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

►**B**

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 11. avgusta 2006

o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti

(notificirano pod dokumentarno številko C(2006) 3593)

(Besedilo velja za EGP)

(2006/920/ES)

(UL L 359, 18.12.2006, str. 1)

spremenjen z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Odločba Komisije 2009/107/ES z dne 23. januarja 2009	L 45	1	14.2.2009
►**M2**	Sklep Komisije 2010/640/EU z dne 21. oktobra 2010	L 280	29	26.10.2010

▼B

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 11. avgusta 2006

o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti

(notificirano pod dokumentarno številko C(2006) 3593)

(Besedilo velja za EGP)

(2006/920/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/16/ES z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti [1] in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 2(c) Direktive 2001/16/ES je vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti razdeljen na strukturalne in funkcionalne podsisteme.

(2) V skladu s členom 23(1) Direktive mora biti podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ predmet tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI).

(3) Prvi korak pri sestavljanju TSI je osnutek TSI, ki ga izdela Evropsko združenje za železniško interoperabilnost (AEIF), imenovano kot skupno predstavniško telo.

(4) AEIF je dobil mandat za pripravo osnutka TSI za podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ v skladu s členom 6(1) Direktive 2001/16/ES. Osnovni parametri iz člena 6(4) te direktive so se obravnavali kakor del priloženih TSI.

(5) Osnutek TSI je spremljalo uvodno poročilo, ki vsebuje analizo stroškov in koristi, kakor je predvideno v členu 6(5) Direktive.

(6) Osnutek TSI je preučil odbor, ustanovljen na podlagi Direktive Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti [2] in naveden v členu 21 Direktive 2001/16/ES, glede na uvodno poročilo.

([1]) UL L 110, 20.4.2001, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/50/ES (UL L 164, 30.4.2004, str. 114).

([2]) UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.

▼B

(7) V svoji sedanji različici TSI ne obravnava vseh vidikov interoperabilnosti v celoti; točke, ki niso obravnavane, so uvrščene kakor „Odprte točke“ v Prilogi U k TSI. Ker je treba verifikacijo interoperabilnosti v skladu s členom 16(2) Direktive 2001/16/ES opraviti s sklicevanjem na zahteve TSI, je v prehodnem obdobju med objavo te odločbe in polnim izvajanjem priložene TSI nujno določiti pogoje, ki jih je treba izpolnjevati poleg tistih, navedenih v priloženi TSI. Zaradi tega morajo države članice obvestiti druge države članice in Komisijo o ustreznih nacionalnih tehničnih predpisih, ki jih uporabljajo za dosego interoperabilnosti in izpolnjevanje bistvenih zahtev Direktive 2001/16/ES, in prav tako o organih, ki so pooblaščeni za izvajanje postopka ocenjevanja skladnosti ali primernosti za uporabo, ter o postopku preverjanja, ki ga uporabljajo za preverjanje interoperabilnosti podsistemov v smislu člena 16(2) Direktive 2001/16/ES. Komisija mora opraviti analizo obvestil, ki so jih poslale države članice, in kadar je to primerno, mora z odborom razpravljati o potrebi po sprejetju nadaljnjih ukrepov.

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

(9) TSI temelji na najboljšem strokovnem znanju, ki je na voljo med pripravo ustreznega osnutka. Zaradi razvojnih dosežkov v tehnologiji, obratovalnih, varnostnih ali socialnih zahtev se lahko pokaže potreba po spremembi ali dopolnitvi te TSI. Kadar je to primerno, je treba začeti postopek revizije ali posodobitve v skladu s členom 6(3) Direktive 2001/16/ES.

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

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

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

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

▼B

(14) Določbe te odločbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 21 Direktive 96/48/ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Komisija s to odločbo sprejme Tehnično specifikacijo za interoperabilnost („TSI“), ki se nanaša na podsistem „vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega prometa za konvencionalne hitrosti iz člena 6(1) Direktive 2001/16/ES.

TSI je določena v Prilogi k tej odločbi.

TSI velja za podsistem vodenja in upravljanja prometa, kakor je opredeljen v oddelku 2.4 Priloge II k Direktivi 2001/16/ES.

▼M2

Člen 1a

Upravljanje tehničnih oznak

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

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

Člen 1b

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

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

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

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

▼B

Člen 2

1. Za vprašanja, ki so uvrščena med „odprte točke“ v Prilogi U k TSI, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo interoperabilnosti v skladu s členom 16(2) Direktive 2001/16/ES, veljavni tehnični predpisi v uporabi v državi članici, s katerimi se odobri začetek obratovanja zadevnega podsistema iz te odločbe.

▼B

2. Vsaka država članica v šestih mesecih po uradni objavi te odločbe drugim državam članicam in Komisiji sporoči:

(a) seznam uporabnih tehničnih predpisov, navedenih v odstavku 1;

(b) ustrezne postopke za ocenjevanje skladnosti in za preverjanje v zvezi z uporabo teh predpisov;

(c) katere organe je določila za opravljanje navedenih postopkov za ocenjevanje skladnosti in postopkov za preverjanje.

Člen 3

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

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

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

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

Člen 4

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

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

Člen 5

Ta odločba se začne uporabljati šest mesecev po datumu njene uradne objave.

Člen 6

Ta odločba je naslovljena na države članice.

▼B

PRILOG A

TEHNIČNI SPECIFIKACIJI ZA INTEROPERABILNOST

PODSISTEM: VODENJE IN UPRAVLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

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

▼B

4.2.1.2.2.3	Takojšnje obveščanje strojevodje
4.2.1.2.3	Vozni redi
4.2.1.2.4	Železniški vozni park
4.2.1.3	Dokumentacija za osebje prevoznikov železniškega prometa razen strojevodij
4.2.1.4	Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka
4.2.1.5	Komunikacije v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka
4.2.2	Specifikacije, ki se nanašajo na vlake
4.2.2.1	Vidnost vlaka
4.2.2.1.1	Splošna zahteva
4.2.2.1.2	Čelni del
4.2.2.1.3	Sklep vlaka
4.2.2.2	Slišnost vlaka
4.2.2.2.1	Splošna zahteva
4.2.2.2.2	Nadzorna tipka
4.2.2.3	Identifikacija vozila
4.2.2.4	Nakladanje tovornih vozil
4.2.2.4.1	Razporeditev teže
4.2.2.4.2	Osna obremenitev
4.2.2.4.3	Pričvrstitev tovora
4.2.2.4.4	Kinematični razpon
4.2.2.4.5	Prekrivanje tovora
4.2.2.5	Sestava vlaka
4.2.2.6	Zaviranje vlaka
4.2.2.6.1	Minimalne zahteve zavornega sistema
4.2.2.6.2	Zavorna moč
4.2.2.7	Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju
4.2.2.7.1	Splošna zahteva
4.2.2.7.2	Zahtevani podatki
4.2.3	Specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka
4.2.3.1	Načrtovanje vlaka
4.2.3.2	Identifikacija vlakov
4.2.3.3	Odhod vlaka
4.2.3.3.1	Preverjanja in preskusi pred odhodom
4.2.3.3.2	Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka
4.2.3.4	Upravljanje prometa
4.2.3.4.1	Splošne zahteve
4.2.3.4.2	Javljanje vlaka
4.2.3.4.2.1	Podatki, potrebni za javljanje položaja vlaka

▼B

4.2.3.4.2.2	Predvideni čas predaje
4.2.3.4.3	Nevarno blago
4.2.3.4.4	Kakovost obratovanja
4.2.3.5	Evidentiranje podatkov
4.2.3.5.1	Evidentiranje nadzornih podatkov zunaj vlaka
4.2.3.5.2	Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku
4.2.3.6	Delovanje v poslabšanih razmerah
4.2.3.6.1	Obvestilo drugim uporabnikom
4.2.3.6.2	Obvestilo strojevodjem
4.2.3.6.3	Dogovorjeni postopek ob nepredvidenih dogodkih
4.2.3.7	Upravljanje v izrednih razmerah
4.2.3.8	Pomoč vlakovnemu osebju ob nezgodi ali večji okvari železniškega voznega parka
4.3	**Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike**
4.3.1	Vmesniki s TSI Infrastruktura
4.3.2	Vmesniki s TSI Nadzor-vodenje in signalizacija
4.3.2.1	Evidentiranje nadzornih podatkov
4.3.2.2	Budnik
4.3.2.3	Operativni predpisi ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R
4.3.2.4	Opazovanje signala in progovnega znamenja
4.3.2.5	Zaviranje vlaka
4.3.2.6	Uporaba posipanja s peskom: Osnovne postavke v zvezi s strokovno usposobljenostjo za naloge vožnje vlaka
4.3.2.7	Evidentiranje podatkov in ugotavljanje pregretosti osnih ležajev
4.3.3	Vmesniki s TSI Železniški vozni park
4.3.3.1	Identifikacija vozila
4.3.3.2	Zaviranje
4.3.3.3	Zahteve za potniška vozila
4.3.3.4	Vidnost vlaka
4.3.3.4.1	Na čelnem vozilu vlaka v smeri potovanja
4.3.3.4.2	Na sklepu vlaka
4.3.3.5	Slišnost vlaka
4.3.3.6	Opažanje signala
4.3.3.7	Budnik
4.3.3.8	Sestava vlaka in Priloga B
4.3.3.9	Nakladanje tovornih vozil
4.3.3.10	Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju, in nevarno blago
4.3.3.11	Sestava vlaka, Priloga L
4.3.3.12	Dogovorjeni postopek ob nepredvidenih dogodkih in upravljanje v izrednih razmerah

▼B

4.3.3.13	Evidentiranje podatkov
4.3.4	Vmesniki s TSI Telematske aplikacije
4.3.4.1	Identifikacija vlakov
4.3.4.2	Sestava vlaka
4.3.4.3	Odhod vlaka
4.3.4.4	Vožnja vlaka
4.3.4.5	Identifikacija vozila
4.4	**Operativni predpisi**
4.5	**Predpisi glede vzdrževanja**
4.6	**Strokovna usposobljenost**
4.6.1	Strokovna usposobljenost
4.6.1.1	Strokovno znanje
4.6.1.2	Sposobnost uporabe tega znanja v praksi
4.6.2	Jezikovna usposobljenost
4.6.2.1	Načela
4.6.2.2	Raven znanja
4.6.3	Začetno in trajno preverjanje osebja
4.6.3.1	Osnovne postavke
4.6.3.2	Analiza potreb po usposabljanju
4.6.3.2.1	Oblikovanje analize potreb po usposabljanju
4.6.3.2.2	Posodabljanje analize potreb po usposabljanju
4.6.3.2.3	Posebne postavke za vlakovno osebje in pomožno osebje
4.6.3.2.3.1	Znanje o progah
4.6.3.2.3.2	Znanje o železniškem voznem parku
4.6.3.2.3.3	Pomožno osebje
4.7	**Zdravstveni in varnostni pogoji**
4.7.1	Uvod
4.7.2	Merila za odobritev zdravnikov medicine dela in zdravstvenih organizacij
4.7.3	Merila za odobritev psihologov, ki sodelujejo pri psihološkem preverjanju, in zahteve za psihološko preverjanje
4.7.3.1	Dokazila o izobrazbi psihologov
4.7.3.2	Vsebina in razlaga psihološkega preverjanja
4.7.3.3	Izbira orodij za preverjanje
4.7.4	Zdravstveni pregledi in psihološka preverjanja
4.7.4.1	Pred nastopom službe:
4.7.4.1.1	Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda
4.7.4.1.2	Psihološko preverjanje
4.7.4.2	Po nastopu službe
4.7.4.2.1	Pogostost rednih zdravstvenih pregledov
4.7.4.2.2	Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda
4.7.4.2.3	Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja

▼B

4.7.5	Zdravstvene zahteve
4.7.5.1	Splošne zahteve
4.7.5.2	Zahteve glede vida
4.7.5.3	Zahteve glede sluha
4.8	**Registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka**
4.8.1	Infrastruktura
4.8.2	Železniški vozni park
5	KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI
5.1	**Opredelitev**
5.2	**Seznam komponent**
5.3	**Zmogljivosti in specifikacije komponent**
6	OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA
6.1	**Komponente interoperabilnosti**
6.2	**Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa**
6.2.1	Načela
6.2.2	Dokumentacija o predpisih in postopkih
6.2.3	Postopki ocenjevanja
6.2.3.1	Odločitev pristojnega organa
6.2.3.2	Če je ocenjevanje potrebno
6.2.4	Zmogljivost sistema
7	**IZVAJANJE**
7.1	**Načela**
7.2	**Smernice za izvajanje**
7.3	**Posebni primeri**
7.3.1	Uvod
7.3.2	Seznam posebnih primerov
PRILOGA A	OPERATIVNI PREDPISI ERTMS/ETCS IN ERTMS/GSM-R
PRILOGA B	DRUGI PREDPISI, KI OMOGOČAJO USKLAJENO OBRATOVANJE NOVIH STRUKTURNIH PODSISTEMOV:
PRILOGA C	Z VARNOSTJO POVEZANA KOMUNIKACIJSKA METODOLOGIJA
PRILOGA D	INFORMACIJE, DO KATERIH MORA IMETI DOSTOP PREVOZNIK V ŽELEZNIŠKEM PROMETU, V ZVEZI S PROGAMI, NA KATERIH NAMERAVA OBRATOVATI
PRILOGA E	RAVEN JEZIKA IN KOMUNIKACIJE
PRILOGA F	SMERNICE ZA OCENJEVANJE PODSISTEMA VODENJE IN UPRAVLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA
PRILOGA G	INFORMATIVNI IN NEOBVEZNI SEZNAM ELEMENTOV, KI SE PREVERIJO ZA VSAK OSNOVNI PARAMETER

▼B

PRILOGA I	NI V UPORABI
PRILOGA J	OSNOVNE POSTAVKE V ZVEZI S STROKOVNO USPOSOBLJENOSTJO ZA NALOGE, POVEZANE S „SPREMLJANJEM VLAKOV“
PRILOGA K	NI V UPORABI
PRILOGA L	OSNOVNE POSTAVKE V ZVEZI S STROKOVNO USPOSOBLJENOSTJO ZA NALOGE PRIPRAVE VLAKA
PRILOGA M	NI V UPORABI
PRILOGA N	SMERNICE ZA IZVAJANJE
PRILOGA O	NI V UPORABI
PRILOGA P	IDENTIFIKACIJA VOZILA
PRILOGA Q	NI V UPORABI
PRILOGA R	IDENTIFIKACIJA VLAKA
PRILOGA S	VIDNOST VLAKA –
PRILOGA T	ZAVORNA MOČ
PRILOGA U	SEZNAM ODPRTIH TOČK
PRILOGA V	PRIPRAVA IN POSODABLJANJE DOKUMENTOV S PRAVILI ZA STROJEVODJE
GLOSAR	

▼B

TEHNIČNA SPECIFIKACIJA ZA INTEROPERABILNOST

PODSISTEM VODENJE IN UPRAVLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

1 UVOD

1.1 *TEHNIČNO PODROČJE UPORABE*

Ta TSI zadeva podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, naveden na seznamu v točki 1 Priloge II k Direktivi 2001/16/ES.

Dodatne informacije o podsistemu so navedene v poglavju 2.

1.2 *OBMOČJE UPORABE*

Območje uporabe te TSI je vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, kakor je opisan v Prilogi I k Direktivi 2001/16/ES.

Vsebina te TSI

V skladu s členom 5(3) Direktive 2001/16/ES ta TSI:

(a) navaja predvideno področje uporabe podsistema Vodenje in upravljanje železniškega prometa – poglavje 2,

(b) določa bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike glede na druge podsisteme – poglavje 3,

(c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki glede na druge podsisteme. Po potrebi se te specifikacije lahko razlikujejo glede na uporabo podsistema, na primer glede na kategorije prog, vozlišč in/ali železniškega voznega parka, kakor je predvideno v Prilogi I k tej direktivi – poglavje 4,

(d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki jih zajemajo evropske specifikacije, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti – poglavje 5,

(e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo. To vključuje zlasti module, opredeljene v Sklepu 93/465/EGS, ali po potrebi posebne postopke za bodisi ocenjevanje skladnosti bodisi ocenjevanje primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti in ES-preverjanje podsistemov. Kadar obstajajo dokumenti, na katere se je mogoče sklicevati za lažje izvajanje te TSI, so ti navedeni – poglavje 6,

(f) navaja strategijo za izvajanje TSI. Treba je zlasti določiti faze, ki jih je treba doseči, in elemente, ki se lahko uporabijo za postopen prehod iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala standard – poglavje 7,

▼B

(g) navaja pogoje glede strokovne usposobljenosti, zdravja in varnosti pri delu, ki se zahtevajo za zadevno osebje pri vodenju in vzdrževanju zadevnega podsistema ter pri izvajanju TSI – poglavje 4.

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

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

2 OPREDELITEV PODSISTEMA/PODROČJA UPORABE

2.1 *PODSISTEM*

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa je opredeljen v oddelku 2.4 Priloge II k Direktivi 2001/16/ES.

Vključuje zlasti:

— „Postopke in dodatno opremo, ki omogoča usklajeno obratovanje raznih strukturnih podsistemov med normalnim in zmanjšanim obratovanjem, vključno zlasti z vožnjami vlakov, načrtovanjem in upravljanjem prometa.

— Strokovno usposobljenost, ki se lahko zahteva za opravljanje čezmejnih storitev v železniškem prometu.“

2.2 *PODROČJE UPORABE*

Področje uporabe te TSI se nanaša na podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa za upravljavce železniške infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu pri obratovanju vlakov na progah vseevropskega železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti.

Specifikacije, določene v TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa, se lahko uporabljajo kot referenčni dokument za obratovanje vlakov, čeprav niso zajeti v področje uporabe te TSI.

▼M2

2.2.1 OSEBJE IN VLAKI

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

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

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

Za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge odprave vlakov in odobritve vožnje vlaka, se uporablja medsebojno priznavanje strokovne usposobljenosti ter pogojev glede zdravja in varnosti pri delu med državami članicami.

▼M2

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

To je povzeto v naslednjih preglednicah:

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

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

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

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

▼B

2.2.2 NAČELA OBRATOVANJA

Razlike v evropski ureditvi in zasnovah infrastrukture, ki so vsaj deloma razlog za obstoječe razlike v predpisih in postopkih, je pogosto mogoče odpraviti le z ogromnimi vlaganji.

Zato splošni cilj pričujoče različice te TSI, ki je prva po začetku veljavnosti Direktive 2001/16/ES, ni oblikovanje enotnega evropskega pravilnika za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti. Vendar pa morajo biti predpisi in postopki, ki omogočajo usklajeno vodenje novih strukturnih podsistemov za uporabo v vseevropskem železniškem omrežju, in zlasti tisti, ki so neposredno povezani z novim sistemom za nadzor vlakov in signalizacijo, v enakih razmerah enaki.

▼B

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

▼M2

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

▼B

2.2.3 UPORABNOST PRI OBSTOJEČIH VOZILIH IN INFRASTRUKTURI

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

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

V teh primerih se priznava, da lahko spreminjanje obstoječega železniškega voznega parka/infrastrukture, da bi izpolnili vse zahteve te TSI, pomeni velik strošek. Zato je treba zadevne zahteve uporabljati le za nove elemente, ali kadar je element dograjen ali obnovljen in potrebuje novo dovoljenje za obratovanje po členu 14(3) Direktive 2001/16/ES.

2.3 *POVEZAVA MED TO TSI IN DIREKTIVO 2004/49/ES*

Čeprav je ta TSI oblikovana v okviru Direktive o interoperabilnosti 2001/16/ES, obravnava zahteve, tesno povezane z operativnimi postopki in procesi, ki se zahtevajo od upravljavcev infrastrukture ali prevoznikov v železniškem prometu, kadar ti zaprosijo za spričevalo iz Direktive o varnosti na železnicah 2004/49/ES.

3 BISTVENE ZAHTEVE

3.1 *SKLADNOST Z BISTVENIMI ZAHTEVAMI*

V skladu s členom 4(1) Direktive 2001/16/ES morajo vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjevati bistvene zahteve, ki so določene med splošnimi zahtevami v Prilogi III k tej direktivi.

3.2 *BISTVENE ZAHTEVE – PREGLED*

Bistvene zahteve zajemajo:

— varnost,

— zanesljivost in razpoložljivost,

— zdravje,

— varstvo okolja,

— tehnično združljivost.

▼B

V skladu z Direktivo 2001/16/ES so bistvene zahteve lahko splošno veljavne za celoten vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti ali pa so specifične za vsak podsistem in njegove komponente.

3.3 *POSEBNI VIDIKI TEH ZAHTEV*

Ustreznost splošnih zahtev za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa je določena v naslednjih določbah.

3.3.1 VARNOST

V skladu s Prilogo III k Direktivi 2001/16/ES so bistvene zahteve glede varnosti, ki veljajo za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, naslednje:

Bistvena zahteva 1.1.1 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

Bistvena zahteva 1.1.2 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

Bistvena zahteva 1.1.3 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

Bistvena zahteva 1.1.4 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

Bistvena zahteva 1.1.5 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

▼B

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

3.3.2 ZANESLJIVOST IN RAZPOLOŽLJIVOST

Bistvena zahteva 1.2 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES

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

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

3.3.3 ZDRAVJE

Bistvena zahteva 1.3.1 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

Bistvena zahteva 1.3.2 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

3.3.4 VARSTVO OKOLJA

Bistvena zahteva 1.4.1 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

„Učinek vzpostavitve in obratovanja vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti na okolje je treba oceniti in upoštevati v fazi načrtovanja sistema v skladu z veljavnimi določbami Skupnosti.“

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

Bistvena zahteva 1.4.2 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

Bistvena zahteva 1.4.3 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

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

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

Bistvena zahteva 1.4.4 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

„Pri obratovanju vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti se morajo upoštevati zdajšnje omejitve o obremenitvah s hrupom.“

▼B

Čeprav to bistveno zahtevo obravnava predvsem TSI za hrup, so v podsistemu Vodenje in upravljanje železniškega prometa v pododdelkih 4.2.2.2 in 4.3 določene nekatere postavke v zvezi s „slišnostjo vlaka“.

Bistvena zahteva 1.4.5 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

„Obratovanje vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ne sme dosegati nedopustne stopnje talnih vibracij za dejavnosti in območja v bližini infrastrukture ter v normalnem stanju vzdrževanja.“

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

3.3.5 TEHNIČNA ZDRUŽLJIVOST

Bistvena zahteva 1.5 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES

„Tehnične značilnosti infrastrukture in fiksnih naprav morajo biti združljive med seboj in z značilnostmi vlakov, ki se bodo uporabljali v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti.

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

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

3.4 *VIDIKI, KI SO POSEBEJ POVEZANI S PODSISTEMOM VODENJE IN UPRAVLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA*

3.4.1 VARNOST

Bistvena zahteva 2.6.1 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

„Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij in vlakovnega osebja in osebja v dispečerskih centrih morata zagotavljati varno obratovanje, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in dispečerskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v dispečerskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevni prevozniki v železniškem prometu, morajo zagotavljati visoko raven varnosti.“

To bistveno zahtevo obravnavajo naslednji pododdelki te specifikacije:

— Identifikacija vozila (pododdelek 4.2.2.3)

— Zaviranje vlaka (pododdelek 4.2.2.6)

— Sestava vlaka (pododdelek 4.2.2.5)

— Nakladanje tovornih vozil (pododdelek 4.2.2.4)

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

— Vidnost vlaka (pododdelka 4.2.2.1 in 4.3)

— Slišnost vlaka (pododdelka 4.2.2.1 in 4.3)

▼B

— Odhod vlaka (pododdelek 4.2.3.3)

— Upravljanje prometa (pododdelek 4.2.3.4)

— Opažanje signala in budnik (pododdelek 4.3)

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

— Dokumentacija za strojevodje (pododdelek 4.2.1.2)

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

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

— Obratovanje v poslabšanih razmerah (pododdelek 4.2.3.6)

— Upravljanje v izrednih razmerah (pododdelek 4.2.3.7)

— Operativni predpisi ERTMS (pododdelek 4.4)

— Strokovna usposobljenost (pododdelek 4.6)

— Zdravstveni in varnostni pogoji (pododdelek 4.7)

3.4.2 ZANESLJIVOST IN RAZPOLOŽLJIVOST

Bistvena zahteva 2.6.2 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

„Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in dispečerskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v dispečerskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevni prevozniki v železniškem prometu, morajo zagotavljati visoko raven zanesljivosti in razpoložljivosti.“

To bistveno zahtevo zagotavljajo naslednji pododdelki te specifikacije:

— Sestava vlaka (pododdelek 4.2.2.5)

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

— Upravljanje prometa (pododdelek 4.2.3.4)

— Komunikacije v zvezi z varnostjo (pododdelek 4.2.1.5)

— Obratovanje v poslabšanih razmerah (pododdelek 4.2.3.6)

— Upravljanje v izrednih razmerah (pododdelek 4.2.3.7)

— Strokovna usposobljenost (pododdelek 4.6)

— Zdravstveni in varnostni pogoji (pododdelek 4.7)

3.4.3 TEHNIČNA ZDRUŽLJIVOST

Bistvena zahteva 2.6.3 Priloge III k Direktivi 2001/16/ES:

„Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij, vlakovnega osebja in osebja za upravljanje prometa morata zagotavljati učinkovitost delovanja vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.“

To bistveno zahtevo obravnavajo naslednji pododdelki te specifikacije:

— Identifikacija vozila (pododdelek 4.2.2.3)

— Zaviranje vlaka (pododdelek 4.2.2.6)

— Sestava vlaka (pododdelek 4.2.2.5)

▼B

— Nakladanje tovornih vozil (pododdelek 4.2.2.4)

— Komunikacije v zvezi z varnostjo (pododdelek 4.2.1.5)

— Obratovanje v poslabšanih razmerah (pododdelek 4.2.3.6)

— Upravljanje v izrednih razmerah (pododdelek 4.2.3.7)

4 ZNAČILNOSTI PODSISTEMA

4.1 *UVOD*

Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti (TEN), za katerega se uporablja Direktiva 2001/16/ES in katerega del je podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa, je integriran sistem in treba je preveriti njegovo usklajenost. Zlasti je treba pregledati usklajenost specifikacij za podsistem, njegove vmesnike glede na sistem, v katerega se vključujejo, in operativne predpise.

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

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

4.2 *FUNKCIONALNE IN TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA PODSISTEM*

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

— specifikacije, ki se nanašajo na osebje,

— specifikacije, ki se nanašajo na vlake,

— specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka.

4.2.1 SPECIFIKACIJE, KI SE NANAŠAJO NA OSEBJE

4.2.1.1 ***Splošne zahteve***

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

— Osebje prevoznika v železniškem prometu:

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

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

  — opravlja naloge priprave vlakov.

— Osebje upravljavca infrastrukture, ki opravlja nalogo odobritve vožnje vlakov

▼B

Zajeta področja so:

— dokumentacija,

— komunikacija,

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

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

— zdravstveni in varnostni pogoji (glej pododdelek 4.7).

4.2.1.2 ***Dokumentacija za strojevodje***

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

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

4.2.1.2.1 **Pravilnik**

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

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

„Pravilnik za strojevodjo“ mora zajemati dva ločena vidika:

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

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

Vsebovati mora postopke, ki zajemajo najmanj naslednje vidike:

— varnost in zaščita osebja,

— signalizacija, nadzor in vodenje,

— obratovanje vlakov, tudi v poslabšanih razmerah,

— vleka in železniški vozni park,

— nezgode in nesreče.

Za sestavo tega dokumenta je odgovoren prevoznik v železniškem prometu.

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

Pravilnik ima dva dodatka:

— dodatek 1: Priročnik za komunikacijske postopke,

— dodatek 2: Zbirka obrazcev.

▼B

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

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

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

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

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

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

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

Priloga V opisuje ta postopek v obliki prikaza delovnih postopkov in navaja pregled postopka.

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

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

Navodila o progi morajo zajemati vsaj naslednje podatke:

— splošne obratovalne lastnosti,

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

— podroben diagram proge.

4.2.1.2.2.1 *Priprava Navodil o progi*

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

▼B

Vsebovati morajo naslednje informacije (seznam ni dokončen):

— splošne obratovalne lastnosti:

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

  — vrsta pogonskega vira energije,

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

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

  — vrednosti vzponov in padcev ter njihova natančna lokacija,

— podroben diagram proge:

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

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

  — bistvene lokacije nevtralnih odsekov železniškega omrežja,

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

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

  — imena in območja nadzora središč za upravljanje prometa, kakor so signalni objekti,

  — identifikacija radijskih kanalov, ki naj se uporabijo.

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

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

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

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

4.2.1.2.2.2 *Spremenjeni elementi*

Upravljavec infrastrukture mora prevoznika obvestiti o vseh elementih, ki so bodisi trajno bodisi začasno spremenjeni. Prevoznik v železniškem prometu mora te spremembe zbrati v za to namenjenem dokumentu ali računalniški datoteki, katerih oblika je enaka za vse infrastrukture, po katerih poteka promet vlakov enega prevoznika.

▼B

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

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

4.2.1.2.2.3 *Takojšnje obveščanje strojevodje*

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

4.2.1.2.3 **Vozni redi**

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

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

— identifikacijo vlaka,

— po potrebi dneve, ko vlaki vozijo,

— kraje postanka in s tem povezana opravila,

— druge kilometrske oznake,

— čas prihoda/odhoda/prehoda na vsakem od navedenih krajev.

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

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

4.2.1.2.4 **Železniški vozni park**

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

4.2.1.3 ***Dokumentacija za osebje prevoznikov železniškega prometa razen strojevodij***

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

Za osebje na vlakih morajo biti struktura, oblika, vsebina ter postopek priprave in posodabljanja teh informacij v skladu s specifikacijo iz pododdelka 4.2.1.2 te TSI.

▼B

4.2.1.4 ***Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka***

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

— dokumentih, ki opisujejo komunikacijska načela (Priloga C),

— dokumentu z naslovom Zbirka obrazcev.

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

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

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

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

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

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

4.2.2 SPECIFIKACIJE, KI SE NANAŠAJO NA VLAKE

4.2.2.1 ***Vidnost vlaka***

4.2.2.1.1 **Splošna zahteva**

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

4.2.2.1.2 **Čelni del**

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

Podrobna specifikacija je navedena v pododdelku 4.3.3.4.1.

4.2.2.1.3 **Sklep vlaka**

Zahteve so določene v Prilogi S.

4.2.2.2 ***Slišnost vlaka***

4.2.2.2.1 **Splošna zahteva**

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

▼B

4.2.2.2.2 **Nadzorna tipka**

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

4.2.2.3 ***Identifikacija vozila***

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

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

Dodatne zahteve so določene v Prilogi P.

4.2.2.4 ***Nakladanje tovornih vozil***

Prevoznik v železniškem prometu mora zagotoviti, da so vozila varno in zavarovano naložena in da tako ostanejo do konca potovanja, pri čemer se upošteva naslednje:

4.2.2.4.1 **Razporeditev teže**

Vozila morajo biti naložena tako, da je teža tovora enakomerno razporejena po vseh oseh. Kadar to zaradi velikosti ali oblike posameznega tovora ni mogoče, mora prevoznik med celotnim potovanjem za tovor uporabiti posebne potovalne pogoje.

4.2.2.4.2 **Osna obremenitev**

Prevoznik v železniškem prometu mora zagotoviti, da vozila niso naložena prek svoje mejne osne obremenitve. Zagotoviti mora tudi, da vozila niso naložena prek mejne osne obremenitve katerega koli dela načrtovane proge (razen če je vožnjo odobril zadevni upravljavec proge).

4.2.2.4.3 **Pričvrstitev tovora**

Prevozniki v železniškem prometu morajo zagotoviti, da sta tovor in vsa neuporabljena oprema za pričvrstitev tovora na vozilih ali v njih varno pričvrščena, tako da se med potovanjem ne premikata.

4.2.2.4.4 **Kinematični razpon**

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

4.2.2.4.5 **Prekrivanje tovora**

PŽP morajo zagotoviti, da je vsa oprema za prekrivanje tovora na vozilu varno pritrjena bodisi na vozilo ali na tovor. Prekrivala morajo biti narejena iz materialov, ki so primerni za prekrivanje zadevnega tovora, pri čemer je treba upoštevati sile, do katerih bo verjetno prišlo med potovanjem.

4.2.2.5 ***Sestava vlaka***

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

▼B

Zahteve glede sestave vlaka morajo upoštevati naslednje elemente:

— vozila

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

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

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

— vlak

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

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

— teža in osna obremenitev

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

— največja hitrost vlaka

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

— kinematični razpon

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

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

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

4.2.2.6 ***Zaviranje vlaka***

4.2.2.6.1 **Minimalne zahteve zavornega sistema**

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

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

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

▼M2

4.2.2.6.2 **Zavorna moč**

Upravljavec infrastrukture (UI) mora prevozniku v železniškem prometu (PŽP) predložiti dejansko potrebno moč. Ti podatki po potrebi vključujejo pogoje uporabe zavornih sistemov, ki lahko vplivajo na infrastrukturo, kot so magnetni in regeneracijski zavorni sistemi ter zavore na vrtinčne tokove.

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

Predpise glede zavorne moči je treba upravljati v okviru sistema za varno upravljanje UI in PŽP.

Dodatne zahteve so določene v Prilogi T.

▼B

4.2.2.7 ***Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju***

4.2.2.7.1 **Splošna zahteva**

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

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

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

4.2.2.7.2 **Zahtevani podatki**

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

— identifikacijo vlaka,

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

— dejansko dolžino vlaka,

— ali vlak nenačrtovano prevaža potnike ali živali,

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

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

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

▼B

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

4.2.3 SPECIFIKACIJE, KI SE NANAŠAJO NA OBRATOVANJE VLAKA

4.2.3.1 ***Načrtovanje vlaka***

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

4.2.3.2 ***Identifikacija vlakov***

Identifikacija vlaka mora biti nedvoumna.

Zahteve so določene v Prilogi R.

4.2.3.3 ***Odhod vlaka***

4.2.3.3.1 **Preverjanja in preskusi pred odhodom**

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

4.2.3.3.2 **Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka**

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

4.2.3.4 ***Upravljanje prometa***

4.2.3.4.1 **Splošne zahteve**

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

Upravljavec infrastrukture mora določiti postopke in sredstva za:

— sprotno upravljanje vlakov,

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

— obveščanje prevoznikov v železniškem prometu v teh primerih.

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

4.2.3.4.2 **Javljanje vlaka**

4.2.3.4.2.1 *Podatki, potrebni za javljanje položaja vlaka*

Upravljavec infrastrukture mora:

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

▼B

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

— identifikacijo vlaka,

— navedbo točke javljanja,

— progo, po kateri vozi vlak,

— načrtovani čas na točki javljanja,

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

— prezgodnji prihod ali zamudo na točki javljanja v minutah,

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

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

— morebitno prejšnjo identifikacijo vlaka,

— odpoved celotnega potovanja ali dela potovanja vlaka.

4.2.3.4.2.2 *Predvideni čas predaje*

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

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

4.2.3.4.3 **Nevarno blago**

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

Ti postopki morajo vsebovati:

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

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

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

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

4.2.3.4.4 **Kakovost obratovanja**

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu imata na voljo postopke za spremljanje učinkovitega delovanja vseh zadevnih storitev.

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

▼B

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

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

Ti postopki se dokumentirajo in opravi se notranja presoja.

4.2.3.5 ***Evidentiranje podatkov***

Podatke, ki zadevajo vožnjo vlaka, je treba evidentirati in hraniti za naslednje namene:

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

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

— evidentiranje informacij v zvezi z delovanjem lokomotive/-vlečnega vozila in strojevodje, vključno z delovnim časom.

Iz evidentiranih podatkov mora biti mogoče razbrati:

— datum in čas evidentiranja,

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

— identifikacijo vlaka,

— identiteto strojevodje.

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

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

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

4.2.3.5.1 **Evidentiranje nadzornih podatkov zunaj vlaka**

Upravljavec infrastrukture mora evidentirati najmanj naslednje podatke:

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

— ugotovitev pregretosti osnih ležajev,

▼B

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

4.2.3.5.2 **Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku**

Prevoznik v železniškem prometu mora evidentirati najmanj naslednje podatke:

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

— uporabo zasilne zavore,

— hitrost, pri kateri vozi vlak,

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

— delovanje zvočne opozorilne naprave (piščali),

— delovanje vzvodov vrat (odpiranje, zapiranje),

— zaznavo detektorjev pregretosti osnih ležajev, če so nameščeni,

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

— podatke za evidentiranje delovnega časa.

4.2.3.6 ***Delovanje v poslabšanih razmerah***

4.2.3.6.1 **Obvestilo drugim uporabnikom**

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

4.2.3.6.2 **Obvestilo strojevodjem**

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

4.2.3.6.3 **Dogovorjeni postopek ob nepredvidenih dogodkih**

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

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

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

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

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

— izredne vremenske razmere.

▼B

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

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

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

4.2.3.7 ***Upravljanje v izrednih razmerah***

Upravljavec infrastrukture mora ob posvetovanju z:

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

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

— po potrebi s sosednjimi upravljavci infrastrukture,

— lokalnimi oblastmi in

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

in v skladu z Direktivo 2004/49/ES opredeliti, objaviti ter omogočiti ustrezne ukrepe za obvladovanje izrednih razmer in ponovno vzpostavitev normalnega delovanja proge.

Taki ukrepi praviloma zajemajo:

— trke,

— požare na vlakih,

— evakuacijo vlakov,

— nesreče v predorih,

— nezgode, ki zadevajo nevarno blago,

— iztirjenja.

Prevoznik v železniškem prometu mora upravljavcu infrastrukture predložiti vse posebne informacije glede teh okoliščin, zlasti glede popravil ali ponovnega utirjanja. (Glej tudi določbo 4.2.7.1 Ukrepi v izrednih razmerah v TSI Tovorni vagoni železniškega voznega parka za konvencionalne hitrosti.)

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

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

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

▼B

4.3 *FUNKCIONALNE IN TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA VMESNIKE*

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

4.3.1 VMESNIKI S TSI INFRASTRUKTURA

PRIDRŽANO

4.3.2 VMESNIKI S TSI NADZOR-VODENJE IN SIGNALIZACIJA

4.3.2.1 ***Evidentiranje nadzornih podatkov***

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

4.3.2.2 ***Budnik***

Naprava za spremljanje odzivov strojevodje, ki ustavi vlak, če se strojevodja ne odzove v času, ki ga je treba določiti, in kadar infrastruktura to omogoča, to samodejno sporoči v signalizacijski kontrolni center. Med to operativno zahtevo in pododdelkom 4.2.2 v TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za konvencionalne hitrosti obstaja vmesnik, povezan s sistemom ERTMS.

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

Priloga A (A1 in A2) te TSI je vmesnik s FRS in SRS za ERTMS/ETCS, FRS in SRS za ERTMS/GSM-R, podrobno navedenih v Prilogi A TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za konvencionalne hitrosti. Obstaja tudi vmesnik s specifikacijami za vmesnik ETCS med strojevodjem in strojem (DMI) (oddelek 4.2.13 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za konvencionalne hitrosti) in specifikacijami za EIRENE DMI (oddelek 4.2.14 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za konvencionalne hitrosti). Obstaja vmesnik med Prilogo A1 te TSI in pododdelkom 4.2.2 TSI Nadzor-vodenje in signalizacija za konvencionalne hitrosti v zvezi z osamitvijo funkcionalnosti ETCS na vozilu.

4.3.2.4 ***Opazovanje signala in progovnega znamenja***

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

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

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

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

▼B

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

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

4.3.2.5 ***Zaviranje vlaka***

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

▼M2

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

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

▼B

4.3.2.7 ***Evidentiranje podatkov in ugotavljanje pregretosti osnih ležajev***

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

4.3.3 VMESNIKI S TSI ŽELEZNIŠKI VOZNI PARK

4.3.3.1 ***Identifikacija vozila***

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.3 TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa in Prilogo B TSI Tovorni vagoni železniškega voznega parka.

Tak vmesnik bo obstajal tudi z drugimi TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, ko bodo oblikovane.

4.3.3.2 ***Zaviranje***

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.6.1 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa, pododdelkom 4.2.4 in Prilogo B TSI Tovorni vagoni železniškega voznega parka.

Tak vmesnik bo obstajal tudi z drugimi TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, ko bodo oblikovane.

▼B

4.3.3.3 ***Zahteve za potniška vozila***

Omeniti je treba, da bo glede spodaj navedenega obstajal vmesnik z drugimi TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, ko bodo oblikovane.

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

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

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

— Sproženje sprostitve vrat mora preprečevati uporabo vlečne moči.

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

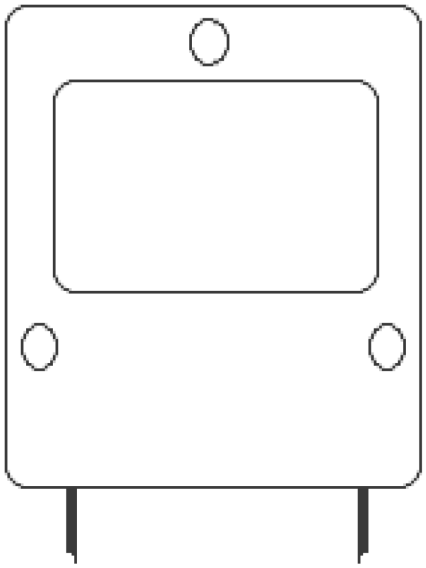
— Potniška vozila morajo biti opremljena z alarmom, ki ga lahko sprožijo potniki, ali z zasilno zavoro. Če se ta sproži, mora biti strojevodja na to takoj opozorjen, vendar mora ohraniti nadzor nad vlakom.

4.3.3.4 ***Vidnost vlaka***

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

4.3.3.4.1 **Na čelnem vozilu vlaka v smeri potovanja**

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



▼B

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

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

Obstajal bo vmesnik s prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park, ko gre za strojevodske kabine, in pododdelkom 4.2.2.1.2 te TSI.

4.3.3.4.2 **Na sklepu vlaka**

Obstajal bo vmesnik med pododdelkom 4.2.2.1.3 te TSI ter pododdelkom 4.2.7.4 in Prilogo BB Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (Tovorni vagoni), če bo odprta točka iz Priloge S rešena z določitvijo signala na sklepu vlaka, za katerega je potreben okvir.

4.3.3.5 ***Slišnost vlaka***

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

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

Obstajal bo vmesnik s prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park, ko gre za strojevodske kabine, in pododdelkom 4.2.2.2 te TSI.

4.3.3.6 ***Opažanje signala***

Strojevodja mora opazovati signale, signali pa morajo biti strojevodji vidni. Isto velja za druge znake ob progi, če so povezani z varnostjo.

Strojevodske kabine morajo biti načrtovane tako usklajeno, da strojevodja iz svojega normalnega voznega položaja z lahkoto vidi prikazano informacijo.

Obstajal bo vmesnik s pododdelkom 4.3.2.4 te TSI in prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park, ko gre za strojevodske kabine.

4.3.3.7 ***Budnik***

Naprava za spremljanje odzivov strojevodje, ki ustavi vlak, če se strojevodja ne odzove v času, ki ga je treba določiti, in kadar infrastruktura to omogoča, to samodejno sporoči v signalizacijski kontrolni center.

Obstajal bo vmesnik s prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park, ko gre za strojevodske kabine.

▼B

4.3.3.8 ***Sestava vlaka in Priloga B***

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.5 te TSI in pododdelkom 4.2.2.1.2.2 (Vlečna naprava) TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (Tovorni vagoni) glede največje dovoljene teže vlaka. V prihodnje obstaja možnost vmesnika med Prilogo B te TSI in pododdelkom 4.2.2.1.2.1 (Odbojniki) TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (Tovorni vagoni) glede hitrosti ranžiranja.

4.3.3.9 ***Nakladanje tovornih vozil***

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.4 te TSI in pododdelkom 4.2.2.3.5 (zavarovanje tovora) ter Prilogo YY TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (Tovorni vagoni).

4.3.3.10 ***Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju, in nevarno blago***

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.7 in 4.2.3.4.3 te TSI ter pododdelkom 4.2.2.6 (nevarno blago) TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (Tovorni vagoni).

▼M2

4.3.3.11 **Sestava vlaka, Priloga L**

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.5 ter Prilogo L te TSI in pododdelkom 4.2.3.5 (Vzdolžne tlačne sile) TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (Tovorni vagoni) glede vozečih vlakov, ravnanja z vlaki in razporeditve vozil v vlaku.

Obstajal bo vmesnik s prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park, ko gre za vlečna vozila in potniška vozila.

▼B

4.3.3.12 ***Dogovorjeni postopek ob nepredvidenih dogodkih in upravljanje v izrednih razmerah***

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.3.6.3 te TSI in pododdelkom 4.2.6.1.2 (Funkcionalne in tehnične specifikacije glede okoljskih pogojev) TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (Tovorni vagoni) v zvezi z izrednimi vremenskimi razmerami.

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

Obstajal bo vmesnik s prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park, ko gre za vlečna vozila in potniška vozila.

4.3.3.13 ***Evidentiranje podatkov***

Obstajal bo vmesnik s pododdelkom 4.2.3.5.2 (Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku) te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti ter prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, ko se obravnavajo vlečna vozila in vagone s strojevodskimi kabinami.

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.3.5.1 (Evidentiranje nadzornih podatkov zunaj vlaka) te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti ter pododdelkom 4.2.3.3.2 (Ugotavljanje pregretosti osnih ležajev) TSI Tovorni vagoni železniškega voznega parka za konvencionalne hitrosti. Obstajal bo tudi vmesnik med istim pododdelkom te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti in prihodnjimi različicami TSI Železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, ko gre za vlečna vozila in potniške vagone, glede ugotavljanja pregretosti osnih ležajev z opremo ob progi.

▼B

4.3.4 VMESNIKI S TSI TELEMATSKE APLIKACIJE

4.3.4.1 ***Identifikacija vlakov***

Način za nedvoumno identifikacijo vseh vlakov, ki obratujejo v vseevropskem železniškem omrežju, je treba še določiti (glej pododdelek 4.2.3.2 in Prilogo R). V zvezi s tem obstaja vmesnik s TSI Telematske aplikacije za tovorni promet in pododdelkom 4.2.2. Obstajal bo tudi vmesnik s TSI Telematske aplikacije za potniški promet, ko bo ta oblikovana.

4.3.4.2 ***Sestava vlaka***

Pododdelka 4.2.2.5 in 4.2.2.7.2 te TSI imata v zvezi s podatki o sestavi vlaka vmesnik s pododdelkom 4.2.3.2 TSI Telematske aplikacije za tovorni promet. Obstajal bo tudi vmesnik s TSI Telematske aplikacije za potniški promet, ko bo ta oblikovana.

4.3.4.3 ***Odhod vlaka***

Pododdelek 4.2.3.3 te TSI ima v zvezi z informacijami o odhodu vlaka vmesnik s pododdelkom 4.2.3 TSI Telematske aplikacije za tovorni promet. Obstajal bo tudi vmesnik s TSI Telematske aplikacije za potniški promet, ko bo ta oblikovana.

4.3.4.4 ***Vožnja vlaka***

Pododdelek 4.2.3.4 te TSI ima v zvezi s podatki o vožnji vlaka vmesnik s pododdelki 4.2.4, 4.2.5 in 4.2.6 TSI Telematske aplikacije za tovorni promet. Obstajal bo tudi vmesnik s TSI Telematske aplikacije za potniški promet, ko bo ta oblikovana.

4.3.4.5 ***Identifikacija vozila***

Obstaja vmesnik med pododdelkom 4.2.2.3 te TSI Vodenje in upravljanje železniškega prometa ter pododdelkom 4.2.11.3 „Podatkovne baze referenčnih podatkov o voznem parku“ in točko 1 („Opredelitve podatkov in sporočil“, oddelek 1.18 „Prvotni element: Ident. vagona“) v Prilogi A TSI Telematske aplikacije za tovorni promet. Obstajal bo tudi vmesnik s TSI Telematske aplikacije za potniški promet, ko bo ta oblikovana.

4.4 *OPERATIVNI PREDPISI*

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

Za to so v Prilogi A1 določeni operativni predpisi za Evropski sistem upravljanja železniškega prometa (ERTMS/ETCS). Operativni predpisi za obratovanje za radijski sistem ERTMS/-GSM-R bodo določeni v Prilogi A2.

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

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

▼B

4.5 *PREDPISI GLEDE VZDRŽEVANJA*

Se ne uporabljajo.

4.6 *STROKOVNA USPOSOBLJENOST*

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

4.6.1 STROKOVNA USPOSOBLJENOST

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

▼M2

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

▼B

4.6.1.1 ***Strokovno znanje***

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

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

  — načela delovanja sistema varnega upravljanja njihovih organizacij,

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

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

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

  — proge in opremo ob progi,

  — železniški vozni park,

  — okolje.

4.6.1.2 ***Sposobnost uporabe tega znanja v praksi***

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

— metodo in načela za uporabo teh predpisov in postopkov,

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

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

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

▼B

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

4.6.2 JEZIKOVNA USPOSOBLJENOST

4.6.2.1 ***Načela***

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu morata zagotoviti, da je njuno ustrezno osebje usposobljeno za uporabo komunikacijskih protokolov in načel, določenih v tej TSI.

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

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

4.6.2.2 ***Raven znanja***

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

— Strojevodja mora znati najmanj:

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

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

  — izpolnjevati obrazce, povezane z uporabo zbirke obrazcev.

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

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

4.6.3 ZAČETNO IN TRAJNO PREVERJANJE OSEBJA

4.6.3.1 ***Osnovne postavke***

V skladu z določbo 2 v Prilogi III k Direktivi 2004/49/ES morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture opredeliti postopek preverjanja za svoje osebje.

Priporočeno je, da se upoštevajo vse naslednje postavke:

A Izbira osebja

  — ocena izkušenj in sposobnosti,

▼B

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

B Začetno poklicno izobraževanje

— analiza potreb po usposabljanju,

— viri usposabljanja,

— usposabljanje inštruktorjev.

▼M2

C Začetno preverjanje

— osnovni pogoji,

— program preverjanja, vključno s praktičnim prikazom,

— strokovna usposobljenost inštruktorjev,

— izdaja spričevala o usposobljenosti.

D Ohranjanje usposobljenosti

— načela ohranjanja usposobljenosti,

— metode, ki jih je treba uporabljati,

— formalizacija postopka ohranjanja usposobljenosti,

— postopek preverjanja.

▼B

E Osvežitveno usposabljanje

— načela za trajno usposabljanje (vključno z jezikovnim).

4.6.3.2 ***Analiza potreb po usposabljanju***

4.6.3.2.1 **Oblikovanje analize potreb po usposabljanju**

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture morata opraviti analizo potreb po usposabljanju svojega ustreznega osebja.

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

— razlik v praksah delovanja med upravljavci infrastrukture in tveganja, povezana z zamenjavo med njimi,

— razlik med nalogami, operativnimi postopki in komunikacijskimi protokoli,

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

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

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

▼B

Nekatere postavke iz teh prilog zaradi vrste obratovanja, ki ga predvideva prevoznik v železniškem prometu, ali zaradi narave omrežja, ki ga vodi upravljavec infrastrukture, mogoče ne bodo primerni. Analiza potreb po usposabljanju mora dokumentirati elemente, ki veljajo za neprimerne, in razloge za to.

4.6.3.2.2 **Posodabljanje analize potreb po usposabljanju**

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture morata opredeliti postopek za pregled in posodabljanje svojih potreb po usposabljanju, pri čemer upoštevata zadeve, kakor so prejšnje presoje, povratne informacije sistema ter znane spremembe predpisov in postopkov, infrastrukture in tehnologije.

4.6.3.2.3 **Posebne postavke za vlakovno osebje in pomožno osebje**

▼M2

4.6.3.2.3.1 *Znanje o progah*

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

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

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

▼B

4.6.3.2.3.2 *Znanje o železniškem voznem parku*

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

4.6.3.2.3.3 *Pomožno osebje*

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

4.7 *ZDRAVSTVENI IN VARNOSTNI POGOJI*

4.7.1 UVOD

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

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

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

▼B

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

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

4.7.2 MERILA ZA ODOBRITEV ZDRAVNIKOV MEDICINE DELA IN ZDRAVSTVENIH ORGANIZACIJ ([1])

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

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

— imeti strokovno znanje iz medicine dela,

— poznati nevarnosti zadevnega dela in železniško okolje,

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

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

4.7.3 MERILA ZA ODOBRITEV PSIHOLOGOV, KI SODELUJEJO PRI PSIHOLOŠKEM PREVERJANJU, IN ZAHTEVE ZA PSIHOLOŠKO PREVERJANJE

4.7.3.1 ***Dokazila o izobrazbi psihologov***

Psiholog mora imeti ustrezno univerzitetno izobrazbo ter spričevalo in priznanje usposobljenosti v skladu z nacionalnimi predpisi in praksami države, v kateri ima prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture licenco ali registracijo.

4.7.3.2 ***Vsebina in razlaga psihološkega preverjanja***

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

4.7.3.3 ***Izbira orodij za preverjanje***

Preverjanje mora vsebovati le orodja, ki temeljijo na načelih psihološke znanosti.

4.7.4 ZDRAVSTVENI PREGLEDI IN PSIHOLOŠKA PREVERJANJA

4.7.4.1 ***Pred nastopom službe:***

4.7.4.1.1 **Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda**

Zdravstveni pregledi morajo zajemati:

— splošni zdravstveni pregled,

([1]) Oddelek 4.7.2 je priporočilo.

▼B

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

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

— pregled za ugotavljanje jemanja prepovedanih drog.

4.7.4.1.2 **Psihološko preverjanje**

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

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

— kognitivne sposobnosti:

  — pozornost in zbranost,

  — spomin,

  — sposobnost zaznave,

  — sklepanje,

  — komunikacija;

— psihomotorne sposobnosti:

  — hitrost odzivanja,

  — koordinacija gibov;

— vedenjske in osebnostne sposobnosti:

  — obvladovanje čustev,

  — vedenjska zanesljivost,

  — samostojnost,

  — vestnost.

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

4.7.4.2 ***Po nastopu službe***

4.7.4.2.1 **Pogostost rednih zdravstvenih pregledov**

Opraviti je treba najmanj en sistematski zdravstveni pregled:

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

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

— vsako leto za osebje v starosti nad 62 let.

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

4.7.4.2.2 **Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda**

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

— splošni zdravstveni pregled,

▼B

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

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

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

4.7.4.2.3 **Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja**

Poleg rednih zdravstvenih pregledov je treba opraviti dodatni posebni zdravstveni pregled in/ali psihološko presojo, kadar obstaja utemeljen dvom o psihičnem stanju delavca ali utemeljen sum jemanja prepovedanih drog ali zlorabe ali neprimerne uporabe alkohola. To je potrebno predvsem po nezgodi ali nesreči, ki se je zgodila zaradi človeške napake posameznika.

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

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture morata oblikovati sisteme za zagotavljanje, da se taki dodatni pregledi in preverjanja ustrezno opravljajo.

4.7.5 ZDRAVSTVENE ZAHTEVE

4.7.5.1 ***Splošne zahteve***

Osebje ne sme bolehati za zdravstvenimi stanji ali jemati zdravil, ki bi lahko povzročila:

— nenadno izgubo zavesti,

— motnje zavedanja ali zbranosti,

— nenadno nezmožnost za delo,

— motnje ravnotežja ali koordinacije,

— precejšnjo omejitev gibljivosti.

Izpolnjene morajo biti naslednje zahteve glede vida in sluha:

4.7.5.2 ***Zahteve glede vida***

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

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

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

— Kontaktne leče so dovoljene.

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

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

— Vid na obeh očesih: prisoten.

▼B

— Binokularni vid: prisoten.

— Kontrastna občutljivost: dobra.

— Odsotnost progresivne očesne bolezni.

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

4.7.5.3 ***Zahteve glede sluha***

Zadosten sluh, potrjen s tonskim avdiogramom, kar pomeni:

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

— Kot smernice uporabimo naslednje informativne vrednosti:

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

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

▼M2

_____

_____

▼B

4.8 *REGISTRI ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE IN ŽELEZNIŠKEGA VOZNEGA PARKA*

V skladu s členom 24(1) Direktive 2001/16/ES „države članice zagotovijo, da so registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka objavljeni ter vsako leto ažurirani. Ti registri navajajo glavne značilnosti vsakega podsistema ali dela podsistema in njihovo soodvisnost z značilnostmi, določenimi z uporabnimi TSI. V ta namen vsaka TSI natančno navaja, katere informacije morajo vsebovati registri infrastrukture in voznega parka.“

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

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

4.8.1 INFRASTRUKTURA

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

▼B

4.8.2 ŽELEZNIŠKI VOZNI PARK

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

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

— dolžina čez odbojnike.

5 KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

5.1 *OPREDELITEV*

V skladu s členom 2(d) Direktive 2001/16/ES:

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

Komponenta interoperabilnosti je:

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

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

5.2 *SEZNAM KOMPONENT*

Komponente interoperabilnosti so zajete v ustreznih določbah Direktive 2001/16/ES. Za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa trenutno ni komponent interoperabilnosti.

5.3 *ZMOGLJIVOSTI IN SPECIFIKACIJE KOMPONENT*

Ko bo ugotovljena rešitev za označevanje sklepa vlaka, bo to verjetno postalo komponenta interoperabilnosti. Takrat bo morda potrebna dodatna priloga za opredelitev svetilnosti, odsevanja in pritrditve. V prihodnji različici so mogoči tudi dodatni vmesniki s tehničnimi specifikacijami interoperabilnosti za železniški vozni park.

6 OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA

6.1 *KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI*

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

▼B

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

6.2 *PODSISTEM VODENJE IN UPRAVLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA*

6.2.1 NAČELA

Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa je strukturni podsistem v skladu s Prilogo II k Direktivi 2001/16/ES.

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

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

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

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

6.2.2 DOKUMENTACIJA O PREDPISIH IN POSTOPKIH

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

6.2.3 POSTOPKI OCENJEVANJA

6.2.3.1 ***Odločitev pristojnega organa***

V povezavi s Prilogo G upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu predložita opis vseh predlaganih novih ali spremenjenih operativnih postopkov.

▼B

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

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

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

6.2.3.2 ***Če je ocenjevanje potrebno***

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

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

Nekaj smernic glede načinov ocenjevanja vsebuje Priloga F.

6.2.4 ZMOGLJIVOST SISTEMA

Odstavek 2 člena 14 Direktive 2001/16/ES zahteva, da države članice redno preverjajo, ali podsistemi interoperabilnosti obratujejo in se vzdržujejo v skladu z bistvenimi zahtevami. Za podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa se bodo ta preverjanja izvajala v skladu z Direktivo 2004/49/ES.

7 IZVAJANJE

7.1 *NAČELA*

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

Ta načrt mora upoštevati:

— posebne človeške dejavnike, povezane z obratovanjem dane proge,

— posamezne operativne in varnostne elemente vsake posamezne proge in

— ali se bo izvajanje obravnavanih elementov:

  — uporabljalo za vse vlake na progi ali ne,

  — uporabljalo samo za nekatere proge,

  — uporabljalo na vseh progah vseevropskega železniškega omrežja,

  — uporabljalo za vse vlake, ki vozijo na progah vseevropskega železniškega omrežja,

— povezavo z izvajanjem z drugimi podsistemi (Nadzor-vodenje in signalizacija, Železniški vozni park, Telematske aplikacije za tovorni promet …).

▼B

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

Načrt izvajanja mora upoštevati različne ravni možnosti izvajanja, vsakič ko:

— prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture začne obratovati ali

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

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

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

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

V skladu s členoma 10 in 11 Direktive 2004/49/ES je treba spričevalo/dovoljenje obnoviti vsakih 5 let. Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture morata po začetku veljavnosti te TSI in kot del pregledovalnega postopka za obnovo spričevala/dovoljenja dokazati, da sta upoštevala vsebino te TSI, in utemeljiti vsako morebitno neizpolnjevanje nekaterih elementov.

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

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

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

(b) dvostranskih ali večstranskih sporazumih med prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture ali državami članicami, ki zagotavljajo znatno raven lokalne ali regionalne interoperabilnosti,

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

▼B

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

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

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

7.2 *SMERNICE ZA IZVAJANJE*

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

Obstajajo tri ločene točke za izvajanje:

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

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

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

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

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

  — nov železniški vozni park (RST).

  — telematske aplikacije za upravljanje prometa (TAF).

7.3 *POSEBNI PRIMERI*

7.3.1 UVOD

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

Ti posebni primeri spadajo v dve kategoriji:

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

▼B

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

▼M2

7.3.2 SEZNAM POSEBNIH PRIMEROV

Polje je namenoma prazno

▼**M2**

PRILOGA A

OPERATIVNI PREDPISI ERTMS/ETCS IN ERTMS/GSM-R

Operativni predpisi za ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R so določeni v tehničnem dokumentu „Predpisi in načela ETCS in GSM-R – 1. verzija“, ki je objavljen na spletni strani ERA (www.era.europa.eu).

▼B

PRILOGA B

DRUGI PREDPISI, KI OMOGOČAJO USKLAJENO OBRATOVANJE NOVIH STRUKTURNIH PODSISTEMOV

(glej oddelek 4.4)

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

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

A. ***Splošno***

Pridržano.

B. ***Varnost in zaščita osebja***

Pridržano.

C. ***Operativni vmesnik z opremo za signalizacijo in vodenje in nadzor***

C1 **Posipanje s peskom**

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

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

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

— na kretnicah in v križiščih,

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

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

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

C2 **Aktivacija detektorjev pregretosti osnih ležajev**

Pridržano.

D. ***Vožnja vlaka***

D1 **Normalne razmere**

D2 **Poslabšane razmere**

Pridržano.

E. ***Resna nesreča, nesreča in incident***

Pridržano.

▼B

PRILOGA C

Z VARNOSTJO POVEZANA KOMUNIKACIJSKA METODOLOGIJA

Uvod

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

— opredeliti značaj in zgradbo sporočil v zvezi z varnostjo,

— opredeliti metodologijo za glasovno posredovanje navedenih sporočil.

Ta priloga pomeni osnovo:

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

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

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

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

Upravljavec infrastrukture mora svoj komunikacijski protokol formalno strukturirati v skladu z naslednjimi tremi kategorijami:

— nujna ustna sporočila (v sili),

— pisni ukazi,

— dodatna obratovalna sporočila.

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

1 KOMUNIKACIJSKA METODOLOGIJA

1.1 *ELEMENTI IN NAČELA METODOLOGIJE*

1.1.1 STANDARDNA TERMINOLOGIJA, KI SE UPORABLJA V POSTOPKIH

1.1.1.1 ***Postopek prenosa govora***

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

sprejem

1.1.1.2 ***Postopek prejemanja sporočila***

— po sprejemu neposrednega sporočila.

▼B

Izraz, ki potrjuje prejem poslanega sporočila:

prejeto

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

ponovi (+ govori počasi)

— po sprejemu nazaj prebranega sporočila.

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

pravilno

ali ne:

napaka (+ ponavljam)

1.1.1.3 ***Postopek prekinjanja komunikacije***

— če je sporočilo končano:

konec

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

Izraz, ki nalaga drugi strani, naj počaka:

počakaj

— če je prekinitev začasna, vendar je zveza prekinjena.

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

pokličem pozneje

1.1.1.4 ***Razveljavitev pisnega ukaza***

Izraz, ki razveljavi postopek pisnega ukaza v teku:

razveljavi postopek ...

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

1.1.2 NAČELA, KI SE UPORABLJAJO OB NAPAKAH ALI NERAZUMEVANJU

Za popravljanje morebitnih napak pri komunikaciji se uporabljajo naslednja pravila:

▼B

1.1.2.1 *Napake*

— **napaka pri prenosu**

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

napaka (+ pripravi nov obrazec ...)

ali:

napaka (+ ponavljam)

in potem ponovi izvorno sporočilo.

— napaka med primerjalnim branjem

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

napaka (+ ponavljam)

in ponovi izvorno sporočilo.

1.1.2.2 *Nerazumevanje*

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

ponovi (+ govori počasi)

1.1.3 KLJUČ ZA ČRKOVANJE BESED, ŠTEVILK, ČASA, RAZDALJ, HITROSTI IN DATUMOV

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

Pri tem veljajo naslednja pravila za črkovanje:

1.1.3.1 ***Črkovanje besed in skupin črk***

Uporablja se mednarodna fonetična abeceda.

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

Primer:

Kretnici **A B** = kretnici alpha bravo.

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

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

▼B

Prevoznik lahko po potrebi doda še več določb glede izgovarjave.

1.1.3.2 ***Navajanje številk***

Pri številih se izgovarja vsaka številka posebej.

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

Primer: vlak **2 183** = vlak dve ena osem tri.

Za decimalna števila se uporablja beseda „vejica“.

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

1.1.3.3 ***Navajanje časa***

Čas se navede kot lokalni čas, v pogovornem jeziku.

Primer: **10.52** = deset dvainpetdeset.

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

1.1.3.4 ***Navajanje razdalj in hitrosti***

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

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

1.1.3.5 ***Navajanje datumov***

Datumi se navajajo običajno.

Primer: **10. december**

1.2 *ZGRADBA KOMUNIKACIJ*

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

— identifikacija in zahteva po navodilih,

— radijski prenos samega sporočila in konec radijskega prenosa.

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

1.2.1 PRAVILA ZA IDENTIFIKACIJO IN ZAHTEVE PO NAVODILIH

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

▼B

1.2.1.1 ***Identifikacija***

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

To načelo velja tudi po prekinitvi radijskega prenosa.

Različne strani za to uporabljajo naslednja sporočila.

— osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka:

vlak ……
(številka)
tukaj …… signalizira
(ime)

— strojevodja:

…… signalizira
(ime)
tukaj vlak ……
(številka)

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

1.2.1.2 ***Zahteva po navodilih***

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

Za zahtevo po navodilih se uporabljajo naslednji izrazi:

pripravi postopek ……

1.2.2 PRAVILA ZA RADIJSKI PRENOS PISNIH UKAZOV IN USTNIH SPOROČIL

1.2.2.1 ***Visoko prednostna varnostna sporočila***

Zaradi njihove nujnosti in pomembnosti se ta sporočila:

— lahko pošljejo ali prejmejo med vožnjo,

— lahko podajajo brez identifikacijskega dela,

▼B

— lahko ponovijo in

— jim kar najhitreje sledijo nadaljnje informacije.

1.2.2.2 ***Pisni ukazi***

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

1.2.2.2.1 ***Pošiljanje sporočil***

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

1.2.2.2.2 ***Prejemanje sporočil***

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

1.2.2.2.3 ***Primerjalno branje***

Vsa vnaprej določena železniška sporočila iz zbirke obrazcev je treba prebrati nazaj pošiljatelju. Primerjalno branje zajema sporočilo iz sivega polja na obrazcu, del za „povratno poročanje“ in vse druge dodatne ali dopolnilne informacije.

1.2.2.2.4 ***Potrditev pravilnosti primerjalnega branja***

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

pravilno

ali

napaka + ponavljam

in ponovno pošiljanje izvornega sporočila.

1.2.2.2.5 ***Potrditev***

Za vsako prejeto sporočilo se potrdi ali zanika prejem sporočila:

prejeto

ali

ni prejeto, ponovi (+ govori počasi)

▼B

1.2.2.2.6 ***Sledljivost in preverjanje***

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

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

dovoljenje ……
(številka)

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

sporočilo ……
(številka)

1.2.2.2.7 ***Poročanje pošiljatelju***

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

1.2.2.3 ***Dodatna sporočila***

Dodatna sporočila

— pred njimi steče identifikacijski postopek,

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

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

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

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

Sporočila, ki vsebujejo informacije in imajo spremenljivo vsebino:

— pred njimi steče identifikacijski postopek,

— se pripravijo pred pošiljanjem,

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

2 **PROCEDURALNA SPOROČILA**

2.1 *NARAVA SPOROČIL*

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

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

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

▼B

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

2.2 *OBRAZCI*

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

Njihov namen je:

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

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

— omogočiti sledljivost komunikacij.

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

2.3 *ZBIRKA OBRAZCEV*

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

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

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

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

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

Zbirka obrazcev ima dva dela.

Prvi del obsega:

— opozorilo o uporabi zbirke obrazcev,

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

▼B

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

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

— glosar situacij, za katere velja vsak od obrazcev,

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

Drugi del vsebuje proceduralne obrazce.

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

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

3 **DODATNA SPOROČILA**

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

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

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

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

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

3.1 *PRIPOROČENA ZGRADBA SPOROČIL*

Sporočila imajo lahko naslednjo zgradbo:

Faza poteka komunikacije	**Element sporočila**
Razlog za posredovanje informacij	☐ **za obveščanje** ☐ **za ukrepanje**
Ugotovitve	☐ Tu je ☐ Videl sem ☐ Imel sem ☐ Zadel sem
Položaj — vzdolž proge	☐ pri ..... (ime postaje) ☐ ..... *(značilna točka)* ☐ pri miljni/kilometrski oznaki ..... *(številka)*
— glede na moj vlak	☐ pogonski vagon ..... *(številka)* ☐ vagon ..... *(številka)*

▼B

Faza poteka komunikacije	Element sporočila
Vrsta — predmet — oseba	..... *(glej glosar)*
Stanje — statično — v gibanju	☐ stoji na ☐ leži na ☐ padlo je na ☐ hodi ☐ teče ☐ nasproti
Lega glede na tire	

Tem sporočilom lahko sledi zahteva po navodilih.

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

3.2 *GLOSAR ŽELEZNIŠKIH IZRAZOV*

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

Glosar je sestavljen iz dveh delov:

— seznam izrazov po temah,

— abecedni seznam izrazov.

3.3 *OPISNI DIAGRAM VOZNEGA PARKA*

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

3.4 *OPISNI SEZNAM ZNAČILNOSTI OPREME INFRASTRUKTURE (TIRI, VIR POGONSKE ENERGIJE ITN.)*

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

▼B

4 **VRSTA IN ZGRADBA USTNIH SPOROČIL**

4.1 *SPOROČILA V SILI*

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

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

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

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

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

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

4.2 *SPOROČILA, KI JIH POŠLJE MESTO, S KATEREGA SE VODI PROMET, ALI STROJEVODJA*

— Potreba po ustavitvi vseh vlakov:

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

Nujno ustaviti vse vlake

Kraj ali območje sta po potrebi opredeljena v sporočilu.

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

Ovira
ali požar
ali ……
(drug vzrok)
na progi …… **pri** ……
(ime) *(km)*
Strojevodja ……
(številka)

— Potreba po ustavitvi določenega vlaka:

Vlak …… **(na progi/tiru)**
(številka) *(ime/številka)*
Zaustavitev v sili

▼B

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

4.3 *SPOROČILA, KI JIH POŠLJE STROJEVODJA*

— Potreba po izklopu pogonskega vira energije:

Izklop v sili

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

Pri ……

(km)

na …… **progi/tiru**

(ime/številka)

med …… **in** ……

(postaja) *(postaja)*

Vzrok ……

Strojevodja ……

(postaja)(številka)

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

▼B

PRILOGA D

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

DEL 1. SPLOŠNE INFORMACIJE V ZVEZI Z UPRAVLJAVCEM INFRASTRUKTURE

1.1. Imena/Identiteta upravljavcev infrastrukture

1.2. Država (ali države)

1.3. Kratek opis

1.4. Seznam splošnih operativnih pravil in predpi1sov (in kako jih dobiti)

DEL 2. ZEMLJEVIDI IN DIAGRAMI

2.1. **Zemljevid območja**

2.1.1. Proge

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

2.2. **Diagram proge**

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

2.2.1. Navedba razdalje

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

2.2.3. Povezave med odprtimi progami

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

2.2.5. Lokacija in pomeni vseh stalnih signalov

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

Informacije, ki se navedejo v diagramih za določene lokacije, ki jih po potrebi dopolnjuje besedilo

2.3.1. Ime lokacije

2.3.2. Identifikacijska oznaka lokacije

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

2.3.4. Lokacija in pomeni vseh stalnih signalov

2.3.5. Identifikacija in načrt tirov, vključno s ščitnimi kretnicami

2.3.6. Identifikacija peronov

2.3.7. Dolžina peronov

2.3.8. Višina peronov

2.3.9. Identifikacija stranskih tirov

2.3.10. Dolžina stranskih tirov

2.3.11. Razpoložljivost električne energije na lokaciji

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

▼B

2.3.13. (Za potniške postaje) Možnost dostopa za invalide

DEL 3. SPECIFIČNE INFORMACIJE O ODSEKIH PROGE

3.1. **Splošne značilnosti**

3.1.1. Država

3.1.2. Identifikacijska oznaka odseka proge: nacionalna oznaka

3.1.3. Skrajni konec odseka proge 1

3.1.4. Skrajni konec odseka proge 2

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

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

3.1.7. Vrsta prometa (mešani, potniški, tovorni …)

3.1.8. Največja dovoljena hitrost

3.1.9. Druge informacije, potrebne iz varnostnih razlogov

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

3.1.11. Posebne omejitve za nevarno blago

3.1.12. Posebne omejitve glede nakladanja

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

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

3.2. **Posebne tehnične značilnosti**

3.2.1. ES-verifikacija infrastrukturne TSI

3.2.2. Datum začetka obratovanja interoperabilne proge

3.2.3. Seznam mogočih posebnih primerov

3.2.4. Seznam mogočih posebnih odstopanj

3.2.5. Tirna širina

3.2.6. Profil ustroja

3.2.7. Največja osna obremenitev

3.2.8. Največja obremenitev na tekoči meter

3.2.9. Prečne sile na tir

3.2.10. Vzdolžne sile na tir

3.2.11. Minimalni polmer krožnega loka

3.2.12. Odstotek naklona

3.2.13. Lokacija naklona

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

3.2.15. Mostovi

3.2.16. Viadukti

3.2.17. Predori

3.2.18. Komentarji

3.3. **Energijski podsistem**

3.3.1. ES-verifikacija energijske TSI

▼B

3.3.2.	Datum začetka obratovanja interoperabilne proge
3.3.3.	Seznam mogočih posebnih primerov
3.3.4.	Seznam mogočih posebnih odstopanj
3.3.5.	Vrsta napajanja z električno energijo (npr. ga ni, vozni vod, 3. tir)
3.3.6.	Frekvenca napajanja z električno energijo (npr. dvosmerni, enosmerni tok)
3.3.7.	Minimalna napetost
3.3.8.	Maksimalna napetost
3.3.9.	Omejitev glede porabe energije za posebna električna vlečna vozila
3.3.10.	Omejitev v zvezi z lego motornega vlaka (vlakov) glede na ločevanje voznega voda (lega odjemnika toka)
3.3.11.	Kako pridobiti električno izolacijo
3.3.12.	Višina kontaktnega vodnika
3.3.13.	Dovoljeni naklon kontaktnega vodnika glede na tirnico in sprememba naklona
3.3.14.	Vrste odobrenih odjemnikov toka
3.3.15.	Minimalna statična sila
3.3.16.	Maksimalna statična sila
3.3.17.	Lokacija nevtralnih odsekov
3.3.18.	Informacije o obratovanju
3.3.19.	Spuščanje odjemnikov toka
3.3.20.	Pogoji, ki se uporabljajo v zvezi z regeneracijskim zaviranjem
3.3.21.	Najvišji dopustni vlakovni tok
3.4.	**Podsistem Nadzor-vodenje in signalizacija**
3.4.1.	ES-verifikacija TSI za podsistem Nadzor-vodenje in signalizacija
3.4.2.	Datum začetka obratovanja interoperabilne proge
3.4.3.	Seznam mogočih posebnih primerov
3.4.4.	Seznam mogočih posebnih odstopanj *ERTMS/ETCS*
3.4.5.	Raven uporabe
3.4.6.	Neobvezne funkcije, nameščene ob progi
3.4.7.	Neobvezne funkcije, ki so potrebne na vozilu
3.4.8.	Številka različice programske opreme
3.4.9.	Datum začetka uporabe te različice *ERTMS/GSM-R radio*
3.4.10.	Neobvezne funkcije, kakor so določene v FRS
3.4.11.	Številka različice
3.4.12.	Datum začetka uporabe te različice *Za stopnjo ERTMS/ETCS 1 s funkcijo polnjenja*
3.4.13.	Tehnična izvedba, ki je potrebna za vozni park *Varnostni, kontrolni in opozorilni sistemi vlakov razreda B*

▼B

3.4.14.	Nacionalna pravila za upravljanje sistemov razreda B (+ način, kako jih dobiti)
	Progovni sistem
3.4.15.	Pristojna država članica
3.4.16.	Ime sistema
3.4.17.	Številka različice programske opreme
3.4.18.	Datum začetka uporabe te različice
3.4.19.	Konec časa veljavnosti
3.4.20.	Potreba po več kot enem aktivnem sistemu hkrati
3.4.21.	Sistem na vozilu
	Radijski sistemi razreda B
3.4.22.	Pristojna država članica
3.4.23.	Ime sistema
3.4.24.	Številka različice
3.4.25.	Datum začetka uporabe te različice
3.4.26.	Iztek veljavnosti
3.4.27.	Posebni tehnični pogoji za preklapljanje med različnimi varnostnimi, kontrolnimi in opozorilnimi sistemi razreda B
3.4.28.	Posebni tehnični pogoji, ki se zahtevajo za preklapljanje med ERTM-S/ETCS in sistemi razreda B
3.4.29.	Posebni pogoji za preklapljanje med različnimi radijskimi sistemi
	Tehnično poslabšani načini za:
3.4.30.	ERTMS/ETCS
3.4.31.	Varnostni, kontrolni in opozorilni sistemi vlakov razreda B
3.4.32.	ERTM/GSM-R
3.4.33.	Radijski sistemi razreda B
3.4.34.	Signalizacija ob progi
	Omejitve hitrosti v zvezi z zavorno močjo
3.4.35.	ERTMS/ETCS
3.4.36.	Varnostni, kontrolni in opozorilni sistemi vlakov razreda B
	Nacionalna pravila za delovanje sistema razreda B
3.4.37.	Nacionalna pravila, povezana z zavorno močjo
3.4.38.	Druga nacionalna pravila, npr. podatki, ki ustrezajo objavi UIC 512 (8. izdaja z dne 1.1.79 in 2 spremembi)
	EMZ dovzetnost infrastrukturnih lastnosti opreme za nadzor-vodenje in signalizacijo
3.4.39.	Zahteva se natančno določi v skladu z evropskimi standardi
3.4.40.	Dopustnost uporabe zavore na vrtinčne pogone
3.4.41.	Dopustnost uporabe magnetne zavore
3.4.42.	Zahteve po tehničnih rešitvah v zvezi z uveljavljenimi odstopanji

▼B

3.5.	**Podsistem Vodenje in upravljanje železniškega prometa**
3.5.1.	ES-verifikacija TSI za OPE
3.5.2.	Datum začetka obratovanja interoperabilne proge
3.5.3.	Seznam mogočih posebnih primerov
3.5.4.	Seznam mogočih posebnih odstopanj
3.5.5.	Jezik, ki se uporablja v za varnost pomembni komunikaciji z osebjem upravljavca infrastrukture
3.5.6.	Posebne podnebne razmere in sorodne ureditve

▼B

PRILOGA E

RAVEN JEZIKA IN KOMUNIKACIJE

Ustno obvladovanje jezika je mogoče razdeliti na pet ravni:

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

Ta priloga je začasna rešitev. V pripravi je podrobnejše besedilo, ki bo na voljo za prihodnjo revizijo te TSI.

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

▼B

PRILOGA F

SMERNICE ZA OCENJEVANJE PODSISTEMA VODENJE IN UPRAVLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

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

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

— skladen s to TSI in izpolnjuje bistvene zahteve [1] iz Direktive 2001/16/ES (in vseh sprememb, vključenih v Direktivo 2004/50/ES),

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

in lahko začne obratovati.

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

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

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

3. Podrobnosti o ocenjevanju

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

— prikaz skladnosti zadevnega operativnega postopka z zahtevami TSI.

Kjer je ustrezno, se predloži tudi naslednje:

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

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

— posebni pogoji ali omejitve ustreznih operativnih postopkov.

3.2 Država članica:

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

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

— preuči predloženo dokumentacijo in oceni, ali:

  — so operativni postopki skladni z ustreznimi zahtevami TSI,

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

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

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

4. Poročilo o ocenjevanju vključuje vsaj naslednje podatke:

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

▼B

PRILOGA G

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

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

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

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

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

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
Dokumentacija za strojevodje	Postopek priprave pravilnika za strojevodje (vključno s prevodom [kjer je ustrezno] in postopkom validacije)	4.2.1.2.1	X		A
	Postopek, po katerem UI zagotovi ustrezne podatke PŽP	4.2.1.2.1		X	A
	Vsebina pravilnika za strojevodje vključuje minimalne zahteve te TSI in posebne postopke, ki jih zahteva UI	4.2.1.2.1	X		B
	Postopek priprave navodil o progi za strojevodje (in postopka validacije)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Vsebina navodil o progi za strojevodje vključuje minimalne zahteve te TSI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Postopek, po katerem UI obvešča PŽP o spremembah operativnih pravil/podatkov	4.2.1.2.2.2		X	A
	Postopek za združevanje sprememb v skupine v posebnem dokumentu	4.2.1.2.2.2	X		A
	Postopek za takojšnje obveščanje strojevodij o spremembah	4.2.1.2.2.3		X	A
	Postopek za posredovanje podatkov o voznih redih vlakov strojevodjem	4.2.1.2.3	X		A
	Postopek za posredovanje podatkov o voznem parku strojevodjem	4.2.1.2.4	X		A
	Postopek za pripravo pravil in postopkov za določene lokacije (vključno s postopkom validacije) *osebje za upravljanje prometa*	4.2.1.3	X		B

▼B

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
Dokumentacija za osebje UI, ki izda dovoljenje za vožnjo vlaka	Postopek za komunikacijo v zvezi z varnostjo med osebjem UI in PŽP.	4.2.1.4		X	A
Komunikacija v zvezi z varnostjo med osebjem PŽP in UI	Postopek za zagotavljanje, da osebje uporablja operativno komunikacijsko metodologijo, kakor je določena v Prilogi C k tej TSI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Vidnost vlaka	Postopek za zagotavljanje, da je osvetlitev čelnega dela vlakov skladna z zahtevami te TSI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Postopek za zagotavljanje, da je označevanje sklepa vlakov skladno z zahtevami te TSI	4.2.2.1.3	X		
Slišnost vlaka	Postopek za zagotavljanje, da je slišnost vlakov skladna z zahtevami te TSI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Identifikacija vozila	Postopek za prikaz skladnosti s Prilogo P k tej TSI	4.2.2.3	X		A
Nakladanje tovornih vozil	Priprava pravil za nakladanje, ki jih uporablja osebje PŽP	4.2.2.4	X		A
Sestava vlaka	Postopek za pripravo pravil o sestavi vlaka (vključno s postopkom validacije)	4.2.2.5	X		A
	Vsebina pravil o sestavi vlaka vključuje minimalne zahteve te TSI	4.2.2.5	X		B
Zahteve glede zaviranja	Postopek za zagotavljanje informacij v zvezi s progo, ki so potrebne za izračun zavorne moči, ali zagotavljanje dejanske potrebne moči	4.2.2.6.2		X	A
	Postopek za izračun, ali obstaja zagotavljanje potrebne zavorne moči („pravila za zaviranje“)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Odgovornost za zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	Opredelitev opreme na vlaku v zvezi z varnostjo, ki se zahteva za zagotavljanje, da je vlak varen za vožnjo	4.2.2.7.1	X		B
	Postopek za zagotavljanje, da se vse značilnosti vlaka, ki vplivajo na njegovo obratovanje, identificirajo, in da se ti podatki predložijo UI	4.2.2.7.1	X		A
	Postopek za zagotavljanje, da so podatki o vožnji vlaka dani na voljo UI pred odhodom	4.2.2.7.2	X		A

▼B

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
Načrtovanje vlaka	Postopek za zagotavljanje, da PŽP predloži zahtevane podatke UI, ko prosi za vlakovno pot	4.2.3.1		X	A
Identifikacija vlakov	Postopek za dodeljevanje enotnih in nedvoumnih identifikacijskih številk vlakov	4.2.3.2		X	A
Postopki ob odhodu	Opredelitev preverjanj in preskusov pred odhodom	4.2.3.3.1	X		B
	Postopek za poročanje o dejavnikih, ki bi lahko vplivali na vožnjo vlaka	4.2.3.3.2	X		A
Upravljanje prometa	Zagotavljanje sredstev za takojšnje evidentiranje informacij, vključno z minimalnimi podatki, ki se zahtevajo po tej TSI	4.2.3.4.1		X	B
	Opredelitev postopkov za nadzor železniškega prometa	4.2.3.4.2.1		X	B
	Postopek za zagotavljanje upravljanja sprememb v razmerah na progi in značilnostih vlaka	4.2.3.4.2		X	B
	Postopek za ugotavljanje predvidenega časa, ko en UI preda vlak drugemu UI	4.2.3.4.2.2		X	B
Nevarno blago	Postopek za zagotavljanje nadzora nad nevarnim blagom, vključno z minimalnimi zahtevami te TSI	4.2.3.4.3	X		A
Kakovost obratovanja	Postopek za spremljanje učinkovitega obratovanja vseh zadevnih storitev in sporočanje trendov vsem ustreznim UI in PŽP	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Evidentiranje podatkov	Seznam podatkov, evidentiranih zunaj vlaka, vključuje minimalni seznam postavk, ki se zahtevajo po tej TSI	4.2.3.5.1		X	A
	Seznam podatkov, evidentiranih znotraj vlaka, vključuje minimalni seznam postavk, ki se zahtevajo po tej TSI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Obratovanje v poslabšanih razmerah	Postopek za obveščanje drugih uporabnikov o motnjah, ki bi lahko povzročile motnje v prevozu	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Opredelitev navodil, ki jih UI zagotovi strojevodjem ob motnjah v prevozu	4.2.3.6.3		X	B
	Opredelitve ustreznih ukrepov za obravnavanje prepoznanih scenarijev motenj v prevozu, vključno z minimalnimi zahtevami, naštetimi v tej TSI	4.2.3.6.4		X	B

▼B

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
Upravljanje v izrednih razmerah	Postopek za opredelitev in objavo ukrepov ob nepredvidenih dogodkih za upravljanje prevoza v izrednih razmerah	4.2.3.7		X	A
	Postopek za zagotavljanje navodil v zvezi z izrednimi razmerami in varnostjo potnikom	4.2.3.7	X		A
Pomoč vlakovnemu osebju v primeru večje nezgode	Postopek za zagotavljanje pomoči vlakovnemu osebju v poslabšanih razmerah, da bi se izognili zamudam	4.2.3.8	X		A
Strokovne in jezikovne sposobnosti	Postopek za ocenjevanje strokovnega znanja v skladu z minimalnimi zahtevami te TSI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Opredelitev sistema upravljanja usposobljenosti za zagotavljanje, da bo osebje sposobno znanje uporabiti v praksi v skladu z minimalnimi zahtevami te TSI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Postopek za ocenjevanje jezikovnih sposobnosti v skladu z minimalnimi zahtevami te TSI	4.6.2	X		A
				X	A
	Opredelitev postopka ocenjevanja za vlakovno osebje, ki vključuje: osnovno usposobljenost, postopke in jezike Znanje o progah Znanje o železniškem voznem parku Posebno usposobljenost (npr. dolgi predori)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Opredelitev usposabljanja in analiza potreb po usposobljenosti osebja z za varnost pomembnimi dolžnostmi ob upoštevanju minimalnih zahtev te TSI	4.6.3.2	X		A
				X	A
Zdravstveni in varnostni pogoji	Postopek za zagotavljanje dobrega zdravstvenega stanja osebja, vključno s preskusi učinkov mamil in alkohola na sposobnost za delo	4.7.1	X		A
				X	A
	Določitev meril za: odobritev zdravnikov medicine dela in zdravstvenih organizacij odobritev psihologov zdravstvene in psihološke preglede	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A

▼B

Parametri, ki se ocenjujejo	Elementi, ki se preverijo za vsak parameter	Sklic na TSI	Velja za		A/B
			PŽP	UI	
	Določitev zdravstvenih zahtev, ki vključujejo: — splošno zdravstveno stanje — vid — sluh ►M2 ————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M2 —————					

—————

▼B

PRILOGA I

NI V UPORABI

▼B

PRILOGA J

OSNOVNE POSTAVKE V ZVEZI S STROKOVNO USPOSOBLJENOSTJO ZA NALOGE, POVEZANE S „SPREMLJANJEM VLAKOV“

1. **Splošne zahteve**

— Ta priloga, ki jo je treba razumeti v povezavi s pododdelkoma 4.6 in 4.7, je seznam postavk, ki veljajo za pomembne za nalogo spremljanja vlaka v TEN.

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

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

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

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

2. **Strokovno znanje**

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

2.1. **Splošno strokovno znanje**

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

— Splošni pogoji, povezani z varnostjo potnikov in/ali tovora in oseb na železniški progi ali v njeni bližini

— Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu

— Splošna načela varnosti železniškega sistema

— Osebna varnost, vključno z zapuščanjem vlaka na odprti progi

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

— Operativni postopki in varnostna pravila

— Sistem nadzora, vodenja in signalizacije

— Komunikacijska načela in formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z rabo komunikacijske opreme

▼B

2.3. **Poznavanje železniškega voznega parka**

— Notranja oprema potniškega vozila

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

2.4. **Znanje o progi**

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

— Postaje, na katerih lahko potniki izstopijo ali vstopijo

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

3. **Sposobnost uporabe znanja v praksi**

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

— Postopki ob odhodu

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

— Obratovanje v poslabšanih razmerah

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

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

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

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

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

▼B

PRILOGA K

NI V UPORABI

▼B

PRILOGA L

OSNOVNE POSTAVKE V ZVEZI S STROKOVNO USPOSOBLJENOSTJO ZA NALOGE PRIPRAVE VLAKA

1. **Splošne zahteve**

— Ta priloga, ki jo je treba razumeti v povezavi s pododdelkom 4.6, je seznam postavk, ki veljajo za pomembne za nalogo priprave vlaka v TEN.

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

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

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

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

2. **Strokovno znanje**

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

2.1 **Splošno strokovno znanje**

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

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

— Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu

— Splošna načela varnosti železniškega sistema

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

— Komunikacijska načela in formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z rabo komunikacijske opreme

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

— Delovanje vlakov v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah

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

— Lokalna operativna ureditev

▼B

2.3 **Znanje o vlakovni opremi**

— Namen in uporaba opreme vagona in vozila

— Prepoznavanje potrebe o tehničnih inšpekcijah in dogovarjanje zanje

3. **Sposobnost uporabe znanja v praksi**

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

— Razumevanje oznak in nalepk na vozilih

— Postopek za določanje podatkov o vlaku in njihovo razpoložljivost

— Komunikacija z vlakovnim osebjem

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

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

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

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

▼B

PRILOGA M

NI V UPORABI

▼B

PRILOGA N

SMERNICE ZA IZVAJANJE

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

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

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.2.1.5 Komunikacija v zvezi z varnostjo med osebjem PŽP in UI	UI/PŽP – Dokumenti/računalniške datoteke, navedeni v 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 in 4.2.1.4, za vključitev operativne komunikacijske metodologije, kakor je določeno v Prilogi C k TSI	V povezavi s 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 in 4.2.1.4
4.2.2.1.2 Vidnost vlaka – (čelo)	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za strojevodje in/ali drugega operativnega osebja za zagotavljanje pravilne osvetlitve čelnega dela	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.2.1.3 Vidnost vlaka – (sklep)	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za strojevodje in/ali drugega operativnega osebja za zagotavljanje pravilne osvetlitve sklepa	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.2.4 Nakladanje tovornih vozil	PŽP – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke s pravili za nakladanje, ki jih uporablja osebje PŽP	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP kot posledica novega/spremenjenega železniškega voznega parka ali prometnih tokov
4.2.2.5 Sestava vlaka	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje, da je vlak skladen z dodeljeno potjo	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežnih operativnih predpisov, ki vpliva na sestavo vlaka
		Nova/spremenjena infrastruktura, signalizacija ali uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.2.6.1 Minimalne zahteve zavornega sistema	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za operativno osebje za zagotavljanje, da so vozila, ki tvorijo vlak, skladna z zahtevami glede zaviranja	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.2.6.2 Zavorna moč	UI – Opredelitev/revizija postopka za sporočanje podatkov glede zavorne moči PŽP	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
	PŽP – Priprava/revizija dokumenta ali računalniške datoteke, ki vsebuje predpise za zaviranje, za svoje osebje, ob upoštevanju nagibnih razmer proge, dodeljene poti in razvoja ERTMS/ETCS	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežnih operativnih predpisov, ki vplivajo na predpise za zaviranje
		Nova/spremenjena infrastruktura, signalizacija ali uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.2.2.7.1 Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju (splošne zahteve)	RU – Opredelitev/revizija postopka za operativno osebje za zagotavljanje, da so vozila v dobrem voznem stanju, vključno z obveščanjem UI o spremembah, ki lahko vplivajo na vožnjo in vožnjo v poslabšanih razmerah	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.2.7.2 Zahtevani podatki	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje, da so podatki o vožnji vlaka dani na voljo UI pred odhodom	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.2 Identifikacija vlakov	UI – Opredelitev/revizija postopka za dodeljevanje enotnih in nedvoumnih identifikacijskih številk vlakov	Sprememba sistema načrtovanja vlakov UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.3.1 Preverjanja in preskusi pred odhodom	PŽP – Opredelitev/revizija preverjanj in preskusov, ki morajo biti opravljeni pred odhodom	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.3.3.2 Obveščanje UI o obratovalnem stanju vlaka	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za sporočanje dejavnikov v zvezi z železniškim voznim parkom, ki lahko vplivajo na vožnjo vlaka	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.4.1 Splošne zahteve za upravljanje prometa	UI – Opredelitev/revizija postopka za nadzor železniškega prometa, vključno z vmesnikom za dodatne postopke, ki jih zahteva PŽP	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.4.2 Javljanje vlaka	UI – Opredelitev/revizija postopka za javljanje položaja vlaka, vključno s takojšnjim evidentiranjem časa prihoda/odhoda in predvidenega časa predaje drugim UI	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.4.3 Nevarno blago	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za nadzor prevoza nevarnega blaga, vključno z zagotavljanjem informacij, ki jih zahteva UI	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.2.3.4.4 Kakovost obratovanja	UI/PŽP – Dokumentirani postopki, ki opisujejo notranje procese za spremljanje in pregled obratovalne zmogljivosti ter zagotavljanje ukrepov za izboljšanje omrežne učinkovitosti	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa, vključno s spremljanjem učinkovitosti
4.2.3.5.1 Evidentiranje nadzornih podatkov zunaj vlaka	UI – Opredelitev/revizija postopka za evidentiranje zahtevanih podatkov ter dogovori za shranjevanje in dostop	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežne infrastrukture, zaradi katere je potrebna nova/spremenjena oprema za spremljanje
4.2.3.5.2 Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za evidentiranje zahtevanih podatkov ter dogovori za shranjevanje in dostop	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka (lokomotiv, motornih garnitur)
4.2.3.6.1 Obratovanje v poslabšanih razmerah – obvestilo drugim uporabnikom	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za medsebojno obveščanje o situacijah, ki lahko ovirajo varnost, obratovanje ali razpoložljivost omrežja	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega (elektronskega) sistema upravljanja železniškega prometa
4.2.3.6.2 Obvestilo strojevodjem	UI – Opredelitev/revizija navodil za strojevodje za ravnanje v poslabšanih razmerah	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.3.6.3 Dogovorjeni postopki ob nepredvidenih dogodkih	UI – Opredelitev/revizija postopka za obratovanje v poslabšanih razmerah, vključno z okvarami voznega parka in infrastrukture (dogovori za nepredvidene dogodke)	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa UI ali PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Sprememba omrežne infrastrukture ali uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.2.3.7 Upravljanje v izrednih razmerah	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za ukrepe ob nepredvidenih dogodkih za ravnanje v izrednih razmerah	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.2.3.8 Pomoč vlakovnemu osebju ob nezgodah/-slabem delovanju voznega parka	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za vlakovno osebje za obravnavanje tehničnih ali drugih okvar voznega parka	Sprememba sistema upravljanja železniškega prometa PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
		Uvedba novega/spremenjenega železniškega voznega parka
4.4 Operativni predpisi	UI/PŽP – Opredelitev predpisov in postopkov, ki jih je treba uporabljati za ETCS in GSM-R in/ali HABD	Uvedba signalnega sistema ETCS in/ali radijskega sistema GSM-R in/ali HABD

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.6.1.1 Strokovno znanje	UI/PŽP – Opredelitev postopka za ocenjevanje strokovnega znanja	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.1.2 Sposobnost uporabe znanja v praksi	UI/PŽP – Opredelitev/revizija sistema upravljanja sposobnosti za zagotavljanje, da je osebje sposobno znanje uporabiti v praksi	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.2.2 Raven jezikovnega znanja	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za ocenjevanje jezikovnih sposobnosti	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.3.1 Ocenjevanje osebja – osnovne postavke	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za ocenjevanje osebja, ki vključuje: — izkušnje/usposobljenost — jezik — ohranjanje sposobnosti	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.3.2 Analiza potreb po usposabljanju	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za izvajanje in posodabljanje analiz potreb po usposabljanju osebja	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja UI/PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.6.3.2.3 Posebne postavke za vlakovno osebje	PŽP – Opredelitev/revizija postopka za vlakovno osebje za pridobivanje in ohranjanje: — znanja o progah — znanja o železniškem voznem parku	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.7.1 Zdravstveni in varnostni pogoji – uvod	UI/PŽP – Opredelitev/revizija postopka za zagotavljanje dobrega zdravstvenega stanja osebja, vključno s preskusi učinkov mamil in alkohola na sposobnost za delo	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo
4.7.2–4.7.4 Merila za odobritev zdravnikov medicine dela, zdravstvenih organizacij, psihologov in pregledov	UI/PŽP – Določanje/revizija meril za: — odobritev zdravnikov medicine dela in zdravstvenih organizacij — odobritev psihologov — zdravstvene in psihološke preglede	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo Sprememba nacionalnih predpisov in praks za odobritev zdravnikov in priznavanje organizacij
4.7.5 Zdravstvene zahteve	UI/PŽP – Določanje/revizija zdravstvenih zahtev, ki vključujejo: — splošno zdravstveno stanje — vid — sluh — nosečnost	Sprememba operativnega sistema varnega upravljanja PŽP, zaradi katere se vloge in odgovornosti spremenijo

▼B

Poglavje 4, oddelek	Delo, ki ga mora opraviti UI/PŽP, da izpolni zahteve	Tipični sprožilec
4.7.6 Posebne zahteve v zvezi z nalogo vožnje vlaka	UI/PŽP – Določanje/revizija posebnih zdravstvenih zahtev za strojevodje, ki vključujejo: — pregled z EKG (za starejše od 40 let) — vid — zahteve glede sluha/govora — antropometrijo	►M2 ——————— ◄

▼B

PRILOGA O

NI V UPORABI

▼B

PRILOGA P

IDENTIFIKACIJA VOZILA

Splošne opombe:

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

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

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

   — vozila zgodovinske dediščine starinskega videza,

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

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

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

Standardne številke in povezane kratice

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

<table>
<tr><th>Vrste železniškega voznega parka</th><th>Vrsta vozila in navedba zmožnosti za interoperabilnost
[2 števki]</th><th>Država, v kateri je vozilo registrirano
[2 števki]</th><th>Tehnične značilnosti
[4 števke]</th><th>Serijska številka
[3 števke]</th><th>Števka za samokontrolo
[1 števka]</th></tr>
<tr><td>Vagoni</td><td>00 do 09
10 do 19
20 do 29
30 do 39
40 do 49
80 do 89
[podrobnosti v Prilogi P.6]</td><td rowspan="5">01 do 99
[podrobnosti v Prilogi P.4]</td><td>0000 do 9999
[podrobnosti v Prilogi P.9]</td><td>001 do 999</td><td rowspan="5">0 do 9
[podrobnosti v Prilogi P.3]</td></tr>
<tr><td>Vlečeno potniško vozilo</td><td>50 do 59
60 do 69
70 do 79
[podrobnosti v Prilogi P.7]</td><td>0000 do 9999
[podrobnosti v Prilogi P.10]</td><td>001 do 999</td></tr>
<tr><td>Vlečni vozni park</td><td rowspan="2">90 do 99
[podrobnosti v Prilogi P.8]</td><td colspan="2">0000001 do 8999999
[pomen teh številk dokončno opredelijo države članice z dvostranskim ali večstranskim sporazumom]</td></tr>
<tr><td>Posebna vozila</td><td>9000 do 9999
[podrobnosti v Prilogi P.11]</td><td>001 do 999</td></tr>
</table>

▼B

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

Številko dopolnjujejo abecedne oznake:

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

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

c) kratica imetnika ([3]) *(podrobnosti v Prilogi P.1)*,

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

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

Dodeljevanje številke

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

([1]) Za vlečni vozni park mora številka v posamezni državi biti enotna in obsegati 6 števk.
([2]) Pri posebnih vozilih mora številka v posamezni državi biti enotna pri prvi števki in zadnjih 5 števkah za tehnične značilnosti in serijsko številko.
([3]) Imetnik je bodisi lastnik bodisi oseba s pravico do razpolaganja, ki trajno ekonomsko izkorišča železniško prevozno sredstvo in je kot taka registrirana v registru železniškega voznega parka.

▼B

PRILOGA P.1

KRATIČNA OZNAKA IMETNIKA

Opredelitev oznake imetnika vozila (VKM)

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

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

Oblika oznake imetnika vozila

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

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

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

Izjeme glede uporabe oznake imetnika vozila

Države članice se lahko odločijo za uporabo naslednjih izjem.

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

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

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

— posebna vozila za vzdrževanje infrastrukture.

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

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

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

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

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

▼B

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

Določbe o dodeljevanju oznake imetnika vozila

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

— ima formalno ime v več kakor enem jeziku,

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

Eno samo VKM je mogoče dodeliti za skupino podjetij:

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

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

Register oznak imetnika vozila in postopek dodeljevanja

Register VKM je javen in se sproti posodablja.

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

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

VKM se lahko prenese na drugega imetnika, ki je pravni naslednik prvotnega imetnika. VKM ostane v veljavi, dokler imetnik ne spremeni svojega imena v ime, ki ni podobno VKM.

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

VKM bo po začetku veljavnosti ustreznih TSI zapisana na vsa novo izdelana vozila. Obstoječa vozila se bodo morala uskladiti z VKM do konca leta 2014.

▼B

PRILOGA P.2

ZAPIS ŠTEVILKE IN POVEZANE ABECEDNE OZNAKE NA KAROSERIJI

Splošni dogovor za zunanje označevanje

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

Oznaka se zapiše največ 2 metra nad gornjim robom tirnice.

Vagoni

Oznake se na karoserijo vagonov zapišejo:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(V tem primeru brez
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	VKM se na vozilo
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8		4273 361-3		zapiše polno ime in
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		naslov)

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

01	87		3320 644-7
TEN		F-SNCF	Ks

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

Potniški vagoni in vlečena potniška vozila

Številka se zapiše na vsako stranico vozila na naslednji način:

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

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

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

Lokomotive, pogonski vagoni in posebna vozila

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

91 88 0001323-0

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

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

▼B

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

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

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

▼B

PRILOGA P.3

PRAVILA ZA DOLOČANJE KONTROLNE ŠTEVKE (12. ŠTEVKE)

Kontrolna številka se določi na naslednji način:

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

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

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

— številka enic te vsote se ohrani,

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

Primeri

1.

Če je osnovna številka	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Množitelj	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Številka enic te vsote je 2.

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

2.

Če je osnovna številka	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Množitelj	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

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

Številka enic te vsote je 0.

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

▼B

PRILOGA P.4 –

OZNAČEVANJE DRŽAV, V KATERIH SO VOZILA REGISTRIRANA (ŠTEVKI 3-4 IN KRATICA)

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

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

▼B

Države	Abecedna oznaka države ([1])	Številčna oznaka države	Podjetja, ki jih zadevajo oglati oklepaji v Prilogah P.6 in P.7 ([2])
Japonska	J	42	EJRC
Kazahstan	KZ	27	KZH
Kirgizistan	KS	59	KRG
Latvija	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Lihtenštajn	LIE ([3])		
Litva	LT	24	LG
Luksemburg	L	82	CFL
Makedonija (Nekdanja jugoslovanska republika)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldavija	MD ([3])	23	CFM
Monako	MC		
Mongolija	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Nizozemska	NL	84	NS
Severna Koreja	PRK ([3])	30	ZC
Norveška	N	76	NSB, JBV
Poljska	PL	51	PKP
Portugalska	P	94	CP, REFER
Romunija	RO	53	CFR
Rusija	RUS	20	RZD
Srbija in Črna gora	SCG	72	JŽ
Slovaška	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovenija	SLO	79	SŽ
Južna Koreja	ROK	61	KNR
Španija	E	71	RENFE
Švedska	S	74	GC, BV
Švica	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([4])
Sirija	SYR	97	CFS
Tadžikistan	TJ	66	TZD
Tunizija	TN	91	SNCFT
Turčija	TR	75	TCDD

▼B

Države	Abecedna oznaka države (1)	Številčna oznaka države	Podjetja, ki jih zadevajo oglati oklepaji v Prilogah P.6 in P.7 (2)
Turkmenistan	TM	67	TRK
Ukrajina	UA	22	UZ
Združeno kraljestvo	GB	70	BR
Uzbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN (3)	32	DSVN

(1) V skladu s sistemom abecednega označevanja iz Dodatka 4 h konvenciji iz leta 1949 in členom 45(4) Konvencije o cestnem prometu iz leta 1968.
(2) Podjetja, ki so bila ob začetku veljavnosti včlanjena v UIC ali OSJD in so opisano oznako držav uporabljala kot oznako podjetij.
(3) Oznake je treba še potrditi.
(4) Dokler ne začnejo veljati navedbe iz točke 3 splošnih opomb, lahko ta podjetja uporabljajo oznake 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Nato bo skupaj z zadevnimi državami članicami opredeljeno obdobje za posodobitev.

▼M1

PRILOGA P.5

ABECEDNO OZNAČEVANJE INTEROPERABILNE ZMOŽNOSTI

„TEN“: vozilo, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

— vozilo je skladno z vsemi ustreznimi TSI, veljavnimi ob začetku obratovanja vozila, in je pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja v skladu s členom 22(1) Direktive 2008/57/ES,

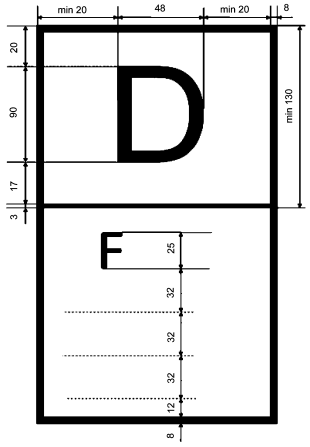
— vozilo ima dovoljenje, ki velja v vseh državah članicah v skladu s členom 23(1) Direktive 2008/57/ES, ali je kot nadomestno možnost pridobilo posamezna dovoljenja vseh držav članic.

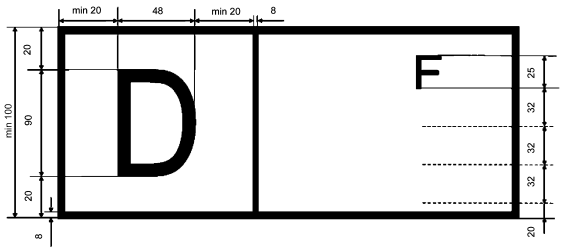
„PPV/PPW“: vagon, ki je skladen s sporazumom PPV/PPW (znotraj držav OSJD) (prvotna oblika: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении).

Opombe:

(a) Vozila z oznako TEN ustrezajo oznakam 0 do 3 za prvo številko v številki vozila iz Priloge P6.

(b) Vozila, ki nimajo dovoljenja za obratovanje v vseh državah članicah, morajo imeti oznako držav članic, v katerih so pridobila dovoljenje za obratovanje. Seznam držav članic, ki odobrijo dovoljenja, mora biti označen glede na eno od naslednjih skic, pri čemer D pomeni državo članico, ki je odobrila prvo dovoljenje (v navedenem primeru Nemčija), F pa pomeni državo članico, ki je druga odobrila dovoljenje (v navedenem primeru Francija). Države članice so označene v skladu s Prilogo P.4. To lahko velja tako za vozila, ki so skladna s TSI, kot tudi za tista, ki niso. Ta vozila ustrezajo oznakam 4 do 8 za prvo številko v številki vozila iz Priloge P6.





PRILOGA P.6

OZNAKE ZA INTEROPERABILNOST, KI SE UPORABLJAJO ZA VAGONE (ŠTEVKI 1-2).

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2. številka
1. številka</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. številka
1. številka</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Tirna širina</td><td>stalna ali spremenljiva</td><td>stalna</td><td>spremenljiva</td><td>stalna</td><td>spremenl-jiva</td><td>stalna</td><td>spremenl-jiva</td><td>stalna</td><td>spremenl-jiva</td><td>stalna ali spremenljiva</td><td>Tirna širina</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">TSI (a) in/ali RIV/COTI-F (b) in/ali PPW</td><td>0</td><td>z osmi</td><td>rezervni</td><td colspan="2" rowspan="2">Vagoni TSI in/ali/COTIF (b)
[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu, naveden v Prilogi P.4]</td><td colspan="6" rowspan="2">Se ne uporablja do naslednjega sklepa</td><td rowspan="2">Vagoni PPW (spremenljiva tirna širina)</td><td>z osmi</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>s podstavnimi vozički</td><td>Vagoni, ki jih uporablja industrija</td><td>spodstavn-imi vozički</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>z osmi</td><td rowspan="2">rezervni</td><td colspan="2" rowspan="2">Vagoni TSI in/ali COTIF (b)
[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIV, naveden v Prilogi P.4]
Vagoni PPW</td><td colspan="4" rowspan="2">Vagoni TSI in/ali COTIF (b)
Vagoni PPW</td><td colspan="2" rowspan="2">Drugi vagoni TSI in/ali COTIF (b)
Vagoni PPW</td><td rowspan="2">Vagoni PPW (stalna tirna širina)</td><td>z osmi</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>s podstavnimi vozički</td><td>spodstavn-imi vozički</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Zunaj TSI in zunaj RIV/COTI-F (b) in zunaj PPW</td><td>4</td><td>z osmi (c)</td><td rowspan="2">Službeni vagoni</td><td colspan="2" rowspan="2">Drugi vagoni
[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu, naveden v Prilogi P.4]</td><td colspan="4" rowspan="2">Drugi vagoni</td><td colspan="2" rowspan="2">Drugi vagoni</td><td rowspan="2">Vagoni s posebnim številčenjem za tehnične značilnosti</td><td>z osmi (c)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>s podstavnimi vozički (c)</td><td>spodstavn-imi vozički (c)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Promet</td><td>Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Domači promet</td><td>Medna-rodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Domači promet</td><td>Medna-rodni promet po posebne-m sporazu-mu</td><td>Domači promet</td><td>Medna-rodni promet po posebne-m sporazu-mu</td><td>Domači promet</td><td>Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu</td><td>Promet</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. številka
2. številka</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1. številka
2. številka</td></tr>
</table>

(a) Skladnost najmanj s TSI Železniški vozni park.
(b) Vključno z vozili, ki imajo v skladu z obstoječimi predpisi te številke ob začetku veljavnosti teh novih predpisov.
(c) Stalna ali spremenljiva tirna širina.

PRILOGA P.7

OZNAKE ZA ZMOŽNOST V MEDNARODNEM PROMETU, KI SE UPORABLJAJO ZA VLEČENA POTNIŠKA VOZILA (ŠTEVKI 1-2)

Opozorilo:

Pogoji v oglatih oklepajih so prehodni in bodo črtani glede na prihodnji razvoj RIC (glej točko 3 splošnih opomb).

	Domači promet	TSI ([a]) in/ali RIC/COTIF ([b]) in/ali PPW				Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu	TSI ([a]) in/ali RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. številka 1. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vozila za domači promet *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4*]	Vozila stalne tirne širine brez klimatskega sistema (vključno z vagoni za prevoz avtomobilov) *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) brez klimatskega sistema *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Pridržano	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1672) brez klimatskega sistema *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Vozila s posebnim številčenjem za tehnične značilnosti	Vozila stalne tirne širine	Vozila stalne tirne širine	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) z menjavo podstavnega vozička	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) z osjo, ki se prilagaja tirni širini
6	Servisna vozila, ki ne vozijo v rednem prometu, ki ustvarja dohodek	Vozila stalne tirne širine s klimatskim sistemom *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1520) s klimatskim sistemom *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Servisna vozila, ki ne vozijo v rednem prometu, ki ustvarja dohodek *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Vozila prilagodljive tirne širine (1435/1672) s klimatskim sistemom *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Vagoni za prevoz avtomobilov	Vozila prilagodljive tirne širine			

▼B

	Domači promet	TSI ([a]) in/ali RIC/COTIF ([b]) in/ali PPW				Domači promet ali mednarodni promet po posebnem sporazumu	TSI ([a]) in/ali RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. številka 1. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Vozila stalne tirne širine s klimatskim sistemom in uravnavanjem tlaka *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Pridržano	Pridržano	Vozila stalne tirne širine s klimatskim sistemom in uravnavanjem tlaka *[katerih imetnik je prevoznik v železniškem prometu RIC, naveden v Prilogi P.4]*	Pridržano	Druga vozila	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano

([a]) Skladnost najmanj z naslednjo TSI za vlečena potniška vozila.
([b]) Skladnost z RIC ali COTIF glede na veljavne predpise.

▼B

PRILOGA P.8

VRSTE VLEČNEGA VOZNEGA PARKA (ŠTEVKI 1-2)

Prva številka je „9“.

Drugo številko opredeli vsaka država članica. Lahko na primer ustreza številki za samokontrolo, če se ta številka tudi izračuna s pomočjo serijske številke.

Če druga številka opisuje vrsto vlečnega voznega parka, je obvezno naslednje označevanje:

Oznaka	Splošna vrsta vozila
0	Razno
1	Električna lokomotiva
2	Dizelska lokomotiva
3	Električna motorna veččlenska garnitura (visoke hitrosti) [pogonski vagon ali priklopni vagon]
4	Električna motorna veččlenska garnitura (razen za visoke hitrosti) [pogonski vagon ali priklopni vagon]
5	Dizelska motorna veččlenska garnitura [pogonski vagon ali priklopni vagon]
6	Specializirani priklopni vagon
7	Električna ranžirna lokomotiva
8	Dizelska ranžirna lokomotiva
9	Vzdrževalno vozilo

▼B

PRILOGA P.9

STANDARDNO NUMERIČNO OZNAČEVANJE VAGONOV (ŠTEVKE 5 DO 7)

Ta priloga v preglednicah navaja numerične oznake, ki jih sestavljajo 4 številke, povezane z glavnimi tehničnimi značilnostmi vagona.

Ta priloga se razdeljuje na ločenem nosilcu podatkov (elektronska datoteka).

▼B

PRILOGA P.10

OZNAKE ZA TEHNIČNE ZNAČILNOSTI VLEČENIH POTNIŠKIH VOZIL (ŠTEVKI 5-6)

	6. številka 5. številka	0	1	2	3	4
Pridržano	0	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
Vozila s sedeži 1. razreda	1	10 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	≥ 11 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	Pridržano	Pridržano	Dve ali tri osi
Vozila s sedeži 2. razreda	2	10 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	11 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	≥ 12 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	Tri osi	Dve osi
Vozila s sedeži 1. ali 1./2. razreda	3	10 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	11 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	≥ 12 oddelkov ob strani hodnika ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	Pridržano	Dve ali tri osi
Vagoni ležalniki 1. ali 1./2. razreda	4	10 oddelkov 1./2. razreda	Pridržano	Pridržano	Pridržano	≤ 9 oddelkov 1./2. razreda
Vagoni ležalniki 2. razreda	5	10 oddelkov	11 oddelkov	≥ 12 oddelkov	Pridržano	Pridržano
Pridržano	6	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
Vagoni spalniki	7	10 oddelkov	11 oddelkov	12 oddelkov	Pridržano	Pridržano

▼B

	6. številka 5. številka	0	1	2	3	4
Vozila posebne konstrukcije in prtljažni vagoni	8	Vozni priklopni vagon s sedeži vseh razredov, s prtljažnim oddelkom ali ne, s strojevodsko kabino za vožnjo v obe smeri	Vozila s sedeži 1. ali 1./2. razreda s prtljažnim ali poštnim oddelkom	Vozila s sedeži 2. razreda s prtljažnim ali poštnim oddelkom	Pridržano	Vozila s sedeži vseh razredov s posebej opremljenimi prostori, npr. otroško igralnico
	9	Poštni vagoni	Prtljažni vagoni s poštnim oddelkom	Prtljažni vagoni	Prtljažni vagoni in dvo- ali triosna vozila 2. razreda s sedeži s prtljažnim ali poštnim oddelkom	Prtljažni vagoni s hodnikom, z oddelki ali brez, pod carinsko plombo

Opomba: Deli oddelka niso upoštevani. Enakovredna namestitvena zmogljivost v odprtih salonskih vagonih s prehodom po sredini se dobi, če število sedežev delimo s 6, 8 ali 10, odvisno od konstrukcije vozila.

▼B

OZNAKE ZA TEHNIČNE ZNAČILNOSTI VLEČENIH POTNIŠKIH VOZIL (ŠTEVKI 5-6)

	6. številka 5. številka	5	6	7	8	9
Pridržano	0	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
Vozila s sedeži 1. razreda	1	Pridržano	Dvonadstropni potniški vagoni	≥ 7 oddelkov ob hodniku ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	8 oddelkov ob hodniku ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	9 oddelkov ob hodniku ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini
Vozila s sedeži 2. razreda	2	Samo za dvonadstropne potniške vagone OSJD	Dvonadstropni potniški vagoni	Pridržano	≥ 8 oddelkov ob hodniku ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	9 oddelkov ob hodniku ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini
Vozila s sedeži 1. ali 1./2. razreda	3	Pridržano	Dvonadstropni potniški vagoni	Pridržano	≥ 8 oddelkov ob hodniku ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini	9 oddelkov ob hodniku ali ustrezen odprt salonski prostor s prehodom po sredini
Vagoni ležalniki 1. ali 1./2. razreda	4	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	≤ 9 oddelkov 1. razreda
Vagoni ležalniki 2. razreda	5	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	≤ 9 oddelkov
Pridržano	6	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
Vagoni spalniki	7	> 12 oddelkov	Pridržano	Pridržano	Pridržano	Pridržano
Vozila posebne konstrukcije in prtljažni vagoni	8	Potniški vagoni s sedeži in ležalniki vseh razredov z barom ali restavracijo	Dvonadstropni vozni potniški vagon s sedeži vseh razredov, s prtljažnim oddelkom ali ne, s strojevodsko kabino za vožnjo v obe smeri	Jedilni vagoni ali potniški vagon z barom ali restavracijo s prtljažnim oddelkom	Jedilni vagoni	Drugi posebni potniški vagoni (konferenčni, diskotečni, barski, kino, video, ambulantni potniški vagoni)
	9	Dvo- ali triosni prtljažni vagoni s poštnim oddelkom	Pridržano	Dvo- ali triosni vagoni za prevoz avtomobilov	Vagoni za prevoz avtomobilov	Službena vozila

Opomba: Deli oddelka niso upoštevani. Enakovredna namestitvena zmogljivost v odprtih salonskih vagonih s prehodom po sredini se dobi, če število sedežev delimo s 6, 8 ali 10, odvisno od konstrukcije vozila.

▼B

OZNAKE ZA SPLOŠNE ZNAČILNOSTI VLEČENIH POTNIŠKIH VOZIL (ŠTEVKI 7-8)

Električna energija / Maksimalna hitrost	8. številka / 7. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Vse napetosti (*)	Pridržano	3 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~ (*)	Pridržano	1 500 V~	Druge napetosti razen 1 000V,1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	Pridržano
	1	Vse napetosti (*) + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	1 000 V~ + para (1)	Pridržano	1 500 V~ + 1 500 V= + para (1)	3 000 V= + para (1)	3 000 V= + para (1)
	2	Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= 1 500 V~ + para (1)	1 500 V~ + para (1)	1 500 V~ + para (1)	A (1)
121 do 140 km/h	3	Vse napetosti	Pridržano	1 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V=	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	4	Vse napetosti (*) + para (1)	Vse napetosti + para (1)	Vse napetosti + para (1)	1 000 V~ (*) (1) + para (1)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~ + para (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	1 500 V~ + 1 500 V= + para (1)	3 000 V= + para (1)	Pridržano
	5	Vse napetosti (*) + para (1)	Vse napetosti + para (1)	Vse napetosti + para (1)	1 000 V~ + para (1)	Pridržano	1 500 V~ + para (1)	Druge napetosti razen 1 000V,1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V= + para (1)	Pridržano	Pridržano
	6	Para (1)	Pridržano	3 000 V~ + 3 000 V=	Pridržano	3 000 V~ + 3 000 V=	Pridržano	Para (1)	Pridržano	Pridržano	A (1)

▼B

Električna energija / Maksimalna hitrost	8. številka / 7. številka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 do 160 km/h	7	Vse napetosti (*)	Vse napetosti	1 500 V~ (1)+3 000-V= (1) Vse napetosti (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	8	Vse napetosti (*) + para (1)	Vse napetosti + para (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Pridržano	Vse napetosti (*) + para (1)	1 000 V~ + para (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Druge napetosti razen 1 000V,1 50-0 V, 3 000 V	Vse napetosti (*) + para (1)	A (1) G (2)
>160 km/h	9	Vse napetosti (*) (2)	Vse napetosti	Vse napetosti + para (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Pridržano	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	A (1) G (2)

(1) Samo za vozila v domačem prometu.
(2) Samo za vozila, sposobna za mednarodni promet.

Vse napetosti Enofazni izmenični tok 1 000 V 51 do 15 Hz, enofazni izmenični tok 1 500 V 50 Hz, enosmerni tok 1 500 V, enosmerni tok 3 000 V. Lahko vključuje enofazni izmenični tok 3 000 V 50 Hz.
(*) Za nekatera vozila s 1 000-voltnim enofaznim izmeničnim tokom je dovoljena samo ena frekvenca, in sicer 16 2/3 ali 50 Hz.

A Samostojno ogrevanje brez zbirnega električnega voda vlaka.

G Vozila z zbirnim električnim vodom vlaka za vse napetosti, ki potrebujejo vagon generator za delovanje klimatskega sistema.

Para Samo parno ogrevanje. Če so napetosti zapisane, je oznaka na voljo tudi za vozila brez parnega ogrevanja.

▼B

PRILOGA P.11

OZNAKE ZA TEHNIČNE ZNAČILNOSTI VLEČENIH POSEBNIH VOZIL (ŠTEVKE 6 DO 8)

Dovoljena hitrost za posebna vozila (številka 6)

Klasifikacija			Potovalna hitrost z lastnim pogonom		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Se lahko vključi v vlak	V ≥ 100 km/h	Lastni pogon	1	2	
		Brez lastnega pogona			3
	V < 100 km/h in/ali omejitve [a]	Lastni pogon		4	
		Brez lastnega pogona			5
Se ne more vključiti v vlak		Lastni pogon		6	
		Brez lastnega pogona			7
Železniško/cestno vozilo z lastnim pogonom, ki se lahko vključi v vlak [b]				8	
Železniško/cestno vozilo z lastnim pogonom, ki se ne more vključiti v vlak [b]				9	
Cestno/železniško vozilo brez lastnega pogona [b]					0

[a] Omejitev pomeni poseben položaj v vlaku (npr. v sklepu), obvezen zaščitni vagon itd.
[b] Izpolnjeni morajo biti posebni pogoji glede vključevanja v vlak.

Vrsta in podvrsta posebnega vozila (številki 7-8)

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
1 Infrastruktura in zgornji ustroj	1	Vlak za polaganje in obnovo tirnic
	2	Oprema za polaganje kretnic in križišč
	3	Vlak za sanacijo tirnic
	4	Stroj za čiščenje balasta
	5	Stroj za zemeljska dela
	6	
	7	
	8	
	9	Žerjav na tirnicah (razen utirjenja)
	0	Drugo ali splošno

▼B

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
2 Proga	1	Visoko zmogljiv teptalni stroj
	2	Drugi teptalni stroji
	3	Teptalni stroj s stabilizacijo
	4	Teptalni stroj za kretnice in križišča
	5	Plug za balast
	6	Stabilizacijski stroj
	7	Brusilni in varilni stroj
	8	Večnamenski stroj
	9	Voz za pregled tirov
	0	Drugo
3 Vozni vod	1	Večnamenski stroj
	2	Stroj za valjanje in razvaljanje
	3	Stroj za vgradnjo drogov
	4	Stroj za prevoz kolutov
	5	Stroj za napenjanje voznega voda
	6	Stroj z dvižno delovno ploščadjo in stroj z gradbenim odrom
	7	Čistilni vlak
	8	Vlak za podmazovanje vodnega voda
	9	Voz za pregled voznega voda
	0	Drugo
4 Objekti	1	Stroj za polaganje krovov
	2	Ploščad za pregled mostov
	3	Ploščad za pregled predorov
	4	Stroj za čiščenje plina
	5	Ventilacijski stroj
	6	Stroj z dvižno delovno ploščadjo ali gradbenim odrom
	7	Stroj za osvetljevanje predorov
	8	
	9	
	0	Drugo

▼B

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
5 Nakladanje, razkladanje in različni prevozi	1	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz tirnic
	2	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz balasta, gramoza itd.
	3	
	4	
	5	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz pragov
	6	
	7	
	8	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz opreme za kretnice itd.
	9	Stroj za nakladanje/razkladanje in prevoz drugih materialov
	0	Drugo
6 Meritve	1	Voz za evidentiranje zemeljskih del
	2	Voz za evidentiranje tirov
	3	Voz za evidentiranje voznega voda
	4	Voz za evidentiranje tirne širine
	5	Voz za evidentiranje signalizacije
	6	Voz za evidentiranje telekomunikacij
	7	
	8	
	9	
	0	Drugo
7 Izredne razmere	1	Reševalni žerjav
	2	Reševalno vlečno vozilo
	3	Reševalno predorsko vozilo
	4	Reševalno vozilo
	5	Požarno vozilo
	6	Sanitarno vozilo
	7	Vozilo za opremo
	8	
	9	
	0	Drugo

▼B

7. številka	8. številka	Vozila/stroji
8 Vleka, prevoz, energija itd.	1	Vlečna vozila
	2	
	3	Transportno vozilo (razen. 59)
	4	Pogonsko vozilo
	5	Vlečno/pogonsko vozilo
	6	
	7	Vlak za betoniranje
	8	
	9	
	0	Drugo
9 Okolje	1	Snežni plug z lastnim pogonom
	2	Vlečeni snežni plug
	3	Stroj za odstranjevanje snega
	4	Stroj za odstranjevanje ledu
	5	Stroj za uničevanje plevela
	6	Stroj za čiščenje tirnic
	7	
	8	
	9	
	0	Drugo
0 Železnica/cesta	1	Železniški/cestni stroj 1. kategorije
	2	
	3	Železniški/cestni stroj 2. kategorije
	4	
	5	Železniški/cestni stroj 3. kategorije
	6	
	7	Železniški/cestni stroj 4. kategorije
	8	
	9	
	0	Drugo

▼B

PRILOGA P.12

ČRKOVNE OZNAKE ZA VAGONE RAZEN ČLENKASTNIH ALI VEČČLENSKIH VAGONOV

OPREDELITEV SERIJ IN INDEKSNIH ČRK

1 **Pomembne opombe**

V priloženih preglednicah:

— se podatki, navedeni v metrih, nanašajo na notranjo dolžino vagonov (lu),

— podatki, navedeni v tonah (tu), ustrezajo zgornji meji obremenitve, prikazane v preglednici obremenitev za zadevni vagon, pri čemer se ta zgornja meja določi v skladu z opisanimi postopki.

2 **Indeksne črke z mednarodnim pomenom, ki je skupen za vse serije**

q vod za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

qq vod in naprave za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

s vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „s“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

ss vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „ss“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

3 **Indeksne črke z nacionalnim pomenom**

t, u, v, w, x, y, z

Pomen teh črk opredeli vsaka država članica.

ČRKA SERIJE: E – ODPRTI VAGONI Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Navaden, z bočnim in čelnim nagibanjem, z ravnim podom z 2 osema: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: lu ≥ 12 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	c	s talnimi loputami ([a])
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	brez bočnega nagibanja
	ll	brez talnih loput ([b])

▼B

Referenčni vagon		Navaden, z bočnim in čelnim nagibanjem, z ravnim podom z 2 osema: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: lu ≥ 12 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	m	z 2 osema: lu < 7,70 m s 4 ali več osmi: lu < 12 m
	mm	s 4 ali več osmi: lu >12 m ([b])
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	brez čelnega nagibanja
	p	s ploščadjo za zaviralca ([b])

([a]) Ta koncept se uporablja le za odprte vagone z visokimi stranicami z ravnim podom, ki so opremljeni z napravo, zaradi katere jih je mogoče uporabljati bodisi kot vagone z ravnim podom bodisi za razkladanje določenega blaga z gravitacijo z ustreznim pozicioniranjem loput.

([b]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.

ČRKA SERIJE: F – ODPRTI VAGONI Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Specialni z 2 osema: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	velike prostornine z osmi (prostornina > 45 m^3)
	c	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	cc	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	k	z 2 ali 3 osmi: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 ali 3 osmi: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])

▼B

Referenčni vagon		Specialni z 2 osema: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 ali več osmi: tu > 40 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran (a)
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol (a)
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran (a)
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol (a)
	ppp	s ploščadjo za zaviralca (b)

(a) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije F so odprti vagoni, ki nimajo ravnega poda in možnosti čelnega ali bočnega nagibanja.
(b) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:

Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tirnice

— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)

— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga

— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen

— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

ČRKA SERIJE: G – ZAPRTI VAGON

Referenčni vagon		Navaden, z najmanj 8 odprtinami za prezračevanje z 2 osema: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	velike prostornine: — z 2 osema: lu ≥12 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3 — s 4 ali več osmi: lu ≥ 18 m
	bb	s 4 osmi: lu > 18 m (a)
	g	za žito
	h	za sadje in zelenjavo (b)

▼B

Referenčni vagon		Navaden, z najmanj 8 odprtinami za prezračevanje z 2 osema: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z manj kot 8 odprtinami za prezračevanje
	ll	s povečanimi odprtinami vrat (a)
	m	z 2 osema: lu < 9 m s 4 ali več osmi: lu < 15 m
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z 2 osema: lu < 12 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3
	p	s ploščadjo za zaviralca (a)

(a) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
(b) ojem „za sadje in zelenjavo“ se nanaša samo na vagone, ki imajo na podu dodatne odprtine za prezračevanje.

ČRKA SERIJE: H – ZAPRTI VAGON

Referenčni vagon		Specialni z 2 osema: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	z 2 osema: 12 m ≤ lu ≤ 14 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3 (a) s 4 ali več osmi: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	z 2 osema: lu ≥ 14m s 4 ali več osmi: lu ≥ 22 m
	c	s čelnimi vrati
	cc	s čelnimi vrati in notranje opremljeni za prevoz motornih vozil
	d	s talnimi loputami
	dd	z nagibno karoserijo (b)
	e	z 2 podoma
	ee	s 3 ali več podi
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo (a)
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)

▼B

Referenčni vagon		Specialni z 2 osema: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak) ([a])
	g	za žito
	gg	za cement ([b])
	h	za sadje in zelenjavo ([c])
	hh	za mineralna gnojila ([b])
	i	s premičnimi stranicami
	ii	z zelo trdnimi premičnimi stranicami ([d])
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s premičnimi prečnimi pregradami ([e])
	ll	s premičnimi prečnimi pregradami, ki jih je mogoče zakleniti ([e])
	m	z 2 osema: lu < 9 m s 4 ali več osmi: lu < 15 m
	mm	s 4 ali več osmi: lu >18 m ([b])
	n	z 2 osema: tu > 28 t s 4 osmi: tu < 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z 2 osema: lu 12 m < 14 m in prostornina tovora ≥ 70 m^3
	p	s ploščadjo za zaviralca ([b])

([a]) 2-osni vagoni, označeni z indeksnimi črkami „f“, „fff“ imajo lahko prostornino tovora manjšo od 70 m^3.
([b]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
([c]) Pojem „za sadje in zelenjavo“ se nanaša samo na vagone, ki imajo na podu dodatne odprtine za prezračevanje.
([d]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.
([e]) Premične prečne pregrade je mogoče začasno odstraniti.

ČRKA SERIJE: I – VAGON Z URAVNAVANO TEMPERATURO

Referenčni vagon		Hladilni vagon s toplotno izolacijo razreda IN, s prezračevanjem na motorni pogon, s podnimi rešetkami in lednico ≥ 3,5 m^3 z 2 osema: 19 m^2 ≤ površina tal < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t s 4 osmi: površina tal ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	b	z 2 osema in veliko površino tal: 22 m^2 ≤ površina tal ≤ 27 m^2
	bb	z 2 osema in zelo veliko površino tal: površina tal > 27 m^2

▼B

Referenčni vagon		Hladilni vagon s toplotno izolacijo razreda IN, s prezračevanjem na motorni pogon, s podnimi rešetkami in lednico ≥ 3,5 m^3 z 2 osema: 19 m^2 ≤ površina tal < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t s 4 osmi: površina tal ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
	c	s kljukami za meso
	d	za ribe
	e	z električnim prezračevanjem
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	z mehanskim hlajenjem ([a]) ([b])
	gg	hladilnik z utekočinjenim plinom ([a])
	h	s toplotno izolacijo razreda IR
	i	mehansko hlajen z opremo iz spremljevalnega tehničnega vagona ([a]) ([b]) ([c])
	ii	spremljevalni tehnični vagon ([a]) ([c])
	k	z 2 osema: tu > 15 t s 4 osmi: tu < 30 t
	l	izoliran brez lednic ([a]) ([d])
	m	z 2 osema: površina tal < 19 m^2 s 4 osmi: površina tal > 39 m^2
	mm	s 4 osmi: površina tal ≥ 39m^2 ([e])
	n	z 2 osema: tu > 25 t s 4 osmi; tu > 40 t
	o	z lednicami prostornine manj kot 3,5 m^3 ([d])
	p	brez podnih rešetk

([a]) Vagoni, ki so označeni z indeksnimi črkami „g“, „gg“, „i“ ali „ii“, se ne morejo označiti z indeksno črko „l“
([b]) Vagoni, označeni z indeksnima črkama „g“ in „i“, se lahko uporabljajo posamezno ali v mehansko hlajeni kompoziciji.
([c]) Pojem „spremljevalni tehnični vagon“ se nanaša sočasno na tovarniške vagone, delavniške vagone (z možnostjo spanja ali brez) in spalne vagone.
([d]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „l“, se ne morejo označiti z indeksno črko „o“
([e]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.

Opomba: Površina tal zaprtih vagonov se vedno izračuna z upoštevanjem uporabe lednic.

▼B

ČRKA SERIJE: K – 2-OSNI PLOŠČNIK

Referenčni vagon		Navaden, s preklopnimi stranicami in kratkimi ročicami lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indeksne črke	b	z dolgimi ročicami
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev ([a])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([b])
	j	z blažilnikom
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	brez ročic
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	z neodstranljivimi stranicami
	p	brez stranic ([b])
	pp	z odstranljivimi stranicami

([a]) Indeksna črka „g“ se lahko uporablja skupaj s črko serije K izključno za navadne vagone, ki so bili naknadno opremljeni za prevoz kontejnerjev. Vagoni, ki so opremljeni samo za prevoz kontejnerjev, morajo biti uvrščeni v serijo L.
([b]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „i“, se ne morejo označiti z indeksno črko „p“.

ČRKA SERIJE: L – 2-OSNI PLOŠČNIK

Referenčni vagon		Specialni lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indeksne črke	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) ([a])
	c	z vrtljivim ležiščem ([a])
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja ([a])
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev (razen pa) ([a]) ([b])
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno ([a]) ([c])

▼B

Referenčni vagon		Specialni lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno ([a]) ([c])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([a])
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo ([d]) in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([a])
	j	z blažilnikom
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	brez ročic ([b])
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	brez stranic([a])

([a]) Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.
([b]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev (razen pa).
([c]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.
([d]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

ČRKA SERIJE: O – SESTAVLJENI VAGON PLOŠČNIK IN ODPRTI VAGON Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Navaden, z 2 ali 3 osmi, s preklopnimi stranicami ali čelnimi stranicami in ročicami z 2 osema: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Indeksne črke	a	s 3 osmi
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	brez ročic
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 osmi: tu > 40 t

▼B

ČRKA SERIJE: R – VAGON PLOŠČNIK S PODSTAVNIM VOZIČKOM

Referenčni vagon		Navaden, s preklopnimi stranicami in ročicami 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Indeksne črke	b	lu ≥ 22 m
	e	s preklopnimi stranicami
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev ([a])
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno ([b])
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno ([b])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([c])
	j	z blažilnikom
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	brez ročic
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	z neodstranljivimi čelnimi stranicami višine manj kot 2 m
	oo	z neodstranljivimi čelnimi stranicami višine 2 m ali več ([c])
	p	brez preklopnih stranic ([c])
	pp	z odstranljivimi stranicami

([a]) Uporaba indeksne črke „g“ v povezavi s črko serije R je mogoča le pri navadnih vagonih, ki so bili dodatno opremljeni za prevoz kontejnerjev. Vagoni, ki so opremljeni samo za prevoz kontejnerjev, morajo biti uvrščeni v serijo S.

([b]) Uporaba indeksne črke „h“ ali „hh“ skupaj s črko serije R je mogoča le pri navadnih vagonih, ki so bili dodatno opremljeni za prevoz kontejnerjev. Vagoni, ki so opremljeni samo za prevoz kontejnerjev, morajo biti uvrščeni v serijo S.

([c]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „i“, se ne morejo označiti z indeksno črko „oo“ in/ali „p“.

ČRKA SERIJE: S – VAGON PLOŠČNIK S PODSTAVNIM VOZIČKOM

Referenčni vagon		Specialni s 4 osmi: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 6 osmi (2 podstavna vozička s 3 osmi)
	aa	z 8 ali več osmi
	aaa	s 4 osmi (2 podstavna vozička z 2 osema) ([a])
	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) ([b])

▼B

Referenčni vagon		Specialni s 4 osmi: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	c	z vrtljivim ležiščem (b)
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja (b) (c)
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil (b)
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina ≤ 60’ (razen pa) (b) (c) (d)
	gg	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina > 60’ (razen pa) (b) (c) (d)
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno (b) (e)
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno (b) (e)
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami (b)
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo (f) in neodstranljivimi čelnimi stranicami (b)
	j	z blažilnikom
	k	s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	brez ročic (b)
	m	s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; s 6 ali več osmi: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	s 4 osmi: lu < 15 m s 6 ali več osmi: lu < 18 m
	mmm	s 4 osmi: lu ≥ 22 m (a)
	n	s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	p	brez stranic (b)

(a) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
(b) Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.
(c) Vagoni, ki se poleg prevoza kontejnerjev in zamenljivih tovorišč uporabljajo za prevoz vozil, se označijo z indeksno črko „g“ ali „gg“ in črko „d“.
(d) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev ali za prevoz zamenljivih tovorišč za premikanje s čeljustmi in zobniki.
(e) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.
(f) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: T – VAGON S PREMIČNO STREHO

Referenčni vagon		z 2 osema: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	velike prostornine: z 2 osema: lu ≥ 12 m s 4 ali več osmi: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	s čelnimi vrati
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran (a) (b) (c)
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol (a) (b) (c)
	e	z neovirano višino vrat > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno
	i	s pomičnimi stranicami (a)
	j	z blažilnikom
	k	z 2 osema: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 osema: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran (a) (b) (c)
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol (a) (b) (c)
	m	z 2 osema: lu < 9 m s 4 ali več osmi: lu <15 m (b)
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran (a) (b) (c)

▼B

Referenčni vagon		z 2 osema: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 4 osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a]) ([b]) ([c])
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran ([a]) ([b]) ([c])
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Indeksna črka „e“:
— je neobvezna za vagone, označene z indeksno črko „b“ (toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih),
— se ne more označiti na vagonih, označenih z indeksnimi črkami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ali „pp“.

([b]) Vagoni, označeni z indeksnimi črkami „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ali „pp“, se ne morejo označiti z indeksnima črkama „b“ in „m“

([c]) Vagoni z gravitacijskim razkladanjem serije T so vagoni, opremljeni s premično streho, ki omogoča dostop do nakladalne lopute po vsej dolžini karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:

Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira

— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic. (Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)

— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga

— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen

— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

ČRKA SERIJE: U – SPECIALNI VAGONI

Referenčni vagon		Razen tistih serije F, H, L, S ali Z z 2 osema: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	c	z razkladanjem pod pritiskom
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)

▼B

Referenčni vagon		Razen tistih serije F, H, L, S ali Z z 2 osema: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	g	za žito
	i	opremljen za prevoz predmetov, ki bi presegli nakladalni profil, če bi se nakladali na navadne vagone ([b]) ([c])
	k	z 2 ali 3 osmi: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 ali 3 osmi: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 osmi: tu > 40 t s 4 osmi: tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t ([c])
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a])
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a])

([a]) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije U so zaprti vagoni, ki jih je mogoče nakladati samo skozi eno ali več nakladalnih odprtin na zgornjem delu karoserije, katerih skupne dimenzije odprtin so manjše od dolžine karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

([b]) Zlasti:
- vagoni s spuščenim podom
- vagoni z vzdolžno vdolbino na sredini
- vagoni, stalno opremljeni z diagonalnimi podporami

([c]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „i“, se ne morejo označiti z indeksno črko „n“

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:

Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira

— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic.
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)

— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga

— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen

— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: Z – VAGON CISTERNA

Referenčni vagon		Z jekleno posodo, za prevoz tekočin ali plinov z 2 osema: 25 t ≤ lu ≤ 30 t s 3 osmi: 25 t ≤ tu ≤ 40 t s 4 osmi: 50 t ≤ tu ≤ 60 t s 6 ali več osmi: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksne črke	a	s 4 osmi
	aa	s 6 ali več osmi
	b	za olja [a]
	c	z razkladanjem pod pritiskom [b]
	d	za prehrambne in kemične izdelke [a]
	e	opremljen z napravami za segrevanje
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za prevoz plinov pod pritiskom, utekočinjenih ali pod pritiskom razgrajenih [b]
	i	cisterna, ki ni iz kovine
	j	z blažilnikom
	k	z 2 ali 3 osmi: tu < 20 t s 4 osmi: tu < 40 t s 6 ali več osmi: tu < 50 t
	kk	z 2 ali 3 osmi: 20 t ≤ tu < 25 t s 4 osmi: 40 t ≤ tu < 50 t s 6 ali več osmi: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	z 2 osema: tu > 30 t s 3 osmi: tu > 40 t s 4 osmi tu > 60 t s 6 ali več osmi: tu > 75 t
	p	s ploščadjo za zaviralca [a]

[a] Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 520 mm.
[b] Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „g“, se ne morejo označiti z indeksno črko „c“.

ČRKOVNE OZNAKE ZA VAGONE ZA ČLENKASTE ALI VEČČLENSKE VAGONE

OPREDELITEV SERIJ IN INDEKSNIH ČRK

1 **Pomembne opombe**

V priloženih preglednicah se podatki, navedeni v metrih, nanašajo na notranjo dolžino vagonov (lu).

2 **Indeksne črke z mednarodnim pomenom, ki je skupen za vse serije**

q vod za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

qq vod in naprave za električno ogrevanje, ki ga lahko napajajo vsi odobreni tokovi

s vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „s“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

ss vagoni, ki so odobreni za vožnjo v razmerah „ss“ (glej Prilogo B TSI Železniški vozni park)

3 **Indeksne črke z nacionalnim pomenom**

t, u, v, w, x, y, z

Pomen teh črk opredeli vsaka država članica.

▼B

ČRKA SERIJE: F – ODPRTI VAGONI Z VISOKIMI STRANICAMI

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	cc	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a])
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran ([a])
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol ([a])
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije F so odprti vagoni, ki nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:

Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira

— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)

— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga

— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen

— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

▼B

ČRKA SERIJE: H – ZAPRTI VAGON

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	s čelnimi vrati
	cc	s čelnimi vrati in notranje opremljeni za prevoz motornih vozil
	d	s talnimi loputami
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	h	za sadje in zelenjavo ([a])
	i	s premičnimi stranicami
	ii	z zelo trdnimi premičnimi stranicami ([b])
	l	s premičnimi prečnimi pregradami ([c])
	ll	s premičnimi prečnimi pregradami, ki jih je mogoče zakleniti ([c])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Pojem „za sadje in zelenjavo“ se nanaša samo na vagone, ki imajo na podu dodatne odprtine za prezračevanje.
([b]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.
([c]) Premične prečne pregrade je mogoče začasno odstraniti.

▼B

ČRKA SERIJE: I – VAGON Z URAVNAVANO TEMPERATURO

Referenčni vagon		Hladilni vagon s toplotno izolacijo razreda IN, s prezračevanjem na motorni pogon, s podnimi rešetkami in lednico ≥ 3,5 m^3 členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	s kljukami za meso
	d	za ribe
	e	z električnim prezračevanjem
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	z mehanskim hlajenjem ([a])
	gg	hladilnik z utekočinjenim plinom ([a])
	h	s toplotno izolacijo razreda IR
	i	mehansko hlajen z opremo iz spremljevalnega tehničnega vagona ([a]) ([b])
	ii	spremljevalni tehnični vagon ([a]) ([b])
	l	izoliran brez lednic ([a]) ([c])
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z lednicami prostornine manj kot 3,5 m^3 ([c])
	oo	s 3 enotami
	p	brez podnih rešetk
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Vagoni, ki so označeni z indeksnimi črkami „g“, „gg“, „i“ ali „ii“, se ne morejo označiti z indeksno črko „l“

([b]) Pojem „spremljevalni tehnični vagon“ se hkrati nanaša na tovarniške vagone, delavniške vagone (z možnostjo spanja ali brez) in spalne vagone.

([c]) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „l“, se ne morejo označiti z indeksno črko „o“.

▼B

ČRKA SERIJE: L – VAGON PLOŠČNIK Z LOČENIMI OSMI

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	členkasti vagon
	aa	veččlenski vagon
	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) ([a])
	c	z vrtljivim ležiščem ([a])
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja ([a])
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev ([a]) ([b])
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno ([a]) ([c])
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno ([a]) ([c])
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([a])
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo ([d]) in neodstranljivimi čelnimi stranicami ([a])
	j	z blažilnikom
	l	brez ročic ([a])
	m	z 2 enotama: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	z 2 enotama: lu < 18 m
	o	s 3 enotami
	oo	s 4 ali več enotami
	p	brez stranic ([a])
	r	z 2 enotama: lu ≥ 27 m

([a]) Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.
([b]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev (razen pa).
([c]) Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.
([d]) Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: S – VAGON PLOŠČNIK S PODSTAVNIM VOZIČKOM

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	b	s posebno opremo za zavarovanje srednje velikih kontejnerjev (pa) [a]
	c	z vrtljivim ležiščem [a]
	d	opremljen za prevoz motornih vozil, brez nadstropja [a] [b]
	e	z nadstropji za prevoz motornih vozil [a]
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina ≤ 60’ (razen pa) [a] [b] [c]
	gg	opremljen za prevoz kontejnerjev, skupna nakladalna dolžina > 60’ (razen pa) [a] [b] [c]
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno [a] [d]
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno [a] [d]
	i	z odstranljivo ponjavo in neodstranljivimi čelnimi stranicami [a]
	ii	z zelo čvrsto odstranljivo kovinsko ponjavo [e] in neodstranljivimi čelnimi stranicami [a]
	j	z blažilnikom
	l	brez ročic [a]
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	s 3 enotami
	oo	s 4 ali več enotami
	p	brez stranic [a]
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

[a] Označevanje z indeksno črko „l“ ali „p“ je neobvezno za vagone, označene z indeksnimi črkami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ ali „ii“. Toda številčne oznake morajo vedno ustrezati črkovnim oznakam na vagonih.

[b] Vagoni, ki se poleg prevoza kontejnerjev in izmenljivih tovorišč uporabljajo za prevoz vozil, se označijo z indeksno črko „g“ ali „gg“ in črko „d“.

[c] Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz kontejnerjev ali za prevoz zamenljivih tovorišč za premikanje s čeljustmi in zobniki.

[d] Vagoni, ki se uporabljajo samo za prevoz jekla v kolutih.

[e] Uporablja se samo za vagone s tirno širino 1 435 mm.

▼B

ČRKA SERIJE: T – VAGON S PREMIČNO STREHO

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	b	z neovirano višino vrat > 1,90 m (a)
	c	s čelnimi vrati
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran (b)
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol (a) (b)
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	h	opremljen za prevoz jekla v kolutih, horizontalno
	hh	opremljen za prevoz jekla v kolutih, vertikalno
	i	s pomičnimi stranicami (b)
	j	z blažilnikom
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran (a) (b)
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol (a) (b)
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran (a) (b)
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol (a) (b)
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran (a) (b)
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol (a) (b)
	r	členkasti vagon

▼B

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
	rr	veččlenski vagon

([a]) Vagoni, označeni z indeksnimi črkami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ali „pp“, se ne morejo označiti z indeksno črko „b“
([b]) Vagoni z gravitacijskim razkladanjem serije T so vagoni, opremljeni s premično streho, ki omogoča dostop do nakladalne lopute po vsej dolžini karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

Metoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:

Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira

— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic
(Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)

— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga

— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen

— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

ČRKA SERIJE: U – SPECIALNI VAGONI

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	e	s 3 enotami
	ee	s 4 ali več enotami
	c	z razkladanjem pod pritiskom
	d	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, vstran ([a])
	dd	z razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem na obeh straneh, po izbiri, navzdol ([a])
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za žito
	i	opremljen za prevoz predmetov, ki bi presegli nakladalni profil, če bi se nakladali na navadne vagone ([b])
	l	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, vstran ([a])
	ll	z razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja na obeh straneh, hkratno, navzdol ([a])

▼B

Referenčni vagon		Členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, vstran ([a])
	oo	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo brez reguliranja, navzdol ([a]) ([b])
	p	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, vstran ([a])
	pp	z aksialnim razkladanjem z gravitacijo z reguliranjem, navzdol ([a])
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

([a]) Vagoni z razkladanjem z gravitacijo serije U so zaprti vagoni, ki jih je mogoče nakladati samo skozi eno ali več nakladalnih odprtin na zgornjem delu karoserije, katerih skupne dimenzije odprtin so manjše od dolžine karoserije; ti vagoni nimajo ravnega poda in niso konstruirani za čelno ali bočno nagibanje.

([b]) Zlasti:
— vagoni s spuščenim podom
— vagoni z vzdolžno vdolbino na sredini
— vagoni, stalno opremljeni z diagonalnimi podporamiMetoda razkladanja teh vagonov je opredeljena s kombinacijo naslednjih značilnosti:

Postavitev odprtin za razkladanje:

— aksialna: Odprtine so nad osjo tira

— z obeh strani: Odprtine so na eni in drugi strani tira zunaj tirnic. (Za te vagone je razkladanje:
— hkratno, če popolna izpraznitev vagona zahteva, da se odprtine odprejo z obeh strani,
— po izbiri, če je vagon mogoče popolnoma izprazniti tako, da se odprtine odprejo samo na eni strani)

— vstran: Spodnji rob razkladalnih odprtin (brez upoštevanja premičnih sredstev, ki lahko povečajo to odprtino) je najmanj 0,7 metra nad gornjim robom tirnice ter omogoča uporabo tekočega traku za odvoz blaga

— navzdol: Višina spodnjega roba razkladalne odprtine nad gornjim robom tirnice ne omogoča uporabe tekočega traku za odvoz blaga

Stopnja razkladanja:

— brez reguliranja: Ko so odprtine odprte za razkladanje, jih ni mogoče znova zapreti, dokler vagon ni izpraznjen

— z reguliranjem: Kadar koli med razkladanjem je pretok blaga mogoče regulirati ali celo ustaviti

ČRKA SERIJE: Z – VAGON CISTERNA

Referenčni vagon		Z jekleno posodo, za prevoz tekočin ali plinov členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksne črke	a	s podstavnimi vozički
	c	z razkladanjem pod pritiskom ([a])
	e	opremljen z napravami za segrevanje
	f	primeren za promet z Veliko Britanijo
	ff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno skozi predor)
	fff	primeren za promet z Veliko Britanijo (izključno s trajektom za vlak)
	g	za prevoz plinov pod pritiskom, utekočinjenih ali pod pritiskom razgrajenih ([a])

▼B

Referenčni vagon		Z jekleno posodo, za prevoz tekočin ali plinov členkasti ali veččlenski vagon z osmi, z 2 enotama 22 m ≤ lu < 27 m
	i	cisterna, ki ni iz kovine
	j	z blažilnikom
	m	z 2 enotama: lu ≥ 27 m
	mm	z 2 enotama: lu < 22 m
	o	s 3 enotami
	oo	s 4 ali več enotami
	r	členkasti vagon
	rr	veččlenski vagon

(a) Vagoni, ki so označeni z indeksno črko „g“, se ne morejo označiti z indeksno črko „c“.

▼B

PRILOGA P.13

ČRKOVNE OZNAKE ZA VLEČENA POTNIŠKA VOZILA

Serijske črke z mednarodnim pomenom:

A	potniški vagon 1. razreda s sedeži
B	potniški vagon 2. razreda s sedeži
AB	potniški vagon 1./2. razreda s sedeži
WL	Vagon spalnik s serijsko črko A, B ali AB, odvisno od vrste namestitve, ki jo ponuja. Serijskim črkam vagonov spalnikov s „posebnimi“ oddelki je dodana indeksna črka „S“
WR	Jedilni vagon
R	Potniški vagon z jedilnim vagonom, bifejem ali barom (serijska črka se uporabi dodatno)
D	Prtljažni vagon
DD	Odprt dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov
Post	Poštni vagon
ASSR WG	Barski vagon z opremo za ples
WSP	Spalni vagon
Le	Odprt 2-osni dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov
Leq	Odprt 2-osni dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov, opremljen z vlakovnim električnim kablom
Laeq	Odprt 3-osni dvoetažni vagon za prevoz avtomobilov, opremljen z vlakovnim električnim kablom

Indeksne črke z mednarodnim pomenom:

b h	Potniški vagon, opremljen za prevoz invalidnih potnikov
c	Oddelki, ki se preuredijo v ležalnike
d v	Vozilo, opremljeno za prevoz koles
ee z	Vozilo, opremljeno z osrednjo oskrbo z električno energijo
f	Vozilo, ki ima strojevodsko kabino (vozni priklopni vagon)
p t	Potniški vagon s prehodom po sredini s sedeži
m	Vozilo, daljše od 24,5 m
s	Prehod po sredini v prtljažnih vagonih in potniških vagonih s prtljažnim oddelkom

Število oddelkov je prikazano v obliki indeksa (na primer: Bc9)

Serijske črke in indeksne črke z nacionalnim pomenom

Druge serijske črke in indeksne črke imajo nacionalni pomen, ki ga opredeli vsaka država članica.

▼M2

_____

▼B

PRILOGA Q

NI V UPORABI

▼B

PRILOGA R

IDENTIFIKACIJA VLAKA

Ta vidik je še vedno odprta točka in bo natančno določen v prihodnji različici te TSI.

Na tem področju se razvija CWA. Ko bo uveden, bosta ERA in ES ocenili ustreznost CWA kot sredstva, s katerim bo uporaba tega CWA dosegla skladnost z zahtevami te TSI.

Taka podrobna specifikacija mora v glavnem pokrivati štiri načela (predpisi in usmerjanje, vrsta vlaka, komunikacija v zvezi z varnostjo, spremljanje učinkovitosti), vse vrste vlakov in odgovornost za dodeljevanje teh številk. Ta specifikacija bi morala upoštevati obstoječe standarde (kakor je UIC podatkovna kartica 419-1 in 419-2 OR), ki so že v uporabi, in razvoj ERTMS/ETCS. Za to je treba ustanoviti strokovno skupino, ki bo pripravila osnutek.

Dokler se ne razvije ta CWA, se morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture povezati in skupaj sklepati dvostranske ali večstranske sporazume ob upoštevanju obstoječih standardov (kakor sta UIC podatkovna kartica 419-1 in 419-2 OR), ki so že v uporabi, in razvoj ERTMS/GSM-R ter ERTMS/ETCS, da se olajša nemoteno prehajanje vlakov z enega operativnega območja upravljavca infrastrukture na drugo.

Glej tudi Prilogo U.

▼B

PRILOGA S

VIDNOST VLAKA – SKLEP VLAKA

Ta vidik je še vedno odprta točka in bo natančno določen v prihodnji različici te TSI.

Treba je opredeliti podrobno specifikacijo, ki upošteva, zakaj mora biti sklep vlaka označen, na kakšni filozofiji temelji ta zahteva v TEN in kako bi bilo to mogoče varno ter stroškovno učinkovito uskladiti.

Specifikacija in z njo povezani postopek ocene skladnosti za rešitev v prenosnem formatu bosta objavljena v tej TSI kot komponenta interoperabilnosti.

Dokler ne bo razvita in uvedena podrobna specifikacija, se morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture povezati in skupaj sklepati dvostranske ali večstranske sporazume, da se olajša nemoteno prehajanje vlakov z enega operativnega območja upravljavca infrastrukture na drugo.

Glej tudi Prilogo U.

▼M2

PRILOGA T

ZAVORNA MOČ

Vloga UI

UI obvesti PŽP o zavorni moči, ki je potrebna za vsako progo. Zagotoviti mora tudi podatke o značilnostih proge. UI mora zagotoviti, da so učinki značilnosti proge in omejitve glede tračnic ustrezno upoštevani pri zahtevani zavorni moči.

Zahtevana zavorna moč se načeloma izrazi v odstotnem deležu zavorne mase, razen če se UI in PŽP ne dogovorita o kaki drugi enoti za izražanje zavorne moči (npr. zavorne tone, zavorne sile, vrednosti pojemka, profili pojemka).

Če PŽP tako zaprosi, UI pri vlakovnih enotah in fiksnih vlakovnih kompozicijah navede zahteve glede zavorne zmogljivosti v vrednostih pojemka.

Vloga PŽP

PŽP mora zagotoviti, da vsak vlak dosega ali presega zavorno moč, kot jo zahteva UI. PŽP mora torej zavorno zmogljivost vlaka izračunati ob upoštevanju vlakovne kompozicije.

PŽP mora upoštevati ugotovljeno zavorno moč vozila ali vlakovne enote, ko ju začne uporabljati. Upoštevati je treba omejitve glede železniškega voznega parka, kot so zanesljivost in razpoložljivost zavor. PŽP mora upoštevati tudi podatke o značilnostih proge, ki vplivajo na delovanje vlaka ob določanju zavorne moči za ustavljanje in zavarovanje vlaka.

Zavorna moč, ugotovljena ob preverjanju dejansko obratujočega vlaka (kot so vlakovna kompozicija, razpoložljivost zavor, nastavitev zavor), se uporabi kot vhodna vrednost za vse operativne predpise, ki nato veljajo za vlak.

Zavorna moč ni dosežena

UI mora določiti predpise, ki veljajo, če vlak ne doseže zahtevane zavorne moči. Te predpise mora dati na voljo PŽP.

Če vlak ne doseže zavorne moči, ki se zahteva za proge, po katerih bo peljal, mora PŽP upoštevati posledične omejitve, kot je omejitev hitrosti.

▼**M2**

PRILOGA U

SEZNAM ODPRTIH TOČK

Oddelek 4.2.2 – Dokument o sestavi vlaka

Priloga B (glej pododdelek 4.4 te TSI) – Drugi predpisi, ki omogočajo usklajeno obratovanje novih različnih strukturnih podsistemov

Priloga R (glej pododdelek 4.2.3.2 te TSI) – Identifikacija vlakov

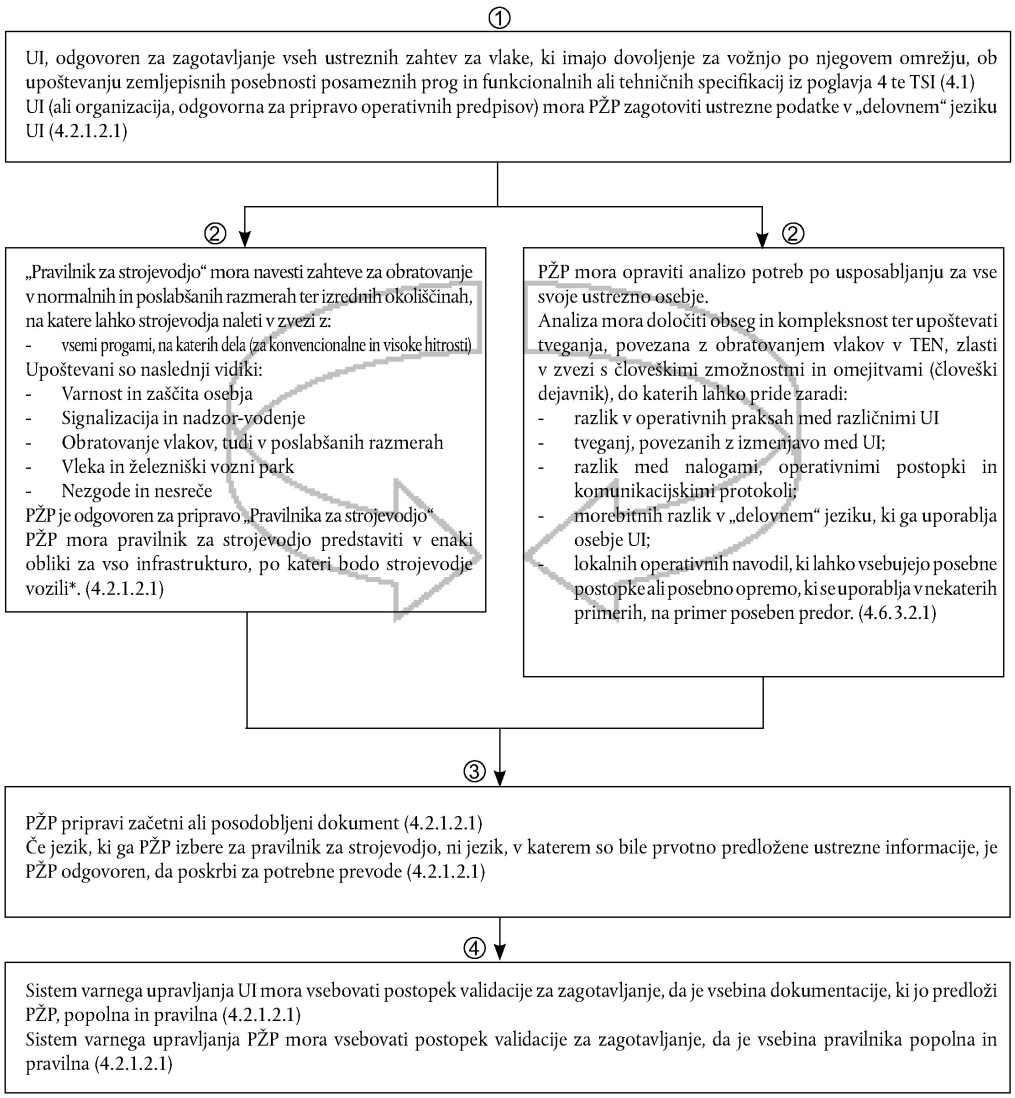
Priloga S (glej pododdelek 4.2.2.1.3 te TSI) – Vidnost vlaka – sklep vlaka

▼B

PRILOGA V

PRIPRAVA IN POSODABLJANJE DOKUMENTOV S PRAVILI ZA STROJEVODJE

V povezavi s pododdelkoma 4.2 in 4.6 te TSI je spodnji diagram slikovna predstavitev postopka, opisanega v tej TSI, za pripravo in posodabljanje dokumentov s pravili, ki jih zahteva ta TSI.



Pojasnjevalna opomba: Zahteva, da so pravila predstavljena v enaki obliki in jeziku, je obvezna, ker zagotavlja, da strojevodje dosledno dobijo različna pravila za različne uporabe na podlagi enega pravilnika, ki je temeljni dokument, dopolnjujejo pa ga dokumenti s pravili, ki se razlikujejo od tistih v pravilniku.
Nujno je, da lahko strojevodja najde pravila, povezana z enakimi situacijami, v enakih oddelkih dokumenta, ne glede na to, po kateri infrastrukturi vozi, zato preprosta zbirka nacionalnih pravilnikov brez njihove reorganizacije ne zadostuje.

Analiza potreb po usposobljenosti ima dva različna cilja:
- prepoznati bistvene zahteve po usposobljenosti, ki jih mora PŽP izpolniti za zagotavljanje, da je njegovo osebje usposobljeno za delo na zadevni infrastrukturi,
- prepoznati, katera pravila potrebuje osebje PŽP, na podlagi razlik v pravilih za obratovanje na zadevni infrastrukturi v primerjavi z zahtevami za obratovanje na infrastrukturi v državi članici, v kateri je izdano njegovo dovoljenje za obratovanje.

▼B

GLOSAR

Izraz	Opredelitev
Nesreča	Kakor je opredeljena v členu 3 Direktive 2004/49/ES.
Dovoljenje za vožnjo vlakov	Delovanje opreme v signalizacijskih centrih, kontrolnih sobah za dobavo električne energije za vleko in centrih za nadzor prometa, ki omogoča vožnjo vlaka. To ne vključuje osebja, zaposlenega pri prevozniku v železniškem prometu, ki je odgovorno za upravljanje virov, kakor so vlakovno osebje ali železniški vozni park.
Usposobljenost	Usposobljenost in izkušnje, ki so potrebne za varno in zanesljivo opravljanje naloge. Izkušnje si je mogoče pridobiti kot del procesa usposabljanja.
Nevarno blago	Kakor je opredeljeno v členu 2 Direktive 96/49/ES.
Delovanje v poslabšanih razmerah	Obratovanje, ki je posledica nenačrtovanega dogodka, ki prepreči normalno opravljanje prevozov z vlaki.
Odprava	Glej Odprava vlaka.
Strojevodja	Oseba, ki je usposobljena in ima dovoljenje za vožnjo vlakov.
Izredni tovori	Tovor, ki se prevaža na železniškem vozilu, na primer kontejner, zamenljivo tovorišče ali drugo, pri čemer je zaradi velikosti železniškega vozila in/ali osne obremenitve potrebno posebno dovoljenje za vožnjo in/ali uporaba posebnih potovalnih pogojev za celotno potovanje ali njegov del.
Zdravstveni in varnostni pogoji	Po tej TSI se to nanaša le na zdravstveno in psihološko usposobljenost, ki je potrebna za delovanje ustreznih elementov podsistema.
Pregretost ohišja ležaja	Ohišje ležaja in ležaj, ki sta presegla svojo najvišjo delovno temperaturo.
Nezgoda	Kakor je opredeljena v členu 3 Direktive 2004/49/ES.
Zbirka obrazcev	Zbirka obrazcev, v kateri je opisano zaporedje ukrepov, ki jih izvede osebje upravljavca infrastrukture ali osebje prevoznika v železniškem prometu, ko opravlja vožnjo vlakov v poslabšanih razmerah. Vsaka ločena dejavnost zahteva svoj obrazec. Zbirka obrazcev se pripravi v jezikih upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu, ustrezno osebje upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu pa dobi svoje izvode.
Država članica	V povezavi s to TSI se nanaša na državo članico, ki izda varnostno pooblastilo/spričevalo, kakor je določeno v členih 10 in 11 Direktive 2004/49/ES.
Delovni jezik	Jezik ali jeziki, ki se vsakodnevno uporabljajo v obratovanju upravljavca infrastrukture in so objavljeni v njegovem programu omrežja, za izmenjavo operativnih ali varnostnih sporočil med osebjem upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu.
Potnik	Oseba (razen zaposlenega, ki ima na vlaku posebne dolžnosti), ki potuje z vlakom ali sredstvom v lasti železnice pred potovanjem z vlakom ali po njem.

▼B

Izraz	Opredelitev
Spremljanje učinkovitosti	Sistematično opazovanje in evidentiranje učinkovitosti vlakovnih storitev in infrastrukture zato, da bi se uvedle izboljšave.
Usposobljenost	Telesna in psihološka pripravljenost na nalogo, skupaj z zahtevanim znanjem.
Sprotnost	Sposobnost izmenjave ali obdelave podatkov o določenih dogodkih (kakor so prihod na postajo, prehod postaje ali odhod s postaje) med potovanjem vlaka, in sicer takrat, ko se zgodijo.
Točka javljanja	Točka na potovanju vlakov, kjer je treba javiti čas prihoda, odhoda ali prehoda.
Proga	Določen odsek ali odseki železniške proge.
Znanje o progah	Znanje o odseku/odsekih železniške proge, na katerih dela vlakovno osebje, na podlagi podatkov, ki jih zagotovi upravljavec infrastrukture in omogočajo varno obratovanje vlaka. Bistvene postavke tega znanja se mora zadevno osebje temeljito naučiti in si jih zapomniti. Druge postavke so lahko zapisane v dokumentaciji, do katere ima to osebje hiter dostop na podlagi ocene proge, ki jo opravi prevoznik v železniškem prometu, ali zahtev nacionalnega organa za varnost.
Za varnost pomembno delo	Delo, ki ga opravlja osebje, ko nadzira ali izvaja vožnjo vozila, ki lahko vpliva na zdravje in varnost ljudi.
Osebje	Zaposleni pri prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture ali njunih podizvajalcih, ki opravlja naloge, določene v tej TSI.
Postajališče	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se vlak namerava ustaviti, po navadi zaradi določene dejavnosti, kakor sta vstop in izstop potnikov.
Vozni red	Dokument ali sistem, ki navaja podrobnosti glede voznega reda vlakaov na posamezni progi.
Časovna točka	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se ugotovi določen čas. Ta čas je lahko čas prihoda, čas odhoda, ali če vlak na navedeni lokaciji ne ustavi, čas prehoda.
Vlečna enota	Pogonsko vozilo, ki lahko premika samo sebe in druga vozila, na katera se lahko priklopi.
Vlak	Vlak je opredeljen kot vlečno vozilo (vlečna vozila) s priklopljenimi železniškimi vozili ali brez njih ali kot garnitura vozil z lastnim pogonom, ki obratuje med dvema ali več opredeljenimi točkami v TEN.
Odprava vlaka	Znak strojevodji, da so vse dejavnosti na postaji ali depoju končane in da je odgovorno osebje dalo dovoljenje za vožnjo vlaka.

▼B

Izraz	Opredelitev
Vlakovno osebje	Uslužbenci na vlaku, ki imajo spričevalo o usposobljenosti in jih je prevoznik v železniškem prometu imenoval za opravljanje določenih nalog v zvezi z varnostjo na vlaku, na primer strojevodja ali varnostnik.
Identifikacija vlaka	Sredstvo za nedvoumno identifikacijo določenega vlaka.
Priprava vlaka	Zagotovitev, da je vlak v primernem stanju za začetek obratovanja, da je vlakovna oprema pravilno postavljena in sestava vlaka ustreza dodeljeni vlakovni poti. Priprava vlaka vključuje tudi tehnične inšpekcijske preglede, ki se opravijo pred začetkom obratovanja vlaka.
Vozilo	Posamezna enota železniškega voznega parka, na primer lokomotiva, potniški vagon ali tovorni vagon.
Identifikacija vozila	Številka, pritrjena na vozilo, po kateri se razlikuje od vseh drugih vozil.

▼B

Kratica	Pojasnilo
AC	Izmenični tok
CCS	Nadzor-vodenje in signalizacija
CEN	Evropski odbor za standardizacijo (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Konvencija o mednarodnem železniškem prometu *(Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)*
CR	Železnice za konvencionalne hitrosti
dB	Decibeli
DC	Enosmerni tok
DMI	Vmesnik med strojevodjo in strojem
ES	Evropska skupnost
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Evropsko integrirano radijsko podprto železniško omrežje
EN	Evropska norma
ENE	Energija
ERA	Evropska agencija za železniški promet
ERTMS	Evropski sistem upravljanja železniškega prometa
ETCS	Evropski sistem vodenja vlakov
EU	Evropska unija
FRS	Specifikacija v zvezi s funkcionalnimi zahtevami
GSM-R	Globalni sistem mobilnih komunikacij – železnica
HABD	Detektor pregretosti osnih ležajev
Hz	Hertz
UI	Upravljavec infrastrukture
INS	Infrastruktura
OPE	Vodenje in upravljanje železniškega prometa

▼B

Kratica	Pojasnilo
OSJD	Organizacija za sodelovanje železnic
PPW	Ruska kratica za Pravila polzovanja vagonami v mejdunarodnom soobčenji = Pravila za uporabo železniških vozil v mednarodnem prometu
RIC	Predpisi, ki urejajo medsebojno uporabo vagonov in službenih vagonov v mednarodnem prometu *(Reglement pour I'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international)*
RIV	Predpisi, ki urejajo medsebojno uporabo tovornih vagonov v mednarodnem prometu *(Reglement pour I'emploi réciproque des Wagons en Trafic international)*
RST	Železniški vozni park
PŽP	Prevoznik v železniškem prometu
SMS	Sistem varnega upravljanja
SPAD	Neupoštevanje signala v primeru nevarnosti
SRS	Specifikacija sistemskih zahtev
TAF	Telematske aplikacije za tovorni promet
TEN	Vseevropsko omrežje
TSI	Tehnična specifikacija za interoperabilnost
UIC	Mednarodna železniška zveza *(Union Internationale des Chemins de fer)*
UV	Ultravijolična
VKM	Oznaka imetnika vozila