplicate de personalul IF	4.2.2.4	X		A
Compunerea trenului	Procesul de compilare a regulilor privind compunerea trenului (inclusiv procesul de validare)	4.2.2.5	X		A
	Conținutul regulilor privind compunerea trenului include cerințele minime specificate în prezenta STI	4.2.2.5	X		B
Cerințe privind frânarea	Procesul care permite să se asigure furnizarea informațiilor referitoare la rută necesare pentru calcularea performanței de frânare sau furnizarea performanțelor reale necesare	4.2.2.6.2		X	A
	Procesul pentru calcularea sau furnizarea performanțelor de frânare necesare („reguli privind frânarea”)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Responsabilitatea verificării stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație	Definirea echipamentelor de siguranță la bord, necesare pentru a garanta circulația în deplină siguranță a trenului	4.2.2.7.1	X		B
	Procesul care permite identificarea oricărei modificări a caracteristicilor trenului care afectează performanțele acestuia și garantează că aceste informații sunt transmise către AI	4.2.2.7.1	X		A
	Procesul care permite să se garanteze că informațiile referitoare la circulația trenului sunt puse la dispoziția AI înainte de plecare	4.2.2.7.2	X		A

▼B

Parametri care trebuie evaluați	Elemente care trebuie verificate pentru fiecare parametru	Referire la STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
Planificarea trenurilor	Procesul care permite să se garanteze că IF furnizează AI datele necesare atunci când solicită o trasă	4.2.3.1		X	A
Identificarea trenurilor	Procesul care permite atribuirea de numere de identificare unice și fără ambiguități	4.2.3.2		X	A
Proceduri de plecare a trenurilor	Definirea verificărilor și testelor înaintea plecării	4.2.3.3.1	X		B
	Procesul de notificare a factorilor care ar putea să afecteze funcționarea trenului	4.2.3.3.2	X		A
Gestionarea traficului	Furnizarea mijloacelor de înregistrare a informațiilor în timp real, inclusiv a datelor minime cerute de prezenta STI	4.2.3.4.1		X	B
	Definirea procedurilor pentru controlul și supravegherea circulației	4.2.3.4.2.1		X	B
	Procesul care asigură gestionarea modificărilor aduse stării liniilor și caracteristicilor trenului	4.2.3.4.2		X	B
	Procesul de indicare a orei de transfer prevăzute pentru un tren de la un AI la alt AI	4.2.3.4.2.2		X	B
Mărfuri periculoase	Procesul care asigură supravegherea mărfurilor periculoase, inclusiv cerințele minime ale prezentei STI	4.2.3.4.3	X		A
Calitatea operațională	Procesul de supraveghere a operării eficiente a tuturor serviciilor în cauză și de comunicare a tendințelor tuturor AI și IF implicați	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Înregistrarea datelor	Lista datelor ce trebuie înregistrate în afara trenului include o listă minimă de elemente cerute de prezenta STI	4.2.3.5.1		X	A
	Lista datelor ce trebuie înregistrate în interiorul trenului include o listă minimă de elemente cerute de prezenta STI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Operarea în situații de avarie	Procesul pentru informarea altor utilizatori cu privire la perturbările care pot provoca întreruperea serviciilor	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Definirea instrucțiunilor pe care AI trebuie să le furnizeze mecanicilor de tren în cazul întreruperii serviciilor	4.2.3.6.3		X	B
	Definirea măsurilor corespunzătoare care trebuie luate pentru a face față scenariilor identificate de întrerupere a serviciilor, inclusiv cerințele minime enumerate în prezenta STI	4.2.3.6.4		X	B

▼B

Parametri care trebuie evaluați	Elemente care trebuie verificate pentru fiecare parametru	Referire la STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
Gestionarea unei situații de urgență	Procesul de definire și de publicare a măsurilor de intervenție care să permită gestionarea situațiilor de urgență	4.2.3.7		X	A
	Procesul de furnizare a instrucțiunilor de urgență și de siguranță călătorilor	4.2.3.7	X		A
Ajutorul acordat personalului de bord în caz de incident grav	Procesul de acordare de asistență personalului de bord în situații de avarie pentru a evita întârzierile	4.2.3.8	X		A
Competențe profesionale și lingvistice	Procesul de evaluare a cunoștințelor profesionale în conformitate cu cerințele minime ale prezentei STI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Definirea unui sistem de gestionare a calificărilor pentru a verifica capacitățile personalului de punere în practică a cunoștințelor sale în conformitate cu cerințele minime ale prezentei STI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Procesul de evaluare a competențelor lingvistice în vederea îndeplinirii cerințelor minime ale prezentei STI	4.6.2	X		A
				X	A
	Definirea procesului de evaluare a personalului de bord, inclusiv: calificările de bază, procedurile și limbile cunoașterea rutelor cunoașterea materialului rulant calificare specială (de exemplu, tuneluri lungi)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Definirea unei analize a necesităților de formare și a competențelor personalului care îndeplinește funcții privind siguranța, pentru a ține seama de cerințele minime ale prezentei STI	4.6.3.2	X		A
				X	A
Condiții de sănătate și siguranță	Procesul care permite verificarea aptitudinilor medicale ale personalului, inclusiv controalele efectelor drogurilor și alcoolului asupra performanței operaționale	4.7.1	X		A
				X	A
	Determinarea criteriilor pentru: autorizarea medicilor de medicina muncii și a organismelor medicale, autorizarea psihologilor examene medicale și psihologice	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A

▼B

Parametri care trebuie evaluați	Elemente care trebuie verificate pentru fiecare parametru	Referire la STI	Aplicabil la		A/B
			IF	AI	
	Determinarea cerințelor medicale, inclusiv: — starea de sănătate generală — vederea — auzul ►M2 ——————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M2 ———————					

———————

▼B

ANEXA I

NU SE UTILIZEAZĂ

▼B

ANEXA J

CERINȚE MINIME PRIVIND CALIFICAREA PROFESIONALĂ PENTRU FUNCȚIA DE ÎNSOȚIRE A TRENURILOR

1. **Cerințe generale**

— Prezenta anexă, care trebuie citită în coroborare cu punctele 4.6 și 4.7, este o listă a elementelor considerate ca relevante pentru funcția de însoțire a unui tren pe RTE.

Ar trebui să ia act de faptul că, în timp ce prezentul document este complet în măsura în care poate fi o listă de elemente general aplicabile, este necesar să se țină seama, de asemenea, de elemente suplimentare de natură locală/națională.

— Expresia „calificare profesională”, utilizată în contextul prezentei STI, se referă la acele elemente care sunt importante pentru a garanta că personalul de operare este format și capabil să înțeleagă și să își îndeplinească funcțiile.

— Regulile și procedurile se aplică sarcinii care trebuie executată și persoanei care o execută. Aceste sarcini pot fi executate de către orice persoană calificată autorizată, indiferent de nume, titlul postului sau gradul utilizat în reguli sau proceduri sau de către întreprinderea în cauză.

— Orice persoană calificată autorizată trebuie să aplice regulile și procedurile corespunzătoare sarcinii pe care o îndeplinește.

2. **Cunoștințe profesionale**

Pentru orice autorizație este necesară promovarea cu succes a unui examen inițial și respectarea dispozițiilor de evaluare și formare continuă descrise la punctul 4.6.

2.1. **Cunoștințe profesionale generale**

— Principiile generale de management al siguranței în sistemul feroviar, corespunzătoare sarcinii, inclusiv interfețele cu alte subsisteme.

— Condițiile generale aplicabile siguranței călătorilor și/sau a mărfurilor și a persoanelor pe calea ferată sau în vecinătatea acesteia.

— Condițiile de sănătate și siguranță la locul de muncă.

— Principiile generale de siguranță a sistemului feroviar.

— Siguranța individuală, inclusiv în cazul părăsirii locomotivei pe linie.

2.2. **Cunoașterea procedurilor operaționale și a sistemelor de siguranță aplicate infrastructurii care urmează să fie utilizate**

— Procedurile de operare și regulile de siguranță

— Sistemul de control-comandă și semnalizare

— Protocoale de comunicare și procedurile formalizate de schimb de mesaje, inclusiv utilizarea echipamentelor de comunicații

▼B

2.3. **Cunoașterea materialului rulant**

— Echipamentul la bordul vehiculelor pentru călători

— Repararea unor defecțiuni minore din spațiile pentru călători ale materialului rulant, în conformitate cu cerințele întreprinderii feroviare

2.4. **Cunoașterea rutei**

— Dispoziții de operare (de exemplu, metoda de pornire a trenului) în anumite locuri (semnalizare, echipamentele din gară etc.)

— Gările în care călătorii pot să coboare sau să urce

— Dispozițiile locale de operare și de urgență specifice liniilor de pe rută

3. **Capacitatea de a pune în practică cunoștințele**

— Controalele înainte de plecare, inclusiv verificarea frânelor și închiderea corectă a ușilor

— Procedurile de plecare

— Comunicarea cu călătorii, în special în situații care implică siguranța acestora

— Operarea în situații de avarie

— Evaluarea probabilității apariției unei defecțiuni în spațiile pentru călători și reacția în conformitate cu regulile și procedurile

— Măsurile de protecție și avertizare cerute de reguli și regulamente sau acordarea de asistență mecanicului

— Evacuarea trenurilor și siguranța călătorilor, în special în cazul în care li se cere să coboare pe linie sau să se plaseze în apropierea acesteia

— Comunicarea cu personalul administratorului de infrastructură în cazul în care se acordă ajutor mecanicului sau în timpul unui incident care necesită evacuarea trenului

— Raportarea oricărui eveniment neobișnuit privind operarea trenului, starea materialului rulant și siguranța călătorilor. În cazul în care este necesar, aceste rapoarte trebuie redactate în limba aleasă de întreprinderea feroviară.

▼B

ANEXA K

NU SE UTILIZEAZĂ

▼B

ANEXA L

CERINȚE MINIME PRIVIND CALIFICAREA PROFESIONALĂ PENTRU FUNCȚIA DE PREGĂTIRE A TRENURILOR

1. **Cerințe generale**

— Prezenta anexă, care trebuie citită în coroborare cu punctul 4.6, este o listă a elementelor considerate ca relevante pentru funcția de pregătire a unui tren pe RTE.

Ar trebui să se ia act de faptul că, în timp ce prezentul document este complet în măsura în care poate fi o listă de elemente general aplicabile, este necesar să se țină seama, de asemenea, de elemente suplimentare de natură locală/națională.

— Expresia „calificare profesională”, utilizată în contextul prezentei STI, se referă la acele elemente care sunt importante pentru a garanta că personalul de operare este format și capabil să înțeleagă și să își îndeplinească funcțiile.

— Regulile și procedurile se aplică sarcinii care trebuie executată și persoanei care o execută. Aceste sarcini pot fi executate de către orice persoană calificată autorizată, indiferent de nume, titlul postului sau gradul utilizat în reguli sau proceduri sau de către întreprinderea în cauză.

— Orice persoană calificată autorizată trebuie să aplice regulile și procedurile corespunzătoare sarcinii pe care o îndeplinește.

2. **Cunoștințe profesionale**

Pentru orice autorizație este necesară promovarea cu succes a unui examen inițial și respectarea dispozițiilor de evaluare și formare continuă descrise la punctul 4.6.

2.1. **Cunoștințe profesionale generale**

— Principiile generale de management al siguranței în sistemul feroviar, corespunzătoare sarcinii, inclusiv interfețele cu alte subsisteme.

— Condițiile generale aplicabile siguranței călătorilor și/sau a mărfurilor, inclusiv transportul de mărfuri periculoase și încărcături excepționale

— Condițiile de sănătate și siguranță la locul de muncă

— Principiile generale de siguranță a sistemului feroviar

— Siguranța individuală pe liniile de cale ferată și în vecinătatea acestora

— Protocoalele de comunicare și procedurile formalizate de schimb de mesaje, inclusiv utilizarea echipamentelor de comunicații

2.2. **Cunoașterea procedurilor operaționale și a sistemelor de siguranță aplicate infrastructurii care urmează să fie utilizate**

— Reglementările privind operarea tenurilor în condiții normale, de avarie și de urgență

— Procedurile de operare în anumite locuri (semnalizare, echipamentele din gară/depou/triaj) și regulile de siguranță

— Dispoziții locale de operare

▼B

2.3. **Cunoașterea echipamentelor trenului**

— Scopul și utilizarea echipamentelor vehiculelor

— Identificarea necesității inspecțiilor tehnice și adoptarea măsurilor corespunzătoare

3. **Capacitatea de a pune în practică cunoștințele**

— Aplicarea regulilor de compunere a trenului, de frânare și de încărcare a trenului etc. pentru a asigura buna funcționare a acestuia

— Înțelegerea marcajului și etichetelor de pe vehicule

— Procesul de determinare și de punere la dispoziție a datelor trenului

— Comunicarea cu personalul de bord al trenului

— Comunicarea cu personalul însărcinat cu controlul circulației trenurilor

— Operarea în situații de avarie, în special în cazul în care acestea afectează pregătirea trenurilor

— Măsurile de protecție și avertizare cerute de reguli și regulamente sau de dispozițiile locale de la locul în cauză

— Măsurile care trebuie luate în caz de incidente care implică transportul de mărfuri periculoase (dacă este cazul)

▼B

ANEXA M

NU SE UTILIZEAZĂ

▼B

ANEXA N

ORIENTĂRI DE PUNERE ÎN APLICARE (ANEXĂ INFORMATIVĂ ŞI FACULTATIVĂ)

Tabelul prezentat în continuare are caracter informativ şi enumără situaţiile de la punctul 4 care permit identificarea unui eventual declanşator pentru fiecare din ele

Subpunctul de la punctul 4	Activitatea solicitată de AI/IF pentru a îndeplini cerinţele	Tipul declanşatorului
4.2.1.2.1 Manualul de proceduri	IF – Elaborarea/revizuirea unui document sau a unui suport electronic conţinând procedurile de operare necesare pentru parcurgerea reţelei administratorului de reţea	Modificarea instrucţiunilor de operare a reţelei
4.2.1.2.2.1 Elaborarea carnetului cu orare, viteze maxime şi încărcături maxime ale trenurilor	IF – Elaborarea/revizuirea unui document sau a unui suport electronic conţinând o descriere a liniilor pe care vor circula trenurile	Modificarea infrastructurii reţelei (de exemplu, reamenajarea sau semnalizarea unei linii secundare) care duce la modificarea informaţiilor privind ruta
4.2.1.2.2.2 Elemente modificate	IF – Definirea/revizuirea procedurilor prin care un document sau un suport electronic este oferit mecanicilor pentru a-i informa despre eventuale elemente [ale rutei] modificate	Modificarea sistemului de management al siguranţei de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor şi responsabilităţilor
4.2.1.2.2.3 Informarea mecanicului în timp real	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de informare a mecanicilor în timp real despre toate modificările aduse dispoziţiilor de siguranţă [a rutei]	Modificarea structurii organizatorice a AI şi IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor şi responsabilităţilor
4.2.1.2.3 Mersul trenurilor	IF – Definirea/revizuirea procedurilor de furnizare a informaţiilor către mecanici privind mersul trenurilor, în versiune tipărită sau electronică	Modificarea sistemului de management al siguranţei de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor şi responsabilităţilor
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.1.2.4 Materialul rulant	IF – Elaborarea/revizuirea unui document sau a unui suport electronic conţinând procedurile de operare necesare operării materialului rulant în situaţii de avarie	Modificarea sistemului de management al siguranţei de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor şi responsabilităţilor
		Punerea în aplicare a unui material rulant nou/modificat
4.2.1.3 Documentaţie destinată personalului IF, altul decât mecanicii	IF – Elaborarea/revizuirea unui document sau a unui suport electronic conţinând procedurile de operare necesare personalului, altul decât mecanicii care lucrează în reţeaua AI sau o traversează	Modificarea sistemului de management al siguranţei de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor şi responsabilităţilor
		Modificarea infrastructurii reţelei, ceea ce duce la modificarea informaţiilor despre rută sau la introducerea unui material rulant nou/modificat
4.2.1.4 Documentaţie destinată personalului AI însărcinat cu autorizarea circulaţiei trenurilor	AI – Elaborarea/revizuirea unui document sau a unui suport electronic conţinând procedurile de operare, inclusiv protocolul de comunicare şi carnetul de formulare	Modificarea dispoziţiilor de operare a reţelei, ceea ce duce la identificarea unei măsuri de ameliorare (de exemplu, o recomandare în urma unei investigaţii)
		Modificarea infrastructurii reţelei, ceea ce duce la modificarea dispoziţiilor de operare

▼B

Subpunctul de la punctul 4	Activitatea solicitată de AI/IF pentru a îndeplini cerințele	Tipul declanșatorului
4.2.1.5 Transmisii privind siguranța între personalul IF și AI	AI/IF – Documentele/suporturile electronice menționate la punctele 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 și 4.2.1.4 pentru a include metodologia de comunicare operațională specificată în anexa C la STI	În coroborare cu 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 și 4.2.1.4
4.2.2.1.2 Vizibilitatea trenurilor (partea din față)	IF – Definirea/revizuirea procedurilor pentru mecanici și/sau alți membri ai personalului de operare pentru a asigura o iluminare corectă în partea din față a trenului	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a materialului rulant nou/modificat
4.2.2.1.3 Vizibilitatea trenului (partea din spate)	IF – Definirea/revizuirea procedurilor pentru mecanici și/sau alți membri ai personalului de operare pentru a asigura o semnalizare corectă la partea din spate a trenului	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a materialului rulant nou/modificat
4.2.2.4 Încărcarea vehiculelor de mărfuri	IF – Elaborarea/revizuirea unui document sau a unui suport electronic conținând regulile de încărcare care trebuie aplicate de către personalul IF	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ca urmare a unei înnoiri/modificări a materialului rulant sau a fluxului de circulație
4.2.2.5 Compunerea trenului	IF – Definirea/revizuirea procedurilor pentru a garanta că trenurile respectă trasa atribuită	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea regulilor de operare a rețelei care afectează compunerea trenurilor
		Infrastructură, semnalizare nouă/modificată sau punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.2.6.1 Cerințe minime aplicabile sistemului de frânare	IF – Definirea/revizuirea procedurilor care permit personalului de operare să se asigure că vehiculele trenului sunt conforme cerințelor de frânare	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.2.6.2 Performanțe de frânare	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de furnizare către IF a informațiilor privind performanțele de frânare	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
	IF – Elaborarea/revizuirea unui document sau a unui suport electronic conținând regulile de frânare pe care personalul trebuie să le urmeze, ținând seama de geografia rutei (rutelor), a traselor atribuite și de dezvoltarea sistemului ETMS/ETCS	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea regulilor de operare a rețelei care afectează regulile de frânare
		Infrastructură, semnalizare nouă/modificată sau punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
		Punerea în aplicare a materialului rulant nou/modificat

▼B

Subpunctul de la punctul 4	Activitatea solicitată de AI/IF pentru a îndeplini cerințele	Tipul declanșatorului
4.2.2.7.1 Verificarea stării de funcționare a trenului înainte de punerea sa în circulație (Cerințe generale)	IF – Definirea/revizuirea procedurilor destinate personalului de operare pentru ca acesta să se asigure că vehiculele sunt în stare de funcționare, inclusiv notificarea AI cu privire la modificările care pot să afecteze performanțele de circulație și circulația în situație de avarie.	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.2.7.2 Datele necesare	IF – Definirea/revizuirea procedurilor prin care se asigură punerea informațiilor privind funcționarea trenului la dispoziția AI înainte de plecare	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.3.2 Identificarea trenurilor	AI – Definirea/revizuirea procedurilor care permit atribuirea unor numere unice și exacte de identificare a trenurilor	Modificarea sistemului de planificare a trenurilor al AI sau al IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.3.3.1 Controale și verificări înaintea plecării	IF – Definirea/revizuirea controalelor și verificărilor care trebuie efectuate înainte de plecare	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.3.3.2 Notificarea AI cu privire la starea operațională a trenului	IF – Definirea/revizuirea procedurilor care permit raportarea factorilor legați de materialul rulant care ar putea afecta circulația trenurilor	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a sau AI sau IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.3.4.1 Cerințe generale de gestionare a traficului	AI – Definirea/revizuirea procedurilor pentru controlul și supravegherea operării traficului, inclusiv interfața cu alte eventuale procese suplimentare cerute de IF	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a sau AI sau IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.3.4.2 Monitorizarea trenurilor	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de monitorizare a trenurilor, inclusiv înregistrarea orelor reale de sosire/plecare și a orelor prevăzute de transfer către alți AI	Modificarea sistemului de gestionare a traficului al AI, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.3.4.3 Mărfuri periculoase	IF – Definirea/revizuirea procedurilor de supraveghere a transportului de mărfuri periculoase, inclusiv furnizarea de informații solicitate de AI	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI sau IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților

▼B

Subpunctul de la punctul 4	Activitatea solicitată de AI/IF pentru a îndeplini cerințele	Tipul declanșatorului
4.2.3.4.4 Calitatea operațională	AI/IF – Proceduri documentate care descriu procesele interne de monitorizare și analiză a performanțelor operaționale și de identificare a măsurilor de ameliorare a eficacității rețelei	Modificarea sistemului de gestionare a traficului la AI și IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului, inclusiv de gestionare a performanței
4.2.3.5.1 Înregistrarea datelor de supraveghere în afara trenului	AI – Definirea/revizuirea procedurilor de înregistrare a datelor necesare, precum și a dispozițiilor de arhivare și de acces la aceste date	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea infrastructurii rețelei, ceea ce duce la modificarea sau la introducerea unor noi echipamente de monitorizare
4.2.3.5.2 Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului	IF – Definirea/revizuirea procedurilor de înregistrare a datelor necesare, precum și a dispozițiilor de arhivare și de acces la acestea	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a materialului rulant nou/modificat (locomotive, elemente automotoare)
4.2.3.6.1 Operarea în situație de avarie – Notificarea altor utilizatori	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor pentru schimbul de informații privind situațiile care pot să stânjenească siguranța, performanțele sau disponibilitatea rețelei	Modificarea sistemului de gestionare a traficului la AI și IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Punerea în aplicare a unui sistem nou (electronic) de gestionare a traficului
4.2.3.6.2 Aviz către mecanicii de tren	AI – Definirea/revizuirea instrucțiunilor pentru mecanici pentru soluționarea unei situații de avarie	Modificarea sistemului de gestionare a traficului la AI și IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.3.6.3 Dispoziții de urgență	AI – Definirea/revizuirea procedurilor privind soluționarea unui caz de operare într-o situație de avarie, inclusiv în cazuri de defectare a materialului rulant și a infrastructurii (dispoziții de urgență)	Modificarea sistemului de gestionare a traficului la AI și IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Modificarea infrastructurii rețelei sau introducerea de material rulant nou/modificat
4.2.3.7 Gestionarea unei situații de urgență	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor de detaliere a măsurilor aplicabile în situații de urgență	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.2.3.8 Asistența acordată personalului de bord al trenului în caz de incidente/proastă funcționare a materialului rulant	IF – Definirea/revizuirea procedurilor care permit personalului de bord al trenului să soluționeze defecțiuni tehnice sau de altă natură ale materialului rulant	Modificarea sistemului de gestionare a traficului la IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
		Introducerea de material rulant nou/modificat
4.4 Reguli de operare	AI/IF – Definirea regulilor și procedurilor ce trebuie utilizate cu sistemele ETCS și GSM-R și/sau DLOC	Introducerea unui sistem de semnalizare ETCS și/sau a unui sistem radio GSM-R și/sau a DLOC

▼B

Subpunctul de la punctul 4	Activitatea solicitată de AI/IF pentru a îndeplini cerințele	Tipul declanșatorului
4.6.1.1 Cunoștințe profesionale	AI/IF – Definirea procesului de evaluare a cunoștințelor profesionale	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI/IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.1.2 Capacitatea de a pune în practică aceste cunoștințe	AI/IF – Definirea/revizuirea sistemului de gestionare a competențelor pentru a asigura capacitatea personalului de a pune în practică cunoștințele sale	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI/IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.2.2 Nivelul cunoștințelor lingvistice	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor de evaluare a aptitudinii lingvistice	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI/IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.3.1 Evaluarea personalului – Elemente de bază	AI/IF – Definirea/revizuirea proceselor de evaluare a personalului: — experiența/calificările — limba — păstrarea competențelor	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI/IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.6.3.2 Analiza necesităților de formare	AI/IF – Definirea/revizuirea procesului de analiză și de actualizare a necesităților de formare a personalului	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a AI/IF, ceea ce duce la modificarea regulilor și responsabilităților
4.6.3.2.3 Elemente specifice pentru personalul de bord al trenului	IF – Definirea/revizuirea procesului de dobândire și păstrare de către personalul de bord al trenului a: — cunoștințelor privind rutele — cunoștințelor privind materialul rulant	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.7.1 Condiții de sănătate și siguranță – Introducere	AI/IF – Definirea/revizuirea procedurilor pentru asigurarea aptitudinii medicale a personalului, inclusiv controalele efectelor drogurilor și alcoolului asupra performanțelor de operare	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților
4.7.2-4.7.4 Criterii de autorizare a medicilor de medicina muncii, a organismelor medicale, a psihologilor și a examenelor psihologice	AI/IF – Determinarea/revizuirea criteriilor pentru: — autorizarea medicilor de medicina muncii și a organismelor medicale — autorizarea psihologilor — examenele medicale și psihologice	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților Modificarea regulilor și a practicilor naționale de autorizare a practicienilor medicali și de recunoaștere a organismelor medicale
4.7.5 Cerințe medicale	AI/IF – Determinarea/revizuirea cerințelor medicale, inclusiv a celor privind — starea generală de sănătate — vederea — auzul — sarcina	Modificarea sistemului de management al siguranței de operare a IF, ceea ce duce la modificarea rolurilor și responsabilităților

▼**B**

Subpunctul de la punctul 4	Activitatea solicitată de AI/IF pentru a îndeplini cerințele	Tipul declanșatorului
4.7.6 Cerințe specifice privind funcția de conducere a unui tren	AI/IF – Determinarea/revizuirea cerințelor medicale specifice mecanicilor, inclusiv a celor privind: — controlul ECG (vârsta de 40 +) — vederea — cerințe care vizează auzul/vorbirea — parametrii antropometrici	►**M2** ——————— ◄

▼B

ANEXA O

NU SE UTILIZEAZĂ

▼B

ANEXA P

IDENTIFICAREA VEHICULELOR

Observații generale:

1. Prezenta anexă descrie numerotarea și marcajele corespunzătoare, aplicate în mod vizibil pe vehicul pentru identificarea clară și fără echivoc a acestuia în timpul operării. Prezenta anexă nu descrie celelalte numere sau marcaje gravate eventual sau fixate în mod permanent pe șasiu sau pe principalele componente ale vehiculului în momentul fabricării acestuia.

2. Conformitatea numărului și a marcajului corespunzător indicațiilor descrise în prezenta anexă nu este obligatorie pentru:

   — vehiculele utilizate doar pe rețelele cărora nu li se aplică prezenta STI;

   — vehiculele de patrimoniu, cu valoare istorică;

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

   Cu toate acestea, aceste vehicule trebuie să primească un umăr de identificare temporar care să permită operarea lor.

3. Ca urmare a evoluției viitoare a RIC și punerii în aplicare viitoare a STI TAF și STI TAP, prezenta anexă este supusă modificărilor.

Numărul standard și abrevierile corespunzătoare

Fiecare vehicul de cale ferată primește un număr constituit din douăsprezece cifre (denumit număr standard) cu următoarea structură:

<table>
<tr><th>Tipurile de material rulant</th><th>Tipul de vehicul și indicarea interoperabilității
[2 cifre]</th><th>Țara de înmatriculare a vehiculului
[2 cifre]</th><th>Caracteristici tehnice
[4 cifre]</th><th>Numărul de serie
[3 cifre]</th><th>Autocontrol
[1 cifră]</th></tr>
<tr><td>Vagoane</td><td>00 până la 09
10 până la 19
20 până la 29
30 până la 39
40 până la 49
80 până la 89
[a se vedea detalii în anexa P.6]</td><td rowspan="4">01 până la 99
[a se vedea detalii în anexa P.4]</td><td>0000 până la 9999
[a se vedea detalii în anexa P.9]</td><td>001 până la 999</td><td rowspan="4">0 până la 9
[detalii în anexa P.3]</td></tr>
<tr><td>Vehicule de călători remorcate</td><td>50 până la 59
60 până la 69
70 până la 79
[a se vedea detalii în anexa P.7]</td><td>0000 până la 9999
[a se vedea detalii în anexa P.10]</td><td>001 până la 999</td></tr>
<tr><td>Material rulant de tracțiune</td><td rowspan="2">90 până la 99
[a se vedea detalii în anexa P.8]</td><td colspan="2">0000001 până la 8999999
[semnificația acestor cifre se definește de către statele membre și eventual prin acorduri bilaterale sau multilaterale]</td></tr>
<tr><td>Vehicule speciale</td><td>9000 până la 9999
[a se vedea detalii în anexa P.11]</td><td>001 până la 999</td></tr>
</table>

▼B

Într-o anumită țară, cele șapte cifre ale caracteristicilor tehnice și numărul de serie sunt suficiente pentru identificarea unică și fără echivoc a unui vehicul în fiecare grup de vagoane, de vehicule de călători remorcate, de material rulant de tracțiune ([1]) și de vehicule speciale ([2]).

Marcaje alfabetice completează numărul:

(a) marcaje corespunzătoare capacității de interoperabilitate (*a se vedea detalii în anexa P.5*);

(b) abrevierea țării de înmatriculare a vehiculului (*a se vedea detalii în anexa P.4*);

(c) abrevierea deținătorului ([3]) (*a se vedea detalii în anexa P.1*);

(d) abrevierea caracteristicilor tehnice (*a se vedea detalii în anexa P.13 pentru vehiculele de călători remorcate, anexa P.12 pentru vagoane, anexa P.14 pentru vehicule speciale*).

Caracteristicile tehnice, codurile și abrevierile sunt gestionate de un organism (denumit în continuare „organism central”) definit de către ERA (Agenția Feroviară Europeană) în cadrul activității nr. 15 din programul său de lucru pentru anul 2005.

Atribuirea numerelor de înmatriculare

Regulile de gestionare a numerelor sunt propuse de ERA în cadrul activității nr. 15 din programul său de lucru pentru anul 2005.

([1]) Pentru materialul rulant de tracțiune, numărul trebuie să fie unic într-o țară dată și să fie compus din șase cifre.

([2]) Pentru vehiculele speciale, numărul trebuie să fie unic într-o anumită țară, iar prima cifră și ultimele cinci cifre reprezintă caracteristicile tehnice și numărul de serie.

([3]) Deținătorul unui vehicul este persoana care, în calitate de proprietar sau având dreptul de a dispune de acesta, exploatează un vehicul în mod economic și permanent ca mijloc de transport și este înmatriculată ca atare în Registrul Materialului Rulant.

▼B

ANEXA P.1

MARCAJUL ABREVIAT AL DEȚINĂTORULUI

Definirea marcajului deținătorului vehiculului (MDV)

Marcajul deținătorului vehiculului (MDV) este un cod alfanumeric, compus din două-cinci litere ([1]). Acesta se înscrie pe fiecare vehicul feroviar, lângă numărul de înmatriculare. MDV desemnează deținătorul vehiculului, astfel cum a fost înregistrat în Registrul Materialului Rulant.

Un MDV este unic în toate țările care fac obiectul prezentei STI, precum și în toate țările care încheie un acord care implică aplicarea sistemului de numerotare a vehiculelor și de marcare a deținătorului vehiculului, sistem descris în prezenta STI.

Formatul marcajului deținătorului vehiculului

MDV este o reprezentare a numelui complet sau a abrevierii deținătorului vehiculului care să permită pe cât posibil recunoașterea. Se pot utiliza toate cele 26 de litere ale alfabetului latin. Literele din MDV sunt scrise cu majuscule. Literele care nu ocupă primele poziții din cuvintele incluse în numele deținătorului se pot scrie cu caractere mici. Pentru verificarea unicității marcajului, felul în care este scris numele se ignoră.

Literele pot să includă semne diacritice ([2]). Acestea sunt ignorate pentru verificarea unicității marcajului.

Pentru vehiculele deținătorilor rezidenți într-o țară care nu utilizează alfabetul latin, se poate atașa o traducere a MDV, în propriul alfabet, după MDV și separat de acesta din urmă printr-o linie de fracție („/”). Acest MDV tradus nu se ia în considerare la prelucrarea datelor.

Exceptări de la obligația de utilizare a marcajului deținătorului vehiculului

Statele membre pot să decidă cu privire la aplicarea următoarelor exceptări.

Un MDV nu este cerut pentru vehiculele al căror sistem de numerotare nu este conform prezentei anexe (a se vedea observația generală, punctul 2). Cu toate acestea, informații corespunzătoare cu privire la identitatea deținătorului vehiculului trebuie furnizate organismelor implicate în operarea acestor vehicule pe rețeaua căreia i se aplică prezenta STI.

Atunci când numele complet și adresa sunt înscrise pe vehicul, un MDV nu este solicitat pentru:

— vehiculele deținătorilor al căror parc de vehicule este atât de redus încât nu justifică utilizarea unui MDV;

— vehiculele specializate în întreținerea infrastructurilor.

Un MDV nu este cerut pentru locomotivele, elementele automotoare și vehiculele de călători utilizate doar pentru traficul național, atunci când:

— acestea poartă emblema deținătorului lor și emblema respectivă include aceleași litere, care pot fi recunoscute ușor, ca și MDV;

— acestea poartă o emblemă ușor de recunoscut care a fost acceptată de autoritatea națională competentă în domeniu, ca echivalent corespunzător al MDV.

([1]) Pentru SNCB/NMBS, se poate utiliza în continuare litera B încercuită.

([2]) Semnele diacritice sunt semnele de accentuare, de tipul À, Ç, Ö, Č, Ž, Å etc. Literele speciale ca Ø și Æ se vor reprezenta printr-o singură literă; la controalele unicității marcajului, Ø se consideră O și Æ, A.

▼B

Atunci când emblema unei întreprinderi se aplică alături de un MDV, doar MDV se consideră valabil, iar emblema nu se ia în considerare.

Dispoziții privind atribuirea marcajelor deținătorului vehiculului

Unui deținător de vehicul i se pot atribui mai multe MDV, în cazul în care:

— deținătorul vehiculului are un nume oficial în mai multe limbi;

— deținătorul vehiculului are motive întemeiate pentru a face distincția între diferite parcuri de vehicule din cadrul organizației sale.

Se poate atribui un singur MDV unui grup de întreprinderi:

— care aparțin unei singure structuri corporative care a desemnat și acordat mandat unui organism din structura sa pentru a rezolva toate problemele în numele tuturor celorlalte;

— care au acordat mandat unei persoane juridice unice separate pentru rezolvarea tuturor problemelor în numele lor.

Registru de marcaje pentru deținătorii de vehicule și procedura de atribuire

Registrul de MDV este public și actualizat în timp real.

O cerere pentru MDV se depune la autoritatea națională competentă a solicitantului și se transmite organismului central. Un MDV se poate utiliza doar după publicarea sa de către organismul central.

Deținătorul unui MDV trebuie să informeze autoritatea națională competentă atunci când nu mai utilizează marcajul, iar autoritatea națională competentă transmite informația organismului central. Respectivul MDV este atunci anulat după ce deținătorul dovedește că marcajul a fost modificat pe toate vehiculele în cauză. Marcajul respectiv nu mai este reatribuit timp de zece ani, cu excepția cazului în care este reatribuit deținătorului inițial sau, la cererea acestuia, altui deținător.

Un MDV poate fi cedat altui deținător atunci când acesta este succesorul legal al deținătorului inițial. Un MDV rămâne valabil atunci când deținătorul își schimbă numele, iar noul nume nu are nici o asemănare cu MDV.

Prima listă de MDV se redactează utilizând abrevierile numelor întreprinderilor feroviare existente.

MDV-ul se va aplica tuturor vehiculelor nou construite după intrarea în vigoare a STI relevante. Vehiculele existente vor trebui să se conformeze marcajului MDV până la sfârșitul lui 2014.

▼B

ANEXA P.2

ÎNSCRIEREA NUMĂRULUI ŞI A MARCAJULUI ALFABETIC CORESPUNZĂTOR PE CAROSERIE

Dispoziţii generale pentru marcajele exterioare

Majusculele şi cifrele care alcătuiesc inscripţiile marcajului au o înălţime de cel puţin 80 mm, sunt scrise cu fonturi „sans serif” pentru corespondenţă. O înălţime mai mică se poate utiliza doar în cazul în care nu există altă posibilitate decât aceea de a plasa marcajul pe lonjeroane.

Marcajul nu trebuie să fie situat la o înălţime mai mare de 2 metri deasupra nivelului şinei.

Vagoane

Marcajul se înscrie pe caroseria vagonului în modul următor:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(În cazul în care nu se utilizează MDV, numele complet şi adresa se înscriu pe vehicul)
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8		4273 361-3		
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

Pentru vagoanele ale căror caroserii nu prezintă o suprafaţă suficient de mare pentru acest tip de dispunere, în special în cazul vagoanelor plate, marcajul se dispune în modul următor:

01	87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks	

Atunci când una sau mai multe litere caracteristice, cu importanţă naţională se înscriu pe un vagon, acest marcaj naţional trebuie să fie plasat după marcajul internaţional în litere şi despărţit de acesta printr-o cratimă.

Vagoane şi vehicule remorcate pentru transportul de călători

Numărul se aplică pe fiecare perete lateral al vehiculului, în modul următor:

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

Marcajul ţării de înmatriculare a vehiculului şi caracteristicile tehnice sunt imprimate direct înaintea, după sau sub cele douăsprezece cifre ale numărului de înmatriculare al vehiculului.

În cazul vagoanelor cu cabină de conducere, numărul de înmatriculare se înscrie, de asemenea, în interiorul cabinei.

Locomotive, automotoare şi vehicule speciale

Numărul de înmatriculare standard alcătuit din douăsprezece cifre trebuie să fie înscris pe fiecare perete lateral al materialului rulant de tracţiune utilizat în serviciu internaţional, în modul următor:

91 88 0001323-0

Numărul de înmatriculare standard alcătuit din douăsprezece cifre se scrie, de asemenea, în interiorul fiecărei cabine a materialului rulant de tracţiune.

Deţinătorul poate să adauge, în litere de dimensiuni mai mari decât ale numărului de înmatriculare standard, o numerotare proprie (care constă în general din cifre şi număr de serie, completat cu un cod alfabetic) utilă în operare. Locul de înscriere a numărului propriu este ales de deţinător.

▼B

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

Aceste reguli se pot modifica prin acorduri bilaterale pentru vehiculele existente la data intrării în vigoare a STI și sunt alocate unui serviciu specific în cazul în care nu există riscul de confuzie între diferitele materiale rulante care sunt operate pe rețelele feroviare în cauză. Această scutire este valabilă pentru o perioadă de timp stabilită de către autoritățile naționale competente.

Autoritățile naționale pot impune înscrierea codului alfabetic al țării și a MDV pe lângă cele douăsprezece cifre ale numărului de înmatriculare al vehiculului.

▼B

ANEXA P.3

REGULI PENTRU STABILIREA CIFREI DE AUTOCONTROL (CIFRA 12)

Cifra de autocontrol se stabileşte în modul următor:

— cifrele în poziție pară (numărând de la dreapta) din numărul de bază au propria lor valoare zecimală;

— cifrele în poziție impară (numărând de la dreapta) din numărul de bază se înmulțesc cu 2;

— se calculează apoi suma constituită din cifrele în poziție pară și din toate cifrele care reprezintă produsele parțiale obținute din pozițiile impare;

— se reține cifra unităților din această sumă;

— diferența necesară pentru a aduce cifra unităților la 10 reprezintă cifra de control; în cazul în care această cifră a unităților este egală cu zero, atunci și cifra de control este zero.

Exemple

1. Fie numărul de bază 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Factorul de multiplicare 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

Cifra unităților în această sumă este 2.

Cifra de control va fi prin urmare 8, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 33 84 4796 100-8.

2. Fie numărul de bază 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Factorul de multiplicare 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

Cifra unităților în această sumă este 0.

Cifra de control va fi prin urmare 0, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 31 51 3320 198-0.

▼B

ANEXA P.4

CODIFICAREA ȚĂRILOR DE ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

(CIFRELE 3-4 ȘI ABREVIEREA)

„Informațiile referitoare la țări terțe sunt oferite doar cu titlu informativ”

Țările	Codul alfabetic al țării (1)	Codul numeric al țării	Întreprinderile interesate de parantezele pătrate din anexele P.6 și P.7 (2)
Albania	AL	41	HSh
Algeria	DZ	92	SNTF
Armenia	AM (3)	58	ARM
Austria	A	81	ÖBB
Azerbaidjan	AZ	57	AZ
Belarus	BY	21	BC
Belgia	B	88	SNCB/NMBS
Bosnia și Herțegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgaria	BG	52	BDZ, SRIC
Republica Cehă	CZ	54	ČD
China	RC	33	KZD
Cipru	CY		
Coreea de Nord	PRK (3)	30	ZC
Coreea de Sud	ROK	61	KNR
Croația	HR	78	HŽ
Cuba	CU (3)	40	FC
Danemarca	DK	86	DSB, BS
Egipt	ET	90	ENR
Elveția	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS (4)
Estonia	EST	26	EVR
Finlanda	FIN	10	VR, RHK
Franța	F	87	SNCF, RFF
Georgia	GE	28	GR
Germania	D	80	DB, AAE (4)
Grecia	GR	73	CH
Irak	IRQ (3)	99	IRR
Iran	IR	96	RAI
Irlanda	IRL	60	CIE
Israel	IL	95	IR
Italia	I	83	FS, FNME (4)

▼B

Țările	Codul alfabetic al țării (1)	Codul numeric al țării	Întreprinderile interesate de parantezele pătrate din anexele P.6 și P.7 (2)
Japonia	J	42	EJRC
Kazahstan	KZ	27	KZH
Kârgâstan	KS	59	KRG
Letonia	LV	25	LDZ
Liban	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE (3)		
Lituania	LT	24	LG
Luxemburg	L	82	CFL
Macedonia (Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Maroc	MA	93	ONCFM
Moldova	MD (3)	23	CFM
Monaco	MC		
Mongolia	MGL	31	MTZ
Norvegia	N	76	NSB, JBV
Olanda	NL	84	NS
Polonia	PL	51	PKP
Portugalia	P	94	CP, REFER
Regatul Unit al Marii Britanii	GB	70	BR
România	RO	53	CFR
Rusia	RUS	20	RZD
Serbia și Muntenegru	SCG	72	JŽ
Siria	SYR	97	CFS
Slovacia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovenia	SLO	79	SŽ
Spania	E	71	RENFE
Suedia	S	74	GC, BV
Tadjikistan	TJ	66	TZD
Tunisia	TN	91	SNCFT
Turcia	TR	75	TCDD

▼B

Țările	Codul alfabetic al țării (1)	Codul numeric al țării	Întreprinderile interesate de parantezele pătrate din anexele P.6 și P.7 (2)
Turkmenistan	TM	67	TRK
Ucraina	UA	22	UZ
Ungaria	H	55	MÁV, GySEV/RoeEE (4)
Uzbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN (3)	32	DSVN

(1) În conformitate cu sistemul de codificare alfabetică descris în anexa 4 la convenția din 1949 și articolul 45 alineatul (4) din convenția din 1968 privind circulația rutieră.

(2) Întreprinderile care, la momentul intrării în vigoare a STI, erau membre ale UIC sau OSJD și utilizau codul de țară indicat drept cod de întreprindere.

(3) Coduri ce urmează să fie confirmate.

(4) Până la intrarea în vigoare a evoluțiilor indicate la punctul 3 din observații generale, aceste întreprinderi pot să utilizeze codurile 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Perioada de actualizare se definește la momentul respectiv împreună cu statele membre în cauză.

▼**M1**

ANEXA P.5

MARCAJUL ALFABETIC AL CAPACITĂȚII DE INTEROPERABILITATE

„TEN”: Vehicul care îndeplinește următoarele condiții:

— este conform cu toate STI-urile corespunzătoare aflate în vigoare în momentul dării în exploatare și a fost autorizat pentru a fi dat în exploatare în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE;

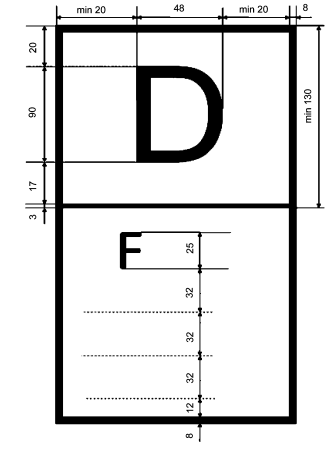
— a primit o autorizație valabilă în toate statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE sau, ca alternativă, a primit autorizații individuale de la toate statele membre.

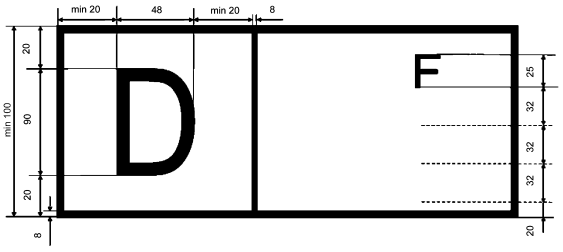
„PPV/PPW”: Vagon care este conform cu acordul PPV/PPW (în interiorul statelor membre ale OSJD) [original: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)]

Note:

(a) Vehiculele marcate cu „TEN” corespund codificării de la 0 la 3 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P6.

(b) Vehiculele care nu sunt autorizate pentru exploatare în toate statele membre necesită un marcaj care indică statele membre în care au fost autorizate. Lista statelor membre care au acordat autorizația trebuie marcată în conformitate cu unul dintre următoarele desene, unde D reprezintă statul membru care a acordat prima autorizație (în exemplul dat, Germania), iar F reprezintă cel de al doilea stat care a acordat autorizația (în exemplu dat, Franța). Statele membre sunt codificate în conformitate cu anexa P.4. Această cerință se poate referi la vehicule care sunt conforme cu STI sau nu. Aceste vehicule corespund codificării 4 sau 8 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P.6.





▼B

ANEXA P.6

CODURILE DE INTEROPERABILITATE UTILIZATE PENTRU VAGOANE (CIFRELE 1-2)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">a doua cifră
prima cifră</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">a doua cifră
prima cifră</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Gabarit</td><td>fix sau variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix sau variabil</td><td>Gabarit</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">STI (a) și/sau COTIF (b) și/sau PPW</td><td>0</td><td>cu osii</td><td>Rezervat</td><td colspan="2" rowspan="2">Vagoane STI și/sau COTIF (b) [al căror deținător este o întreprindere feroviară enumerată în anexa P.4]</td><td colspan="6" rowspan="2">A nu se utiliza până la o nouă decizie</td><td rowspan="2">Vagoane PPW (gabarit variabil)</td><td>cu osii</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>cu boghiuri</td><td>Vagoane utilizate în industrie</td><td>cu boghiuri</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>cu osii</td><td rowspan="2">Rezervat</td><td colspan="2" rowspan="2">Vagoane STI și/sau COTIF (b) [al căror deținător este o întreprindere feroviară enumerată în anexa P.4] Vagoane PPW</td><td colspan="4" rowspan="2">Vagoane STI și/sau COTIF (b) Vagoane PPW</td><td colspan="2" rowspan="2">Alte vagoane STI și/sau COTIF (b) Vagoane PPW</td><td rowspan="2">Vagoane PPW (gabarit fix)</td><td>cu osii</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>cu boghiuri</td><td>cu boghiuri</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Non STI și non COTIF (b) și non PPW</td><td>4</td><td>cu osii (c)</td><td rowspan="2">Vagoane de serviciu</td><td colspan="2" rowspan="2">Alte vagoane [al căror deținător este o întreprindere feroviară enumerată în anexa P.4]</td><td colspan="4" rowspan="2">Alte vagoane</td><td colspan="2" rowspan="2">Alte vagoane</td><td rowspan="2">Vagoane cu numerotare specială pentru caracteristici tehnice</td><td>cu osii (c)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>cu boghiuri (c)</td><td>cu boghiuri (c)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Trafic</td><td>Trafic național sau internațional prin acord special</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic internațional prin acord special</td><td>Trafic național</td><td>Trafic național sau internațional prin acord special</td><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">prima cifră
a doua cifră</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">prima cifră
a doua cifră</td></tr>
</table>

(a) Cel puțin conform STI „Material rulant”.
(b) Inclusiv vehiculele care, în conformitate cu reglementările existente, poartă aceste cifre la momentul intrării în vigoare a acestor noi reglementări.
(c) Gabarit fix sau variabil.

ANEXA P.7

CODURILE DE CAPACITATE PENTRU TRAFICUL INTERNAȚIONAL UTILIZATE PENTRU VEHICULELE REMORCATE PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 1-2)

Atenție:

Condițiile indicate în paranteze pătrate sunt provizorii și vor fi eliminate în funcție de evoluțiile viitoare ale RIC (a se vedea observațiile generale, punctul 3).

	Trafic național	STI [a] și/sau RIC/COTIF [b] și/sau PPW				Trafic național sau trafic internațional prin acord special	STI [a] și/sau RIC/COTIF [b]	PPW		
a doua cifră prima cifră	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vehicule pentru trafic național [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Vehicule cu gabarit fix, fără climatizare (inclusiv vagoane pentru transportul automobilelor) [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Vehicule cu gabarit variabil (1435/1520), fără climatizare [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Rezervat	Vehicule cu gabarit variabil (1435/1672), fără climatizare [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Vehicule cu numerotare specială pentru caracteristicile tehnice	Vehicule cu gabarit fix	Vehicule cu gabarit fix	Vehicule cu gabarit variabil (1435/152-0) cu schimbarea boghiurilor	Vehicule cu gabarit variabil (1435/1520) cu osii cu gabarit variabil
6	Vehicule de serviciu care nu se utilizează în serviciul comercial	Vehicule cu gabarit fix cu climatizare [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Vehicule cu gabarit variabil (1435/1520), cu climatizare [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Vehicule de serviciu care nu sunt utilizate în serviciul comercial [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Vehicule cu gabarit variabil (1435/1672), cu climatizare [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Vagoane pentru transportul automobilelor	Vehicule cu gabarit variabil			

▼B

	Trafic național	STI (a) și/sau RIC/COTIF (b) și/sau PPW				Trafic național sau trafic internațional prin acord special	STI (a) și/sau RIC/COTIF (b)	PPW		
a doua cifră prima cifră	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Vehicule cu climatizare și presurizate [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Rezervat	Rezervat	Vehicule cu gabarit fix, presurizate și cu climatizare [*al căror deținător este o întreprindere feroviară RIC enumerată în anexa P.4*]	Rezervat	Alte vehicule	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat

(a) Cel puțin conforme viitoarei STI privind vehiculele remorcate pentru transportul de călători.
(b) Conform RIC și COTIF în conformitate cu reglementările în vigoare.

▼B

ANEXA P.8

TIPURI DE MATERIAL RULANT DE TRACȚIUNE (CIFRELE 1-2)

Prima cifră este „9”.

A doua cifră este definită de fiecare stat membru. Aceasta poate să corespundă, de exemplu, cifrei de autocontrol în cazul în care aceasta din urmă se calculează de asemenea, cu ajutorul numărului de serie.

În cazul în care cea de a doua cifră descrie tipul de material rulant de tracțiune, codificarea următoare este obligatorie.

Codul	Tipul general al vehiculului
0	Diverse
1	Locomotivă electrică
2	Locomotivă Diesel
3	Garnitură automotoare electrică (viteză mare) [automotor sau remorcă]
4	Garnitură automotoare electrică (cu excepția celei de viteză mare) [automotor sau remorcă]
5	Garnitură automotoare Diesel [automotor sau remorcă]
6	Remorcă specializată
7	Locomotivă electrică de manevră
8	Locomotivă Diesel de manevră
9	Vehicul de întreținere

▼B

ANEXA P.9

MARCAJUL NUMERIC STANDARD AL VAGOANELOR (CIFRELE 5 PÂNĂ LA 7)

Tabelele din prezenta anexă indică marcajul numeric din patru cifre aferente principalelor caracteristici tehnice ale vagonului.

Prezenta anexă se distribuie pe un suport separat (fişier electronic).

ANEXA P.10

CODURILE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE MATERIALULUI REMORCAT PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 5-6)

	a 6-a cifră a 5-a cifră	0	1	2	3	4
Rezervat	0	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vehicule cu locuri clasa I	1	10 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	≥ 11 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	Rezervat	Rezervat	Două sau trei osii
Vehicule cu locuri clasa II	2	10 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	11 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	≥ 12 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	Trei osii	Două osii
Vehicule cu locuri clasa I sau I/II	3	10 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	11 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	≥ 12 compartimente cu un culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	Rezervat	Două sau trei osii
Vagoane cu cușete clasa I sau I/II	4	10 compartimente clasa I/II	Rezervat	Rezervat	Rezervat	≤ 9 compartimente clasa I/II
Vagoane cu cușete clasa II	5	10 compartimente	11 compartimente	≥ 12 compartimente	Rezervat	Rezervat
Rezervat	6	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vagoane de dormit	7	10 compartimente	11 compartimente	12 compartimente	Rezervat	Rezervat

▼B

	a 6-a cifră a 5-a cifră	0	1	2	3	4
Vehicule special concepute și vagoane de bagaje	8	Vagon de control cu locuri, toate clasele, cu sau fără compartiment de bagaje, cu cabină de control	Vehicule cu locuri clasa I sau I/II cu compartiment de bagaje sau compartiment de poștă	Vehicule cu locuri clasa II cu compartiment de bagaje sau compartiment de poștă	Rezervat	Vehicule cu locuri, toate clasele, cu spații special amenajate, de exemplu, spațiu de joacă pentru copii
	9	Vagoane de poștă	Vagoane de bagaje cu compartiment de poștă	Vagoane de bagaje	Vagoane de bagaje și vehicule cu două sau trei osii, cu locuri clasa II, cu compartiment de bagaje sau compartiment de poștă	Vagoane de bagaje cu culoar lateral, cu sau fără compartiment sub sigiliu vamal

Notă: Fracțiunile de compartiment nu se iau în considerare. Locurile echivalente din vagoanele necompartimentate cu culoar central se obțin prin împărțirea numărului de locuri disponibile la 6, 8 sau 10 în funcție de construcția vehiculului.

▼B

CODURILE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE MATERIALULUI REMORCAT PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 5-6)

	a 6-a cifră a 5-a cifră	5	6	7	8	9
Rezervat	0	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vehicule cu locuri clasa I	1	Rezervat	Vagoane cu două platforme	≥ 7 compartimente cu culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	8 compartimente cu culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	9 compartimente cu culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central
Vehicule cu locuri clasa II	2	Doar pentru vagoane cu două platforme, OSJD	Vagoane cu două platforme	Rezervat	≥ 8 compartimente cu culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	9 compartimente cu culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central
Vehicule cu locuri clasa I sau I/II	3	Rezervat	Vagoane cu două platforme	Rezervat	≥ 8 compartimente cu culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central	9 compartimente cu culoar lateral sau un spațiu necompartimentat echivalent cu un culoar central
Vagoane cu cușete clasa I sau I/II	4	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	≤ 9 compartimente clasa I
Vagoane cu cușete clasa II	5	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	≤ 9 compartimente
Rezervat	6	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vagoane de dormit	7	>12 compartimente	Rezervat	Rezervat	Rezervat	Rezervat
Vehicule special concepute și vagoane de bagaje	8	Vagoane cu locuri și vagoane cu cușete, toate clasele, cu spațiu pentru bar sau bufet	Vagon de control cu două platforme, cu locuri toate clasele, cu sau fără compartiment de bagaje, cu cabină de control	Vagoane restaurant sau vagoane-bar sau bufet, cu compartiment de bagaje	Vagoane restaurant	Alte vagoane speciale (sală de conferințe, discotecă, bar, cinematograf, video, ambulanță)
	9	Vagoane de bagaje, cu trei osii, cu compartiment de poștă	Rezervat	Vagoane cu trei osii pentru transportul automobilelor	Vagoane pentru transportul automobilelor	Vehicule de serviciu

Notă: Fracțiunile de compartiment nu se iau în considerare. Locurile echivalente din vagoanele necompartimentate cu culoar central se obțin prin împărțirea numărului de locuri disponibile la 6, 8 sau 10 în funcție de construcția vehiculului.

▼B

CODURILE CARACTERISTICILOR GENERALE ALE MATERIALULUI REMORCAT PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 7-8)

Alimentarea cu energie / Viteza maximă	a 8-a cifră / a 7-a cifră	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km /h	0	Toate tensiunile (*)	Rezervat	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V ~ (*)	Rezervat	1 500 V~	Alte tensiuni decât cele de 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Rezervat
	1	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	1 000 V ~ + Abur (1)	1 000 V ~ + Abur (1)	1 000 V ~ + Abur (1)	1 000 V ~ + Abur (1)	1 000 V ~ + Abur (1)	Rezervat	1 500 V~ + 1 500 V = + Abur (1)	3 000 V = + Abur (1)	3 000 V = + Abur (1)
	2	Abur (1)	Abur (1)	3 000 V~ +3 000 V = + Abur (1)	Abur (1)	3 000 V~ +3 000 V = + Abur (1)	Abur (1)	3 000 V~ +3 000 V = 1 500 V~ +Abur (1)	1 500 V~ +Abur (1)	1 500 V~ +Abur (1)	A (1)
121 până la 140 km/h	3	Toate tensiunile	Rezervat	1 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V =	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	4	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	Toate tensiunile + Abur (1)	Toate tensiunile + Abur (1)	1 000 V ~ (*) (1) + Abur (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = +Abur (1)	3 000 V = +Abur (1)	Rezervat
	5	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	Toate tensiunile + Abur (1)	Toate tensiunile + Abur (1)	1 000 V ~ + Abur (1)	Rezervat	1 500 V~ +Abur (1)	Alte tensiuni decât cele de 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V = +Abur (1)	Rezervat	Rezervat
	6	Abur (1)	Rezervat	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervat	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervat	Abur (1)	Rezervat	Rezervat	A (1)

▼B

Alimentarea cu energie / Viteza maximă	a 8-a cifră / a 7-a cifră	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 până la 160 km/h	7	Toate tensiunile (*)	Toate tensiunile	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Toate tensiunile (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	8	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	Toate tensiunile + Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervat	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	1 000 V~ + Abur (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Alte tensiuni decât cele de 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	Toate tensiunile (*) + Abur (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Toate tensiunile (*) (2)	Toate tensiunile	Toate tensiunile + Abur (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Rezervat	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

(1) Doar pentru vehiculele folosite în traficul național
(2) Doar pentru vehiculele apte pentru traficul internațional

Toate tensiunile Curent alternativ monofazic de 1 000 V 51 până la 15 Hz, curent alternativ monofazic de 1 500 V 50 Hz, curent continuu 1 500 V, curent continuu de 3 000 V. Poate să includă și curent alternativ monofazic de 3 000 V 50 Hz

(*) Pentru anumite vehicule cu curent alternativ monofazic de 1 000 V, se admite doar o singură frecvență, fie 16 2/3 Hz, fie 50 Hz.

A Încălzire autonomă, fără linie de alimentare cu electricitate a magistralei trenului

G Vehicule cu linie de alimentare electrică a magistralei trenului pentru toate tensiunile, dar care necesită un vagon generator pentru alimentarea climatizării

Abur Doar încălzire cu abur. În cazul în care sunt indicate tensiuni, codul este disponibil și pentru toate vehiculele fără încălzire cu abur.

▼B

ANEXA P.11

CODURILE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE VEHICULELOR SPECIALE (CIFRELE 6-8)

Viteza admisă pentru vehiculele speciale (cifra 6)

Clasificarea			Viteza de deplasare autopropulsată		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Se poate plasa într-un tren	V ≥ 100 km/h	Automotor	1	2	
		Non automotor			3
	V < 100 km/h și/sau restricții [a]	Automotor		4	
		Non automotor			5
Nu se poate plasa într-un tren		Automotor		6	
		Non automotor			7
Vehicul feroviar/rutier automotor care se poate plasa într-un tren [b]				8	
Vehicul feroviar/rutier automotor care nu se poate plasa într-un tren [b]				9	
Vehicul feroviar/rutier non automotor [b]					0

[a] Restricția semnifică o poziție specială într-un tren (de exemplu, în spate), un vagon de protecție obligatorie etc.
[b] Condițiile speciale privind includerea într-un tren trebuie respectate.

Tipuri și subtipuri de vehicule speciale (cifrele 7-8)

Cifra a 7-a	Cifra a 8-a	Vehicule/mașini
1 Infrastructură și suprastructură	1	Tren pentru construcția și reabilitarea liniei de cale ferată
	2	Aparate de cale
	3	Tren de reabilitare a căii
	4	Utilaj de cernere a balastului
	5	Utilaj pentru terasamente
	6	
	7	
	8	
	9	Macara pe șine (exclusiv cea de readucere pe șine)
	0	Alte mașini sau de uz general

▼B

Cifra a 7-a	Cifra a 8-a	Vehicule/mașini
2 Calea	1	Compactor de cale ferată, de mare capacitate
	2	Alte compactoare de cale ferată
	3	Compactor cu stabilizare
	4	Compactor pentru aparate de cale
	5	Plug de balast
	6	Mașină de stabilizare
	7	Mașină de măcinat și de sudat
	8	Mașină polivalentă
	9	Vagon de inspecție a căii
	0	Altele
3 Linie aeriană	1	Mașină polivalentă
	2	Mașină de rulat și de derulat
	3	Mașină de instalat stâlpi
	4	Mașină pentru transport tamburi
	5	Dispozitiv de tensionare a liniilor aeriene
	6	Mașină cu platformă elevatoare și mașină cu eșafodaj
	7	Tren de curățenie
	8	Tren de ungere
	9	Vagon de verificare a liniilor aeriene
	0	Altele
4 Structuri	1	Mașină de instalat platforme
	2	Platformă de inspecție a podurilor
	3	Platformă de inspecție a tunelurilor
	4	Mașină de epurare a gazelor
	5	Mașină de aerisire
	6	Mașină cu platformă elevatoare și mașină cu eșafodaj
	7	Mașină de iluminare în tuneluri
	8	
	9	
	0	Altele

▼B

Cifra a 7-a	Cifra a 8-a	Vehicule/maşini
5 Încărcare, descărcare şi transporturi diverse	1	Maşină de încărcat, descărcat şi transportat şine
	2	Maşină de încărcat, descărcat şi transportat balast, pietriş etc.
	3	
	4	
	5	Maşină de încărcat, descărcat şi transportat traverse
	6	
	7	
	8	Maşină de încărcat, descărcat şi transportat aparate de cale etc.
	9	Maşină de încărcat, descărcat şi transportat alte materiale
	0	Altele
6 Măsurători	1	Vagon pentru verificări, măsurători - terasamente
	2	Vagon pentru verificări şi măsurători – cale ferată
	3	Vagon pentru verificări şi măsurători - linii aeriene
	4	Vagon pentru verificări şi măsurători - gabarit
	5	Vagon pentru verificări şi măsurători - semnalizarea
	6	Vagon pentru verificări şi măsurători - telecomunicaţii
	7	
	8	
	9	
	0	Altele
7 Urgenţe	1	Macara de ajutor
	2	Vagon de tracţiune de serviciu
	3	Tren din tunelul de serviciu
	4	Vagon de serviciu
	5	Vagon de pompieri
	6	Vehicul sanitar
	7	Vagon de echipamente
	8	
	9	
	0	Altele

▼B

Cifra a 7-a	Cifra a 8-a	Vehicule/mașini
8 Tracțiune, transport, energie etc.	1	Automotor
	2	
	3	Vagon de transport (cu excepția 59)
	4	Vagon automotor
	5	Drezină/vagon motorizat
	6	
	7	Tren de betonare
	8	
	9	
	0	Altele
9 Mediu înconjurător	1	Plug de zăpadă automotor
	2	Plug de zăpadă remorcat
	3	Mătură pentru zăpadă
	4	Mașină pentru îndepărtarea gheții
	5	Mașină de plivire
	6	Mașină de curățare a șinelor
	7	
	8	
	9	
	0	Altele
0 Șină/drum	1	Mașină feroviară/rutieră de categoria 1
	2	
	3	Mașină feroviară/rutieră de categoria 2
	4	
	5	Mașină feroviară/rutieră de categoria 3
	6	
	7	Mașină feroviară/rutieră de categoria 4
	8	
	9	
	0	Altele

▼B

ANEXA P.12

LITERELE DE MARCARE A VAGOANELOR, CU EXCEPȚIA VAGOANELOR ARTICULATE ȘI MULTIPLE

DEFINIȚIA CATEGORIEI ȘI A LITERELOR CARACTERISTICE

1. **Note importante**

În tabelele anexate:

— informațiile oferite în metri se referă la lungimea interioară a vagoanelor (lu = lungimea utilă);

— informațiile oferite în tone (tu = sarcină utilă) corespund limitei superioare de încărcare din tabelul de încărcare pentru vagoanele în cauză, această limită fiind determinată în conformitate cu procedurile stabilite.

2. **Literele caracteristice cu valoare internațională comună tuturor categoriilor**

q conductă de încălzire electrică care poate fi alimentată cu orice tip de curent admis

qq conductă și instalație de încălzire electrică care pot fi alimentate cu orice tip de curent admis

s vagoane autorizate să circule în condiții „s” (a se vedea anexa B la STI Material rulant)

ss vagoane autorizate să circule în condiții „ss” (a se vedea anexa B la STI Material rulant)

3. **Literele caracteristice cu valoare națională**

t, u, v, w, x, y, z

Valoarea acestor litere este definită de fiecare stat membru.

LITERA DE CATEGORIE: E – VAGOANE DESCHISE CU PEREȚI LATERALI ÎNALȚI

Vagon de referință		de tip normal, cu basculare laterală și la capete, cu planșeu plat cu 2 osii: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: lu ≥ 12 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 osii sau mai mult
	c	cu trape în planșeu ([a])
	k	cu 2 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	fără basculare laterală
	ll	fără trape în planșeu ([b])

▼B

Vagon de referință		de tip normal, cu basculare laterală și la capete, cu planșeu plat cu 2 osii: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: lu ≥ 12 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	m	cu 2 osii: lu < 7,70 m cu 4 osii sau mai mult: lu < 12 m
	mm	cu 4 osii sau mai mult: lu > 12 m ([b])
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t
	o	fără basculare la capete
	p	cu punct pentru frânare ([b])

([a]) Acest concept se aplică doar vagoanelor deschise cu pereți înalți și cu planșeu plat, prevăzute cu un dispozitiv care permite utilizarea lor, fie ca vagoane obișnuite cu fundul plat, fie pentru descărcarea prin gravitație a anumitor mărfuri prin poziționarea corespunzătoare a trapelor.
([b]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 520 mm.

LITERA DE CATEGORIE: F – VAGOANE DESCHISE U PEREȚI LATERALI ÎNALȚI

Vagon de referință		De tip special, cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 osii sau mai mult
	b	de capacitate mare cu osii (volum > 45 m^3)
	c	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, sus ([a])
	cc	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, jos ([a])
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	k	cu 2 sau 3 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 2 sau 3 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, sus ([a])
	ll	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, jos ([a])

▼B

Vagon de referință		De tip special, cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 osii sau mai mult: tu > 40 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t
	o	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, sus ([a])
	oo	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, jos ([a])
	p	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, sus ([a])
	pp	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, jos ([a])
	ppp	cu punct pentru frânare ([b])

([a]) Vagoanele cu descărcare prin gravitație din categoria F sunt vagoane deschise care nu au planșeu plat și nu au fost proiectate pentru basculare la capăt sau lateral.

([b]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 520 mm.

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Dispunerea orificiilor de descărcare:

— axial: Orificii situate deasupra axei căii ferate

— bilateral: Orificii situate de o parte și de alta a căii ferate, în exteriorul șinelor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul în care golirea completă a vagonului necesită deschiderea orificiilor de pe ambele laturi
— alternativă, în cazul în care golirea completă a vagonului poate să aibă loc prin deschiderea orificiilor de pe o singură latură)

— sus: Muchia inferioară a jgheabului de descărcare (fără a ține seama de dispozitivele mobile care pot prelungi acest jgheab) este situată la cel puțin 0,700 m deasupra șinei și permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile
— jos: Poziția muchiei inferioare a jgheabului de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile.

Debitul de descărcare:

— masiv: Odată ce orificiile au fost deschise pentru descărcare, nu mai pot fi închise până la golirea vagonului

— controlat: În orice moment în timpul descărcării, debitul de mărfuri se poate regla sau chiar opri.

LITERA DE CATEGORIE: G – VAGOANE ACOPERITE

Vagon de referință		De tip normal, cu cel puțin 8 orificii de aerisire cu 2 osii: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 osii sau mai mult
	b	de capacitate mare: — cu două osii: lu ≥ 12 m și încărcătură utilă ≥ 70 m^3 — cu 4 osii sau mai mult: lu ≥ 18 m
	bb	cu 4 osii: lu > 18 m ([a])
	g	pentru cereale
	h	pentru fructe și legume ([b])

▼B

Vagon de referință		De tip normal, cu cel puțin 8 orificii de aerisire cu 2 osii: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	k	cu 2 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu mai puțin de 8 orificii de aerisire
	ll	cu deschideri de uși lărgite (a)
	m	cu 2 osii: lu < 9 m cu 4 osii sau mai mult: lu < 15 m
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t
	o	cu 2 osii: lu < 12 m și capacitate utilă ≥ 70 m^3
	p	cu punct pentru frânare (a)

(a) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 520 mm.
(b) Termenul „pentru fructe și legume” se aplică doar vagoanelor prevăzute cu orificii suplimentare de aerisire la nivelul planșeului.

LITERA DE CATEGORIE: H – VAGOANE ACOPERITE

Vagon de referință		De tip special, cu 2 osii: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 osii sau mai mult
	b	cu 2 osii: 12 m ≤ lu ≤ 14 m și capacitate utilă ≥ 70 m^3 (a) cu 4 osii sau mai mult: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	cu 2 osii: lu ≥ 14 m cu 4 osii sau mai mult: lu ≥ 22 m
	c	cu uși la capăt
	cc	cu uși la capăt și amenajare interioară pentru transportul automobilelor
	d	cu trape în planșeu
	dd	cu caroserie basculantă (b)
	e	cu 2 osii
	ee	cu 3 osii sau mai mult
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie (a)
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (prin tunel exclusiv)

▼B

Vagon de referință		De tip special, cu 2 osii: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (cu feribotul exclusiv) ([a])
	g	pentru cereale
	gg	pentru ciment ([b])
	h	pentru fructe și legume ([c])
	hh	pentru îngrășăminte minerale ([b])
	i	cu uși laterale sau cu pereți culisanți
	ii	cu uși laterale sau cu pereți culisanți foarte robuști ([d])
	k	cu 2 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu pereți despărțitori mobili ([e])
	ll	cu pereți despărțitori mobili care se pot încuia ([e])
	m	cu 2 osii: lu < 9 m cu 4 osii sau mai mult: lu < 15 m
	mm	cu 4 osii sau mai mult: lu > 18 m ([b])
	n	cu 2 osii: tu > 28 t cu 4 osii: tu < 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t
	o	cu două osii: lu 12 m < 14 m și volum util ≥ 70 m^3
	p	cu punct pentru frânare ([b])

([a]) Vagoane cu 2 osii, ce poartă literele caracteristice „f” și „fff” pot avea o capacitate utilă mai mică de 70 m^3.
([b]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 520 mm.
([c]) Termenul „pentru fructe și legume” se aplică doar vagoanelor prevăzute cu orificii suplimentare de aerisire la nivelul planșeului.
([d]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 435 mm.
([e]) Pereții despărțitori mobili se pot demonta temporar.

LITERA DE CATEGORIE: I – VAGON CU TEMPERATURĂ CONTROLATĂ

Vagon de referință		Vagon frigorific cu clasa de izolare termică IN, cu ventilație motorizată, cu grătar și rezervor de gheață ≥ 3,5 m^3 cu 2 osii: 19 m^2 ≤ suprafața planșeului < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t cu 4 osii: suprafața planșeului ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	b	cu 2 osii și suprafață mare a planșeului: 22 m^2 ≤ suprafața planșeului ≤ 27 m^2
	bb	cu 2 osii și suprafață foarte mare a planșeului: suprafața planșeului > 27 m^2

▼B

Vagon de referință		Vagon frigorific cu clasa de izolare termică IN, cu ventilație motorizată, cu grătar și rezervor de gheață ≥ 3,5 m^3 cu 2 osii: 19 m^2 ≤ suprafața planșeului < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t cu 4 osii: suprafața planșeului ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
	c	cu cârlige pentru carne
	d	pentru pește
	e	cu ventilație electrică
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	cu refrigerare mecanică [a] [b]
	gg	frigider cu gaz lichefiat [a]
	h	cu izolare termică clasa IR
	i	cu refrigerare mecanică asigurată de instalația vagonului tehnic însoțitor [a] [b] [c]
	ii	vagon tehnic însoțitor [a] [c]
	k	cu 2 osii: tu > 15 t cu 4 osii: tu < 30 t
	l	izolat, fără rezervor de gheață [a] [d]
	m	cu 2 osii: suprafața planșeului < 19 m^2 cu 4 osii: suprafața planșeului < 39 m^2
	mm	cu 4 osii: suprafața planșeului ≥ 39 m^2 [e]
	n	cu 2 osii: tu > 25 t cu 4 osii: tu > 40 t
	o	cu rezervoare de gheață cu capacitatea mai mică de 3,5 m^3 [d]
	p	fără grătare

[a] Litera caracteristică „l” nu se înscrie pe vagoanele care poartă literele caracteristice „g”, „gg”, „i” sau „ii”.
[b] Vagoanele pe care sunt înscrise literele caracteristice „g” și „i” pot fi utilizate individual sau într-o garnitură refrigerată mecanic.
[c] Termenul de „vagon tehnic însoțitor” se aplică în același timp vagoanelor-uzină, vagoanelor-atelier (cu sau fără cușete) și vagoanelor-dormitor.
[d] Litera caracteristică „o” nu se înscrie pe vagoanele care poartă litera caracteristică „l”.
[e] Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 520 mm.
Notă: Suprafața planșeului la vagoanele frigorifice acoperite se determină întotdeauna ținând seama de utilizarea rezervoarelor de gheață.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: K – VAGON PLATFORMĂ CU 2 OSII

Vagon de referință		de tip normal, cu pereți laterali rabatabili și montanți scurțilu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤30 t
Litere caracteristice	b	cu montanți lungi
	g	amenajat pentru transportul containerelor (a)
	i	cu plafon basculant și pereții de la capete ficși (b)
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	fără montanți
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	cu pereți laterali ficși
	p	fără pereți laterali (b)
	pp	cu pereți laterali demontabili

(a) Litera caracteristică „g” se poate utiliza cu litera de categorie K exclusiv pentru vagoanele obișnuite doar în cazul în care acestea au fost amenajate suplimentar pentru transportul containerelor. Vagoanele amenajate doar pentru transportul containerelor trebuie să fie clasificate la categoria L.
(b) Litera caracteristică „p” nu se înscrie pe vagoanele care poartă litera caracteristică „i”.

LITERA DE CATEGORIE: L – VAGON PLATFORMĂ CU 2 OSII

Vagon de referință		de tip special, lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤30 t
Litere caracteristice	b	cu amenajare specială pentru fixarea containerelor de dimensiuni medii (pa) (a)
	c	cu traversă pivotantă (a)
	d	amenajat pentru transportul automobilelor, fără etaj (a)
	e	cu etaje, pentru transportul automobilelor (a)
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	amenajat pentru transportul de containere (cu excepția pa) (a) (b)
	h	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă orizontală (a) (c)

▼B

Vagon de referință		de tip special, lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤30 t
	hh	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă verticală ([a]) ([c])
	i	cu plafon basculant și pereții de la capete ficși ([a])
	ii	cu plafon metalic basculant foarte robust ([d]) și pereții de la capete ficși ([a])
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	fără montanți ([a])
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	fără pereți laterali ([b])

([a]) Înscrierea literelor caracteristice „l” sau „p” este facultativă pentru vagoanele care poartă literele caracteristice „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Cu toate acestea, codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna marcajului în litere de pe vagoane.
([b]) Vagoane utilizate doar pentru transportul containerelor (cu excepția pa).
([c]) Vagoane utilizate doar pentru transportul rolelor de tablă.
([d]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 435 mm.

LITERA DE CATEGORIE: O – VAGON MIXT PLATFORMĂ ȘI DESCHIS, CU PEREȚI LATERALI ÎNALȚI

Vagon de referință		De tip obișnuit, cu 2 sau 3 osii, cu pereții laterali și de la capete rabatabili și montanți cu 2 osii: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Litere caracteristice	a	cu 3 osii
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	fără montanți
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 osii: tu > 40 t

▼B

LITERA DE CATEGORIE: R – VAGON PLATFORMĂ CU BOGHIURI

Vagon de referință		de tip obișnuit, cu pereții de la capete rabatabili și montanți 18 m ≤ lu < 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Litere caracteristice	b	lu ≥ 22 m
	e	cu pereți laterali rabatabili
	g	amenajat pentru transportul de containere ([a])
	h	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă orizontală ([b])
	hh	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă verticală ([b])
	i	cu plafon basculant și pereții de la capete ficși ([c])
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	fără montanți
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	cu pereții de la capete ficși și cu o înălțime mai mică de 2 m
	oo	cu pereții de la capete ficși și cu o înălțime egală sau mai mare de 2 m ([c])
	p	fără pereți la capete ([c])
	pp	cu pereți laterali demontabili

([a]) Utilizarea literei caracteristice „g” împreună cu litera de categorie R este permisă doar în cazul vagoanelor obișnuite, în cazul în care acestea au fost amenajate și pentru transportul containerelor. Vagoanele amenajate doar pentru transportul containerelor trebuie clasificate la categoria S.

([b]) Utilizarea literelor caracteristice „h” sau „hh” împreună cu litera de categorie R este permisă doar în cazul vagoanelor obișnuite, în cazul în care acestea au fost amenajate și pentru transportul containerelor. Vagoanele amenajate doar pentru transportul containerelor trebuie clasificate la categoria S.

([c]) Literele caracteristice „oo” și/sau „p” nu se înscriu pe vagoanele care poartă litera caracteristică „i”.

LITERA DE CATEGOTIE: S – VAGON PLATFORMĂ CU BOGHIURI

Vagon de referință		de tip special, cu 4 osii: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai multe: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 6 osii (2 boghiuri de 3 osii)
	aa	cu 8 osii sau mai mult
	aaa	cu 4 osii (s boghiuri de 2 osii) ([a])
	b	cu amenajare specială pentru fixarea containerelor de dimensiuni medii (pa) ([b])

▼B

Vagon de referință		de tip special, cu 4 osii: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai multe: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	c	cu traversă pivotantă (b)
	d	amenajat pentru transportul automobilelor, fără etaj (b) (c)
	e	cu etaje, pentru transportul automobilelor (b)
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	amenajat pentru transportul de containere, lungimea totală a încărcăturii ≤ 60' (cu excepția pa) (b) (c) (d)
	gg	amenajat pentru transportul de containere, lungimea totală a încărcăturii > 60' (cu excepția pa) (b) (c) (d)
	h	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă orizontală (b) (e)
	hh	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă verticală (b) (e)
	i	cu plafon basculant și pereții de la capete ficși (b)
	ii	cu plafon metalic basculant foarte robust (f) și pereții de la capete ficși (b)
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	k	cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	fără montanți (b)
	m	cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m cu 6 osii sau mai mult: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	cu 4 osii: lu < 15 m cu 6 osii sau mai mult: lu < 18 m
	mmm	cu 4 osii: lu ≥ 22 m (a)
	n	cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t
	p	fără pereți laterali (b)

(a) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 520 mm

(b) Înscrierea literelor caracteristice „l” sau „p” este facultativă pentru vagoanele pe care sunt înscrise literele caracteristice „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Cu toate acestea, codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna marcajului în litere de pe vagoane.

(c) Vagoanele care, în afară de transportul containerelor și al cutiilor mobile, se utilizează la transportul vehiculelor se marchează cu literele caracteristice „g” sau „gg” și cu litera „d”.

(d) Vagoane utilizate doar pentru transportul containerelor sau pentru transportul cutiilor mobile care se manipulează cu graifăre și cleşti.

(e) Vagoane utilizate doar pentru transportul rolelor de tablă.

(f) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 435 mm.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: T – VAGON CU ACOPERIȘ CARE SE POATE DESCHIDE

Vagon de referință		cu 2 osii: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai multe: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 osii sau mai mult
	b	de capacitate mare: cu 2 osii: lu ≥ 12 cu 4 osii sau mai mult: lu ≥ 18 (a) (b)
	c	cu uși la capete
	d	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, sus (a) (b) (c)
	dd	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, jos (a) (b) (c)
	e	cu înălțimea liberă a ușilor > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	pentru cereale
	h	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă orizontală
	hh	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă verticală
	i	cu uși laterale (a)
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	k	cu 2 osii: tu < 20 t
		cu 4 osii: tu < 40 t
		cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 2 osii: 20 t ≤ tu < 25 t
		cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t
		cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, sus (a) (b) (c)
	ll	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, jos (a) (b) (c)
	m	cu 2 osii: lu < 9 m cu 4 osii sau mai mult: lu < 15 m (b)
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t
	o	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, sus (a) (b) (c)

▼B

Vagon de referință		cu 2 osii: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 4 osii: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai multe: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, jos ([a]) ([b]) ([c])
	p	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, sus ([a]) ([b]) ([c])
	pp	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, jos ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Litera caracteristică „e”:
— este facultativă pe vagoanele care poartă litera caracteristică „b” (cu toate acestea, codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna literelor marcate pe vagoane),
— nu se înscrie pe vagoanele care poartă literele caracteristice „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” sau „pp”

([b]) Literele caracteristice „b” și „m” nu se înscriu pe vagoanele care poartă literele caracteristice „d”, „dd”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” sau „pp”

([c]) Vagoanele cu descărcare prin gravitație din categoria T sunt vagoane cu acoperiș care se poate deschide care permite accesul la o gură de încărcare pe toată lungimea containerului; aceste vagoane nu au planșeu plat și nu au fost proiectate pentru basculare la capăt sau lateral.

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Dispunerea orificiilor de descărcare:

— axial: Orificii situate deasupra axei căii ferate

— bilateral: Orificii situate de o parte și de alta a căii ferate, în exteriorul șinelor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul în care golirea completă a vagonului necesită deschiderea orificiilor de pe ambele laturi
— alternativă, în cazul în care golirea completă a vagonului poate să aibă loc prin deschiderea orificiilor doar de pe o singură latură)

— sus: Muchia inferioară a jgheabului de descărcare (fără a ține seama de dispozitivele mobile care pot prelungi acest jgheab) este situată la cel puțin 0,700 m deasupra șinei și permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

— jos: Poziția muchiei inferioare a jgheabului de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

Debitul de descărcare:

— masiv: Odată orificiile deschise pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise până la golirea vagonului

— controlat: În orice moment în timpul descărcării, debitul de mărfuri se poate regla sau chiar opri.

LITERA DE CATEGORIE: U – VAGOANE SPECIALE

Vagon de referință		altele decât cele din categoriile F, H, L, S sau Z cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai multe: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 osii sau mai mult
	c	cu descărcare sub presiune
	d	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, sus ([a])
	dd	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, jos ([a])
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)

▼B

Vagon de referință		altele decât cele din categoriile F, H, L, S sau Z cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai multe: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	g	pentru cereale
	i	amenajat pentru transportul obiectelor care ar depăși gabaritul în cazul în care ar fi încărcate în vagoane obișnuite ([b]) ([c])
	k	cu 2 sau 3 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 2 sau 3 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, sus ([a])
	ll	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, jos ([a])
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 osii: tu > 40 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t ([c])
	o	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, sus ([a])
	oo	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, jos ([a])
	p	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, sus ([a])
	pp	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, jos ([a])

([a]) Vagoanele cu descărcare prin gravitație din categoria U sunt vagoane închise care se pot încărca doar prin unul sau mai multe orificii de încărcare situate la partea de sus a containerului și ale căror dimensiuni totale de deschidere sunt mai mici decât lungimea totală a containerului; aceste vagoane nu au planșeu plat și nu au fost proiectate pentru basculare la capăt sau lateral.

([b]) În special:
— vagoanele cu podea joasă;
— vagoanele cu adâncitură la mijloc
— vagoanele cu pupitru de comandă obișnuit permanent diagonal transversal

([c]) Litera caracteristică „n” nu se înscrie pe vagoanele care poartă litera caracteristică „i”

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Dispunerea orificiilor de descărcare:

— axial: Orificii situate deasupra axei căii ferate

— bilateral: Orificii situate de o parte și de alta a căii ferate, în exteriorul șinelor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul în care golirea completă a vagonului necesită deschiderea orificiilor de pe ambele laturi
— alternativă, în cazul în care golirea completă a vagonului poate să aibă loc prin deschiderea orificiilor doar de pe o singură latură)

— sus: Muchia inferioară a jgheabului de descărcare (fără a ține seama de dispozitivele mobile care pot prelungi acest jgheab) este situată la cel puțin 0,700 m deasupra șinei și permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

— jos: Poziția muchiei inferioare a jgheabului de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

Debitul de descărcare:

— masiv: Odată orificiile deschise pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise până la golirea vagonului

— controlat: În orice moment în timpul descărcării, debitul de mărfuri se poate regla sau chiar opri.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: Z – VAGON CISTERNĂ

Vagon de referință		cu carcasă metalică, pentru transportul de lichide sau gaze cu 2 osii: 25 t ≤ tu ≤ 30 t cu 3 osii: 25 t ≤ tu ≤ 40 t cu 4 osii: 50 t ≤ tu ≤ 60 t cu 6 osii sau mai mult: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Litere caracteristice	a	cu 4 osii
	aa	cu 6 osii sau mai mult
	b	pentru produse petroliere ([a])
	c	cu descărcare sub presiune ([b])
	d	pentru produse alimentare și chimice ([a])
	e	prevăzut cu dispozitive de încălzire
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	pentru transportul gazelor sub presiune, lichefiate sau dizolvate sub presiune ([b])
	i	cisternă din material nemetalic
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	k	cu 2 sau 3 osii: tu < 20 t cu 4 osii: tu < 40 t cu 6 osii sau mai mult: tu < 50 t
	kk	cu 2 sau 3 osii: 20 t ≤ tu < 25 t cu 4 osii: 40 t ≤ tu < 50 t cu 6 osii sau mai mult: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	cu 2 osii: tu > 30 t cu 3 osii: tu > 40 t cu 4 osii: tu > 60 t cu 6 osii sau mai mult: tu > 75 t
	p	cu punct pentru frânare ([a])

([a]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 520 mm.
([b]) Litera caracteristică „c” nu se înscrie pe vagoanele care poartă litera caracteristică „g”.

LITERELE DE MARCARE A VAGOANELOR ARTICULATE ȘI MULTIPLE

DEFINIȚIA CATEGORIEI ȘI A LITERELOR CARACTERISTICE

1. **Note importante**

   În tabelele anexate, informațiile oferite în metri se referă la lungimea utilă (lu) a vagoanelor.

2. **Literele caracteristice cu valoare internațională comună tuturor categoriilor**

   q conductă de încălzire electrică care poate fi alimentată cu orice tip de curent admis

   qq conductă și instalație de încălzire electrică care pot fi alimentate cu orice tip de curent admis

   s vagoane autorizate să circule în condiții „s” (a se vedea anexa B la STI Material rulant)

   ss vagoane autorizate să circule în condiții „ss” (a se vedea anexa B la STI Material rulant)

3. **Literele caracteristice cu valoare națională**

   t, u, v, w, x, y, z

   Valoarea acestor litere este definită de fiecare stat membru.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: F – VAGOANE DESCHISE CU PEREȚI LATERALI ÎNALȚI

Vagon de referință		Vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 25 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	a	cu boghiuri
	c	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, sus ([a])
	cc	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, jos ([a])
	e	cu 3 elemente
	ee	cu 4 elemente sau mai multe
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	l	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, sus ([a])
	ll	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, jos ([a])
	m	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 elemente: lu < 22 m
	o	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, sus ([a])
	oo	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, jos ([a])
	p	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, sus ([a])
	pp	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, jos ([a])
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Vagoanele cu descărcare prin gravitație din categoria F sunt vagoane deschise care nu au planșeu plat și nu au fost proiectate pentru basculare la capăt sau lateral.

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Dispunerea orificiilor de descărcare:

— axial: Orificii situate deasupra axei căii ferate

— bilateral: Orificii situate de o parte și de alta a căii ferate, în exteriorul șinelor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul în care golirea completă a vagonului necesită deschiderea orificiilor de pe ambele laturi
— alternativă, în cazul în care golirea completă a vagonului poate să aibă loc prin deschiderea orificiilor de pe o singură latură)

— sus: Muchia inferioară a jgheabului de descărcare (fără a ține seama de dispozitivele mobile care pot prelungi acest jgheab) este situată la cel puțin 0,700 m deasupra șinei și permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

— jos: Poziția muchiei inferioare a jgheabului de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile.

Debitul de descărcare:

— masiv: Odată ce orificiile au fost deschise pentru descărcare, nu mai pot fi închise până la golirea vagonului

— controlat: În orice moment în timpul descărcării, debitul de mărfuri se poate regla sau chiar opri.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: H – VAGOANE ACOPERITE

Vagon de referință		Vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	a	cu boghiuri
	c	cu uși la capete
	cc	cu uși la capete și cu amenajare interioară pentru transportul de automobile
	d	cu trape în planșeu
	e	cu 3 elemente
	ee	cu 4 elemente sau mai multe
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	pentru cereale
	h	pentru fructe și legume ([a])
	i	cu uși laterale sau cu pereți culisanți
	ii	cu uși laterale sau cu pereți culisanți foarte robuști ([b])
	l	cu pereți despărțitori mobili ([c])
	ll	cu pereți despărțitori mobili care se pot încuia ([c])
	m	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 elemente: lu < 22 m
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Termenul „pentru fructe și legume” se aplică doar vagoanelor prevăzute cu orificii de aerisire suplimentare la nivelul planșeului.
([b]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 435 mm.
([c]) Pereții despărțitori mobili se pot demonta temporar.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: I – VAGON CU TEMPERATURĂ CONTROLATĂ

Vagon de referință		Vagon frigorific cu izolare termică clasa IN, cu ventilație motorizată, cu grătar și rezervor de gheață ≥ 3,5 m^3 vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	a	cu boghiuri
	c	cu cârlige pentru carne
	d	pentru pește
	e	cu ventilație electrică
	ee	cu 4 elemente sau mai multe
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	cu refrigerare mecanică ([a])
	gg	frigider cu gaz lichefiat ([a])
	h	cu izolare termică clasa IR
	i	cu refrigerare mecanică asigurată de instalația vagonului tehnic însoțitor ([a]) ([b])
	ii	vagon tehnic însoțitor ([a]) ([b])
	l	izolat, fără rezervor de gheață ([a]) ([c])
	m	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 elemente: lu < 2 m
	o	cu rezervoare de gheață cu capacitatea mai mică de 3,5 m^3 ([c])
	oo	cu 3 elemente
	p	fără grătare
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Litera caracteristică „l” nu se înscrie pe vagoanele care poartă literele caracteristice „g”, „gg”, „i” sau „ii”.
([b]) Termenul de „vagon tehnic însoțitor” se aplică în același timp vagoanelor-uzină, vagoanelor-atelier (cu sau fără cușete) și vagoanelor-dormitor.
([c]) Litera caracteristică „o” nu se înscrie pe vagoanele care poartă litera caracteristică „l”.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: L – VAGON PLATFORMĂ CU OSII SEPARATE

Vagon de referință		vagon articulat sau multiplu cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	a	vagon articulat
	aa	vagon multiplu
	b	cu amenajare specială pentru fixarea containerelor de dimensiuni medii (pa) ([a])
	c	cu traversă pivotantă ([a])
	d	amenajat pentru transportul automobilelor, fără etaj ([a])
	e	cu etaje, pentru transportul automobilelor ([a])
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	amenajat pentru transportul de containere ([a]) ([b])
	h	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă orizontală ([a]) ([c])
	hh	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă verticală ([a]) ([c])
	i	cu plafon basculant și pereții de la capete ficși ([a])
	ii	cu plafon metalic basculant foarte robust ([d]) și pereții de la capete ficși ([a])
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	l	fără montanți ([a])
	m	cu 2 elemente: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	cu 2 elemente lu < 18 m
	o	cu 3 elemente
	oo	cu 4 elemente sau mai multe
	p	fără pereți laterali ([a])
	r	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m

([a]) Înscrierea literelor caracteristice „l” sau „p” este facultativă pentru vagoanele care poartă literele caracteristice „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Cu toate acestea, codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna marcajului în litere de pe vagoane.
([b]) Vagoane utilizate doar pentru transportul containerelor (cu excepția pa).
([c]) Vagoane utilizate doar pentru transportul rolelor de tablă.
([d]) Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 435 mm.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: S – VAGON PLATFORMĂ CU BOGHIURI

Vagon de referință		vagon articulat sau multiplu cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	b	cu amenajare specială pentru fixarea containerelor de dimensiuni medii (pa) [a]
	c	cu traversă pivotantă [a]
	d	amenajat pentru transportul automobilelor, fără etaj [a] [b]
	e	cu etaje, pentru transportul automobilelor [a]
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	amenajat pentru transportul de containere, lungimea totală a încărcăturii ≤ 60' (cu excepția pa) [a] [b] [c]
	gg	amenajat pentru transportul de containere, lungimea totală a încărcăturii > 60' (cu excepția pa) [a] [b] [c]
	h	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă orizontală [a] [d]
	hh	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă verticală [a] [d]
	i	cu plafon basculant și pereții de la capete ficși [a]
	ii	cu plafon metalic basculant foarte robust [e] și pereții de la capete ficși [a]
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	l	fără montanți [a]
	m	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 elemente: lu < 22 m
	o	cu 3 elemente
	oo	cu 4 elemente sau mai multe
	p	fără pereți laterali [a]
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

[a] Înscrierea literelor caracteristice „l” sau „p” este facultativă pentru vagoanele care poartă literele caracteristice „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” sau „ii”. Cu toate acestea, codurile numerice trebuie să corespundă întotdeauna marcajului în litere de pe vagoane.

[b] Vagoanele care, în afară de transportul containerelor și al cutiilor mobile, se utilizează la transportul vehiculelor se marchează cu literele caracteristice „g” sau „gg” și cu litera „d”.

[c] Vagoane utilizate doar pentru transportul containerelor sau pentru transportul cutiilor mobile care se manipulează cu graifăre și cleşti.

[d] Vagoane utilizate doar pentru transportul rolelor de tablă.

[e] Aplicabil doar vagoanelor cu un gabarit de 1 435 mm.

▼B

LITERA DE CATEGORIE: T – VAGON CU ACOPERIȘ CARE SE POATE DESCHIDE

Vagon de referință		vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	a	cu boghiuri
	b	cu înălțimea liberă a ușii > 1,90 m [a]
	c	cu uși la capete
	d	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, sus [b]
	dd	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, jos [a] [b]
	e	cu 3 elemente
	ee	cu 4 elemente sau mai multe
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	pentru cereale
	h	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă orizontală
	hh	amenajat pentru transportul de rulouri de tablă cu axă verticală
	i	cu uși laterale [a]
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	l	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, sus [a] [b]
	ll	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, jos [a] [b]
	m	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 elemente: lu < 22 m
	o	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, sus [a] [b]
	oo	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, jos [a] [b]
	p	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, sus [a] [b]
	pp	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, jos [a] [b]
	r	vagon articulat

▼B

Vagon de referință		vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
	rr	vagon multiplu

([a]) Litera caracteristică „b” nu se înscrie pe vagoanele care poartă literele caracteristice „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” sau „pp”
([b]) Vagoanele cu descărcare prin gravitație din categoria T sunt vagoane cu acoperiș care se poate deschide care permite accesul la o gură de încărcare pe toată lungimea containerului; aceste vagoane nu au planșeu plat și nu au fost proiectate pentru basculare la capăt sau lateral.
Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:
Dispunerea orificiilor de descărcare:

— axial: Orificii situate deasupra axei căii ferate

— bilateral: Orificii situate de o parte și de alta a căii ferate, în exteriorul șinelor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul în care golirea completă a vagonului necesită deschiderea orificiilor de pe ambele laturi
— alternativă, în cazul în care golirea completă a vagonului poate să aibă loc prin deschiderea orificiilor doar de pe o singură latură)

— sus: Muchia inferioară a jgheabului de descărcare (fără a ține seama de dispozitivele mobile care pot prelungi acest jgheab) este situată la cel puțin 0,700 m deasupra șinei și permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

— jos: Poziția muchiei inferioare a jgheabului de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile
Debitul de descărcare:

— masiv: Odată orificiile deschise pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise până la golirea vagonului

— controlat: În orice moment în timpul descărcării, debitul de mărfuri se poate regla sau chiar opri.

LITERA DE CATEGORIE: U – VAGOANE SPECIALE

Vagon de referință		vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	a	cu boghiuri
	e	cu 3 elemente
	ee	cu 4 elemente sau mai multe
	c	cu descărcare sub presiune
	d	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, sus ([a])
	dd	cu descărcare prin gravitație, controlată, bilaterală, alternativă, jos ([a])
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	pentru cereale
	i	amenajate pentru transportul de obiecte care ar depăși gabaritul în cazul în care ar fi încărcate în vagoane obișnuite ([b])
	l	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, sus ([a])
	ll	cu descărcare prin gravitație, masivă, bilaterală, simultană, jos ([a])

▼B

Vagon de referință		vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
	m	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 elemente: lu < 22 m
	o	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, sus ([a])
	oo	cu descărcare prin gravitație, masivă, axială, jos ([a]) ([b])
	p	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, sus ([a])
	pp	cu descărcare prin gravitație, controlată, axială, jos ([a])
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

([a]) Vagoanele cu descărcare prin gravitație din categoria U sunt vagoane închise care se pot încărca doar prin unul sau mai multe orificii situate la partea de sus a containerului și ale căror dimensiuni totale de deschidere sunt mai mici decât lungimea totală a containerului; aceste vagoane nu au planșeu plat și nu au fost proiectate pentru basculare la capăt sau lateral.

([b]) În special:
— vagoanele cu podea joasă;
— vagoanele cu adâncitură la mijloc
— vagoanele cu pupitru de comandă obișnuit permanent diagonal transversal

Metoda de descărcare a acestor vagoane este definită de o combinație a următoarelor caracteristici:

Dispunerea orificiilor de descărcare:

— axial: Orificii situate deasupra axei căii ferate

— bilateral: Orificii situate de o parte și de alta a căii ferate, în exteriorul șinelor
(Pentru aceste vagoane, descărcarea este:
— simultană, în cazul în care golirea completă a vagonului necesită deschiderea orificiilor de pe ambele laturi
— alternativă, în cazul în care golirea completă a vagonului poate să aibă loc prin deschiderea orificiilor doar de pe o singură latură)

— sus: Muchia inferioară a jgheabului de descărcare (fără a ține seama de dispozitivele mobile care pot prelungi acest jgheab) este situată la cel puțin 0,700 m deasupra șinei și permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

— jos: Poziția muchiei inferioare a jgheabului de descărcare nu permite utilizarea unei benzi transportoare care să preia mărfurile

Debitul de descărcare:

— masiv: Odată orificiile deschise pentru descărcare, acestea nu mai pot fi închise până la golirea vagonului

— controlat: În orice moment în timpul descărcării, debitul de mărfuri se poate regla sau chiar opri.

LITERA DE CATEGORIE: Z – VAGON CISTERNĂ

Vagon de referință		cu carcasă metalică, pentru transportul de lichide sau gaze vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
Litere caracteristice	a	cu boghiuri
	c	cu descărcare sub presiune ([a])
	e	prevăzut cu dispozitive de încălzire
	f	adecvat traficului cu Marea Britanie
	ff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv prin tunel)
	fff	adecvat traficului cu Marea Britanie (exclusiv cu feribotul)
	g	pentru transportul gazelor sub presiune, lichefiate sau dizolvate sub presiune ([a])

▼B

Vagon de referință		cu carcasă metalică, pentru transportul de lichide sau gaze vagon articulat sau multiplu cu osii, cu 2 elemente 22 m ≤ lu < 27 m
	i	cisternă din material nemetalic
	j	cu dispozitive de amortizare a șocurilor
	m	cu 2 elemente: lu ≥ 27 m
	mm	cu 2 elemente: lu < 22 m
	o	cu 3 elemente
	oo	cu 4 elemente sau mai multe
	r	vagon articulat
	rr	vagon multiplu

(a) Litera caracteristică „c” nu se înscrie pe vagoanele care poartă litera caracteristică „g”.

▼B

ANEXA P.13

LITERE DE MARCARE PENTRU MATERIALUL REMORCAT DESTINAT TRANSPORTULUI DE CĂLĂTORI

Literele de serie cu valoare internațională:

A	Vagon clasa I cu locuri
B	Vagon cu locuri clasa II
AB	Vagon clasa I/II cu locuri
WL	Vagon de dormit cu literele de serie A, B sau AB în funcție de tipul de confort oferit. Literele de serie pentru vagoanele de dormit cu compartimente „speciale” se completează cu litera caracteristică „S”
WR	Vagon-restaurant
R	Vagon cu compartiment restaurant, bufet sau bar (literă de serie utilizată suplimentar)
D	Vagon
DD	Vagon platformă cu două etaje pentru transportul autovehiculelor
Post	Vagon de poștă
AS SR WG	Vagon-bar cu discotecă
WSP	Vagon Pullman
Le	Vagon platformă deschis, cu 2 etaje, cu 2 osii, pentru transportul autovehiculelor
Leq	Vagon platformă deschis, cu 2 etaje, cu 2 osii, pentru transportul autovehiculelor, prevăzut cu cablu de alimentare a trenului
Laeq	Vagon platformă deschis, cu 2 etaje, cu 3 osii, pentru transportul autovehiculelor, prevăzut cu cablu de alimentare a trenului

Literele caracteristice cu valoare internațională:

b h	Vagon amenajat pentru transportul de pasageri cu handicap
c	Compartimente convertibile în cușete
d v	Vehicule amenajate pentru primirea de biciclete
ee z	Vehicule prevăzute cu alimentare cu energie centrală
f	Vehicule prevăzute cu cabină de conducere (remorcă pilot)
p t	Vagon cu culoar central, cu locuri
m	Vehicul cu lungimea mai mare de 24,5 m
s	Vagoane de bagaje și vagoane cu culoar central, cu compartiment de bagaje

Numărul de compartimente este indicat sub formă de indice (de exemplu: Bc9)

Literele de serie și literele caracteristice cu valoare națională

Celelalte litere de serie și litere caracteristice au o valoare națională, definită de fiecare stat membru.

▼M2

———————

▼B

ANEXA Q

NU SE UTILIZEAZĂ

▼B

ANEXA R

IDENTIFICAREA TRENURILOR

Acest aspect rămâne un punct deschis şi va fi inclus într-o versiune viitoare a prezentei STI.

O CWA este în curs de elaborare în acest domeniu. După introducerea CWA, ERA şi CE vor evalua capacitatea acestuia de a asigura respectarea cerinţelor prezentei STI.

Această specificaţie detaliată trebuie să vizeze în principal cele patru principii (reglementări şi rutare, tipuri de trenuri, comunicaţii privind siguranţa, supravegherea performanţelor), toate tipurile de trenuri şi responsabilitatea atribuirii acestor numere. De asemenea, aceasta ar trebui să ţină seama de standardele în vigoare (în special de fişele UIC 419-1 şi 419-2 OR) şi de dezvoltarea sistemului ERTM/ETCS. Trebuie creat un grup de experţi care să îndeplinească această sarcină.

Până la elaborarea acestei CWA, întreprinderile feroviare şi administratorii de infrastructură trebuie să intre în contact în vederea stabilirii de acorduri bilaterale sau multilaterale destinate facilitării liberei circulaţii a trenurilor dintr-o zonă de operare a unui administrator de infrastructură în zona de operare a altuia, ţinând seama de standardele în vigoare (în special fişele UIC 419-1 şi 419-2 OR) şi de dezvoltarea sistemelor ERTMS/GSM-R şi ERTMS/ETCS.

A se vedea, de asemenea, anexa U.

▼B

ANEXA S

VIZIBILITATEA TRENURILOR – SEMNALIZAREA SPATE A TRENURILOR

Acest aspect rămâne un punct deschis și va fi inclus într-o versiune viitoare a prezentei STI.

Se impune definirea unei specificații detaliate care să țină seama de motivul pentru care este necesară o semnalizare în partea din spate a trenului, de filozofia care susține această cerință în ansamblul RTE și de cea mai bună metodă prin care aceasta poate fi armonizată într-un mod sigur și rentabil.

Specificația, precum și procesul corespunzător de evaluare a conformității, pentru o soluție de natură mobilă se vor publica în prezenta STI ca element constitutiv de interoperabilitate.

Până la elaborarea și introducerea specificației detaliate corespunzătoare, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructura trebuie să intre în contact în vederea stabilirii în comun de acorduri bilaterale și multilaterale destinate facilitării liberei circulații a trenurilor dintr-o zonă de operare a unui administrator de infrastructură în cea a altuia.

A se vedea, de asemenea, anexa U.

▼M2

ANEXA T

PERFORMANȚE DE FRÂNARE

Rolul administratorului de infrastructură

Administratorul de infrastructură informează întreprinderile feroviare cu privire la performanțele de frânare necesare pentru fiecare rută în parte și trebuie să furnizeze informații referitoare la caracteristicile rutelor. Administratorul de infrastructură trebuie să se asigure că performanțele de frânare necesare țin seama de impactul caracteristicilor rutelor și de marje pentru echipamentele de cale.

Performanțele de frânare necesare se exprimă, în principiu, în procente ale greutății de frânare, cu excepția cazului în care administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară au convenit să utilizeze o altă unitate pentru a exprima performanța de frânare (de exemplu tone frânate, forțe de frânare, valori ale decelerației, profiluri ale decelerației).

La solicitarea întreprinderii feroviare, pentru garniturile de tren și trenurile cu compunere fixă, administratorul de infrastructură furnizează cerințele privind performanțele de frânare în valori ale decelerației.

Rolul întreprinderii feroviare

Întreprinderea feroviară se asigură că fiecare tren satisface sau depășește performanțele de frânare impuse de administratorul de infrastructură. Prin urmare, întreprinderea feroviară calculează performanțele de frânare ale unui tren luând în calcul compunerea trenului.

Întreprinderea feroviară trebuie să ia în calcul performanțele de frânare ale vehiculului sau ale garniturii de tren stabilite la momentul dării în exploatare a acestora. Trebuie luate în considerare marje legate de materialul rulant, cum ar fi fiabilitatea și disponibilitatea frânelor. De asemenea, întreprinderea feroviară trebuie să țină seama de informațiile referitoare la caracteristicile rutelor care afectează comportamentul trenului în momentul reglării performanțelor de frânare pentru oprirea și asigurarea unui tren.

Performanțele de frânare rezultate în urma verificării trenului efectiv (precum compunerea trenului, disponibilitatea frânelor, setările frânelor) vor fi utilizate ca valoare de intrare pentru orice regulă de exploatare care urmează să fie aplicată ulterior trenului.

Performanțe de frânare neîndeplinite

Administratorul de infrastructură trebuie să stabilească regulile care trebuie utilizate în cazul în care un tren nu îndeplinește performanțele de frânare necesare și să pună aceste reguli la dispoziția întreprinderilor feroviare.

În cazul în care un tren nu îndeplinește performanțele de frânare necesare pentru rutele pe care urmează să le parcurgă, întreprinderea feroviară trebuie să respecte constrângerile rezultate, precum restricțiile de viteză.

▼**M2**

ANEXA U

LISTA PUNCTELOR DESCHISE

Punctul 4.2.2 – Documentul privind compunerea trenului

Anexa B (a se vedea punctul 4.4 din prezenta STI) – Alte reguli care permit o operare omogenă a noilor subsisteme structurale

Anexa R (a se vedea punctul 4.2.3.2 din prezenta STI) – Identificarea trenurilor

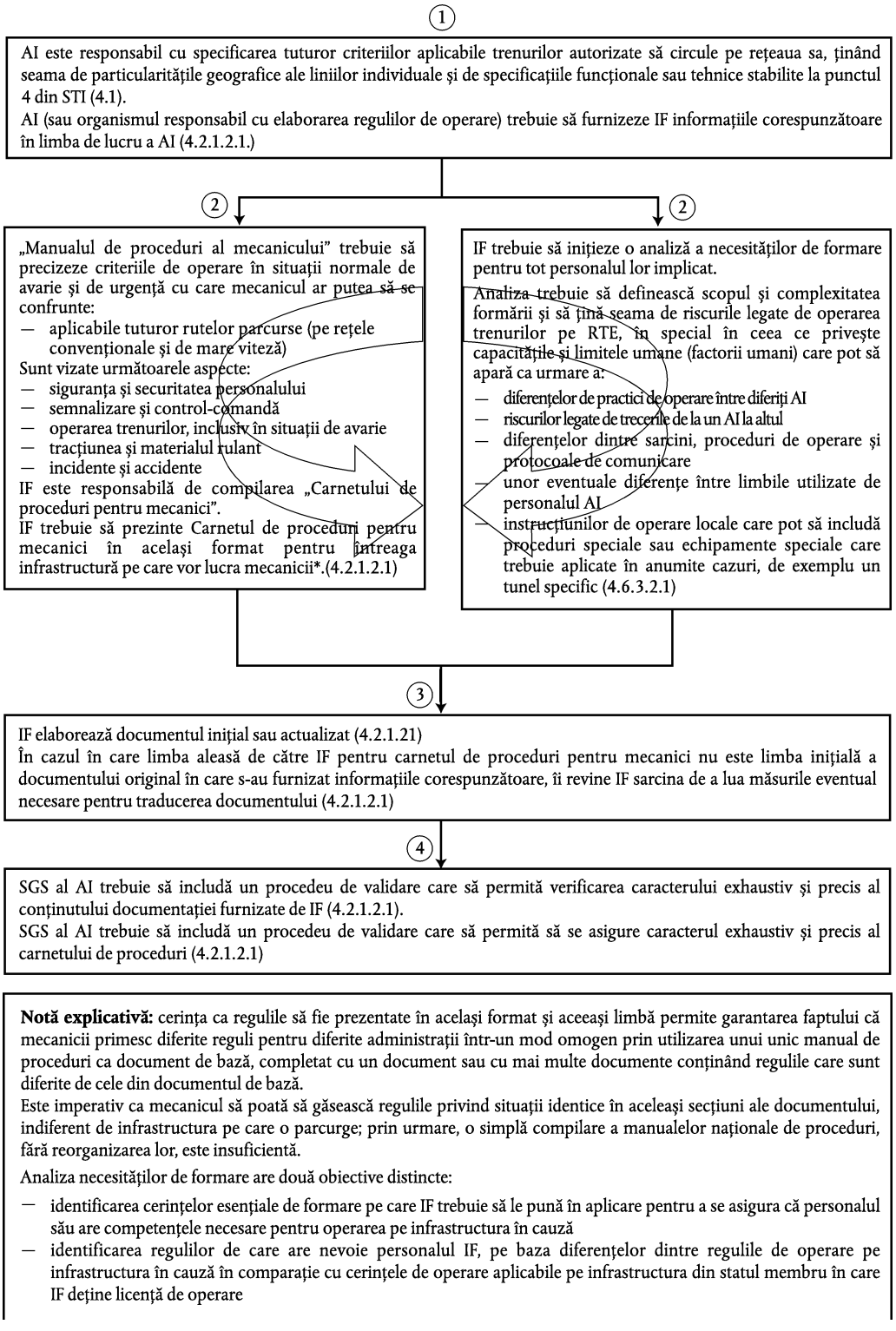
Anexa S (a se vedea punctul 4.2.2.1.3 din prezenta STI) – Vizibilitatea trenului – Semnalizare la partea din spate a trenului.

▼B

ANEXA V

ELABORAREA ŞI ACTUALIZAREA DOCUMENTAŢIEI REFERITOARE LA REGULILE PENTRU MECANICI

În coroborare cu punctele 4.2 şi 4.6 din prezenta TSI, organigrama prezentată în continuare este o reprezentare a procedeului stabilit pentru elaborarea şi actualizarea documentaţiei privind regulile cerute de prezenta STI.



Notă explicativă: cerinţa ca regulile să fie prezentate în acelaşi format şi aceeaşi limbă permite garantarea faptului că mecanicii primesc diferite reguli pentru diferite administraţii într-un mod omogen prin utilizarea unui unic manual de proceduri ca document de bază, completat cu un document sau cu mai multe documente conţinând regulile care sunt diferite de cele din documentul de bază.

Este imperativ ca mecanicul să poată să găsească regulile privind situaţii identice în aceleaşi secţiuni ale documentului, indiferent de infrastructura pe care o parcurge; prin urmare, o simplă compilare a manualelor naţionale de proceduri, fără reorganizarea lor, este insuficientă.

Analiza necesităţilor de formare are două obiective distincte:

— identificarea cerinţelor esenţiale de formare pe care IF trebuie să le pună în aplicare pentru a se asigura că personalul său are competenţele necesare pentru operarea pe infrastructura în cauză
— identificarea regulilor de care are nevoie personalul IF, pe baza diferenţelor dintre regulile de operare pe infrastructura în cauză în comparaţie cu cerinţele de operare aplicabile pe infrastructura din statul membru în care IF deţine licenţă de operare

▼B

GLOSAR

Termenul	Definiția
Accident	A se vedea definiția de la articolul 3 din Directiva 2004/49/CE.
Autorizarea circulației trenurilor	Operarea echipamentelor din centrele de semnalizare, din sălile de comandă a alimentării cu curent a tracțiunii electrice și din centrele de comandă a traficului care autorizează circulația trenurilor. Aceasta nu include personalul angajat de întreprinderile feroviare care este însărcinat cu gestionarea resurselor, precum personalul de bord sau materialul rulant.
Competență	Calificarea și experiența necesare pentru îndeplinirea în mod sigur și fiabil a sarcinii de executat. Experiența se poate dobândi în cadrul procesului de formare.
Mărfuri periculoase	A se vedea definiția de la articolul 2 din Directiva 96/49/CE.
Operarea în condiții de avarie	Operarea care rezultă dintr-un eveniment neprevăzut care interzice furnizarea normală de servicii.
Plecare	A se vedea plecarea trenurilor
Mecanic	Persoana calificată și autorizată să conducă trenuri.
Încărcături excepționale	Încărcătură transportată pe un vehicul feroviar, de exemplu, un container, o cutie mobilă sau cu oricare alte mijloace de transport în care dimensiunea vehiculului feroviar și/sau sarcina pe osie necesită autorizație specială de circulație și/sau aplicarea de condiții speciale de circulație pentru toate părțile sau pentru o parte a parcurs.
Condiții de sănătate și siguranță	În contextul prezentei STI, aceste condiții fac referire doar la calificările medicale și psihologice necesare pentru operarea elementelor relevante din subsistem.
Cutie de osie caldă	Cutia de osie și cuzinetul corespunzător care au depășit temperatura maximă de operare.
Incident	A se vedea definiția de la articolul 3 din Directiva 2004/49/CE.
Carnet de formulare	O culegere de formulare care descrie seria de măsuri pe care trebuie să le adopte personalul administratorului de infrastructură și personalul întreprinderii feroviare atunci când deplasează trenuri în situații de avarie. Fiecare activitate în parte necesită un formular separat. Carnetul de formulare se redactează atât în limbile administratorului de infrastructură, cât și ale întreprinderii feroviare, iar personalul administratorului de infrastructură și cel al întreprinderii feroviare în cauză dețin exemplare ale acestuia.
Stat membru	Utilizat în cadrul prezentei STI, acest termen face referire la statul membru care emite autorizația/certificatul de siguranță (partea b) prevăzută/prevăzut la articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE.
Limba de lucru	Limba (limbile) utilizată (e) de administratorul de infrastructură în activitățile sale zilnice și publicată(e) în documentul său de referință al rețelei, precum și pentru comunicarea mesajelor operaționale sau de siguranță aferente între personalul său și cel al întreprinderilor feroviare.
Călător	Persoană (alta decât un salariat cu funcții specifice la bordul trenului) care călătorește cu trenul sau se deplasează pe o proprietate feroviară înainte sau după o călătorie cu trenul.

▼B

Termenul	Definiția
Controlul performanței	Observarea și înregistrarea sistematică a performanțelor serviciului unui tren și ale infrastructurii pentru a le aduce ameliorări.
Calificare	Aptitudinea fizică și psihologică pentru sarcina de executat, precum și cunoștințele necesare.
Timp real	Capacitatea de a schimba sau de a prelucra informațiile cu privire la evenimente determinate (precum sosirea în gară, tranzitarea unei gări sau plecarea dintr-o gară) pe parcursul trenurilor pe măsură ce acestea au loc.
Punct de monitorizare	Un punct din mersul trenurilor în care este cerută raportarea orei de sosire, plecare sau de tranzitare.
Rută	Una sau mai multe porțiuni de linie.
Cunoașterea rutei	Cunoașterea porțiunii (porțiunilor) de linie pe care personalul de bord efectuează un serviciu, pe baza informațiilor furnizate de administratorul de infrastructură pentru a permite personalului operarea în deplină siguranță a trenului. Elementele esențiale ale acestor cunoștințe trebuie învățate în detaliu și reținute de personalul în cauză. Alte elemente pot fi păstrate în documentația la care personalul poate avea acces rapid pe baza unei evaluări a rutei de către întreprinderea feroviară sau în conformitate cu cerințele autorității naționale de siguranță.
Sarcină de siguranță	Sarcină efectuată de personal atunci când controlează sau influențează mișcarea unui vehicul, care ar putea afecta sănătatea și siguranța persoanelor.
Personal	Salariații unei întreprinderi feroviare, ai unui administrator de infrastructură sau ai contractanților acestora, care execută sarcinile specificate în prezenta STI.
Punct de oprire	O locație identificată în mersul trenurilor în care este planificată oprirea trenului, de obicei pentru a desfășura o activitate specifică, precum aceea de a permite călătorilor să urce sau să coboare din tren.
Mersul trenurilor	Document sau sistem care oferă detalii despre orarul trenului (trenurilor) pe o anumită rută.
Punct de jalonare	O locație identificată în orarul unui tren în care se fixează o anumită oră. Această oră poate fi o oră de sosire, o oră de plecare sau, în cazul unui tren a cărui oprire nu este prevăzută în acel punct, ora de tranzitare.
Vehicul motor	Vehicul capabil să se deplaseze prin propriile sale mijloace și să deplaseze alte vehicule la care poate fi cuplat.
Tren	Una sau mai multe vehicule motoare cu sau fără vehicule feroviare cuplate sau o garnitură de vehicule automotoare care dispun de datele trenului, care circulă între două sau mai multe puncte definite de pe RTE.
Plecarea trenurilor	Indicarea către mecanicul trenului a faptului că toate activitățile din gară sau depou sunt definitivate și că, în măsura în care aceasta vizează personalul în cauză, o autorizație de circulație i-a fost acordată trenului.

▼B

Termenul	Definiția
Personalul de bord	Membrii personalului îmbarcați la bordul unui tren, care sunt certificați ca fiind competenți și sunt desemnați de o întreprindere feroviară să exercite anumite sarcini specifice privind siguranța, de exemplu, mecanicul sau însoțitorul.
Identificarea trenului	Mijloacele de identificare precisă a unui anumit tren.
Pregătirea trenului	Asigurarea că un tren îndeplinește condițiile pentru a fi pus în circulație, că echipamentele trenului sunt corect utilizate și că formarea trenului este conformă cerințelor trasei alocate. Pregătirea trenului include, de asemenea, inspecțiile tehnice realizate înaintea punerii în circulație a trenului.
Vehicul	Orice element de material rulant izolat, de exemplu, o locomotivă sau un vagon.
Identificarea vehiculelor	Înmatricularea aplicată unui vehicul pentru identificarea unică a acestuia în raport cu alte vehicule

▼B

Abrevierea	Explicația
AI	Administrator de infrastructură
CA	Curent alternativ
CC	Curent continuu
CCS	Comandă-control și semnalizare
CE	Comunitatea Europeană
CEN	Comitetul European pentru Standardizare
COTIF	Convenția privind transporturile internaționale feroviare
DB	Decibeli
DLOC	Detector de cutie de osie caldă
ECG	Electrocardiogramă
EIRENE	Europe Integrated Railway Radio Enhanced Network
EN	Euro-normă
ENE	Energie
ERA	European Rail Agency (Agenția Feroviară Europeană)
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Sistemul de Management al Traficului Feroviar European)
ETCS	European Train Control System (Sistemul European de Control al Trenurilor)
FRS	Functional Requirement Specification (Specificație de cerință funcțională)
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail (Sistemul Global de Comunicații Mobile-Căi Ferate)
Hz	Hertz
IF	Întreprindere feroviară
IMM	Interfața mecanic-mașină
INS	Infrastructură
MDV	Marcajul deținătorului vehiculului
MR	Material rulant

▼B

Abrevierea	Explicația
O\PE	Operarea și gestionarea traficului
OSJD	Organisation for Co-operation of Railways (Organizația pentru Cooperarea Căilor Ferate)
PPW	Abrevierea din limba rusă pentru Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = reguli de utilizare a vehiculelor feroviare în traficul internațional
RIC	Reglementări privind utilizarea reciprocă a vagoanelor și a vagoanelor de marfă în traficul internațional
RIV	Reglementări privind utilizarea reciprocă a vagoanelor în traficul internațional
RTE	Rețeaua Feroviară Transeuropeană
SC	Șină convențională
SMS	Sistem de management al siguranței
SPAD	Semnal transmis în caz de pericol
SRS	System Requirement Specification (Specificarea cerințelor sistemului)
STI	Specificație tehnică de interoperabilitate
TAF	Aplicații telematice pentru serviciul de navlu
UE	Uniunea Europeană
UIC	Uniunea Internațională a Căilor Ferate
UV	Ultraviolet