

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. november 14.)

az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2007/756/EK határozat módosításáról

(az értesítés a C(2012) 8075. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/757/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

kiterjesztésére. Az említett ÁME-ket a 2008/231/EK bizottsági határozattal ⁽³⁾, illetve a 2011/314/EU bizottsági határozattal ⁽⁴⁾ fogadták el.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

- (3) 2011. szeptember 5-én az Ügynökség a nagysebességű és a hagyományos vasútra vonatkozó forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-k összevonásáról, az említett ÁME-k földrajzi hatályának kiterjesztéséről és az európai járműszám részleteinek a 2007/756/EK bizottsági határozatba ⁽⁵⁾ történő áthelyezéséről szóló ajánlást adott ki.

mivel:

- (1) Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (ügynökségi rendelet) ⁽²⁾ 12. cikke előírja az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, hogy gondoskodik az átjárhatósági műszaki előírásoknak (ÁME-knek) a műszaki fejlődéssel, a piaci trendekkel és a társadalmi követelményekkel való egyeztetéséről, és javasolja a Bizottságnak az ÁME-k általa szükségesnek ítélt módosításait.
- (2) 2010. április 29-i C(2010) 2576 számú határozatával a Bizottság megbízta az Ügynökséget, hogy dolgozza ki és vizsgálja felül az átjárhatósági műszaki előírásokat azzal a céllal, hogy hatályukat az Unió teljes vasúti rendszerére kiterjesszék. Az Ügynökséget e felhatalmazás alapján felkérték a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerrel kapcsolatos nagysebességű vasúti ÁME és a hagyományos vasúti ÁME összevonására és hatályának

- (4) Az I. mellékletben szereplő ÁME végrehajtását és a jelen ÁME releváns pontjainak való megfelelést az egyes tagállamok által a felelősségük alá tartozó nagysebességű vasútvonalakra vonatkozóan aktualizálandó végrehajtási tervvel összhangban kell meghatározni.
- (5) A vasúti forgalom jelenleg a meglévő nemzeti, kétoldalú, multinacionális vagy nemzetközi megállapodások szerint működik. Fontos, hogy ezek a megállapodások ne akadályozzák a kölcsönös átjárhatóság felé vezető jelenlegi és jövőbeli fejlődést. Ezért létre kell hozni az e megállapodásokra vonatkozó, tagállamok közötti értesítési eljárást.
- (6) A vasúti járműveket a 2007/756/EK határozat értelmében, a 2008/57/EK irányelv 33. cikke alapján a nemzeti járműnyilvántartást vezető szervek tartják nyilván.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

⁽³⁾ HL L 84., 2008.3.26., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 144., 2011.5.31., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 305., 2007.11.23., 30. o.

- (7) Az európai járműszám formátumának betartása és a járműn való feltüntetésére vonatkozó előírás egyaránt szükséges a jármű azonosításához, ezért továbbra is a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME részét kell, hogy képezze.
- (8) A nemzeti járműnyilvántartás és a járművek nyilvántartásbavételi eljárásainak jobb érthetősége érdekében indokolt az európai járműszám részét képező műszaki kódok részleteit áthelyezni a 2007/756/EK határozatba. Ezért a 2007/756/EK határozatot ennek megfelelően módosítani kell.
- (9) A Bizottságnak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke alapján létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatnia kell a tagállamokat az Ügynökség által közzétett kódok jegyzékeiben bekövetkezett változásokról.
- (10) A 2008/57/EK irányelv a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási alrendszer funkcionálisként határozza meg. Ezért a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME nem a jármű forgalomba helyezésének engedélyezésekor, hanem a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerének értékelésekor kerül értékelésre.
- (11) Az egyértelműség és egyszerűség érdekében indokolt a 2011/314/EU határozat 3., 5. és 7. cikkében foglalt átmeneti rendelkezéseket változatlanul hagyni.
- (12) A 2008/231/EK és a 2011/314/EU határozat hatályát veszti.
- (13) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésében létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az uniós vasúti rendszer forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerének kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó, az I. mellékletben szereplő műszaki előírásokat (ÁME) a Bizottság elfogadja.

(2) A határozat I. mellékletében található ÁME a 2008/57/EK irányelv II. melléklete 2.5. pontjában levő felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozik.

2. cikk

A tagállamok legkésőbb 2014. június 30-ig értesítik a Bizottságot a következő típusú megállapodásokról, amennyiben

azokat a 2006/920/EK bizottsági határozat ⁽¹⁾, a 2008/231/EK határozat vagy a 2011/314/EU határozat szerint korábban még nem jelentették be:

- a) nemzeti megállapodások a tagállamok és vasúti vállalkozások vagy pályahálózat-működtetők között, amelyek vagy állandó, vagy ideiglenes jellegűek, és amelyeket a szándékolt szállítási szolgáltatás nagyon egyedi vagy helyi jellege tesz indokoltá;
- b) kétoldalú vagy többoldalú megállapodások vasúti vállalkozások, pályahálózat-működtetők vagy biztonsági hatóságok között, melyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot;
- c) nemzetközi megállapodások egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország között, illetve tagállamok vasúti vállalkozásai vagy pályahálózat-működtetői és legalább egy harmadik ország vasúti vállalkozásai vagy pályahálózat-működtetői között, és amelyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot.

3. cikk

E határozat I. mellékletének 7. fejezetével összhangban valamennyi tagállam naprakésszé teszi az ÁME-vel kapcsolatos nemzeti végrehajtási tervét, melyeket a 2006/920/EK határozat 4. cikkével, a 2008/231/EK határozat 4. cikkével és a 2011/314/EU határozat 5. cikkével összhangban készített el.

Az aktualizált végrehajtási tervet minden tagállam legkésőbb 2014. december 31-ig közli a többi tagállammal és a Bizottsággal.

4. cikk

A 2008/231/EK és a 2011/314/EU határozat 2014. január 1-jétől hatályát veszti.

5. cikk

A 2007/756/EK határozat a következőképpen módosul:

- a) A határozat az 1. cikk után a következő cikkel egészül ki:

„1a. cikk

E határozat mellékletének 6. függelékét 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.”

- b) A melléklet e határozat II. mellékletének megfelelően módosul.

6. cikk

(1) Az Ügynökség honlapján közzéteszi a 2007/756/EK határozat melléklete 6. függelékének 9., 10., 11., 12. és 13. részében említett kódjegyzékeket.

⁽¹⁾ HL L 359., 2006.12.18., 1. o.

(2) Az Ügynökség az (1) bekezdésben említett kódjegyzékeket naprakészen tartja, és tájékoztatja a Bizottságot az abban bekövetkezett változásokról. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikkével összhangban létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat e jegyzékek változásáról.

7. cikk

Ezt a határozatot 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.

8. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2012. november 14-én.

a Bizottság részéről

Siim KALLAS

alelnök

I. MELLÉKLET

**A FORGALMI SZOLGÁLAT ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZER KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGÁRA
VONATKOZÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK**

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	9
1.1.	Műszaki hatály	9
1.2.	Területi hatály	9
1.3.	Ezen ÁME tartalma	9
2.	AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA	9
2.1.	Alrendszer	9
2.2.	Hatály	9
2.2.1.	Személyzet és vonatok	10
2.2.2.	Elvek	10
2.2.3.	Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében	11
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK	11
3.1.	Megfelelés az alapvető követelményeknek	11
3.2.	Az alapvető követelmények áttekintése	11
4.	AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI	15
4.1.	Bevezetés	15
4.2.	Az alrendszer működési és műszaki előírásai	15
4.2.1.	A személyzettel kapcsolatos előírások	15
4.2.1.1.	Általános követelmények	15
4.2.1.2.	Dokumentáció a mozdonyvezetők számára	15
4.2.1.2.1.	Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény	15
4.2.1.2.2.	A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása	16
4.2.1.2.2.1.	Az útvonalkönyv előkészítése	16
4.2.1.2.2.2.	Az útvonalkönyvben található információk módosítása	17
4.2.1.2.2.3.	A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	17
4.2.1.2.3.	Menetrendek	17
4.2.1.2.4.	Járművek	18
4.2.1.3.	Dokumentáció a VT mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára	18
4.2.1.4.	Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatkozási engedélyező személyzete számára	18

4.2.1.5.	A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció	18
4.2.2.	A vonatokkal kapcsolatos előírások	18
4.2.2.1.	A vonat láthatósága	18
4.2.2.1.1.	Általános követelmények	18
4.2.2.1.2.	A vonat eleje	19
4.2.2.1.3.	A vonat vége	19
4.2.2.1.3.1	Személyszállító vonatok	20
4.2.2.1.3.2	Nemzetközi forgalomban részt vevő tehervonatok	20
4.2.2.1.3.3	A tagállamok közötti határokon át nem haladó tehervonatok	20
4.2.2.2.	A vonat hallhatósága	20
4.2.2.2.1.	Általános követelmények	20
4.2.2.2.2.	Ellenőrzés	20
4.2.2.3.	A jármű azonosítása	20
4.2.2.4.	Az utasok és a rakomány biztonsága	20
4.2.2.4.1.	A rakomány biztonsága	20
4.2.2.4.2.	Az utasok biztonsága	21
4.2.2.5.	A vonatok összeállítása	21
4.2.2.6.	A vonat fékezése	21
4.2.2.6.1.	A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	21
4.2.2.6.2.	Fékteljesítmény	21
4.2.2.7.	A vonat üzemkész állapotának biztosítása	22
4.2.2.7.1.	Általános követelmények	22
4.2.2.7.2.	Kötelező adatok	22
4.2.2.8.	A jelek és a vonalmenti jelzések láthatósága	22
4.2.2.9.	Vezetői éberségi berendezés	22
4.2.3.	A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások	22
4.2.3.1.	A vonatok tervezése	22
4.2.3.2.	A vonatok azonosítása	22
4.2.3.2.1.	A vonat közlekedési számának formátuma	23
4.2.3.3.	A vonat indulása	23
4.2.3.3.1.	Indulás előtti ellenőrzések és próbák	23
4.2.3.3.2.	A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról	23
4.2.3.4.	Forgalomirányítás	23
4.2.3.4.1.	Általános követelmények	23
4.2.3.4.2.	A vonatok jelentése	23

4.2.3.4.2.1.	A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok	23
4.2.3.4.2.2.	Várható átadási idő	24
4.2.3.4.3.	Veszélyes áruk	24
4.2.3.4.4.	Üzemeltetési minőség	24
4.2.3.5.	Adatrögzítés	24
4.2.3.5.1.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül	25
4.2.3.5.2.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	25
4.2.3.6.	Korlátozott üzemmód	25
4.2.3.6.1.	Más felhasználók tájékoztatása	25
4.2.3.6.2.	A mozdonyvezetők tájékoztatása	25
4.2.3.6.3.	Vészhelyzeti intézkedések	25
4.2.3.7.	Vészhelyzet kezelése	26
4.2.3.8.	Segítség a vonatszemélyzetnek rendkívüli esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére	26
4.3.	A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai	26
4.3.1.	Kapcsolódási pontok az infrastruktúra ÁME-kkel	26
4.3.2.	Kapcsolódási pontok az ellenőrző, irányító és jelző alrendszer ÁME-kkel	27
4.3.3.	Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel	27
4.3.3.1.	Kapcsolódási pontok a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-vel	27
4.3.3.2.	Kapcsolódási pontok az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME-vel	28
4.3.3.3.	Kapcsolódási pontok a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-vel	28
4.3.4.	Kapcsolódási pontok az energia alrendszerre vonatkozó ÁME-vel	30
4.4.	Üzemeltetési szabályok	31
4.5.	Karbantartási szabályok	31
4.6.	Szakképesítés	31
4.6.1.	Szakmai alkalmasság	31
4.6.1.1.	Szakmai ismeretek	31
4.6.1.2.	Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége	31
4.6.2.	Nyelvi alkalmasság	32
4.6.2.1.	Elvek	32
4.6.2.2.	Tudásszint	32
4.6.3.	A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata	32
4.6.3.1.	Alapvető rendszerelemek	32
4.6.3.2.	A képzési igények elemzése	33
4.6.3.2.1.	A képzési igények elemzésének kidolgozása	33
4.6.3.2.2.	A képzési igények elemzésének aktualizálása	33

4.6.3.2.3.	Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében	33
4.6.3.2.3.1.	Az infrastruktúra ismerete	33
4.6.3.2.3.2.	Járműismeret	33
4.6.3.2.3.3.	Kisegítő személyzet	34
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	34
4.7.1.	Bevezetés	34
4.7.2.	Törölve	34
4.7.3.	Törölve	34
4.7.4.	Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés	34
4.7.4.1.	Az állás betöltése előtt	34
4.7.4.1.1.	Az orvosi vizsgálat minimális tartalma	34
4.7.4.1.2.	Pszichológiai értékelés	34
4.7.4.2.	Az állás betöltése után	35
4.7.4.2.1.	Az időszaki orvosi vizsgálatok gyakorisága	35
4.7.4.2.2.	Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma	35
4.7.4.2.3.	További orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok	35
4.7.5.	Egészségügyi követelmények	35
4.7.5.1.	Általános követelmények	35
4.7.5.2.	Látási követelmények	36
4.7.5.3.	Hallással kapcsolatos követelmények	36
4.8.	Infrastruktúra- és járműnyilvántartások	36
4.8.1.	Infrastruktúra	36
4.8.2.	Járművek	36
5.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	36
5.1.	Meghatározás	36
5.2.	A rendszerelemek felsorolása	37
6.	A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE	37
6.1.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem	37
6.2.	Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer	37
6.2.1.	Elvek	37
7.	VÉGREHAJTÁS	37
7.1.	Elvek	37
7.2.	Végrehajtási iránymutatások	38
7.3.	Különleges esetek	38
7.3.1.	Bevezetés	38

7.3.2.	Különleges esetek felsorolása	38
7.3.2.1.	Észtország, Lettország és Litvánia ideiglenes különleges esete (T1)	38
7.3.2.2.	Írország és az Egyesült Királyság ideiglenes különleges esete (T2)	38
A. függelék:	ERTMS/ETCS üzemeltetési szabályok	38
B. függelék:	A következetes működtetést lehetővé tevő egyéb szabályok	39
C. függelék:	A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan	40
D. függelék:	Olyan információk, amelyekhez a vasúttársaságnak hozzáféréssel kell rendelkeznie azon útvonalakkal kapcsolatban, amelyen működni szándékozik	50
E. függelék:	Nyelvi és kommunikációs szint	54
F. függelék		55
G. függelék		55
H. függelék		55
I. függelék		55
J. függelék:	A „vonatkísérési” feladatok szakmai képzéseinek minimális elemei	56
K. függelék		57
L. függelék:	A vonat-előkészítési feladat szakmai képzéseinek minimális elemei	58
M. függelék		59
N. függelék		59
O. függelék		59
P. függelék:	Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó betűjelzés a kocsiszekrényen	60
Q. függelék		62
R. függelék		62
S. függelék		62
T. függelék:	Fékteljesítmény	63
U. függelék:	A nyitott kérdések felsorolása	64
V. függelék		64
W. függelék:	Glosszárium	65

1. BEVEZETÉS**1.1. Műszaki hatály**

Ezek a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó műszaki előírások (a továbbiakban: ÁME) a 2008/57/EK irányelv II. melléklete 1. pontjában található felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer érintik. Az alrendszerrel kapcsolatban bővebb tájékoztatás e melléklet 2. fejezetében található.

Szükség esetén az ÁME eltérő előírásokat tartalmaz a hagyományos és a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 2.1. szakaszában meghatározott nagysebességű vasútra vonatkozóan.

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME földrajzi hatálya a 2008/57/EK irányelv 1. cikkével összhangban az európai vasúti rendszer, a 2008/57/EK irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében említett rendszerek és hálózatok kivételével.

1.3. Ezen ÁME tartalma

A 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ez az ÁME:

- a) jelzi a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tervezett hatályát – 2. fejezet;
- b) alapvető követelményeket állapít meg az érintett alrendszerre és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan – 3. fejezet;
- c) megállapítja az alrendszer és annak más célzott alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például a 2008/57/EK irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont- és/vagy járműkategóriáktól függően – 4. fejezet;
- d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek az európai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;
- e) valamennyi figyelembe vett esetben megállapítja, hogy mely eljárásokat kell alkalmazni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése érdekében – 6. fejezet;
- f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok és az alkalmazandó elemek pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés kell, hogy legyen a norma – 7. fejezet;
- g) az érintett személyzet esetében jelzi az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képzéseket, illetve a munka-egészségügyi és biztonsági feltételeket – 4. fejezet.

Továbbá, a 2008/57/EK irányelv 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről. Ezek a 7. fejezetben találhatók.

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

2. AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA**2.1. Alrendszer**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszert a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.5. pontja a következőképpen határozza meg:

„A különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárások és a kapcsolódó berendezések, a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a vonat-összeállítás, valamint a vonatvezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

A határátlépéssel járó szolgáltatások végzéséhez szükséges szakképesítés.”

2.2. Hatály

Ez az ÁME a pályahálózat-működtetők (a továbbiakban: PM) és a vasúttársaságok (a továbbiakban: VT) forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozik a vonatoknak az 1.2. szakaszban meghatározott európai vasúti rendszerben való működésével kapcsolatban.

2.2.1. Személyzet és vonatok

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

A 4.6.2. pont a mozdonyvezetőkre is vonatkozik a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ VI. mellékletének 8. pontjában meghatározottak szerint. Nem tekintendő úgy, hogy a személyzet valamely tagja átlépi a határt, ha a munkavégzés csak az e pont első bekezdésében „határként” megnevezett helyekig történik.

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

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

Ez az 1. és 2. táblázatban foglalható össze:

1. táblázat

Az államhatárt átlépő vonatokon dolgozó és a határpontot átlépő személyzet

Feladatkör	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Vonatkísérés	4.6	4.7
Vonatközlekedés engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	4.6	Kölcsönös elismerés
Vonatok indítása	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

2. táblázat

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

Feladatkör	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Vonatkísérés	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatközlekedés engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatok indítása	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

2.2.2. Elvek

Ezen ÁME a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszernek csak azon elemeire vonatkozik (a 4. szakaszban megállapítottak szerint), amelyek esetében főleg üzemeltetési kapcsolódási pontok vannak a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők között, és amelyek esetében az átjárhatóság különös előnyökkel jár.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők gondoskodnak arról, hogy a szabályokra és eljárásokra, valamint a dokumentációra vonatkozó minden előírást teljesítsenek a megfelelő folyamatok kialakításával. A folyamatok kialakítása a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerének szerves részét képezi a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ előírásai szerint. A biztonságirányítási rendszert a vonatkozó nemzeti biztonsági hatóság értékeli a biztonsági engedély/tanúsítvány kiadása előtt.

⁽¹⁾ HL L 315., 2007.12.3., 51. o.

⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

2.2.3. *Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében*

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

Az ilyen elemek tervezési kritériumai a strukturális alrendszerekre, például a járművekre vonatkozó ÁME-kben is megtalálhatók. Ezen ÁME alkalmazásában csak az üzemeltetési funkcióikat veszik figyelembe.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. **Megfelelés az alapvető követelményeknek**

A 2008/57/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban az európai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az említett irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. **Az alapvető követelmények áttekintése**

Az alapvető követelmények a következőkre terjednek ki:

- biztonság,
- megbízhatóság és rendelkezésre állás,
- egészségvédelem,
- környezetvédelem,
- műszaki összeegyeztethetőség.

A 2008/57/EK irányelv szerint az alapvető követelmények általánosságban alkalmazhatók az egész európai vasúti rendszerre, vagy konkrétan minden egyes alrendszerre és azok rendszerelemeire.

A következő, 3. táblázat foglalja össze a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelmények és a jelen ÁME közötti kapcsolatot.

3. táblázat

Pont	A rendelkezés címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszere vonatkozó specifikus követelmények		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5		2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.1.2	Dokumentáció a mozdonyvezetők számára						X									X		X
4.2.1.2.1	Utasításgyűjtemény												X			X		X
4.2.1.2.2	Útvonalkönyv															X		X
4.2.1.2.2.1	Az útvonalkönyv előkészítése															X		
4.2.1.2.2.2	Az útvonalkönyvben található információk módosítása															X		X
4.2.1.2.2.3	A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása															X	X	X
4.2.1.2.3	Menetrendek															X	X	X
4.2.1.2.4	Járművek						X									X		X
4.2.1.3	Dokumentáció a VT mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára						X									X		X
4.2.1.4	Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatkozó engedélyező személyzete számára						X									X	X	
4.2.1.5	A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció						X									X	X	X
4.2.2.1	A vonat láthatósága	X														X		X
4.2.2.1.1	Általános követelmények	X														X		X
4.2.2.1.2	A vonat eleje	X														X		X
4.2.2.1.3	A vonat vége	X														X		X

[illegible]

[illegible]

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI

4.1. Bevezetés

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer a 2.2. pont leírása szerint csak az ebben a fejezetben meghatározott elemekre vonatkozik.

A 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾ megfelelően a pályahálózat-működtető általános felelőssége, hogy biztosítsa az összes olyan megfelelő követelményt, amelynek meg kell felelniük a saját hálózatán közlekedő vonatoknak, figyelembe véve az egyes vonalak földrajzi jellemzőit és az ebben a fejezetben megállapított működési vagy műszaki követelményeket.

4.2. Az alrendszer működési és műszaki előírásai

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer működési és műszaki előírásai a következőkből állnak:

- a személyzettel kapcsolatos előírások,
- a vonatokkal kapcsolatos előírások,
- a vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások.

4.2.1. A személyzettel kapcsolatos előírások

4.2.1.1. Általános követelmények

Ez a pont a személyzet azon tagjaival foglalkozik, akik a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők közötti közvetlen kapcsolódási pontot érintő, biztonsági szempontból kritikus feladatok elvégzésével járulnak hozzá az alrendszer működtetéséhez.

1. A vasúttársaság személyzete:

- a) a vonatok vezetésével kapcsolatos és a „vonat személyzete” (az ÁME-ben a továbbiakban: mozdonyvezető) által végzett feladatok ellátása;
- b) (a mozdonyvezetéstől eltérő) fedélzeti és a „vonat személyzete” által végzett feladatok ellátása;
- c) a vonatok előkészítésével kapcsolatos feladatok ellátása.

2. A pályahálózat-működtető vonatkozlekedés engedélyezésével kapcsolatos feladatokat ellátó személyzete

Az ide tartozó területek:

- dokumentáció,
- kommunikáció.

Ezen túlmenően a 2.2.1. pontban meghatározott személyzet részére az ÁME követelményeket határoz meg a következőkkel kapcsolatban is:

- szakmai képesítések (lásd a 4.6. pontot és az L. függelékét),
- egészségvédelmi és biztonsági feltételek (lásd a 4.7. pontot).

4.2.1.2. Dokumentáció a mozdonyvezetők számára

A vonatot üzemben tartó vasúttársaságnak el kell látnia a mozdonyvezetőket a feladataik ellátásához szükséges minden információval és dokumentációval.

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

4.2.1.2.1. Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény

A mozdonyvezető számára szükséges eljárásokat egy „mozdonyvezetői utasításgyűjtemény” című nyomtatott vagy elektronikus dokumentumba kell foglalni.

A mozdonyvezetői utasításgyűjteménynek meg kell állapítania a kijelölt útvonalra és az ilyen útvonalakon használatos járművekre vonatkozó követelményeket a mozdonyvezető által esetleg tapasztalt rendes és korlátozott üzemmód, illetve vészhelyzetek esetében.

⁽¹⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

A mozdonyvezetői utasításgyűjteménynek két külön szempontot kell tartalmaznia:

- az egyik leírja a közös szabályokat és eljárásokat (figyelembe véve az A., B. és C függelék tartalmát),
- a másik megállapítja az egyes pályahálózat-működtetőkre vonatkozó szükséges szabályokat és eljárásokat.

Tartalmaznia kell legalább a következő szempontokra vonatkozó eljárásokat:

- a személyzet személyi és vagyoni biztonsága,
- jelző- és ellenőrző-irányító rendszerek,
- a vonat működése a korlátozott üzemmódot is ideértve,
- vontatás és járművek,
- események és balesetek.

A vasúttársaság felelős a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény összeállításáért.

A vasúttársaságnak azonos formátumban kell kiadnia a mozdonyvezetői utasításgyűjteményt azon teljes infrastruktúra esetében, amelyen a mozdonyvezetők dolgoznak.

A vasúttársaságnak a mozdonyvezetői utasításgyűjteményt olyan módon kell összeállítania, hogy a vezető számára az összes üzemeltetési szabály alkalmazása lehetővé váljon.

A utasításgyűjteménynek két függeléke van:

- 1. függelék: A kommunikációs eljárások kézikönyve,
- 2. függelék: Nyomtatványgyűjtemény.

Az előre meghatározott üzeneteknek és nyomtatványoknak a pályahálózat-működtető(k) munkanyelvén kell maradniuk.

A mozdonyvezetői utasításgyűjtemény kidolgozási és aktualizálási folyamatának a következő lépéseket kell tartalmaznia:

- a pályahálózat-működtető (vagy az üzemeltetési szabályok kidolgozásáért felelős szervezet) köteles megfelelően tájékoztatni a vasúttársaságot a pályahálózat-működtető munkanyelvéről,
- a vasúttársaságnak össze kell állítania az eredeti vagy aktualizált dokumentumot;
- ha a megfelelő információt eredetileg nem a vasúttársaság által a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény számára kiválasztott nyelven szolgáltatták, a vasúttársaság felelőssége gondoskodni a szükséges fordításról és/vagy a magyarázó megjegyzések más nyelven történő biztosításáról.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció tartalma teljes és pontos legyen.

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény tartalma teljes és pontos legyen.

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

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

Az alábbi felsorolás tartalmazza a minimálisan megadandó információkat:

- általános üzemeltetési jellemzők,
- az emelkedők és a lejtők szöge,
- a vonal részletes ábrája.

4.2.1.2.2.1. Az útvonalkönyv előkészítése

Az útvonalkönyv formátumának azonosnak kell lennie az egyes vasúttársaságok vonatjai által használt összes infrastruktúra esetében.

A vasúttársaság felelős az útvonalkönyv teljes körűen és hozzáértő módon történő összeállításáért a pályahálózat-működtető(k) által szolgáltatott információk felhasználásával (gondoskodnia kell például az esetlegesen szükséges fordításról és/vagy magyarázó megjegyzésekről).

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

a) általános üzemeltetési jellemzők:

- a jelzések típusa és a megfelelő közlekedési rend (dupla vágány, irányváltásos üzem, bal vagy jobb járatú közlekedés stb.),
- energiaellátás típusa,
- a föld és a vonat közötti rádió-berendezés típusa;

b) az emelkedők és a lejtők, a dőlésszögek és elhelyezkedések megadásával;

c) a vonal részletes ábrája:

- a vonalon lévő megállóhelyek nevei, valamint a legfontosabb helyek és azok elhelyezkedése,
- alagutak, azok helyével, nevével, hosszával és olyan konkrét információkkal, mint gyalogjárók és biztonsági kijutási pontok megléte, valamint az olyan biztonságos helyek elhelyezkedése, ahol az utasok evakuálása megtörténhet,
- alapvető helyek, például semleges szakaszok,
- az egyes vonalszakaszokon megengedett sebességek, szükség esetén ideértve a különböző vonattípusokra vonatkozó sebességkülönbségeket,
- a felelős pályahálózat-működtető,
- a forgalomirányítási/vezérlőközponttal rendes és korlátozott módban folytatott kommunikáció módjai.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció tartalma teljes és pontos legyen.

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy az útvonalkönyv tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.2. Az útvonalkönyvben található információk módosítása

A pályahálózat-működtetőknak tájékoztatniuk kell a vasúttársaságot a 4.2.1.2.2.1. ponttal összhangban nyújtott információkat érintő állandó vagy ideiglenes változásokról.

A változtatásokat a vasúttársaságnak egy külön nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összefoglalnia, amelynek formátuma azonos kell, hogy legyen az egyes vasúttársaságok vonatai által bejárt összes infrastruktúra esetében.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció tartalma teljes és pontos legyen.

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy az útvonalkönyvben található információk módosításait összefoglaló dokumentum tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.3. A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása

A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell a mozdonyvezetőket a vonal vagy a vonatkozó vonal menti berendezések kapcsán felmerülő, az útvonalkönyvben található információknak a 4.2.1.2.2.2. pont szerint közölt módosításai között nem szereplő változásokról.

4.2.1.2.3. Menetrendek

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

A vasúttársaságnak el kell látnia a mozdonyvezetőket a vonat rendes haladásához szükséges információkkal, amelyek minimálisan a következők:

- a vonat azonosítása,

- a vonat közlekedési napjainak száma (szükség esetén),
- a megállóhelyek és az ott végzett tevékenységek,
- más időzíteni pontok,
- az összes ilyen pont érkezési/indulási/áthaladási idői.

A vonat haladásával kapcsolatos ilyen információ, amelynek a pályahálózat-működtető által szolgáltatott információon kell alapulnia, elektronikus vagy nyomtatott formában is megadható.

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

4.2.1.2.4. Járművek

A vasúttársaságnak biztosítania kell a mozdonyvezető számára minden információt a járművek korlátozott üzemmódú működésével (például a segítséget igénylő vonatokkal) kapcsolatban. Az ilyen dokumentációnak a pályahálózat-működtető személyzetével való meghatározott kapcsolódási pontra is összpontosítania kell ilyen esetekben.

4.2.1.3. Dokumentáció a VT mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára

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

A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet esetében az ilyen információk struktúrájának, formátumának, tartalmának és feldolgozási folyamatának a jelen ÁME 4.2.1.2. pontjában meghatározott előíráson kell alapulnia.

4.2.1.4. Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatközlekedést engedélyező személyzete számára

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

- a kommunikációs elveket leíró dokumentumok (C. függelék),
- a nyomtatványgyűjtemény.

A pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén kell összeállítania ezeket a dokumentumokat.

4.2.1.5. A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció

A vonat személyzete, más vasúttársaságok (L. függelék meghatározása szerinti) személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció céljára használt nyelv a pályahálózat-működtető érintett útvonalon használt munkanyelve (lásd a szövszedetet).

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

A 2001/14/EK irányelvnek megfelelően a pályahálózat-működtető felelős a személyzete által a napi üzemeltetési használatban alkalmazott „munkanyelv” közzétételéért.

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

4.2.2. A vonatokkal kapcsolatos előírások

4.2.2.1. A vonat láthatósága

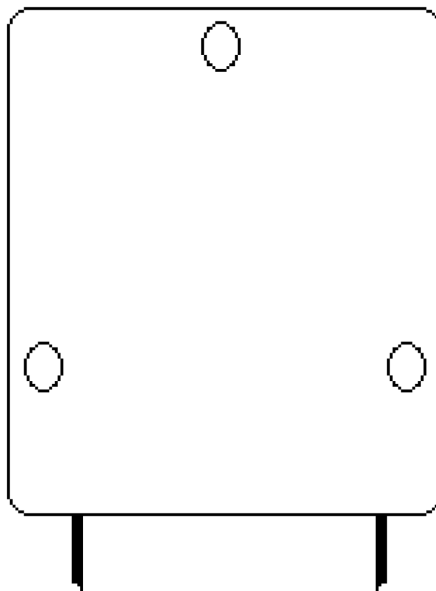
4.2.2.1.1. Általános követelmények

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat felszereljék az elejét és a hátulját jelző eszközökkel.

4.2.2.1.2. A vonat eleje

A vasúttársaságnak biztosítani kell, hogy a közeledő vonatok egyértelműen láthatók és ilyenként felismerhetők legyenek a fehér színű menetirány szerinti első lámpáik megléte és elrendezése révén.

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

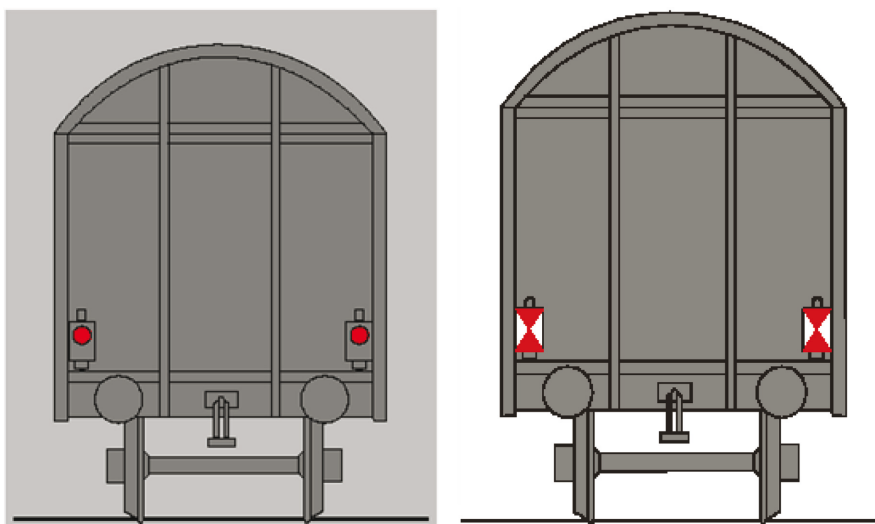


Az előlő fényeknek optimalizálniuk kell a vonat észlelhetőségét (pl. a pályamunkások és a nyilvános kereszteződések használók számára), megfelelő láthatóságot kell biztosítaniuk a vezető számára (az elől lévő pálya és a pályamenti tájékoztató jelzések/táblák megvilágítása) éjjel és rossz látási viszonyok között, és nem szabad, hogy elvakítsák a szembejövő vonatok vezetőit.

A fények közötti távolságot, azok pálya fölötti magasságát, átmérőjét, fényerejét, méreteit és az általuk mind nappali, mind éjjeli üzemi esetben kibocsátott fénycsóva alakját a járművekre vonatkozó ÁME (a továbbiakban: RST ÁME) határozza meg.

4.2.2.1.3. A vonat vége

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell a vonatok végének megfelelő módon történő jelzéséről. A zárjelzőt kizárólag a vonat utolsó járművének hátulján szabad elhelyezni. A zárjelzőt az ábra szerint kell elhelyezni.



4.2.2.1.3.1. Személyszállító vonatok

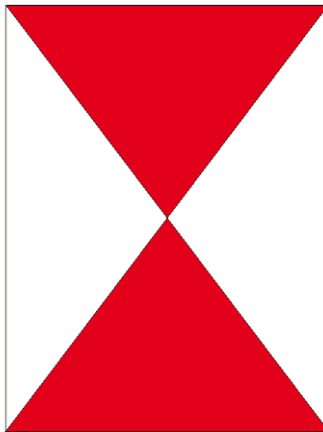
A személyvonatok végét 2 darab vörös fénnel folyamatosan világító lámpával kell jelezni, amelyeknek két oldalon az ütközők fölött egyenlő távolságban kell elhelyezkedniük.

4.2.2.1.3.2. Nemzetközi forgalomban részt vevő tehervonatok

A tagállamok közötti határon áthaladó vonatok esetében a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a többi tagállamot arról, hogy területükön a következő előírások melyike alkalmazandó:

vagy

- 2 darab vörös fénnel folyamatosan világító lámpa, vagy
- 2 darab, az ábrán látható, oldalt két fehér háromszögből és alul-felül egy-egy piros háromszögből álló alakzatot tartalmazó fényvisszaverős kialakítású lemez:



A lámpákat vagy a lemezeket két oldalon az ütközők fölött azonos magasságban kell elhelyezni. A 2 darab fényvisszaverős kialakítású lemez használatát előíró tagállamoknak a 2 darab vörös fénnel világító lámpát is el kell fogadniuk a vonat végének jelzéséként.

4.2.2.1.3.3. A tagállamok közötti határokon át nem haladó tehervonatok

A tagállamok közötti határon át nem haladó tehervonatok esetén a vonat végének jelzése nyitott kérdés (lásd az U. függelékét).

4.2.2.2. A vonat hallhatósága

4.2.2.2.1. Általános követelmények

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat szereljük fel figyelmeztető hangjelző eszközzel a vonat közeledésének jelzésére.

4.2.2.2.2. Ellenőrzés

A figyelmeztető hangjelző eszköznek minden vezetési pozícióból megszólaltathatónak kell lennie.

4.2.2.3. A jármű azonosítása

Minden egyes járműnek európai járműszámmal kell rendelkeznie, amely egyedileg megkülönbözteti minden más vasúti járműtől. A számot jól láthatóan fel kell tüntetni a jármű legalább egyik hosszanti oldalán, a P. függelékben meghatározott módon.

Az európai járműszám 12 számjegyből áll; a további részletekről ezzel kapcsolatban a 2007/756/EK határozat rendelkezik.

A járműre vonatkozó üzemeltetési korlátozásoknak is azonosíthatóknak kell lenniük.

4.2.2.4. Az utasok és a rakomány biztonsága

4.2.2.4.1. A rakomány biztonsága

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell a járművek biztonságos berakodásáról, és a rakomány biztonságáról az út során.

4.2.2.4.2. Az utasok biztonsága

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell az utasszállítás biztonságáról az indulás és az utazás során.

4.2.2.5. A v o n a t o k ö s s z e á l l í t á s a

A vasúttársaságnak meg kell határoznia a személyzete által annak biztosítása érdekében követendő szabályokat és eljárásokat, hogy a vonat megfeleljen a számára kijelölt útvonalnak.

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

a) a járművek

- a vonatban lévő összes járműnek meg kell felelnie az arra az útvonalra alkalmazható összes követelménynek, amelyen a vonat haladni fog,
- a vonatban lévő összes járműnek alkalmasnak kell lennie a vonat számára előírányzott legnagyobb sebességgel való haladásra,
- a vonatban lévő összes járműnek a meghatározott karbantartási intervallumán belül kell lennie és maradnia a teljes előírányzott út alatt (mind idő, mind távolság tekintetében);

b) a vonat

- a vonatot alkotó járműszerelvénynek meg kell felelnie az érintett útvonalra vonatkozó műszaki korlátozásoknak és a küldő és fogadó terminálok esetében megengedett legnagyobb hosszúságon belül kell lennie,
- a vasúttársaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat műszakilag alkalmas legyen az előírányzott útra, és az egész út során az is maradjon;

c) a súly és a tengelyterhelés

- a vonat súlyának az útvonalszakasz, a kapcsolókészülékek erőssége, a vontatási erő és a vonat más megfelelő jellemzői esetében megállapított megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie. Figyelembe kell venni a tengelyterhelési határértékeket;

d) a vonat legnagyobb sebessége

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

e) a kinematikus szelvény

- a vonatban lévő egyes járművek (és azok terheinek) kinematikus szelvényének az útvonalszakasz esetében megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie.

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

4.2.2.6. A v o n a t f é k e z é s e

4.2.2.6.1. A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények

A vonatban lévő összes járművet rá kell kapcsolni a járművekről szóló ÁME-ben definiált folyamatos automatikus fékrendszerre (2006/861/EK ⁽¹⁾, 2008/232/EK ⁽²⁾ és 2011/291/EU bizottsági határozat ⁽³⁾).

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

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

4.2.2.6.2. Fékteljesítmény

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

⁽¹⁾ HL L 344., 2006.12.8., 1. o.

⁽²⁾ HL L 84., 2008.3.26., 132. o.

⁽³⁾ HL L 139., 2011.5.26., 1. o.

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

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

A további követelményeket a T. függelék határozza meg.

4.2.2.7. A vonat üzemkész állapotának biztosítása

4.2.2.7.1. Általános követelmények

A vasúttársaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amely biztosítja a vonaton lévő összes biztonsági berendezés teljesen üzemkész állapotát és a vonat biztonságos futtathatóságát.

A vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt a vonat minden olyan jellemzőjének módosításáról, amely érinti annak teljesítményét, vagy minden olyan módosításról, amely érintheti a vonat kijelölt útvonalon tartását.

A pályahálózat-működtetőnek és a vasúttársaságnak meg kell határoznia, és naprakészen kell tartania a vonat korlátozott üzemmódban való futtatásának feltételeit és eljárásait.

4.2.2.7.2. Kötelező adatok

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

- a vonat azonosítása,
- a vonatért felelős vasúttársaság kiléte,
- a vonat tényleges hossza,
- szállít-e a vonat utasokat vagy állatokat, amikor nem erre szánták,
- minden üzemeltetési korlátozás az érintett jármű(vek) feltüntetésével (nyomtáv, sebességkorlátozás stb.),
- a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ.

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy ezek az adatok a vonat indulása előtt a pályahálózat-működtető(k) rendelkezésére álljanak.

A vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtető(k)et arról, ha a vonat nem a kijelölt útvonalon fog haladni, vagy ha törölték azt.

4.2.2.8. A jelek és a vonalmenti jelzések láthatósága

A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie a jelek és vonalmenti jelzések észrevételére, és azoknak észrevehetőnek kell lenniük a mozdonyvezető számára azokban a helyzetekben, amelyekben szükség van arra, hogy a mozdonyvezető tiszteletben tartsa a jeleket és jelzéseket. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos vonalmenti jelzések más típusaira is.

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

4.2.2.9. Vezetői éberségi berendezés

A mozdonyvezető éberségének figyelemmel kísérésére szolgáló fedélzeti eszközt kell telepíteni. Az eszköz beavatkozik a vonat leállítása érdekében, ha a mozdonyvezető nem reagál bizonyos időn belül; az időtartamot a járművekre vonatkozó ÁME-kben határozzák meg.

4.2.3. A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások

4.2.3.1. A vonatok tervezése

A 2001/14/EK irányelvvel összhangban a pályahálózat-működtetőnek közölnie kell, hogy milyen adatokra van szüksége egy útvonal kérelmezése esetén.

4.2.3.2. A vonatok azonosítása

Minden vonatot közlekedési számmal kell azonosítani. A vonat közlekedési számát a pályahálózat-működtető adja ki az útvonal kijelölésekor, és azt a vonatot üzemeltető vasúttársaságnak és minden pályahálózat-működtetőnek ismernie kell. A vonat közlekedési számának egyedinek kell lennie az egyes hálózatokban. Kerülni kell a vonat közlekedési számának a vonat útja során történő módosítását.

4.2.3.2.1. A vonat közlekedési számának formátuma

A vonat közlekedési számának formátumát a transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző, irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2012. január 25-i 2012/88/EU bizottsági határozat ⁽¹⁾ (a továbbiakban: CCS ÁME) határozza meg.

4.2.3.3. A vonat indulása

4.2.3.3.1. Indulás előtti ellenőrzések és próbák

A vasúttársaságnak kell meghatározni az indulás biztonságához szükséges ellenőrzéseket és próbákat (pl. ajtók, terhelés, fékek).

4.2.3.3.2. A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról

A vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt, ha egy vonat készen áll a hálózathoz való hozzáféréshez.

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

4.2.3.4. Forgalomirányítás

4.2.3.4.1. Általános követelmények

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

A pályahálózat-működtetőnek meg kell határozni az alábbi eljárásait és eszközeit:

- a vonatok valós idejű irányítása,
- az infrastruktúra lehető legnagyobb teljesítményének fenntartásához szükséges operatív intézkedések, tényleges vagy várható késések vagy események esetén, és
- a vasúttársaság(ok) tájékoztatása ilyen esetekben.

A vasúttársaság által igényelt és a pályahálózat-működtetővel való kapcsolódási pontot érintő minden további folyamat csak a pályahálózat-működtetővel való egyeztetést követően vezethető be.

4.2.3.4.2. A vonatok jelentése

4.2.3.4.2.1. A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok

A pályahálózat-működtetőnek

- a) biztosítania kell azon idők valós idejű rögzítését, amikor a vonatok elindulnak a hálózataikon lévő megfelelő, előre megállapított jelentési pontokról, oda megérkeznek, azokon áthaladnak, az időkülönbségekkel együtt;
- b) biztosítania kell a vonatok helyzetének jelentéséhez szükséges konkrét adatokat. Az ilyen tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a vonat azonosítása,
 - a jelentési pont azonosítója,
 - az a vonal, amelyen a vonat halad,
 - ütemezett idő a jelentési helyen,
 - tényleges idő a jelentési helyen (és hogy indulásról, érkezésről vagy áthaladásról van-e szó – külön érkezési és indulási időket kell megadni az olyan közbenső jelentési pontok tekintetében, amelyeken a vonat hívást kezdeményez),
 - a jelentési ponthoz való korai vagy késedelmes megérkezés ideje percben,
 - valamennyi 10 perccel meghaladó vagy a teljesítményfigyelő rendszer által előírt más késési idő első indoklása,
 - a vonat késedelmes jelentésére vonatkozó közlés, és a késedelem mértéke percekben,
 - a vonat korábbi azonosítója (azonosítói), ha van(nak),
 - az út egésze vagy egy része tekintetében törölt vonat.

⁽¹⁾ HL L 51., 2012.2.23., 1. o.

4.2.3.4.2.2. Várható átadási idő

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

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

4.2.3.4.3. Veszélyes áruk

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

Az eljárások a következőket tartalmazzák:

- a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ meghatározott rendelkezések,
- a mozdonyvezető tájékoztatása a vonaton lévő veszélyes árukról és azok helyéről,
- a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ,
- a kommunikációs vonalak pályahálózat-működtetővel közösen történő meghatározása és konkrét intézkedések tervezése az árukat érintő vészhelyzetek esetére.

4.2.3.4.4. Üzemeltetési minőség

A pályahálózat-működtető és a vasúttársaság működő folyamatokkal rendelkezik az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére.

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

Amennyiben az ilyen javító intézkedések az egész hálózat számára hasznosak, ideértve más pályahálózat-működtetőket és vasúttársaságokat is, akkor ezeket, a kereskedelmi titoktartás figyelembevételével, ennek megfelelően közlik.

A pályahálózat-működtetőnek a lehető leghamarabb elemeznie kell az üzemelésre jelentősen káros hatással lévő eseményeket. Indokolt esetben és különösen ha az a személyzetük valamelyik tagját érinti, a pályahálózat-működtető felkéri az adott eseményben érintett vasúttársaságokat az elemzésben való részvételre. Amennyiben egy ilyen elemzés a balesetek/események okainak kiküszöbölését vagy hatásainak enyhítését célzó hálózati fejlesztési javaslatokhoz vezet, akkor ezeket közlik az összes érintett pályahálózat-működtetővel és vasúttársasággal.

Az ilyen folyamatokat dokumentálják, és belső felülvizsgálatnak vetik alá.

4.2.3.5. Adatrögzítés

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

- a biztonság rendszeres ellenőrzésének támogatása az események és balesetek megelőzése érdekében,
- a vezető, a vonat és az infrastruktúra teljesítményének azonosítása az eseményt vagy balesetet közvetlenül megelőző és (indokolt esetben) közvetlenül követő időben, hogy azonosíthatók legyenek a vonat vezetésével vagy a vonat berendezéseivel kapcsolatos okok, és támogathatók legyenek az újbóli előfordulás megakadályozására irányuló új vagy megváltozott intézkedések,
- a mozdony/vontatójármű és az azt vezető személy teljesítményével kapcsolatos adatok rögzítése.

A rögzített adatoknak megfeleltethetőknek kell lenniük az alábbiaknak:

- a rögzítés napja és időpontja,
- a rögzített esemény pontos földrajzi helye (egy felismerhető helytől megadott távolság kilométerekben),
- a vonat azonosítása,
- a mozdonyvezető személyazonossága.

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

- amelyben a vasúttársaság engedéllyel rendelkezik (a vonaton rögzített adatok tekintetében), vagy
- amelyben az infrastruktúra található (a vonaton kívül rögzített adatok tekintetében).

⁽¹⁾ HL L 260., 2008.9.30., 13. o.

4.2.3.5.1. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül

A pályahálózat-működtetőnek legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

- a vonatok mozgásával kapcsolatos vonalmenti berendezések (jelzőberendezés, pontok stb.) hibája,
- hőnfutás érzékelése, amennyiben rendelkezésre áll a megfelelő berendezés,
- a mozdonyvezető és a pályahálózat-működtető vonatközlekedést engedélyező személyzete közötti kommunikáció.

4.2.3.5.2. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton

A vasúttársaságnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

- jelző melletti elhaladás veszély esetén vagy a „mozgási engedély végének” engedély nélküli átlépése,
- a vészfék működtetése,
- a vonat haladási sebessége,
- a fedélzeti vonatirányító és ellenőrző (jelző) rendszerek bármilyen elszigetelése vagy hatástalanítása,
- a figyelmeztető hangjelző eszköz (kürt) működtetése,
- az ajtóvezérlés működtetése (kioldás, bezárás),
- fedélzeti hőnfutásjelzők általi észlelés, ha vannak,
- az a vezetőállás, amelyre vonatkozóan az adatokat rögzítik ellenőrzés céljából.

4.2.3.6. Korlátozott üzemmód

4.2.3.6.1. Más felhasználók tájékoztatása

A pályahálózat-működtető a vasúttársaságokkal közösen kötelesek egy folyamatot meghatározni egymás azonnali tájékoztatására minden olyan esettel kapcsolatban, amely csökkenti a vasúthálózat vagy a járművek biztonságát, teljesítményét és/vagy rendelkezésre állását.

4.2.3.6.2. A mozdonyvezetők tájékoztatása

A pályahálózat-működtető felelősségi területével kapcsolatos korlátozott üzemmód minden esetében a pályahálózat-működtető köteles formális utasításokat adni a mozdonyvezetők számára arról, hogy milyen intézkedéseket kell megtenni a korlátozás biztonságos leküzdése érdekében.

4.2.3.6.3. Vészhelyzeti intézkedések

A pályahálózat-működtető az infrastruktúráján működő minden vasúttársasággal és indokolt esetben a szomszédos pályahálózat-működtetővel közösen köteles meghatározni, közzétenni és elérhetővé tenni a megfelelő szűkséghelyzeti intézkedéseket, és a követelmény alapján átruházni a felelőségeket az üzemzavar által okozott bármilyen negatív hatás csökkentése érdekében.

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

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

- a járművek meghibásodásai (például olyanok, amelyek jelentősen megzavarhatják a forgalmat, a meghibásodott vonatok mentési eljárásai),
- az infrastruktúra meghibásodásai (például amikor áramkimaradás történt, vagy olyan körülmények, amelyek kerülő útvonalon történő közlekedést tehetnek szükségessé),
- szélsőséges időjárási körülmények.

A pályahálózat-működtetőnek kapcsolattartási információkat kell létrehoznia és naprakészen tartania a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság legfontosabb személyzete esetében, akiket értesíteni lehet a szolgáltatás korlátozott üzemmódhoz vezető fennakadása esetén. Ennek az információnak tartalmaznia kell a munkaidőn belüli és kívüli kapcsolattartási adatokat.

A vasúttársaságnak el kell juttatnia ezt az információt a pályahálózat-működtetőnek, és tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt az ilyen kapcsolattartási adatokban bekövetkező minden változásról.

A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell az összes vasúttársaságot az adataiban bekövetkező minden változásról.

4.2.3.7. Vészhelyzet kezelése

A pályahálózat-működtetőnek

- az infrastruktúráján működő minden vasúttársasággal és indokolt esetben az infrastruktúráján működő vasúttársaságok képviselő szerveivel,
- adott esetben a szomszédos pályahálózat-működtetőkkal, valamint
- a helyi hatóságokkal, a vészhelyzeti szolgálatok, köztük a tűzoltóság és a mentőszolgálat helyi vagy nemzeti szintű képviselő szerveivel

együttműködésben meg kell határozni, közzé kell tennie, és elérhetővé kell tennie a vészhelyzetek kezelése és a vasútvonal rendes működésének helyreállításához szükséges megfelelő intézkedéseket.

Az ilyen intézkedések jellemzően a következőkre vonatkoznak:

- ütközés,
- vonattűz,
- a vonat kiürítése,
- alagutakban bekövetkezett balesetek,
- veszélyes árukat érintő események,
- kisiklások.

A vasúttársaságnak közölnie kell a pályahálózat-működtetővel az ilyen körülményekkel kapcsolatos minden konkrét információt, különösen a vonatok helyreállítása és vágányra való visszaemelése vonatkozásában.

Emellett a vasúttársaságnak folyamatokkal kell rendelkeznie az utasok fedélzeti vészhelyzeti és biztonsági eljárásokkal kapcsolatos tájékoztatása érdekében.

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

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

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

A 3. fejezetben meghatározott alapvető követelmények fényében a kapcsolódási pontok funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

4.3.1. Kapcsolódási pontok az infrastruktúra ÁME-kkel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti infrastruktúra ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Fékteljesítmény	4.2.2.6.2	A vágány hosszanti irányú erőkkal szembeni ellenállása	4.2.7.2
Az útvonalkönyvben található információk módosítása	4.1.2.2.2	Üzemeltetési szabályok	4.4
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6		

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a nagysebességű vasúti infrastruktúra ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Személyzet és vonatok	2.2.1	Szakmai alkalmasság	4.6

4.3.2. *Kapcsolódási pontok az ellenőrző, irányító és jelző alrendszer ÁME-vel*

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés az ellenőrző, irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Utastásgyűjtemény	4.2.1.2.1	Pályamenti vonatérzékelő rendszerek	4.2.10
Üzemeltetési szabályok	4.4	Üzemeltetési szabályok	4.4
A jelek és a vonalmenti jelzések láthatósága	4.2.2.8	A pályamenti ellenőrző-irányító és jelző eszközök láthatósága	4.2.15
Fékteljesítmény	4.2.2.6	A vonat fékezési teljesítménye és jellemzői	4.2.2
A vonat közlekedési száma	4.2.3.2.1	ETCS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Fedélzeti adatrögzítés	4.2.3.5	Interfész a joghatású adatrögzítéshez	4.2.14

4.3.3. *Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel*

4.3.3.1. *Kapcsolódási pontok a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-vel*

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3	Mentésre szolgáló kocsikapcsoló berendezés	4.2.2.2.4
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Kapcsolódás az infrastruktúrához: tengelyterhelés és keréktérhelés	4.2.3.2
A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	4.2.2.6.1	Fékteljesítmény	4.2.4.5
A vonat láthatósága	4.2.2.1	Külső lámpák	4.2.7.1
A vonat hallhatósága	4.2.2.2	Kürt	4.2.7.2
A jelzések láthatósága	4.2.2.8	Kilátás	4.2.9.1.3
		A szélvédő optikai jellemzői	4.2.9.2.2
		Belső világítás	4.2.9.1.8
Vezetői éberségi berendezés	4.2.2.9	A vezető aktivitásának ellenőrzését szolgáló funkció	4.2.9.3.1
Adatrögzítés	4.2.3.5.2	Rögzítőberendezés	4.2.9.6

4.3.3.2. Kapcsolódási pontok az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME-vel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti áruszállító kocsik ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonat vége	4.2.2.1.3.2	A zárjelző rögzítőeszközei	4.2.6.3
A vonat vége	4.2.2.1.3.2	Zárjelző	E. melléklet
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Méretezés	4.2.3.1
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	A vonalak terhelhetőségének való megfelelés	4.2.3.2
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3	Emelés és felbakolás	4.2.2.2
A vonat fékezése	4.2.2.6	Fékezés	4.2.4

4.3.3.3. Kapcsolódási pontok a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-vel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a nagysebességű vasúti járművek ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Legkisebb fékteljesítmény	4.2.4.1
A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	4.2.2.6.1	A fékrendszerrel kapcsolatos követelmények	4.2.4.3
Fékteljesítmény	4.2.2.6.2		
Fékteljesítmény	4.2.2.6.2	Örvényáramú vágányfékek	4.2.4.5
Fékteljesítmény	4.2.2.6.2	A leállított vonat biztonsága	4.2.4.6
Fékteljesítmény	4.2.2.6.2	Fékteljesítmények a meredek lejtőkön	4.2.4.7
A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	4.2.1.2.2.3		
A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények	4.2.2.4	Hozzáférés	4.2.2.4
		Az utasok által műköedésbe hozható riasztó	4.2.5.3
		Vészkijáratok	4.2.7.1
A vonat eleje	4.2.2.1.2	Elülső és zárjelző lámpák	4.2.7.4.1
A vonat vége	4.2.2.1.3	Elülső és zárjelző lámpák	4.2.7.4.1
A vonat hallhatósága	4.2.2.2	Kürtök	4.2.7.4.2
A jelek és a vonalmenti jelzések láthatósága	4.2.2.8	A vonat szélvédője és eleje	4.2.2.7
Vezetői éberségi berendezés	4.2.2.9	A mozdonyvezető éberségi berendezése	4.2.7.8
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Kapcsolókészülékek és a vonatok mentésére szolgáló kocsikapcsoló berendezések	4.2.2.2

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a nagysebességű vasúti járművek ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3		
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7	Kapcsolószerkezet	K. melléklet
		A vonat maximális hossza	4.2.3.5
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6	A tengelycsapágy álla- potának figyelemmel kísérése	4.2.3.3.2
		A járművek dinamikai viselkedése	4.2.3.4
Homokolás	B. (C1) függelék	Homokolás	4.2.3.10
A vonatszemélyzet által a jármű működésére vonat- kozóan elsajátított ismer- etek	4.2.2.5 J. függelék	A vonat tervezése	4.2.1.2
		Megfigyelési és diag- nosztikai koncepciók	4.2.7.10
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3	Kapcsolókészülékek és a vonatok mentésére szolgáló kocsikapcsoló berendezések	4.2.2.2
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7	Kapcsolószerkezet	K. melléklet
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6	Sürgősségi intézkedések	4.2.7.1
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7	Tűzvédelem	4.2.7.2
Felügyeleti adatok rögzí- tése a vonaton	4.2.3.5.2	Megfigyelési és diag- nosztikai koncepciók	4.2.7.10
A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	4.2.1.2.2.3	Zúzottkő-felverés	4.2.3.11
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Környezeti körülmények	4.2.6.1
A pályahálózat-működ- tető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról	4.2.3.3.2		
A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	4.2.1.2.2.3	Oldalszél	4.2.6.3
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6		
A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	4.2.1.2.2.3	Maximális nyomásinga- dozás alagutakban	4.2.6.4
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6		
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7	Külső zaj	4.2.6.5
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7	Tűzvédelem	4.2.7.2
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7	Emelési/mentési eljárá- sok	4.2.7.5

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a nagysebességű vasúti járművek ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	4.2.3.5.2	Az alagutakra vonatkozó konkrét előírások	4.2.7.11
		J. függelék	
Az útvonalkönyv előkészítése	4.2.1.2.2.1	A vészvilágítási rendszer	4.2.7.12
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7		
Kisegítő személyzet	4.6.3.2.3.3		
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Vontatási teljesítménnyel kapcsolatos követelmények	4.2.8.1
A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról	4.2.3.3.2		
A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról	4.2.3.3.2	Vontatási kerék-sín tapadási követelmények	4.2.8.2
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6		
A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása	4.2.1.2.2		
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6	Az elektromosáram-ellátással kapcsolatos üzemeltetési és műszaki leírás	4.2.8.3
A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása	4.2.1.2.2		

4.3.4. Kapcsolódási pontok az energia alrendszerre vonatkozó ÁME-vel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti energia ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása	4.2.1.2.2	Az áramellátás kezelése	4.4.2
A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	4.2.1.2.2.3		
Az útvonalkönyvben található információk módosítása	4.2.1.2.2.2	A munkálatok kivitelezése	4.4.3

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a nagysebességű vasúti energia ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Személyzet és vonatok	2.2.1	Szakmai alkalmasság	4.6

4.4. Üzemeltetési szabályok

Az európai vasúti rendszeren való használatra szánt új és eltérő strukturális alrendszerek összehangolt működését lehetővé tevő és különösen az új ellenőrző, irányító- és jelzőrendszerek működéséhez közvetlenül kapcsolódó szabályoknak és eljárásoknak azonosnak kell lenniük azonos helyzetek fennállása esetén.

Ennek érdekében az A. függelék meghatározza az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS/ETCS) és az ERTMS/GSM-R rádiórendszer üzemeltetési szabályait.

A B. függelék egyéb olyan üzemeltetési szabályokat határoz meg, amelyeket az európai vasúti rendszerre kiterjedően szabványosítani lehet.

4.5. Karbantartási szabályok

Nem alkalmazható.

4.6. Szakképesítés

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

4.6.1. Szakmai alkalmasság

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők személyzetének rendelkeznie kell a rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmód alatti biztonsággal kapcsolatos összes feladat ellátásához szükséges megfelelő szakmai alkalmassággal. Az ilyen alkalmasság kiterjed a szakmai ismeretekre és az ilyen ismeret gyakorlati alkalmazásának képességére.

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

4.6.1.1. Szakmai ismeretek

Figyelembe véve ezeket a függelékeket, illetve a személyzet érintett tagjának feladataitól függően a megkövetelt ismeret az alábbiakat tartalmazza:

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

- a szervezetük biztonságirányítási rendszerének működési elvei,
- az átjárhatósági műveletekbe bevont legfontosabb szereplők feladatai és felelősségei,
- a veszélyek felmérése, különösen a vasút működésével és az elektromos vontatással kapcsolatos kockázatok terén.

b) a biztonsággal kapcsolatos feladatok megfelelő ismerete az alábbiakat érintő eljárások és interfészek tekintetében:

- vasútvonalak és vonalmenti berendezések,
- járművek,
- a környezet.

4.6.1.2. Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége

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

- az ilyen szabályok és eljárások alkalmazásának módjai és elvei,
- a vonalmenti berendezések és a járművek, valamint bármely konkrét biztonsági berendezés használatának folyamata,
- a személyek és a folyamatok szükségtelen veszélyeztetésének elkerülését célzó biztonságirányítási rendszer elvei.

A személyzet tagjainak rendelkezniük kell továbbá a különböző olyan körülményekhez való alkalmazkodás képességével, amelyekkel az adott személy szembekerülhet.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek alkalmassági nyilvántartási rendszert létrehozni a személyzet érintett tagjai alkalmasságának vizsgálata és fenntartása érdekében. Ennek megfelelően szükség szerint képzést kell biztosítani az ismeretek és a készségek naprakészen tartásának biztosítása érdekében, különösen a rendszer vagy az egyéni teljesítmény gyengeségeivel vagy hiányosságaival kapcsolatban.

4.6.2. Nyelvi alkalmasság

4.6.2.1. Elvek

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

Amennyiben a pályahálózat-működtető által használt munkanyelv eltér a vasúttársaság személyzetének szokásos munkanyelvétől, az ilyen nyelvi és kommunikációs képzés kritikus részét kell, hogy képezze a vasúttársaság általános képességekezelési rendszerének.

A vasúttársaság azon személyzete, amelynek feladatai megkövetelik a pályahálózat-működtető személyzetével való kommunikációt a biztonsági szempontból kritikus ügyekről rutinhelyzetekben, korlátozott üzemmódban és vészhelyzetekben egyaránt, kellő tudásszinttel kell, hogy rendelkezzen a pályahálózat-működtető által használt munkanyelv terén.

4.6.2.2. Tudásszint

A pályahálózat-működtető nyelvében való jártassági szintnek biztonsági szempontból elegendőnek kell lennie:

a) Minimális követelmény, hogy a vonatvezető képes legyen

- elküldeni és megérteni a jelen ÁME C. függelékében meghatározott összes üzenetet,
- eredményesen kommunikálni rutinhelyzetekben, üzemzavar esetén és vészhelyzetekben,
- kitölteni a nyomtatványgyűjtemény használatához kapcsolódó nyomtatványokat.

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

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

4.6.3. A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata

4.6.3.1. Alapvető rendszerelemek

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek meghatározni a személyzetük vizsgálati eljárását.

Ajánlatos figyelembe venni a következők mindegyikét:

A. A személyzet kiválasztása

- az egyéni tapasztalat és alkalmasság értékelése,
- az egyéni alkalmasság értékelése minden kötelezően előírt idegen nyelv(ek) használatában vagy a megtanulásának adottsága.

B. Kezdeti szakmai képzés

- a képzési igények elemzése,
- képzési erőforrások,
- az oktatók képzése.

C. Kezdeti értékelés

- alapfeltételek,
- vizsgálati program gyakorlati bemutatással együtt,
- az oktatók képesítése,
- alkalmassági bizonyítvány kiadása.

D. Az alkalmasság fenntartása

- az alkalmasság megtartásának elvei,
- követendő módszerek,
- az alkalmasság fenntartását célzó folyamatok formalizációja,
- az értékelés folyamata.

E. Felfrissítő oktatás

- a folyamatos képzés elvei (a nyelvi is).

4.6.3.2. A képzési igények elemzése

4.6.3.2.1. A képzési igények elemzésének kidolgozása

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek elemezni a vonatkozó személyzetük képzési igényeit.

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

- a pályahálózat-működtetők üzemeltetési gyakorlatai közötti különbségek és az ezek közötti váltásokkal kapcsolatos kockázatok,
- a feladatok, üzemeltetési eljárások és kommunikációs protokollok közötti különbségek,
- a pályahálózat-működtető személyzete által használt munkanyelv eltérései,
- helyi üzemeltetési utasítások, amelyek tartalmazhatnak egyes esetekben, például egy adott alagútban alkalmazandó speciális eljárásokat vagy meghatározott berendezést.

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

Lehetséges, hogy a vasúttársaság által tervbe vett üzemelés típusa vagy a pályahálózat-működtető által működtetett pályahálózat jellege miatt a 4.6.1. pontban említett függelékekben található elemek némelyike nem indokolt. A képzési igények elemzésének indoklással együtt dokumentálnia kell az indokolatlannak tekintett elemeket.

4.6.3.2.2. A képzési igények elemzésének aktualizálása

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek folyamatot meghatározni a saját képzési igényeik felülvizsgálatára és aktualizálására, figyelembe véve olyan szempontokat, mint a korábbi ellenőrzések, a rendszerből érkező visszajelzés, valamint a szabályok, az eljárások, az infrastruktúra és a technológia ismert változásai.

4.6.3.2.3. Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében

4.6.3.2.3.1. Az infrastruktúra ismerete

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a vonatszemélyzet megfelelő ismeretekkel rendelkezzen a vonatkozó infrastruktúrával kapcsolatban.

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

- a pályahálózat-működtető által az útvonallal kapcsolatban megadott információkra kell alapulnia, és
- összhangban kell lennie a 4.2.1. pontban ismertetett folyamattal.

4.6.3.2.3.2. Járműismeret

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

4.6.3.2.3.3. Kisegítő személyzet

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

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

4.7.1. Bevezetés

A 4.2.1. pontban a 2.2. pont szerinti biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátóként meghatározott személyzetnek megfelelő alkalmassággal kell rendelkeznie az általános működtetési és biztonsági színvonalnak való megfelelés biztosítása érdekében.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek létrehozni és dokumentálni azokat a folyamatokat, amelyek megvalósításával megfelelnek a személyzetükkel kapcsolatban a biztonságirányítási rendszerükben meghatározott orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek.

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

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

A vonat működése szerinti tagállam nemzeti szabályozása alkalmazandó az említett anyagok meghatározott határértékei tekintetében.

4.7.2. Törölve

4.7.3. Törölve

4.7.4. Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés

4.7.4.1. Az állás betöltése előtt

4.7.4.1.1. Az orvosi vizsgálat minimális tartalma

Az orvosi vizsgálatnak a következőkre kell kiterjednie:

- általános orvosi vizsgálat,
- az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),
- diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vérvizsgálat,
- drogszűrés.

4.7.4.1.2. Pszichológiai értékelés

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

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

a) Kognitív:

- figyelem és koncentráció,
- memória,
- felfogóképesség,
- logikai képesség,
- kommunikáció.

b) Pszichomotoros:

- reakciósebesség,
- mozgáskoordináció.

c) Viselkedési és személyiségi:

- érzelmi önkontroll,
- viselkedési megbízhatóság,
- autonómia,
- lelkiismeretesség.

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

4.7.4.2. Az állás betöltése után

4.7.4.2.1. Az időszaki orvosi vizsgálatok gyakorisága

Legalább egy teljes körű orvosi vizsgálatot el kell végezni:

- 5 évente a 40 év alatti személyzet esetében,
- 3 évente a 41 és 62 év közötti személyzet esetében,
- Évente a 62 év fölötti személyzet esetében.

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

4.7.4.2.2. Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma

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

- általános orvosi vizsgálat,
- az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),
- diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vörvizsgálat,
- drogszűrés, amennyiben klinikailag javallott.

4.7.4.2.3. További orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok

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

A munkáltatónak bármely 30 napot meghaladó betegszabadság után orvosi vizsgálatot kell kérnie. Megfelelő esetekben az ilyen vizsgálat korlátozódhat arra, hogy az üzemorvos értékeli a rendelkezésre álló orvosi információt, amely azt igazolja, hogy az alkalmazott munkaalkalmassága nem szenvedett kárt.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek a további vizsgálatok indokolt esetben történő elvégzését biztosító rendszereket működtetni.

4.7.5. Egészségügyi követelmények

4.7.5.1. Általános követelmények

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

- hirtelen eszméletvesztés,
- az öntudat vagy a koncentráció romlása,
- hirtelen cselekvőképesség,
- az egyensúly vagy mozgáskoordináció romlása,
- jelentős mozgáskorlátozottság.

Látás és hallás terén a következő követelményeknek kell teljesülniük:

4.7.5.2. Látási követelmények

- távoli látásélesség segédeszközzel vagy anélkül: 0,8 (jobb szem + bal szem, külön mérve); legalább 0,3 a rosszabb szem esetében,
- a szemüveglencse maximális dioptriája: távollátás: +5/rövidlátás: -8. A foglalkozás-egészségügyi orvos kivételes esetekben és a szemész szakorvos véleményének kikérése után engedélyezheti az e tartományon kívüli értékeket,
- közepes távolságú és közeli látás: segédeszközzel vagy anélkül megfelelő,
- kontaktlencse használata engedélyezett,
- normális színlátás: elismert, például Ishihara teszt segítségével, szükség esetén másik elismert teszttel kiegészítve,
- látómező: normális (az elvégzendő feladatot érintő minden rendellenesség hiánya),
- látás mindkét szemmel: fennáll,
- kétszemes látás: fennáll,
- kontrasztérzékenység: jó teljesítmény,
- progresszív szembetegség hiánya,
- a beültetett szemlencse, a lézer nélküli vagy lézeres látóélesség-javító műtét csak azzal a feltétellel engedélyezett, hogy azt évente vagy az üzemorvos által megállapított gyakorisággal ellenőrzik.

4.7.5.3. Hallással kapcsolatos követelmények

A megfelelő hallást hang audiogrammal kell igazolni, azaz:

- a hallás elég jó a telefonbeszélgetések lefolytatásához, valamint a figyelmeztető hangjelzések és rádió-üzenetek meghallásához.
- Az alábbi tájékoztató jellegű adatokat iránymutatásként kell kezelni:
- a halláskárosodás mértéke 500 és 1 000 Hz között nem lehet nagyobb mint 40 dB,
- a halláskárosodás mértéke 2 000 Hz-en nem lehet nagyobb mint 45 dB a rosszabban halló fül esetében.

4.8. Infrastruktúra- és járműnyilvántartások

Az infrastruktúra- és járműnyilvántartásoknak a 2008/57/EK irányelv 33., 34. és 35. cikkében meghatározott jellemzői miatt ezek a nyilvántartások nem alkalmasak a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer meghatározott követelményeinek teljesítésére. Ennélfogva ezen ÁME semmit sem határoz meg e nyilvántartásokkal kapcsolatban.

Van azonban egy üzemeltetési követelmény, amely szerint az infrastruktúrával kapcsolatos egyes adatokat elérhetővé kell tenni a vasúttársaság számára, és a járművekkel kapcsolatos egyes, a 4.8.1. és 4.8.2. pontban meghatározott adatokat elérhetővé kell tenni a pályahálózat-működtető számára. Az érintett adatoknak mindkét esetben teljeseeknek és pontosnak kell lenniük.

4.8.1. Infrastruktúra

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos és a vasúttársaságok számára elérhetővé teendő adatelemeket érintő követelmények a D. függelékben találhatók. A pályahálózat-működtető felelős az adatok helyességéért.

4.8.2. Járművek

A járművekkel kapcsolatban az alábbi adatokat kell elérhetővé tenni a pályavasút számára. A jármű üzemben tartója felelős az adatok helyességéért:

- a jármű gyártása során felhasználtak-e olyan anyagokat, amelyek baleset vagy tűz esetén veszélyesek lehetnek (például azbeszt),
- a jármű teljes, adott esetben ütközőkkel együtti hossza.

5. KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. Meghatározás

A 2008/57/EK irányelv 2. cikkének f) pontja szerint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „a berendezések olyan elemi rendszerelei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelemek fogalmába egyaránt beletartoznak az anyagi és szellemi javak, úgymint a szoftver”.

5.2. A rendszerelemek felsorolása

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tekintetében jelenleg nincsenek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE**6.1. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem**

Mivel a jelen ÁME nem határoz meg semmilyen átjárhatósági rendszerelemet, nem történik említés az értékelési intézkedésekről.

6.2. Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer**6.2.1. Elvek**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer egy, a 2008/57/EK irányelv II. melléklete szerinti strukturális alrendszer.

Új vagy felülvizsgált biztonsági engedély vagy biztonsági tanúsítvány kiadása előtt a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkével összhangban a vasúttársaságoknak és infrastruktúra-kezelőknek biztonságirányítási rendszerükön belül kell igazolniuk a jelen ÁME követelményeinek való megfelelést.

A megfelelésértékelésre szolgáló közös biztonsági módszerek előírják a nemzeti biztonsági hatóságok számára, hogy ellenőrzési rendszert léptessenek életbe a biztonságirányítási rendszer és minden ÁME követelményeivel való folyamatos megfelelés felülvizsgálata és figyelemmel kísérése céljából. Megjegyzendő, hogy ezen ÁME egyetlen eleme sem írja elő a bejelentett szervezet által történő külön értékelést.

Az ebben az ÁME-ben található, a kapcsolódási pontok (4.3. pont) alatt felsorolt és a strukturális alrendszerre hivatkozó követelményeket a vonatkozó strukturális ÁME alapján értékeli ki.

7. VÉGREHAJTÁS**7.1. Elvek**

Ezen ÁME végrehajtását és az ezen ÁME megfelelő pontjainak való megfelelést az egyes tagállamok által a felelősségük alá tartozó vasútvonalakra vonatkozóan összeállítandó végrehajtási tervvel összhangban kell meghatározni.

A tervnek figyelembe kell vennie a következőket:

- a) bármely adott vasútvonal működtetésével kapcsolatos sajátos emberi tényezők;
- b) valamennyi érintett vasútvonal minden egyes üzemeltetési és biztonsági eleme; továbbá
- c) hogy a szóban forgó elem(ek) bevezetése
 - a vasútvonalat használó minden vonatra,
 - csak meghatározott vasútvonalakra,
 - az összes vasútvonalra,
 - a vasúthálózaton közlekedő minden vonatra vonatkozik-e;
- d) kapcsolat más (ellenőrző-irányító és jelző, járművek stb.) alrendszerek bevezetésével.

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

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

- a) a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető megkezdje a működését;
- b) elvégzik a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető meglévő üzemeltetési rendszereinek megújítását vagy korszerűsítését;
- c) olyan új vagy korszerűsített energia, jármű vagy ellenőrző, irányító- és jelzőrendszereket helyeznek üzembe, amelyekhez egy sor megfelelő üzemeltetési eljárásra van szükség.

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

7.2. Végrehajtási iránymutatások

A bevezetés három különböző elemből áll:

- a) annak megerősítése, hogy minden meglévő rendszer és eljárás megfelel a jelen ÁME követelményeinek;
- b) bármely meglévő rendszer és eljárás módosítása, hogy megfeleljen a jelen ÁME követelményeinek;
- c) más alrendszerek bevezetéséből eredő új rendszerek és eljárások
 - új/korszerűsített hagyományos vasútvonalak (infrastruktúra/energia),
 - új vagy korszerűsített ETCS jelzőberendezések, GSM-R rádióberendezések, hőnfutásjelzők stb. (ellenőrző, irányító és jelző alrendszer),
 - új járművek (jármű alrendszer).

7.3. Különleges esetek

7.3.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak:

- a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók,
- ideiglenes esetekben ajánlatos az érintett tagállamok 2016-ig („T1” eset), vagy 2024-ig („T2” eset) feleljenek meg a vonatkozó alrendszernek.

7.3.2. Különleges esetek felsorolása

7.3.2.1. Észtország, Lettország és Litvánia ideiglenes különleges esete (T1)

Ezen ÁME 4.2.2.1.3.2. pontjának végrehajtásával összefüggésben a kizárólag az észt, lett és litván 1 520 mm nyomtávú hálózaton közlekedő vonatokon másként meghatározott zárjelző is használható.

7.3.2.2. Írország és az Egyesült Királyság ideiglenes különleges esete (T2)

Ezen ÁME 4.2.3.2.1. pontjának végrehajtásával összefüggésben Írország és az Egyesült Királyság alfanumerikus kódot használ a meglévő rendszerekben. A tagállamok a célrendszerben határozták meg az alfanumerikus közlekedési számról a numerikus közlekedési számra történő áttérés követelményeit és időbeni ütemezését.

A. függelék

ERTMS/ETCS üzemeltetési szabályok

Az ERTMS/ETCS és az ERTMS/GSM-R üzemeltetésére vonatkozó szabályokat az ERA honlapján (www.era.europa.eu) közzétett, „ERTMS üzemeltetési alapelvek és szabályok– 2. verzió” című műszaki dokumentum határozza meg.

*B. függelék***A következőket működtetést lehetővé tevő egyéb szabályok****A. ÁLTALÁNOS**

Fenntartva

B. A SZEMÉLYZET SZEMÉLYI ÉS VAGYONI BIZTONSÁGA

Fenntartva

C. ÜZEMELTETÉSI KAPCSOLÓDÁSI PONT A JELZŐ-, ELLENŐRZŐ ÉS IRÁNYÍTÓBERENDEZÉSEKKEL**C1. Homokolás**

Amennyiben a vonat kézi homokolóberendezéssel van ellátva, a vezető számára mindig engedélyezettnek kell lennie a homokolásnak, de azt lehetőség szerint el kell kerülni:

- a kitérők és a kereszteződések területén,
- 20 km/h alatti sebességnél való fékezéskor,
- álló helyzetben.

Ezek a korlátozások azonban nem érvényesek:

- amikor SPAD (tilos jelzés túlfutása) vagy más súlyos baleset veszélye áll fenn, és a homokolás segítené a tapadást,
- elinduláskor, vagy
- amikor erre a vontatójármű homokolóberendezésének próbája miatt van szükség. (A teszteket nem az infrastruktúra-nyilvántartásban e célra kijelölt területeken kell végrehajtani.)

C2. A hőnfutásjelzők aktiválása

Fenntartva

D. VONATKÖZLEKEDÉS**D1. Normál üzemeltetési állapot****D2. Korlátozott körülmények**

Fenntartva

E. RENDELLENESSÉGEK, ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK

Fenntartva

C. függelék

A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan**BEVEZETÉS**

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

- meghatározza a biztonsággal kapcsolatos üzenetek jellegét és struktúráját,
- meghatározza az ilyen üzenetek szóbeli továbbításának módszertanát.

Ez a függelék alapul szolgál:

- arra, hogy lehetővé tegye a pályahálózat-működtető számára az üzenetek és a nyomtatványgyűjtemények elkészítését. Az ilyen elemeket közlik a vasúttársasággal azzal egyidejűleg, hogy a szabályok és előírások elérhetővé válnak a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság számára a személyzetnek szóló dokumentumok (nyomtatványgyűjtemény), a vonatközlekedést engedélyező személyzetnek szóló utasítások és a mozdonyvezetői szabálykönyv „A kommunikációs eljárások kézikönyve” című 1. függelékének összeállítására.

A formanyomtatványok használatának terjedelme és azok struktúrája változó lehet. Egyes kockázatok esetén indokolt lehet a formanyomtatványok használata, míg mások esetében nem.

Egy adott kockázattal összefüggésben a pályahálózat-működtető dönti el, hogy egy adott formanyomtatvány használata indokolt-e. Valamely nyomtatvány csak akkor használható, ha a biztonsági értéke és a teljesítménybeli előnyei meghaladják a biztonsággal és teljesítményével kapcsolatos hátrányokat.

A pályahálózat-működtetőnek formalizált módon és a következő 3 kategóriával összhangban kell strukturálnia a kommunikációs protokollját:

- sürgős (vészhelyzeti) szóbeli üzenetek,
- írásbeli utasítások,
- a teljesítménnyel kapcsolatos kiegészítő üzenetek.

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

1. KOMMUNIKÁCIÓS MÓDSZERTAN**1.1. A módszertan elemei és elvei****1.1.1. Az eljárások során használt szabványos terminológia****1.1.1.1. A szóbeli üzenetek továbbítási eljárása**

A beszéd lehetőségét a másik félnek átadó kifejezés:

vétel (over)

1.1.1.2. Üzenetfogadási eljárás

- közvetlen üzenet fogadásakor

A küldött üzenet fogadását megerősítő kifejezés:

vettem (received)

Az üzenetet gyenge vétel vagy félreértés esetén megismételtető kifejezés:

ismételd (+ mondd lassabban) say again (+ speak slowly)

- a visszaolvasott üzenet fogadását megerősítő kifejezés

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

helyes (correct)

vagy nem:

hiba (+ megismétlem) error (+ I say again)

1.1.1.3. A kommunikáció megszakításának eljárása

- ha az üzenet véget ért:

kilépek (out)

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

A másik felet várakozásra felkérő kifejezés:

várj (wait)

- ha a szünet ideiglenes, de a kapcsolat megszakadt

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

újrahívlak (I call again)

1.1.1.4. Írásbeli utasítás visszavonása

A folyamatban lévő írásbeli rendelkezési eljárás visszavonására használt kifejezés:

törölt művelet (cancel procedure)

Ha az üzenet később folytatódni fog, az eljárást előlről meg kell ismételni.

1.1.2. Hiba vagy félreértés esetén alkalmazandó elvek

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

1.1.2.1. Hibák

- átvitel közbeni hibák

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

hiba (+ készítsen új formanyomtatványt) error (+ prepare new form)

Vagy:

hiba + megismétlem (error + I say again)

majd újból elküldi az első üzenetet.

— visszaolvasás közbeni hiba

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

hiba + megismétlem (error + I say again)

majd újból elküldi az első üzenetet.

1.1.2.2. Félreértés

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

ismételd (+ mondd lassabban) say again (+ speak slowly)

1.1.3. A szavak, számok, idők, távolságok, sebességek és dátumok betűzésének kódja

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

A következő betűzési szabályokat kell alkalmazni:

1.1.3.1. Szavak és betűcsoportok betűzése

A nemzetközi fonetikai ábécét kell használni.

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

Példa:

A B pontok = alpha-bravo pontok.

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

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

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

1.1.3.2. Számok kifejezése

A számokat számjegyenként kell kimondani.

0	zéró	3	három	6	hat	9	kilenc
1	egy	4	négy	7	hét		
2	kettő	5	öt	8	nyolc		

Példa: 2183 sz. vonat = kettő-egy-nyolc-három sz. vonat.

A tizedes törteket a „pont” szóval kell kifejezni.

Példa: 12,50 = egy-kettő-pont-öt-zéró

1.1.3.3. Az idő kifejezése

Az időt helyi időben kell megadni, egyszerű módon.

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

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

1.1.3.4. A távolságok és sebességek kifejezése

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

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

1.1.3.5. Dátumok kifejezése

A dátumokat szokásos módon kell kifejezni.

Példa: december 10.

1.2. A kommunikáció struktúrája

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

- azonosítás és utasításkérés,
- magának az üzenetnek a továbbítása és az átvitel befejezése.

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

1.2.1. Az azonosítás és utasításkérés szabályai

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

1.2.1.1. Azonosítás

Nagyon fontos, hogy – a nagyon sürgős, elsődleges prioritású biztonsági üzenetek kivételével – minden egyes kommunikáció kezdetekor azonosítsák magukat a kommunikálni készülő felek. A vezető a vonat közlekedési száma és helyzete alapján azonosítja magukat. A diszpécser a vezető közötti kommunikáció során a diszpécser felettesének a felelőssége annak biztosítása, hogy a megfelelő diszpécser a megfelelő vezetővel álljon kapcsolatban. Ez különösen akkor kritikus jelentőségű, ha a kommunikáció olyan területeken történik, ahol a kommunikációs határok átfedik egymást.

Ez az elv a kommunikáció megszakadása után is érvényes.

A különböző felek az alábbi üzeneteket használják erre a célra:

- a vonatközlekedést engedélyező személyzet által:

..... sz. vonat
(szám)
..... mozdonyvezetője
(név)

- a mozdonyvezető által:

..... mozdonyvezető
(név)
..... sz. vonat
(szám)

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

1.2.1.2. Utasításkérés

Az írásbeli rendelkezéssel alátámasztott eljárások minden alkalmazását utasításkérésnek kell megelőznie.

A következő kifejezéseket kell használni utasításkérésre:

készíts eljárást (prepare procedure)
--

1.2.2. Az írásbeli utasítások és a szóbeli üzenetek továbbításának szabályai

1.2.2.1. Elsődleges prioritású biztonsági üzenetek

Sürgető és kényszerítő jellegük miatt ezek az üzenetek

- menet közben is elküldhetők és fogadhatók,
- nem kell, hogy azonosító részt tartalmazzanak,
- megismétlendők,
- a lehető leghamarabb további információknak kell követni őket.

1.2.2.2. Írásbeli utasítások

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

1.2.2.2.1. Üzenet küldése

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

1.2.2.2.2. Üzenet fogadása

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

1.2.2.2.3. Visszaolvasás

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

1.2.2.2.4. A helyes visszaolvasás nyugtázása

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

helyes (correct)

vagy

hiba + megismétlem (error + I say again)

amelyet az eredeti üzenet ismételt elküldése követ.

1.2.2.2.5. Visszaigazolás

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

vettem (received)

vagy

negatív, ismételd (+ mondd lassabban) negative, say again (+ speak slowly)

1.2.2.2.6. Nyomonkövethetőség és igazolás

Minden, irányítóközpontból kezdeményezett üzenetet egyedi azonosító vagy engedélyező számnak kell kísérnie:

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

..... engedély
(szám)

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

..... üzenet
(szám)

1.2.2.2.7. Visszajelentés

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

1.2.2.3. Kiegészítő üzenetek

Kiegészítő üzenetek

- azonosítási eljárás előzi meg őket,
- rövidék és pontosak (amikor csak lehetséges, a közlendő információra és annak alkalmazási területére korlátozódnak),
- visszaolvassák őket, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ,
- utánuk állhat utasítás vagy további információ kérése.

1.2.2.4. Változó, előre meg nem határozott tartalmú tájékoztató üzenetek

A változó tartalmú tájékoztató üzeneteket:

- azonosítási eljárás előzi meg,
- küldés előtt előkészítik,
- visszaolvassák, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ.

2. ELJÁRÁSI ÜZENETEK

2.1. Az üzenetek jellege

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

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

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

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

2.2. Nyomtatványok

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

Ezek célja, hogy

- a vonatközlekedést engedélyező személyzet és a járművezetők által valós időben használt közös munkadokumentumot biztosítsanak,
- emlékeztetőként szolgáljanak a mozdonyvezetők számára az általuk követendő eljárásokról (különösen, amikor ismeretlen vagy ritkán látogatott környezetben dolgoznak),
- lehetővé tegyék a kommunikációk nyomon követését.

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

2.3. Nyomtatványgyűjtemény

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

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

A pályahálózat-működtető felelős a nyomtatványgyűjtemény és az abban lévő nyomtatványok saját munkanyelvén való összeállításáért.

Az üzenetek továbbítására használt nyelv mindig a pályahálózat-működtető munkanyelve.

A nyomtatványgyűjtemény két részből áll.

Az első rész a következő elemeket tartalmazza:

- emlékeztető a nyomtatványgyűjtemény használatáról,
- a pályaszemélyzet által küldött eljárási nyomtatványok mutatója,
- a vezető által küldött eljárási nyomtatványok mutatója (indokolt esetben),
- a helyzetek felsorolása, kereszthivatkozásokkal a használandó eljárási nyomtatványokra,
- az egyes eljárási nyomtatványok használatának alapját képező helyzeteket megadó szójegyzék,
- az üzenetek betűzésének kódja (fonetikus ábécé stb.).

A második rész tartalmazza magukat az eljárási nyomtatványokat. Ezeket a vasúttársaság gyűjti össze és biztosítja a vezető számára.

3. KIEGÉSZÍTŐ ÜZENETEK

A további üzenetek az alábbiak valamelyike által használt, a ritkán előforduló és olyan helyzetekről, amikor az előre meghatározott nyomtatványokat sürgősségellenek tartják, illetve a vonat menetével vagy a vonat vagy a műszaki infrastruktúra állapotáról szóló tájékoztató üzenetek:

- a vezető, hogy tájékoztassa a vonatközlekedést engedélyező személyzetet, vagy
- a vonatközlekedést engedélyező személyzet, hogy tájékoztassa a mozdonyvezetőt.

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

3.1. Útmutató az üzenetek struktúrájához

Az ilyen üzeneteket az alábbiak szerint lehet strukturálni:

A kommunikáció szakasza	Az üzenet eleme
Az információ közlésének oka	☐ tájékoztatásul ☐ intézkedés érdekében
Megfigyelés	☐ van ☐ láttam ☐ történt ☐ nekiütköztem

A kommunikáció szakasza	Az üzenet eleme
Pozíció — a vasútvonal mentén	☐ hely: (állomás neve) ☐ (jellegzetes pont) ☐ a következő kilométer ponton (szám)
— a saját vonattal kapcsolatban	☐ motorkocsi (szám) ☐ vonatott kocsi: (szám)
Jelleg — tárgy — személy	 (lásd a szójegyzéket)
Állapot — álló	☐-n állva ☐-n fekvő ☐-ra/-re esve
— mozgó	☐ gyalog menve ☐ futva ☐ felé
Hely a vasútpályához képest	

Az ilyen üzeneteket utasításkérés követheti.

Az üzenetek elemeit mind a vasúttársaság által kiválasztott nyelven, mind az érintett pályahálózat-működtetők egy vagy több munkanyelvén továbbítják.

3.2. Vasúti terminológiai szójegyzék

A vasúttársaság összeállít egy vasúti terminológiai szójegyzéket minden olyan hálózat esetében, amelyen a vonatai működnek. Ez megadja a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, amelynek az infrastruktúráján a munkát végzik.

A szószeret két részből áll:

- a kifejezések tárgykörök szerinti felsorolása,
- a kifejezések betűrendes felsorolása.

3.3. A járművek leíró vázlata

Ha a vasúttársaság megítélése szerint az előnyös a működése szempontjából, elkészíti a használatban lévő járművek leíró vázlatát. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet a különböző érintett pályahálózat-működtetőkkel, és tartalmaznia kell a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

3.4. Az infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírása

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

4. A SZÓBELI ÜZENETEK TÍPUSA ÉS FELÉPÍTÉSE

4.1. Vészhelyzeti üzenetek

A vészhelyzeti üzenetek célja, hogy a vasútvonal biztonságával közvetlen kapcsolatban lévő sürgős üzemeltetési utasításokat adjanak.

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

Az alábbiakban megtalálhatók az elküldhető főbb üzenetek igény szerint osztályozva.

Emellett a pályahálózat-működtető a működési igényeinek megfelelően más vészhelyzeti üzeneteket is meghatározhat.

A vészhelyzeti üzeneteket írásbeli utasítások követhetik (lásd a 2. pontot).

A vészhelyzeti üzeneteket alkotó szövegek típusát a mozdonyvezetői szabálykönyv „Kommunikációs eljárások kézikönyve” című 1. függelékében és a vonatközlekedést engedélyező személyzet számára kiadott dokumentációban kell összefoglalni.

4.2. A pályaszemélyzet vagy a mozdonyvezető által küldött üzenetek

a) Az összes vonatnak meg kell állnia:

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

Vészhelyzet, minden vonat leáll (Emergency, stop all trains)

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

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

Akadály

Vagy tűz

Vagy
(egyéb ok)

A **vonalon a** **-nál/-nél**
(név) (km, szelvény)

Mozdonyvezető
(szám)

b) Egy adott vonatot kell megállítani:

.....	SZ. vonat		SZ. vágányon/vonalon
(szám)		(név/szám)	

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

4.3. A mozdonyvezető által küldött üzenetek

Meg kell szakítani a vontatási áramellátást:

Vészhelyzet, áramellátást megszakítani (Emergency current isolation)

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

.....	-tól/től
(km, szelvénytől)	
.....	(SZ. vágányon/vonalon)
(név/szám)	
.....	és
(állomás)	(állomás)
Oka	
.....	számú vonat mozdonyvezetője
(szám)	

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

D. függelék

Olyan információk, amelyekhez a vasúttársaságnak hozzáféréssel kell rendelkeznie azon útvonalakkal kapcsolatban, amelyen működni szándékozik

1. RÉSZ: ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐRŐL

- 1.1. A pályahálózat-működtető(k) neve(i)
- 1.2. Ország(ok)
- 1.3. Rövid leírás
- 1.4. Az általános üzemeltetési szabályok és előírások (és azok beszerzési módjának) felsorolása

2. RÉSZ: TÉRKÉPEK ÉS ÁBRÁK

- 2.1. Földrajzi térkép
 - 2.1.1. Útvonalak
 - 2.1.2. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)
- 2.2. Vonalas ábra

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

- 2.2.1. A távolság megjelölése
- 2.2.2. A forgalmi vágányok, kerülők, csatlakozó vágányok és kisiklasztó kitérők/leválasztók azonosítása
- 2.2.3. A forgalmi vágányok közötti kapcsolatok
- 2.2.4. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)
- 2.2.5. Az összes rögzített jel helye és jelentése
- 2.3. Az állomás/rendező pályaudvar/járműszín ábrái (Megj.: ez csak az átjárható forgalom számára elérhető helyekre vonatkozik)

A helyre jellemző ábrákon azonosítandó adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve

- 2.3.1. A hely neve
- 2.3.2. A hely azonosító kódja
- 2.3.3. A hely típusa (utasterminál, áruterminál, rendező pályaudvar, járműszín)
- 2.3.4. Az összes rögzített jel helye és jelentése
- 2.3.5. A pályák azonosítása és rajza a kisiklasztó kitérőkkel/leválasztókkal együtt
- 2.3.6. A peronok azonosítása
- 2.3.7. A peronok hossza
- 2.3.8. A peronok magassága
- 2.3.9. A csatlakozó vágányok azonosítása
- 2.3.10. A csatlakozó vágányok hossza
- 2.3.11. A pálya menti elektromosáram-ellátás elérhetősége
- 2.3.12. Távolság a peron széle és a pálya közepe között a haladási felülettel párhuzamosan
- 2.3.13. (Utasszállítások esetén) Mozgássérültek általi elérhetőség

3. RÉSZ: A KONKRÉT VONALSZAKASSZAL KAPCSOLATOS ADATOK

- 3.1. Általános jellemzők
 - 3.1.1. Ország
 - 3.1.2. A vonalszakasz azonosító kódja: nemzeti kód

- 3.1.3. A vonalszegmens 1. vége
- 3.1.4. A vonalszegmens 2. vége
- 3.1.5. A forgalom számára elérhetőség ideje (időpontok, napok, különleges munkaszüneti elrendezések)
- 3.1.6. Pályamenti távolságjelzés (gyakoriság, megjelenés és elhelyezés)
- 3.1.7. A forgalom típusa (vegyes, utas, áru stb.)
- 3.1.8. Megengedett legnagyobb sebesség(ek)
- 3.1.9. Biztonsági okokból szükséges minden egyéb információ
- 3.1.10. Meghatározott helyi üzemeltetési követelmények (a személyzet minden speciális képzettségével)
- 3.1.11. A veszélyes árukra vonatkozó különleges korlátozások
- 3.1.12. Különleges rakodási korlátozások
- 3.1.13. Az ideiglenes munkaértésítés mintája (és megszerzésének módja)
- 3.1.14. Annak jelzése, hogy a vonalszakasz telített (2001/14/EK irányelv 22. cikke)
- 3.2. Meghatározott műszaki jellemzők
 - 3.2.1. EK-hitelesítés az infrastruktúra ÁME esetében
 - 3.2.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
 - 3.2.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
 - 3.2.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
 - 3.2.5. Nyomtáv
 - 3.2.6. Szerkezeti szelvény
 - 3.2.7. Legnagyobb tengelyterhelés
 - 3.2.8. Folyóméterenkénti legnagyobb terhelés
 - 3.2.9. Oldalirányú vágányerők
 - 3.2.10. Hosszanti irányú vágányerők
 - 3.2.11. Legkisebb görbületi sugár
 - 3.2.12. Az emelkedő százaléka
 - 3.2.13. Az emelkedő helye
 - 3.2.14. Elfogadható fékezési erő olyan fék esetében, amely nem alkalmaz kerék és sín közötti tapadást
 - 3.2.15. Hidak
 - 3.2.16. Viaduktok
 - 3.2.17. Alagutak
 - 3.2.18. Észrevételek
- 3.3. Energiaellátás alrendszer
 - 3.3.1. EK-hitelesítés az energia ÁME esetében
 - 3.3.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
 - 3.3.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
 - 3.3.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
 - 3.3.5. Az áramellátási rendszer típusa (pl. nincs, légvezeték, 3. sín)
 - 3.3.6. Az áramellátási rendszer frekvenciája (pl. váltakozó áram, egyenáram)
 - 3.3.7. Legkisebb feszültség

- 3.3.8. Legnagyobb feszültség
- 3.3.9. Meghatározott elektromos vontatóegységek áramfogyasztásával kapcsolatos korlátozások
- 3.3.10. A többszörös vontatóegységek pozíciójával kapcsolatos korlátozások az érintkező vezeték elkülönítésének való megfelelés érdekében (az áramszedő helye)
- 3.3.11. Az elektromos szigetelés megszerzésének módja
- 3.3.12. Az érintkező vezeték magassága
- 3.3.13. Az érintkező vezeték megengedett lejtése a pályához képest és a lejtés eltérései
- 3.3.14. A jóváhagyott áramszedők típusa
- 3.3.15. Legkisebb statikus erő
- 3.3.16. Legnagyobb statikus erő
- 3.3.17. A semleges szakaszok helye
- 3.3.18. Az üzemeltetésre vonatkozó információk
- 3.3.19. Az áramszedők leengedése
- 3.3.20. Folyamatos aktiválás, tekintettel a visszatápláló fékre
- 3.3.21. A vonat megengedett legnagyobb áramerőssége
- 3.4. Ellenőrző, irányító és jelző alrendszer
 - 3.4.1. EK-hitelesítés a CCS ÁME esetében
 - 3.4.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
 - 3.4.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
 - 3.4.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
- ERTMS/ETCS*
 - 3.4.5. Az alkalmazás szintje
 - 3.4.6. Opcionális vonalmenti funkciók
 - 3.4.7. A fedélzeten előírt opcionális funkciók
 - 3.4.8. Szoftver verziószáma
 - 3.4.9. A jelen verzió üzembe helyezésének napja
- ERTMS/GSM-R rádió*
 - 3.4.10. Az FRS-ben meghatározott opcionális funkciók
 - 3.4.11. Verziószám
 - 3.4.12. A jelen verzió üzembe helyezésének napja
- Az ERTMS/ETCS 1. szint esetén, kitöltési funkcióval*
 - 3.4.13. A járművek esetében szükséges műszaki megvalósítás
 - B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszer(ek)*
 - 3.4.14. A B. osztályú rendszerek működtetésére vonatkozó nemzeti szabályok (+ a megszerzésük módja)
 - Vonalrendszer*
- 3.4.15. Felelős tagállam
- 3.4.16. A rendszer neve
- 3.4.17. Szoftver verziószáma
- 3.4.18. A jelen verzió üzembe helyezésének napja

- 3.4.19. Az érvényességi időszak vége
- 3.4.20. Egynél több rendszer egyidejű aktivitásának igénye
- 3.4.21. Fedélzeti rendszer
- B. osztályú rádiórendszer*
- 3.4.22. Felelős tagállam
- 3.4.23. A rendszer neve
- 3.4.24. Verziószám
- 3.4.25. A jelen verzió üzembe helyezésének napja
- 3.4.26. Az érvényességi időszak vége
- 3.4.27. A különféle B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
- 3.4.28. A különféle B. osztályú és ERTMS/ETCS rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
- 3.4.29. A különféle rádiórendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
- Műszaki korlátozott üzemmódok*
- 3.4.30. ERTM/ETCS
- 3.4.31. B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszer
- 3.4.32. ERTM/GSM-R
- 3.4.33. B. osztályú rádiórendszer
- 3.4.34. Pályamenti jelzések
- A fékteljesítménnyel kapcsolatos sebességkorlátozások*
- 3.4.35. ERTM/ETCS
- 3.4.36. B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek
- A B. osztályú rendszer működtetésének nemzeti szabályai*
- 3.4.37. A fékteljesítménnyel kapcsolatos nemzeti szabályok
- 3.4.38. Egyéb nemzeti szabályok, pl.: az 512-es UIC tájékoztatónak (79.1.1-jei 8. kiadás és 2 módosítás) megfelelő adatok
- Az EMC alkalmassága az infrastruktúra oldali ellenőrző, irányító- és jelzőrendszerre*
- 3.4.39. Az európai szabványok szerint meghatározandó követelmény
- 3.4.40. Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége
- 3.4.41. Mágnesfék használatának engedélyezhetősége
- 3.4.42. A végrehajtott eltéréseket érintő műszaki megoldásokkal szembeni követelmények
- 3.5. Forgalmi műveletek és forgalomirányítás alrendszer
- 3.5.1. EK-hitelesítés az OPE ÁME esetében
- 3.5.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
- 3.5.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
- 3.5.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
- 3.5.5. A pályahálózat-működtető személyzetével folytatott biztonsági szempontból kritikus kommunikáció nyelve
- 3.5.6. Különleges éghajlati viszonyok és az azokhoz kapcsolódó elrendezések
-

*E. függelék***Nyelvi és kommunikációs szint**

A nyelvi szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

Szint	Leírás
5	— beszédmódját bármely beszélgetőpartnerhez hozzá tudja igazítani — meg tudja fogalmazni véleményét — képes tárgyalni — képes meggyőzni — képes tanácsot adni
4	— képes megbirkózni a teljesen előreláthatatlan helyzetekkel — képes feltételezéseket tenni — képes érvekkel ellátott véleményt kifejezni
3	— képes megbirkózni előre nem látható elemeket tartalmazó gyakorlati helyzetekkel — képes leírni dolgokat — képes fenntartani egy egyszerű párbeszédet
2	— képes megbirkózni egyszerű gyakorlati helyzetekkel — képes kérdéseket feltenni — képes kérdéseket megválaszolni
1	— képes elmondani betanult mondatokat

F. függelék

Használaton kívül

G. függelék

Használaton kívül

H. függelék

Használaton kívül

I. függelék

Használaton kívül

*J. függelék***A „vonatkísérési” feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei****1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

- a) Ez a függelék, amelyet a 4.6. és 4.7. ponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok hálózaton való kísérése szempontjából.
- b) A „szakmai minősítés” kifejezés a jelen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.
- c) A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.
- d) Minden arra feljogosított, képesített személynek alkalmaznia kell az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. SZAKMAI ISMERETEK

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

2.1. Általános szakismeretek

- a) A vasúti rendszeren belüli biztonságirányítási feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való interfészeket is
- b) Az utasok és/vagy a rakomány, illetve a vasúti pályán vagy amellett lévő személyek biztonságához kapcsolódó általános feltételek
- c) Munka-egészségügyi és munkavédelmi feltételek
- d) A vasúti rendszer biztonságának általános elvei
- e) Személyi biztonság, ideértve a vonat forgalmi vágányon való elhagyásának esetét

2.2. Az üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete a használt infrastruktúrára alkalmazva

- a) Üzemi eljárások és biztonsági szabályok
- b) Ellenőrző, irányító- és jelzőrendszerek
- c) Kommunikációs elvek és előírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.3. Járműismeret

- a) A személyszállító járművek belső berendezései
- b) A járművek utasterében keletkezett kisebb hibák kijavítása a vasúttársaság igényeitől függően

2.4. Az útvonal ismerete

- a) Üzemeltetési elrendezések (például a vonat küldésének módja) az egyes helyeken (jelzések, állomáson lévő berendezések stb.)
- b) Azok az állomások, ahol az utasok fel- és leszállhatnak
- c) Az útvonal egy vagy több vasútvonalára vonatkozó helyi forgalmi és vészhelyzeti intézkedések

3. KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE

- a) Elindulás előtti ellenőrzések, ideértve a fékpróbákat és az ajtók megfelelő záródását
- b) Elindulási eljárások

- c) Kommunikáció az utasokkal, különösen az utasok biztonságát érintő körülményekkel kapcsolatban
- d) Üzemzavar
- e) Az utastéren belüli potenciális hibák felmérése és reagálás a szabályok és eljárások szerint
- f) Védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal összhangban vagy a mozdonyvezetőknek segítve
- g) A vonat evakuálása és az utasok biztonsága, különösen, ha azoknak a pályán vagy annak közelében kell lenniük
- h) Kommunikáció a pályahálózat-működtető személyzetével a mozdonyvezetőknek nyújtott segítség vagy evakuálás közben.
- i) A vonat működésével, a járművek állapotával és az utasok biztonságával kapcsolatos minden szokatlan esemény jelentése. Szükség esetén ezeket a jelentéseket írásban kell benyújtani a vasúttársaság által kiválasztott nyelven.

K. függelék

Használaton kívül

*L. függelék***A vonat-előkészítési feladat szakmai képzéseinek minimális elemei****1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

Ez a függelék, amelyet a 4.6. ponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok hálózaton való használatra történő előkészítése szempontjából.

- a) A „szakmai minősítés” kifejezés a jelen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.
- b) A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.
- c) Minden arra feljogosított, képzett személynek be kell tartania az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. SZAKMAI ISMERETEK

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

2.1. Általános szakismeretek

- a) A vasúti rendszeren belüli biztonságirányítás feladatra vonatkozó általános elvek, ideértve a más alrendszerekkel való interfészeket is
- b) Az utasok és/vagy a rakomány biztonságával kapcsolatos általános feltételek, ideértve a veszélyes áruk és rendkívüli küldemény szállítását
- c) Munka-egészségügyi és munkavédelmi feltételek
- d) A vasúti rendszer biztonságának általános elvei
- e) Személyes biztonság a vasútvonalon vagy annak közelében tartózkodás során
- f) Kommunikációs elvek és előírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.2. Az üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete a használt infrastruktúrára alkalmazva

- a) Munkavégzés a vonaton rendes, üzemzavari és vészhelyzeti üzemmódban
- b) Üzemeltetési eljárások az egyes helyeken (jelzések, állomás/járműszín/rendező pályaudvar berendezései) és biztonsági szabályok
- c) A helyi üzemi intézkedések

2.3. A vonat berendezéseinek ismerete

- a) A kocsik és a járművek berendezéseinek célja és használata
- b) A műszaki átvizsgálások azonosítása és megszervezése

3. KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE

- a) A vonat-összeállítási, fékezési, vonatterhelési stb. szabályok alkalmazása a vonat biztonságos közlekedésének biztosítása érdekében
- b) A járműveken lévő jelzések és címkék megértése
- c) A vonat adatainak meghatározása és elérhetővé tétele
- d) Kommunikáció a vonat személyzetével
- e) Kommunikáció a vonatközlekedés ellenőrzéséért felelős személyzettel

- f) Korlátozott üzemmód, különösen a vonatok előkészítése tekintetében
- g) Védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és rendelkezésekkel vagy a szóban forgó helyre vonatkozó helyi intézkedésekkel összhangban
- h) Veszélyes áru szállítását érintő balesetekkel kapcsolatban megteendő intézkedések (adott esetben)

M. függelék

Használaton kívül

N. függelék

Használaton kívül

O. függelék

Használaton kívül

P. függelék

Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó betűjelzés a kocsiszekrényen**1. AZ EURÓPAI JÁRMŰSZÁMRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

Az európai járműszám kiadása a 2007/756/EK határozat 6. függelékében meghatározott kódok alapján történik.

Az európai járműszámot meg kell változtatni, amennyiben az a járművön végrehajtott műszaki átalakítások következtében nem az e függelékben foglaltaknak megfelelő kölcsönös átjárhatósági képességet vagy műszaki jellemzőket tükrözi. Az ilyenfajta műszaki átalakítások a 2008/57/EK irányelv 20–25. cikke alapján szükségessé tehetik az újbóli üzembe helyezést.

2. A KÜLSŐ JELZÉSEK ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI

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

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

Az üzemben tartó elhelyezhet az európai járműszámnál nagyobb betűméretű saját számjelzést is (amely általában a gyártási számból és egy betűkódból áll), ha az hasznos a működés szempontjából. A saját számot az üzemben tartó bárhol szabadon elhelyezheti; azonban gondoskodni kell arról, hogy az európai járműszám minden esetben könnyen megkülönböztethető legyen az üzemben tartó saját számjelzésétől.

3. KOCSIK

A jelzést a következő módon kell elhelyezni a kocsiszekrényen:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8	
Zcs		Tanoos		Slpss	

Ahol a példákban:

D és NL a nyilvántartásba vételt végző tagállam jele, a nemzeti járműnyilvántartásról szóló 2007/756/EK határozat 6. függelékének 4. része alapján.

Az RFC, DB és ACTS az üzemben tartó jele, a nemzeti járműnyilvántartásról szóló 2007/756/EK határozat 6. függelékének 1. része alapján.

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

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks

Amikor egy vagy több nemzeti meghatározással rendelkező indexbetűt helyeznek el a kocsin, ezt a nemzeti jelzést a nemzetközi jelzés mögött kell elhelyezni, kötőjellel elválasztva, a következőképpen:

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks-xy

4. SZEMÉLYKOCSIK ÉS VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK

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

F-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7
B¹⁰ tu

A jármű nyilvántartása szerinti ország és a műszaki jellemzők jelzését közvetlenül az európai járműszám elé, mögé vagy alá írják.

A vezetőállással rendelkező személykocsik esetében az európai járműszámot a vezetőállásban is feltüntetik.

5. MOZDONYOK, MOTORKOCSIK ÉS SPECIÁLIS JÁRMŰVEK

Az európai járműszámot a nemzetközi forgalomban használt vontató jármű mindkét oldalfalán fel kell tüntetni a következő módon:

92 10 1108 062-6

Az európai járműszámot a vontató járművek valamennyi vezetőállásában is feltüntetik.

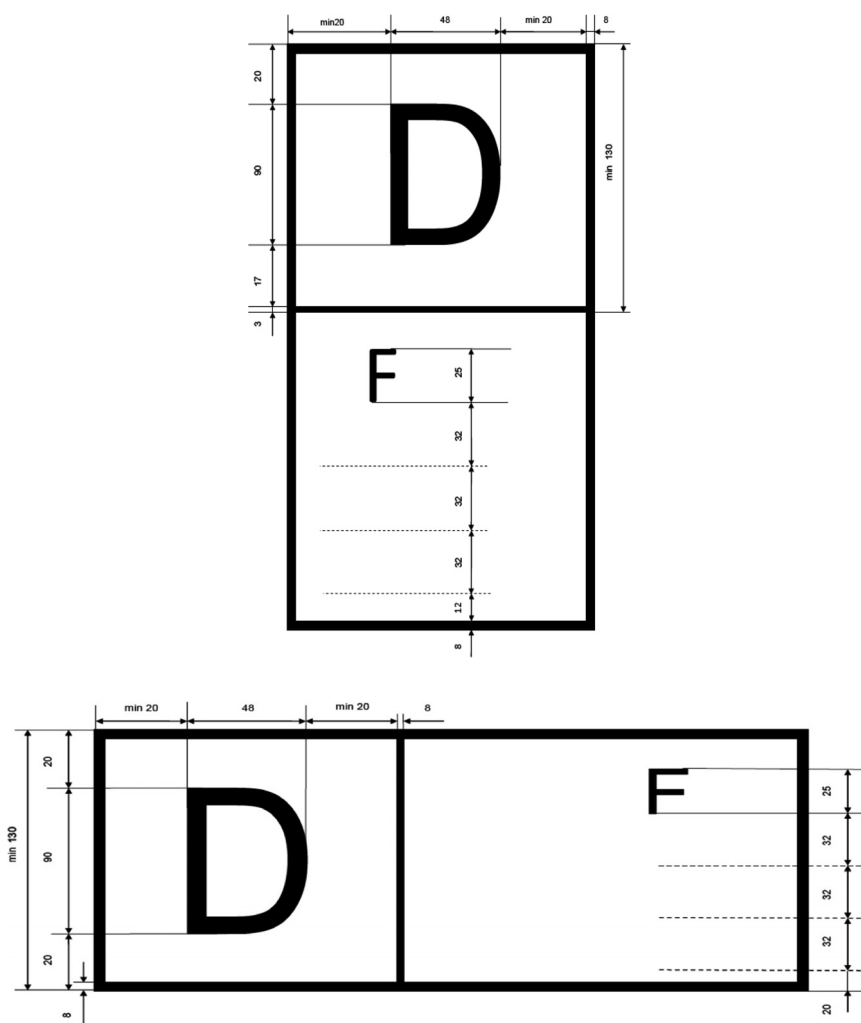
6. A KÖLCSONÖS ÁTJÁRHATÓSÁGI KÉPESSÉG BETŰJELE

„TEN”: Olyan jármű, amely:

- teljesíti az összes vonatkozó, az üzembe helyezés időpontjában hatályos ÁME előírásait, és rendelkezik a 2008/57/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdése szerinti üzembehelyezési engedéllyel; valamint
- rendelkezik az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel.

„PPV/PPW”: A PPV/PPW megállapodásnak megfelelő kocsik (az OSZZSD államokon belül). (eredeti: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами).

Azokat a járműveket, amelyek nem rendelkeznek a 2008/57/EK irányelv 23. cikkének (1) bekezdése értelmében az összes tagállamra érvényes üzembehelyezési engedéllyel, az üzembe helyezést engedélyező tagállamokat feltüntető jelzéssel kell ellátni. E jelzést a következő rajzok valamelyikén jelölt módon kell feltüntetni, ahol D jelöli az első engedélyt kiadó tagállamot (a példában Németország), és F jelöli a második engedélyt kiadó tagállamot (a példában Franciaország). A tagállamok kódjának feltüntetését a 2007/756/EK határozat 6. függelékének 4. részével összhangban kell elvégezni.



Q. függelék

Használaton kívül

R. függelék

Használaton kívül

S. függelék

Használaton kívül

T. függelék

Fékteljesítmény**A. A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ SZEREPE**

A pályahálózat-működtető tájékoztatja a vasúttársaságot az egyes útvonalakra előírt fékteljesítményről és az útvonal egyedi jellemzőiről. A pályahálózat-működtető gondoskodik róla, hogy az előírt fékteljesítmény tartalmazza az útvonal egyedi jellemzőinek és a pályamenti tényezők által indokolt eltéréseknek a hatását.

Hacsak a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság más mértékegységben nem állapodtak meg a fékteljesítmény kifejezésére, az előírt fékteljesítményt a következőkben kell kifejezni:

1. a 200 km/h-nál nagyobb legnagyobb sebességgel haladni tudó vonatok esetében lassulási profilban és a sík pályán adott megfelelő válaszdőben;
2. olyan vonatszerelvények és rögzített vonat-összeállítások esetében, amelyek legnagyobb sebessége nem haladja meg a 200 km/h-t, lassulásban (mint a fenti 1. pontban) vagy féksúlyszázalékban;

A pályahálózat-működtetőnek a vasúttársaság kérésére a fenti adatot a másik mértékegységben is meg kell adnia (féksúlyszázalékban vagy lassulásban);

3. Egyéb vonatok esetében (200 km/h-nál nagyobb legnagyobb sebességgel haladni nem tudó, változó vonat-összeállítások): féksúlyszázalékban.

B. A VASÚTTÁRSASÁG SZEREPE

A vasúttársaság gondoskodik arról, hogy minden vonat teljesítse vagy túllépje a pályahálózat-működtető által előírt fékteljesítményt. Ezért a vasúttársaság a vonat összeállításának figyelembevételével számítja ki a vonat fékteljesítményét.

A vasúttársaságnak figyelembe kell vennie a járműnek vagy vonatszerelvénynek az üzembe helyezés időpontjában meghatározott fékteljesítményét. A járműtől függő eltéréseket, mint a fékek megbízhatóságát és hozzáférhetőségét is tekintetbe kell venni. A vasúttársaságnak továbbá figyelembe kell vennie az útvonaljellemzőkre vonatkozó információkat, amelyek befolyásolhatják a vonat működését a fékteljesítménynek a vonat megállításhoz és rögzítéséhez szükséges beállításakor.

Az adott vonat (vonatösszetétel, fék hozzáférhetősége, fékbeállítások) ellenőrzéséből eredő fékteljesítményt bemeneti értéként használják bármely, a vonatra később alkalmazandó működési előíráshoz.

C. NEM KIELÉGÍTŐ FÉKTELJESÍTMÉNY

A pályahálózat-működtető előírásokat hoz létre arra az esetre, ha a vonat nem éri el az előírt fékteljesítményt, és ezeket az előírásokat hozzáférhetővé teszi a vasúttársaságok számára.

Amennyiben a vonat nem éri el a vonat által megteendő útvonalhoz megkívánt fékteljesítményt, a vasúttársaságnak be kell tartania az ebből eredő korlátozásokat, mint például a sebességkorlátozást.

U. függelék

A nyitott kérdések felsorolása

B. FÜGGELÉK (LÁSD A JELEN ÁME 4.4. PONTJÁT)

A következetes működtetést lehetővé tevő egyéb szabályok

4.2.2.1.3.3. PONT

A tagállamok közötti határokon nem áthaladó tehervonatok

V. függelék

Használaton kívül

W. függelék

Glosszárrium

A glosszárriumban található fogalommeghatározások az itt szereplő fogalmaknak a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-ben történő felhasználására vonatkoznak.

Kifejezés	Meghatározás
Baleset	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Vonatközlekedés engedélyezése	A jelzőállító központok, vontatási áramellátási központok vezérlőtermeinek és a forgalomirányító központok vonatok mozgását engedélyező berendezéseinek működtetése. Ez nem tartalmazza a vasúttársaság azon személyzetét, akik a vonat személyzete és a járművek kezeléséért (üzemeltetés) felelősek.
Képesség	Az elvégzett feladat biztonságos és megbízható elvégzéséhez szükséges képesítés vagy tapasztalat. A tapasztalat képzés során is megszerezhető.
Veszélyes áruk	A 2008/68/EK irányelv szerint
Korlátozott üzemmód	Olyan nem tervezett eseményből eredő működés, amely megakadályozza a vasúti szolgáltatások normál végzését.
Indítás	Lásd: vonatok indítása
Vezető	A 2007/59/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Rendkívüli küldemények	Vasúti járművön szállított olyan rakomány, például konténer, cserefelépítmény vagy más, amely esetében a vasúti jármű mérete vagy a tengelyterhelés speciális engedélyt tesz szükségessé a továbbítás és/vagy a speciális közlekedési feltételek alkalmazása esetén az egész útra vonatkozóan.
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	Ezen ÁME alkalmazásában ez csak az alrendszer megfelelő elemeinek működtetéséhez szükséges orvosi és pszichológiai képesítésekre vonatkozik.
Hőnfutott csapágó	A maximális tervezési hőmérsékletet túllépő tengelycsapágó.
Esemény	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
A vonat hossza	Az összes jármű ütközők közötti hossza, beleértve a mozdonyokat is
Munkanyelv	A pályavasút által a napi üzemelés közben a pályavasút és a vasúttársaság személyzete közötti üzemeltetéssel vagy biztonsággal kapcsolatos üzenetek váltására használt, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban közzétett egy vagy több nyelv.
Utazó	A vasúti járművön utazó vagy a vonat útja előtt vagy után azon tartózkodó személy (a vonattal kapcsolatos meghatározott feladatokat teljesítő alkalmazott kivételével).
Teljesítményfigyelés	A vonatközlekedés és az infrastruktúra teljesítményének módszeres figyelése és rögzítése mindkettő teljesítményének javítása érdekében.
Képzettség	A feladatra való fizikai és pszichológiai alkalmasság a szükséges tudással együtt.
Valós idejű	Meghatározott eseményekkel (például állomásra való megérkezéssel, állomáson való áthaladással vagy állomásról való elindulással) kapcsolatos információk cseréjének vagy feldolgozásának képessége azok megtörténtének idejében.
Jelentési pont	A vonat menetrendjének olyan pontja, ahol kötelező jelenteni az érkezési, indulási vagy áthaladási időt.
Útvonal	A vasútvonal egy vagy több adott szakasza

Kifejezés	Meghatározás
Biztonsági szempontból kritikus munka	A személyzet által valamely jármű mozgásainak ellenőrzésekor vagy befolyásolásakor elvégzett olyan munka, amely érintheti személyek egészségét és biztonságát.
A személyi állomány	A vasúttársaság, a pályavasút vagy azok alvállalkozóinak olyan alkalmazottai, akik az ezen ÁME-ben meghatározott feladatokat végzik.
Megállás helye	A vonat menetrendjében azonosított hely, ahol a vonatnak terv szerint meg kell állnia, általában egy bizonyos tevékenység elvégzése, például utasok fel- és leszállása érdekében.
Ütemterv	A vonat(ok) adott útvonalon való közlekedési tervének részleteit tartalmazó dokumentum vagy rendszer.
Időmérő pont	A vonat menetrendjében azonosított olyan hely, amelyhez konkrét időadat kapcsolódik. Ez lehet érkezési idő, indulási idő vagy – amennyiben a vonatnak nem kell megállnia az adott helyen – áthaladási idő.
Vontatójármű	Olyan meghajtással rendelkező jármű, amely képes mozgatni saját magát és a hozzá csatlakoztatott más járműveket.
Vonat	A vonat egy vagy több vontatójármű, a hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik és a két vagy több meghatározott pont között közlekedik.
Vonatok indítása	Annak jelzése a vonatot vezető személy számára, hogy az állomással vagy a vontatási telephellyel kapcsolatos minden tevékenység befejeződött, és hogy a felelős személyzet részéről a vonat továbbhaladási engedélyt kapott.
Vonatszemélyzet	A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúttársaság alkalmaznak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a mozdonyvezető vagy az őr.
Vonat előkészítése	Annak biztosítása, hogy a vonat az üzem megkezdéséhez alkalmas állapotban van, hogy a vonat berendezései megfelelően használhatók, és hogy a vonat megfelel a kijelölt útvonalnak. A vonat előkészítése a vonat közlekedésének megkezdése előtt elvégzett műszaki ellenőrzéseket is jelenti.

Rövidítés	Magyarázat
AC	Váltakozó áram
CCS	Ellenőrző-irányító és jelző (alrendszer)
CEN	Európai Szabványügyi Bizottság (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	Hagyományos vasút
dB	Decibel
DC	Egyenáram
DMI	Vezető és gép közötti interfész (vezetői felhasználói felület)
EK	Európai Közösség
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Integrált európai vasúti rádióhálózat

Rövidítés	Magyarázat
EN	Európai szabvány
Energia	Energiaügy
ERA	Európai Vasúti Ügynökség
ERTMS	Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer
ETCS	Európai Vonatbefolyásoló Rendszer
EU	Európai Unió
FRS	Funkcionális követelmények specifikációi
GSM-R	Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút
HABD	Hőnfutásjelző
Hz	Hertz
PM	Pályahálózat-működtető
INF	Infrastruktúra
OPE	Forgalmi szolgálat és forgalmirányítás
OSJD	Vasúti Együtműködési Szervezet
PPV/PPW	A kocsik nemzeti és teherforgalomban közlekedő kocsik használatára vonatkozó előírások (a „Prawila Polzowania Wagonami w międzynarodowym сообщении” orosz kifejezés rövidítése)
RST	Vasúti járművek
VV	Vasúttársaság
SMS	Biztonságirányítási rendszer
SPAD	Jelző meghaladási veszély
SRS	Rendszerkövetelmény-előírás
TAF	Árufuvarozási telematikai alkalmazások
TEN	Transzeurópai hálózat
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírások
UIC	Nemzetközi Vasútegylet (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Üzembentartói jelzés

II. MELLÉKLET

A 2007/756/EK határozat melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. fejezet a következőképpen módosul:

a) az 1. adatmező „Európai járműszám” leírásának helyébe a következő szöveg lép:

„numerikus azonosító kód a 6. függelékben meghatározottak szerint”;

b) az (1) lábjegyzet helyébe a következő szöveg lép:

„⁽¹⁾Használaton kívül.”;

c) a 2.1. adatmező leírásának helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállam numerikus kódja a 6. függelék 4. részében meghatározottak szerint”;

d) a 11. adatmező leírásának helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállam numerikus kódja a 6. függelék 4. részében meghatározottak szerint”.

2. A 2.1. „Kapcsolódás más nyilvántartásokhoz” fejezetben az üzemtartóijelzés-nyilvántartásra (VKMR) vonatkozó magyarázat helyébe a következő szöveg lép:

„VKMR: e nyilvántartást az ERA és az OTIF együttműködésben kezeli (az ERA az uniós, az OTIF valamennyi nem uniós tagállam részéről). Az üzemben tartó a nemzeti járműnyilvántartásban (NVR) szerepel. A 6. függelék más átfogó központi nyilvántartásokat is említ (például járműtípusokódok, kölcsönös átjárhatósági kódok, országkódok stb.), amelyeket az ERA és az OTIF közötti együttműködés keretében létrehozott »központi szerv« vezet.”

3. A határozat egy új függelékkal egészül ki a következőképpen:

„6. függelék

»0«. RÉSZ – JÁRMŰAZONOSÍTÓ

Általános megjegyzések

Ez a függelék a járműveken az üzem közbeni egyedi azonosítás érdekében látható módon véglegesen elhelyezett európai járműszámokat és kapcsolódó jelzéseket ismerteti. Nem írja le a jármű alvázán vagy fő alkatrészein gyártás közben véglegesen bemart vagy tartósan rögzített egyéb számokat vagy jelzéseket.

Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó rövidítések

Valamennyi vasúti jármű 12 számjegyből álló számot (európai járműszámot, EJSZ) kap, amelynek felépítése a következő:

Járműcsoport	Kölcsönös átjárhatósági képesség és járműtípus [2 számjegy]	A jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország [2 számjegy]	Műszaki jellemzők [4 számjegy]	Gyártási szám [3 számjegy]	Ellenőrző számjegy [1 számjegy]
Kocsik	00–09 10–19 20–29 30–39 40–49 80–89 [részletek a 6. részben]	01–99 [részletek a 4. részben]	0000–9999 [részletek a 9. részben]	000–999	0–9 [részletek a 3. részben]
Vontatott utasszállító járművek	50–59 60–69 70–79 [részletek a 7. részben]		0000–9999 [részletek a 10. részben]	000–999	

Járműcsoport	Kölcsönös átjárhatósági képesség és járműtípus [2 számjegy]	A jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország [2 számjegy]	Műszaki jellemzők [4 számjegy]	Gyártási szám [3 számjegy]	Ellenőrző számjegy [1 számjegy]
Vontató járművek és állandóan összekapcsolt vagy előre meghatározott szerelvény egységei	90–99 [részletek a 8. részben]		0000000–8999999 [e számok jelentését a tagállamok határozzák meg, esetlegesen két- vagy többoldalú megállapodással]		
Különleges járművek			9000–9999 [részletek a 11. részben]	000–999	

Egy adott országban a műszaki jellemzők és a gyártási szám 7 számjegye elegendő a járművek egyedi azonosítására a vontatott személyszállító járművek és speciális járművek csoportjain belül ⁽¹⁾.

A számot betűjelzések egészítik ki:

- a) a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország rövidítése (részletek a 4. részben);
- b) az üzembentartói jelzés (részletek az 1. részben);
- c) a műszaki jellemzők rövidítése (részletek a 12. részben a teherkocsik és a 13. részben a vontatott személyszállító járművek esetében).

Az európai járműszámot meg kell változtatni, amennyiben az a járművön végrehajtott műszaki átalakítások következtében nem az e függelékben foglaltaknak megfelelő kölcsönös átjárhatósági képességet vagy műszaki jellemzőket tükrözi. Az ilyenfajta műszaki átalakítások a 2008/57/EK irányelv 20–25. cikke alapján szükségessé tehetik az újbóli üzembe helyezést.

1. RÉSZ – ÜZEMBENTARTÓI JELZÉS

1. Az üzembentartói jelzés (VKM) meghatározása

Az üzembentartói jelzés (VKM) egy 2–5 betűből álló alfabetikus kód ⁽²⁾. A VKM-et minden egyes járművön feltüntetik az európai járműszám közelében. A VKM azonosítja a járműnek a nemzeti járműnyilvántartásba bejegyzett üzemben tartóját.

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

2. Az üzembentartói jelzés formátuma

A VKM az üzemben tartó teljes nevének vagy annak rövidítésének feltüntetése, lehetőleg felismerhető formában. A latin ábécé mind a 26 betűjét fel lehet használni. A VKM betűit nyomtatott nagybetűkkel írják. Az üzemben tartó nevében a szavak nem első betűje helyén álló betűket lehet kisbetűkkel írni. Az egyediség ellenőrzésekor a kisbetűkkel írott betűket nagybetűkkel írott betűkként kezelik.

A betűk tartalmazhatnak diakritikus jeleket ⁽³⁾. Az ilyen betűkön lévő diakritikus jeleket figyelmen kívül hagyják az egyediség ellenőrzésekor.

Az olyan járművek esetében, amelyek üzemben tartóinak székhelye nem latin ábécét használó országban található, a VKM fordítása a saját ábécével feltüntethető a VKM mögött egy ferde vonallal (*/) elválasztva. Adatfeldolgozási szempontból figyelmen kívül hagyják a lefordított VKM-et.

3. Az üzembentartói jelzés kiosztásával kapcsolatos rendelkezések

Az üzemben tartók egynél több VKM-et is kiadhatnak, amennyiben:

- az üzemben tartó egynél több nyelven is rendelkezik hivatalos névvel,
- az üzemben tartónak jó oka van megkülönböztetni a szervezetén belüli különálló járműállományokat.

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

- amely egyetlen vállalati struktúrához tartozik (pl. holdingtársaság),

- amely egyetlen olyan vállalati struktúrához tartozik, amely a szervezetén belül kijelölt és megbízott egy szervezetet azzal, hogy minden kérdést kezeljen az összes többi nevében,
- amely kijelölt egy különálló, adott jogi személyt az ügyek nevében való kezelésére, amely esetben a jogi személy az üzemben tartó.

4. Az üzemmentartói jelzések nyilvántartása és kiosztási eljárása

A VKM nyilvántartása nyilvános, és aktualizálása valós időben történik.

A VKM iránti kérelmet a kérelmező az illetékes nemzeti hatósághoz nyújtja be, amely továbbítja azt az ERA-nak. A VKM csak az ERA általi közzétételt követően használható.

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

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

Az üzemben tartó személyében bekövetkező, a VKM módosításával járó változás esetén az érintett járműveket az üzemben tartó változásának a nemzeti járműnyilvántartásban történő bejegyzését követő három hónapon belül kell ellátni az új VKM jelzésekkel. Amennyiben a járműn jelzett VKM és az NVR-ben bejegyzett adatok között ellentmondás van, az NVR adatai tekintendők mérvadónak.

2. RÉSZ

Használaton kívül

3. RÉSZ – AZ ELLENŐRZŐ (12.) SZÁMJEGY MEGHATÁROZÁSÁNAK SZABÁLYAI

Az ellenőrző számjegyet a következő módon határozzák meg:

- az alapszám páros pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) saját, tízes számrendszer szerinti értéken veszik,
- az alapszám páratlan pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) megszorozzák 2-vel,
- ekkor összeadják a páratlan pozíciók összegét a páros pozíciók összegével,
- megtartják az így kapott részösszeg utolsó számjegyét,
- az utolsó számjegy értéke és a 10 közötti különbség alkotja az ellenőrző számjegyet; amennyiben az utolsó számjegy értéke nulla, akkor az ellenőrző számjegy is nulla.

Példák

1 — Legyen az alapszám	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Szorító tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Az összeg utolsó számjegye 2.

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

2 — Legyen az alapszám	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Szorító tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

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

Az összeg utolsó számjegye 0.

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

4. RÉSZ – A JÁRMŰVEK NYILVÁNTARTÁSA SZERINTI ORSZÁGOK KÓDJAI (3–4. SZÁMJEGY ÉS RÖVIDÍTÉS)

A harmadik országokra vonatkozó információk csak tájékoztató jellegűek.

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód
Albánia	AL	41	Kazahsztán	KZ	27
Algéria	DZ	92	Kirgizisztán	KS	59
Örményország	AM	58	Lettország	LV	25
Ausztria	A	81	Libanon	RL	98
Azerbajdzsán	AZ	57	Liechtenstein	FL	
Belarusz	BY	21	Litvánia	LT	24
Belgium	B	88	Luxemburg	L	82
Bosznia-Hercegovina	BIH	49	Macedónia	MK	65
Bulgária	BG	52	Málta	M	
Kína	RC	33	Moldova	MD ⁽¹⁾	23
Horvátország	HR	78	Monaco	MC	
Kuba	CU ⁽¹⁾	40	Mongólia	MGL	31
Ciprus	CY		Montenegró	ME	62
Cseh Köztársaság	CZ	54	Marokkó	MA	93
Dánia	DK	86	Hollandia	NL	84
Egyiptom	ET	90	Észak-Korea	PRK ⁽¹⁾	30
Észtország	EST	26	Norvégia	N	76
Finnország	FIN	10	Lengyelország	PL	51
Franciaország	F	87	Portugália	P	94
Grúzia	GE	28	Románia	RO	53
Németország	D	80	Oroszország	RUS	20
Görögország	GR	73	Szerbia	SRB	72
Magyarország	H	55	Szlovákia	SK	56
Irán	IR	96	Szlovénia	SLO	79
Irak	IRQ ⁽¹⁾	99	Dél-Korea	ROK	61
Írország	IRL	60	Spanyolország	E	71
Izrael	IL	95	Svédország	SE	74
Olaszország	I	83	Svájc	CH	85
Japán	J	42	Szíría	SYR	97

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód
Tádzsikisztán	TJ	66
Tunézia	TN	91
Törökország	TR	75
Türkmenisztán	TM	67
Ukrajna	UA	22

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód
Egyesült Királyság	GB	70
Üzbegisztán	UZ	29
Vietnám	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Az 1949. évi egyezmény 4. függelékében és a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény 45. cikkének (4) bekezdésében ismertett betűrendes kódrendszer szerint.

5. RÉSZ

Használaton kívül

6. RÉSZ – A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGI KÉPESSÉGET JELÖLŐ KOCSIKÓDOK (1–2. SZÁMJEGY)

	2. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. számjegy	1. számjegy
		Nyomtáv	rögzített vagy változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített vagy változó	Nyomtáv	
A teherkocsikra vonatkozó ÁME ^(a) -nek megfelelő kocsik, beleértve a 7.1.2. szakaszt, és a C. függelékben meghatározott valamennyi feltételt	0	tengellyel	Nem használandó	Kocsik		Nem használandó ^(c)						PPV/PPW kocsik (változó nyomtáv)	tengellyel	0
	1	forgóvázzal											forgóvázzal	1
	2	tengellyel		Kocsik						PPV/PPW kocsik (rögzített nyomtáv)	tengellyel	2		
	3	forgóvázzal									forgóvázzal	3		
Egyéb kocsik	4	tengely-lyel ^(b)	A kapcsolódó kocsik karbantartása	Egyéb kocsik								Műszaki jellemzőik miatt speciális számozással rendelkező kocsik, melyeket az EU-n kívül helyeztek üzembe	tengely-lyel ^(b)	4
	8	forgóváz-zal ^(b)											forgóváz-zal ^(b)	8
	1. számjegy	2. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. számjegy	2. számjegy

^(a) Bizottsági rendelet (a teherkocsikra vonatkozó ÁME felülvizsgálat után elfogadott változata).

^(b) Rögzített vagy változó nyomtáv.

^(c) Az I. kategóriájú (állandó hőmérsékletű) kocsik kivételével, nem használandó az üzembe helyezésre engedélyezett új járművek esetében.

7. RÉSZ – A NEMZETKÖZI FORGALOMKÉPESSÉGET JELZŐ KÓDOK A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK ESETÉBEN (1–2. SZÁMJEGY)

	Belföldi forgalom	TEN ^(a) és/vagy COTIF ^(b) és/vagy PPV/PPW				Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú	TEN ^(a) és/vagy COTIF ^(b)	PPV/PPW		
2. számjegy 1. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Belföldi forgalmú kocsik	Rögzített nyomtávú nem klimatizált kocsik (az autószállító kocsikat is ideértve)	Állítható nyomtávú (1435/1520) nem légkondicionált járművek	Nem használandó	Állítható nyomtávú (1435/1668) nem légkondicionált járművek	Muzeális kocsik	Nem használandó ^(c)	Rögzített nyomtávú kocsik	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek cserélhető forgóvázzal	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek állítható nyomtávú tengelyekkel
6	Szervizkocsik	Rögzített nyomtávú légkondicionált kocsik	Állítható nyomtávú (1435/1520) légkondicionált járművek	Szervizkocsik	Állítható nyomtávú (1435/1668) légkondicionált járművek	Autószállító kocsik	Nem használandó ^(c)			
7	Klimatizált és nyomásálló szekrényű kocsik	Nem használandó	Nem használandó	Nyomásálló szekrényű rögzített nyomtávú klimatizált kocsik	Nem használandó	Egyéb kocsik	Nem használandó	Nem használandó	Nem használandó	Nem használandó

^(a) A vonatkozó ÁME-knek való megfelelés, lásd a P. függelék 5. részét.

^(b) Beleértve azokat a kocsikat is, amelyek az érvényes szabályozás alapján a jelen táblázatban meghatározott számokat viselik. COTIF: az üzembe helyezés időpontjában hatályos COTIF-előírásoknak megfelelő jármű.

^(c) A már üzembe helyezett rögzített nyomtávú (56) és az állítható nyomtávú (66) kocsik kivételével, nem használandó az új kocsikra vonatkozóan.

8. RÉSZ – A VONTATÓ JÁRMŰVEK ÉS ÁLLANDÓAN ÖSSZEKAPCSOLT VAGY ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZERELVÉNY EGYSÉGEINEK TÍPUSAI (1–2. SZÁMJEGY)

Az első számjegy a »9«.

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

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

9. RÉSZ – A KOCSIK STANDARD SZÁMJELZÉSE (5–8. SZÁMJEGY)

A 9. rész a kocsi fő műszaki jellemzőihez kapcsolódó számjegyes jelzést tartalmazza, és az ERA honlapján (www.era.europa.eu) teszik közzé.

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

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

A 10. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

11. RÉSZ – A SPECIÁLIS JÁRMŰVEK MŰSZAKI JELLEMZŐINEK KÓDJAI (6–8. SZÁMJEGY)

A 11. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

12. RÉSZ – A KOCSIKAT JELZŐ BETŰK A CSUKLÓS ÉS TÖBBRÉSzes KOCSIK KIVÉTELÉVEL

A 12. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

13. RÉSZ – A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK BETŰJELEI

A 13. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

(¹) A speciális járművek esetében a műszaki jellemzők és a gyártási szám első számjegyével és utolsó öt számjegyével rendelkező számnak egy adott országban egyedinek kell lennie.

(²) Az NMBS/SNCB esetében folytatják a bekarikázott önálló B betű használatát.

(³) A diakritikus jelek »ékezetek«, például A, Ç, Ö, Č, Ž, Å stb. Az olyan speciális betűket, mint az Ø és Æ egyetlen betűvel jelzik; az egyediségi vizsgálatokban az Ø -t O-ként és az Æ -t A-ként kezelik.”
