

DECIZIA COMISIEI

din 21 decembrie 2007

privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „persoane cu mobilitate redusă” din sistemul feroviar transeuropean convențional și de mare viteză

[notificată cu numărul C(2007) 6633]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/164/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),având în vedere Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză⁽²⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE și cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE, fiecare subsistem este reglementat de o STI (specificație tehnică de interoperabilitate). Dacă este cazul, un subsistem poate fi reglementat de mai multe STI, iar o STI poate să reglementeze mai multe subsisteme. Decizia de elaborare și/sau de revizuire a unei STI și alegerea domeniului tehnic și geografic de aplicare necesită un mandat în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE și cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE.
- (2) Anexa II la Directiva 2001/16/CE prevede că nevoile persoanelor cu mobilitate redusă trebuie luate în considerare în procesul de elaborare a unei STI pentru subsistemul infrastructură (secțiunea 2.1 din directivă) și pentru subsistemul material rulant (secțiunea 2.6 din anexa II la Directiva 2001/16/CE). În acest sens, s-a acordat un mandat Asociației Europene pentru Interoperabilitate Feroviară (AEIF), care a fost desemnată în calitate de organism reprezentativ comun pentru elaborarea unui proiect de STI privind „accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă”, conținând dispozițiile aplicabile atât infrastructurii, cât și materialului rulant.
- (3) În 2001, AEIF a primit un mandat pentru revizuirea primei serii de STI din sistemul feroviar de mare viteză adoptate în 2002, privind subsistemele material rulant, infrastructură, control-comandă și semnalizare, energie, întreținere și exploatare. În acest context, AEIF a fost invitată să

examineze, printre altele, armonizarea STI cu specificațiile privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional și accesibilitatea persoanelor cu mobilitate redusă. În consecință, proiectul de STI privind persoanele cu mobilitate redusă, elaborat de către AEIF, reglementa atât sistemul feroviar convențional, cât și sistemul feroviar de mare viteză.

- (4) Prima STI din sistemul feroviar de mare viteză privind subsistemul material rulant, adoptată în anexa la Decizia 2002/735/CE, a intrat în vigoare în 2002. În lumina obligațiilor contractuale existente, elaborarea unor noi subsisteme sau elemente constitutive de interoperabilitate privind materialul rulant, sau reînnoirea și modernizarea acestora pot să facă obiectul evaluării conformității în raport cu această primă STI. Deoarece STI din anexa la prezenta decizie este aplicabilă oricărui material rulant nou, reconșionat și modernizat al sistemelor feroviare convenționale și de mare viteză, este important să se stabilească domeniul de aplicare al primei STI privind materialul rulant de mare viteză adoptată ca anexă la Decizia 2002/735/CE. Statele membre comunică o listă completă de subsisteme și elemente constitutive de interoperabilitate care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare și intră sub incidența articolului 7 litera (a) din Directiva 96/48/CE. Acestea sunt comunicate Comisiei în termen de cel mult șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei decizii.
- (5) Proiectul de STI a fost examinat de comitetul instituit prin Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză⁽³⁾ și menționat la articolul 21 din Directiva 2001/16/CE.
- (6) Principalele părți interesate au fost consultate în cursul procesului de elaborare a proiectului de STI. Observațiile și motivele de îngrijorare ale acestora au fost luate în considerare în măsura posibilităților.
- (7) În propunerea sa de regulament privind drepturile și obligațiile călătorilor în transportul feroviar internațional⁽⁴⁾, Comisia a inclus mai multe dispoziții pentru a garanta că persoanele cu mobilitate redusă dispun de dreptul de a li se oferi asistență la bordul trenurilor și în

⁽³⁾ JO L 235, 17.9.1996. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei. (JO L 141, 2.6.2007, p. 63).

⁽⁴⁾ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor în transportul feroviar internațional, COM(2004) 143 final, 3.3.2004.

⁽¹⁾ JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 6.

gările feroviare, pentru ca acestea să poată beneficia de servicii feroviare pentru călători în mod similar oricărui alt cetățean.

- (8) Propunerea de regulament privind drepturile și obligațiile călătorilor în transportul feroviar internațional cuprinde, de asemenea, dispoziții care impun întreprinderilor feroviare și gestionarilor infrastructurii să furnizeze toate informațiile utile privind accesibilitatea și condițiile de acces în trenuri și gări feroviare pentru persoanele cu mobilitate redusă.
- (9) Interoperabilitatea constituie obiectivul principal al Directivelor de bază 2001/16/CE și 96/48/CE. Prezenta STI are drept obiectiv armonizarea dispozițiilor a căror adoptare este necesară pentru persoanele cu mobilitate redusă care utilizează sistemul feroviar convențional și de mare viteză. Trenurile, gările feroviare și elementele relevante ale infrastructurii care sunt în conformitate cu măsurile descrise în STI vor permite realizarea interoperabilității și vor oferi persoanelor cu mobilitate redusă condiții similare de acces la întreaga rețea transeuropeană. STI nu împiedică statele membre să introducă măsuri suplimentare pentru îmbunătățirea condițiilor de acces, sub rezerva ca acest lucru să nu constituie un impediment sau să genereze costuri inutile pentru întreprinderile feroviare. O mai bună accesibilitate la materialul rulant și în gările feroviare pentru persoanele cu mobilitate redusă ar putea determina creșterea numărului de călători care, în prezent, sunt constrânși să utilizeze alte moduri de transport.
- (10) Directivele 2001/16/CE și 96/48/CE și STI se aplică în cazul reînnoirii, dar nu și înlocuirilor în cadrul procesului de întreținere. Cu toate acestea, statele membre sunt invitate să aplice STI înlocuirilor în cadrul procesului de întreținere, atunci când acest lucru este posibil și justificat de amploarea lucrărilor de întreținere.
- (11) În versiunea sa actuală, STI nu tratează în mod exhaustiv toate aspectele privind cerințele esențiale. În conformitate cu articolul 17 din Directiva 2001/16/CE și cu articolul 17 din Directiva 96/48/CE, astfel cum au fost modificate prin Directiva 2004/50/CE, aspectele tehnice care nu sunt reglementate sunt clasificate drept „subiecte deschise” în anexa L la această STI.
- (12) În conformitate cu articolul 17 din Directiva 2001/16/CE și cu articolul 17 din Directiva 96/48/CE, astfel cum au fost modificate prin Directiva 2004/50/CE, fiecare stat membru informează atât celelalte state membre și Comisia cu privire la normele tehnice naționale în domeniu în vigoare pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale referitoare la aceste „subiecte deschise”, cât și organismele desemnate pentru punerea în aplicare a procedurii de evaluare a conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizare, precum și a procedurii în vigoare de verificare a interoperabilității subsistemelor în sensul articolului 16 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE și al articolului 16 alineatul (2) din Directiva 96/48/CE. În acest sens, statele membre aplică, în măsura posibilităților, principiile și criteriile prevăzute de Directivele 2001/16/CE și 96/48/CE. În măsura posibilităților, statele membre trebuie să apeleze la organismele notificate în temeiul articolului 20 din Directiva 2001/16/CE și al articolului 20 din Directiva 96/48/CE. Comisia trebuie să efectueze o analiză a informațiilor transmise de

statele membre privind normele de drept intern, procedurile, organismele responsabile de punerea în aplicare a procedurilor și durata acestor proceduri și, după caz, trebuie să discute cu comitetul despre necesitatea adoptării unor măsuri.

- (13) STI în cauză nu impune utilizarea unor tehnologii sau a unor soluții tehnice specifice, cu excepția cazului în care acest lucru este strict necesar pentru interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional.
- (14) STI are la bază cele mai bune cunoștințe de specialitate disponibile la data elaborării proiectului relevant. Evoluția cerințelor tehnologice, de exploatare, de siguranță sau sociale poate impune modificarea sau completarea prezentei STI. După caz, se inițiază o procedură de revizuire sau de actualizare în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2001/16/CE sau cu articolul 6 alineatul (3) din Directiva 96/48/CE. La această procedură de revizuire participă organizațiile care reprezintă interesele persoanelor cu mobilitate redusă.
- (15) Pentru stimularea inovației și pentru a lua în considerare experiența acumulată, STI anexată trebuie să facă obiectul unei revizuirii periodice la intervale regulate.
- (16) În cazul în care se propun soluții inovatoare, producătorul sau entitatea contractantă trebuie să declare abaterea de la secțiunea relevantă a STI. Agenția Feroviară Europeană va finaliza specificațiile funcționale și de interfață corespunzătoare pentru această soluție și va elabora metodele de evaluare.
- (17) Dispozițiile prezentei decizii sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE a Consiliului,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Prin prezenta, Comisia adoptă o specificație tehnică de interoperabilitate („STI”) privind „persoanele cu mobilitate redusă”, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE și cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/48/CE.

STI este prezentată în anexa la prezenta decizie.

STI se aplică în totalitate sistemului feroviar transeuropean convențional, astfel cum este definit la articolul 2 și în anexa I la Directiva 2001/16/CE, și sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, astfel cum este definit la articolul 2 și în anexa I la Directiva 96/48/CE.

Articolul 2

Statele membre pot aplica în continuare Decizia 2002/735/CE a Comisiei pentru proiectele reglementate de domeniul de aplicare al articolului 7 litera (a) din Decizia 96/48/CE.

O listă completă a subsistemelor și a elementelor constitutive de interoperabilitate reglementate este transmisă Comisiei în termen de cel mult șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei decizii.

Articolul 3

1. În ceea ce privește aspectele clasificate drept „Subiecte deschise” în anexa C la STI, condițiile care trebuie îndeplinite pentru verificarea interoperabilității în sensul articolului 16 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE și al articolului 16 alineatul (2) din Directiva 96/48/CE sunt normele tehnice aplicabile în vigoare în statul membru care autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor reglementate prin prezenta decizie.

2. În termen de șase luni de la notificarea prezentei decizii, fiecare stat membru comunică celorlalte state membre și Comisiei următoarele:

- (a) lista normelor tehnice în vigoare menționate la alineatul (1);
- (b) procedurile de evaluare a conformității și de verificare care urmează să fie utilizate în ceea ce privește aplicarea acestor norme;

- (c) organismele desemnate pentru efectuarea acestor proceduri de evaluare a conformității și de verificare.

Articolul 4

Prezenta decizie se aplică de la 1 iulie 2008.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 21 decembrie 2007.

Pentru Comisie

Jacques BARROT

Vicepreședinte al Comisiei

ANEXA

SISTEMUL DE TRANSPORT FERROVIAR TRANSEUROPEAN CONVENȚIONAL ȘI DE MARE
VITEZĂ

SPECIFICAȚIE TEHNICĂ DE INTEROPERABILITATE

Domeniu de aplicare: subsistemele infrastructură și material rulant

Aspect: accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă

1.	INTRODUCERE	82
1.1.	Domeniul tehnic de aplicare	82
1.2.	Domeniul geografic de aplicare	82
1.3.	Conținutul prezentei STI	83
2.	DEFINIREA SUBSISTEMULUI/DOMENIULUI DE APLICARE	83
2.1.	Descrierea subsistemelor	83
2.1.1.	Infrastructură	83
2.1.2.	Material rulant	83
2.1.3.	Aplicații telematice pentru pasageri	84
2.2.	Definirea „persoanelor cu mobilitate redusă”	84
3.	CERINȚE ESENȚIALE	84
3.1.	Generalități	84
3.2.	Cerințele esențiale se referă la:	85
3.3.	Cerințe generale	86
3.3.1.	Siguranță	86
3.3.2.	Fiabilitate și disponibilitate	86
3.3.3.	Sănătate	87
3.3.4.	Protecția mediului	87
3.3.5.	Compatibilitate tehnică	87
3.4.	Cerințe specifice subsistemului infrastructură	87
3.4.1.	Siguranță	87
3.5.	Cerințe specifice subsistemului material rulant	88
3.5.1.	Siguranță	88
3.5.2.	Fiabilitate și disponibilitate	89
3.5.3.	Compatibilitate tehnică	89
3.6.	Cerințe specifice altor subsisteme care privesc, de asemenea, subsistemele infrastructură și material rulant	90
3.6.1.	Subsistem energie	90
3.6.1.1.	Siguranță	90

3.6.1.2.	Protecția mediului	90
3.6.1.3.	Compatibilitate tehnică	90
3.6.2.	Control – comandă și semnalizare	90
3.6.2.1.	Siguranță	90
3.6.2.2.	Compatibilitate tehnică	90
3.6.3.	Întreținere	91
3.6.3.1.	Sănătate și siguranță	91
3.6.3.2.	Protecția mediului	91
3.6.3.3.	Compatibilitate tehnică	91
3.6.4.	Exploatarea și gestionarea traficului	91
3.6.4.1.	Siguranță	91
3.6.4.2.	Compatibilitate tehnică	92
3.6.5.	Aplicațiile telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă	92
3.6.5.1.	Compatibilitate tehnică	92
3.6.5.2.	Sănătate	92
3.7.	Elemente din domeniul PMR STI privind cerințele esențiale	93
4.	CARACTERIZAREA SUBSISTEMELOR	95
4.1.	Subsistem infrastructură	95
4.1.1.	Introducere	95
4.1.2.	Specificații funcționale și tehnice	95
4.1.2.1.	Generalități	95
4.1.2.2.	Locuri de parcare pentru PMR	96
4.1.2.3.	Traseu lipsit de obstacole	96
4.1.2.3.1.	Generalități	96
4.1.2.3.2.	Identificarea traseului	97
4.1.2.4.	Uși și intrări	97
4.1.2.5.	Suprafețe de pardoseală	98
4.1.2.6.	Obstacole transparente	98
4.1.2.7.	Toalete și spații pentru schimbarea bebelușilor	98
4.1.2.7.1.	Cerințele subsistemului	98
4.1.2.7.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate	99
4.1.2.8.	Mobilier și dispozitive amovibile	99
4.1.2.9.	Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte de asistență clienți	99
4.1.2.9.1.	Cerințele subsistemului	99

4.1.2.9.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate	100
4.1.2.10.	Iluminat	100
4.1.2.11.	Informații vizuale: semnalizare verticală, pictograme, informații dinamice	100
4.1.2.11.1.	Cerințele subsistemului	100
4.1.2.11.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate	101
4.1.2.12.	Informații sonore	102
4.1.2.13.	Ieșiri de urgență, alarme	102
4.1.2.14.	Geometria pasarelelor și pasajelor subterane	102
4.1.2.15.	Scări	102
4.1.2.16.	Bare de mână	102
4.1.2.17.	Rampe, scări rulante, ascensoare, benzi rulante	102
4.1.2.18.	Înălțimea și spațiul liber al peronului	103
4.1.2.18.1.	Înălțimea peronului	103
4.1.2.18.2.	Spațiul liber al peronului	103
4.1.2.18.3.	Planul liniilor de-a lungul peronului	104
4.1.2.19.	Lățimea peronului și marginea peronului	104
4.1.2.20.	Capătul peronului	104
4.1.2.21.	Dispozitive de ajutor pentru pasagerii în scaune cu roțile	105
4.1.2.21.1.	Cerințele subsistemului	105
4.1.2.21.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate	106
4.1.2.22.	Trecerea la nivel cu calea ferată în stații	107
4.1.3.	Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor	107
4.1.4.	Norme de exploatare	107
4.1.5.	Norme de întreținere	109
4.1.6.	Calificări profesionale	109
4.1.7.	Condiții de igienă și siguranță	109
4.1.8.	Registrul de infrastructură	109
4.2.	Subsistemul material rulant	110
4.2.1.	Introducere	110
4.2.2.	Specificații funcționale și tehnice	110
4.2.2.1.	Generalități	110
4.2.2.2.	Scaune	110
4.2.2.2.1.	Generalități	110

4.2.2.2.2.	Locuri prioritare	111
4.2.2.2.2.1.	Generalități	111
4.2.2.2.2.2.	Scaune unidirecționale	113
4.2.2.2.2.3.	Disponerea scaunelor față în față	113
4.2.2.3.	Spații pentru scaune cu roțile	113
4.2.2.4.	Uși	115
4.2.2.4.1.	Generalități	115
4.2.2.4.2.	Uși exterioare	116
4.2.2.4.2.1.	Cerințele subsistemului	116
4.2.2.4.2.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate	117
4.2.2.4.3.	Uși interioare	117
4.2.2.4.3.1.	Cerințele subsistemului	117
4.2.2.4.3.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate	117
4.2.2.5.	Iluminat	118
4.2.2.6.	Toalete	118
4.2.2.6.1.	Generalități	118
4.2.2.6.2.	Toaleta standard (cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate)	118
4.2.2.6.3.	Toaletă universală	118
4.2.2.6.3.1.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate (toaleta universală)	118
4.2.2.6.3.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate (schimbarea bebelușilor)	120
4.2.2.7.	Culoare de trecere	120
4.2.2.8.	Informații clienți	121
4.2.2.8.1.	Generalități	121
4.2.2.8.2.	Informații (semne, pictograme, bucle inductive și dispozitive pentru apel de urgență)	121
4.2.2.8.2.1.	Cerințele subsistemului	121
4.2.2.8.2.2.	Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate	122
4.2.2.8.3.	Informații (descriere a traseului și rezervare de locuri)	122
4.2.2.8.4.	Informații (cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate)	123
4.2.2.9.	Diferențe de nivel	123
4.2.2.10.	Bare de mână	124
4.2.2.11.	Cușetă cu acces pentru scaune cu roțile	124
4.2.2.12.	Poziția scării pentru accesul și ieșirea vehiculelor	125
4.2.2.12.1.	Cerințe generale	125
4.2.2.12.2.	Scări de acces/ieșire	126
4.2.2.12.3.	Dispozitive de sprijin la urcare	126
4.2.2.12.3.1.	Generalități	126

4.2.2.12.3.2.	Disponibilitatea dispozitivelor de sprijin la urcare pentru persoanele în scaun cu roțile	126
4.2.2.12.3.3.	Cerințe generale categoria A	127
4.2.2.12.3.4.	Cerințe generale categoria B	128
4.2.2.12.3.5.	Cerințe specifice scărilor escamotabile	128
4.2.2.12.3.6.	Cerințe specifice rampelor mobile	128
4.2.2.12.3.7.	Cerințe specifice rampelor semiautomate	129
4.2.2.12.3.8.	Cerințe specifice punților de acces	129
4.2.2.12.3.9.	Cerințe specifice ascensoarelor de la bord	129
4.2.3.	Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor	130
4.2.4.	Norme de exploatare	130
4.2.5.	Norme de întreținere	132
4.2.6.	Calificări profesionale	133
4.2.7.	Condiții de igienă și siguranță	133
4.2.8.	Registrul de material rulant	133
4.3.	Definiții de termeni utilizați în prezenta STI.	134
5.	ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE	135
5.1.	Definiție	135
5.2.	Soluții inovatoare	136
5.3.	Lista de elemente constitutive	136
5.3.1.	Infrastructură	136
5.3.2.	Material rulant	136
5.4.	Performanțe și specificații ale elementelor constitutive	136
5.4.1.	Infrastructură	136
5.4.2.	Material rulant	137
6.	EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A ADECVĂRII PENTRU UTILIZARE	137
6.1.	Elemente constitutive de interoperabilitate	137
6.1.1.	Evaluarea conformității (generalități)	137
6.1.2.	Proceduri de evaluare a conformității (module)	138
6.1.3.	Soluții inovatoare	138
6.1.4.	Evaluarea adecvării pentru utilizare	139
6.2.	Subsisteme	139
6.2.1.	Evaluarea conformității (generalități)	139
6.2.2.	Proceduri de evaluare a conformității (module)	139
6.2.3.	Soluții inovatoare	140
6.2.4.	Evaluarea întreținerii	140

6.2.5.	Evaluarea normelor de exploatare	140
6.2.6.	Evaluarea fiecărui vehicul în parte	140
6.3.	Elemente constitutive interoperabile care nu au făcut obiectul unei declarații CE	141
6.3.1.	Generalități	141
6.3.2.	Perioada de tranziție	141
6.3.3.	Certificarea subsistemelor care conțin elemente constitutive de interoperabilitate necertificate pe durata perioadei de tranziție	141
6.3.3.1.	Condiții	141
6.3.3.2.	Notificare	141
6.3.3.3.	Ciclu de viață	141
6.3.4.	Proceduri de monitorizare	142
7.	PUNEREA ÎN APLICARE A STI PMR	142
7.1.	Aplicarea prezentei STI noii infrastructuri/noului material rulant	142
7.1.1.	Infrastructură	142
7.1.2.	Material rulant	142
7.1.2.1.	Generalități	142
7.1.2.2.	Material rulant de fabricație recentă și concepție nouă	143
7.1.2.2.1.	Definiții	143
7.1.2.2.2.	Generalități	143
7.1.2.2.3.	Faza A	143
7.1.2.2.4.	Faza B	143
7.1.2.3.	Materialul rulant de concepție existentă	144
7.1.2.4.	Perioada de tranziție	144
7.2.	Revizuirea STI	144
7.3.	Aplicarea prezentei STI noii infrastructuri/noului material rulant	144
7.3.1.	Infrastructură	144
7.3.1.1.	Generalități	145
7.3.1.2.	Trasee lipsite de obstacole – generalități (4.1.2.4.1)	145
7.3.1.3.	Geometria pasarelelor, a scărilor fixe și a pasajelor subterane (4.1.2.14 și 4.1.2.15)	145
7.3.1.4.	Rampe, scări rulante, ascensoare și benzi rulante (4.1.2.17)	145
7.3.1.5.	Lățimea peronului și marginea peronului (4.1.2.19)	145
7.3.1.6.	Înălțimea și spațiul liber al peronului (4.1.2.18)	145
7.3.1.7.	Clădiri istorice	145
7.3.2.	Material rulant	146

7.3.2.1.	Generalități	146
7.3.2.2.	Scaune	146
7.3.2.3.	Spații pentru scaune cu roțile	146
7.3.2.4.	Uși exterioare	146
7.3.2.5.	Uși interioare	147
7.3.2.6.	Iluminat	147
7.3.2.7.	Toalete	147
7.3.2.8.	Culoare de trecere	147
7.3.2.9.	Informații	147
7.3.2.10.	Diferențe de nivel	147
7.3.2.11.	Bare de mână	147
7.3.2.12.	Cușetă cu acces pentru scaune cu roțile	147
7.3.2.13.	Poziția scărilor, scări și dispozitive de ajutor la urcare	148
7.4.	Cazuri speciale	148
7.4.1.	Generalități	148
7.4.1.1.	Înălțimea peronului	148
7.4.1.2.	Spațiul liber al peronului	149
7.4.1.3.	Scări de acces și ieșire	151
7.4.1.3.1.	Generalități	151
7.4.1.3.2.	Caz special pentru materialul rulant în exploatare în Marea Britanie „P”	151
7.4.1.3.3.	Caz special pentru materialul rulant în exploatare în Finlanda „P”	152
7.4.1.3.4.	Caz special pentru materialul rulant prevăzut să intre în exploatare în rețeaua feroviară convențională existentă în Portugalia „P”	152
7.4.1.4.	Culoare de trecere	153
7.4.1.5.	Semnale de ușă sonore conform capitolului 4.2.2.4.1 „P”	153
7.4.1.6.	Locuri prioritare „P”	153
7.4.1.7.	Trasee lipsite de obstacole „P” (clauza 4.1.2.3.1)	153
7.4.1.8.	Numărul de pasageri	153
7.5.	Material rulant care circulă conform acordurilor naționale, bilaterale, multilaterale sau internaționale	154
7.5.1.	Acorduri existente	154
7.5.2.	Acorduri viitoare	154
7.6.	Darea în exploatare a infrastructurii și a materialului rulant	154

1. INTRODUCERE

1.1. Domeniul tehnic de aplicare

Prezenta STI reglementează subsistemul infrastructură feroviară convențională și de mare viteză și subsistemul material rulant pentru pasageri, astfel cum au fost descrise în anexa I la Directiva 2001/16/CE modificată prin Directiva 2004/50/CE, numai în ceea ce privește aspectul „accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă”. De asemenea, prezenta STI se referă la unele elemente ale subsistemului „Aplicații telematice pentru pasageri”, cum sunt, de exemplu, echipamentele necesare emiterii biletelor.

Obiectivul prezentei STI este îmbunătățirea accesibilității la transportul feroviar pentru persoanele cu mobilitate redusă. Aceasta include accesibilitatea la zonele publice ale infrastructurii (inclusiv stații) controlate de întreprinderea feroviară, administratorul de infrastructură sau șeful de gară. Se va acorda o atenție specială:

- (i) problemelor provocate de interfața peron-tren care necesită o perspectivă integrată între infrastructură și materialul rulant;
- (ii) necesitățile de evacuare în caz de urgență.

În prezenta STI nu se specifică normele de exploatare pentru evacuare, ci numai cerințele tehnice și de calificare profesională. Scopul cerințelor tehnice este de a facilita evacuarea tuturor persoanelor.

Clauzele 4.1.4 și 4.2.4 din prezenta STI conțin unele norme de exploatare care nu se referă la evacuare.

Prezenta STI se referă la:

- subsistemul infrastructură feroviară convențională menționat în lista din anexa II punctul 1 la Directiva 2001/16/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE;
- subsistemul material rulant feroviar convențional menționat în lista din anexa II punctul 1 la Directiva 2001/16/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, numai în ceea ce privește transportul pasagerilor. Totuși, materialul rulant existent este exclus în mod expres de obligația de modernizare sau reînnoire pentru conformitate;
- subsistemul infrastructură feroviară de mare viteză menționat în lista din anexa II punctul 1 la Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE;
- subsistemul material rulant feroviar de mare viteză menționat în lista din anexa II punctul 1 la Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE.
- într-o mai mică măsură, subsistemul „Aplicații telematice pentru pasageri” din cadrul sistemului feroviar convențional și de mare viteză, așa cum este descris în anexa II la Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, precum și în anexa II la Directiva 2001/16/CE.

Mai multe informații despre subsisteme sunt oferite în capitolul 2.

1.2. Domeniul geografic de aplicare

Domeniul geografic de aplicare a prezentei STI este sistemul de transport feroviar transeuropean convențional descris în anexa I la Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE și sistemul feroviar transeuropean de mare viteză descris în anexa I la Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE.

Se face referire, în special, la liniile rețelei feroviare convenționale și de mare viteză descrise în Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sau în orice altă actualizare a deciziei menționate, ca urmare a revizuirii prevăzute la articolul 21 din decizia respectivă, în special Decizia nr. 884/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004.

1.3. Conținutul prezentei STI

În conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2001/16/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE și cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, prezenta STI:

- (a) indică domeniul de aplicare vizat (partea de rețea sau material rulant menționate în anexa I la directivă; subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II la directivă sau aspectul vizat) – (secțiunea 2);
- (b) precizează cerințele esențiale pentru fiecare subsistem în cauză și pentru interfețele sale în raport cu alte subsisteme (secțiunea 3);
- (c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice cărora trebuie să le corespundă subsistemul și interfețele sale în raport cu alte subsisteme (secțiunea 4).
- (d) stabilește elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv standardelor europene, necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar transeuropean convențional (secțiunea 5);
- (e) precizează, pentru fiecare caz avut în vedere, procedurile de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizarea propusă. Acestea se referă îndeosebi la modulele definite în Decizia 93/465/CEE sau, dacă este cazul, la proceduri specifice care trebuie aplicate fie pentru evaluarea conformității, fie pentru evaluarea capacității de utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și verificarea „CE” a subsistemelor (secțiunea 6);
- (f) indică strategia de aplicare a STI. Trebuie precizate îndeosebi etapele care trebuie parcurse pentru a se trece progresiv de la situația actuală la situația finală, în care s-a generalizat respectarea STI (secțiunea 7);
- (g) indică, pentru personalul interesat, calificările profesionale și condițiile de igienă și de siguranță la locul de muncă, necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemelor, precum și pentru aplicarea STI – (secțiunea 4).

În plus, în conformitate cu articolul 5 alineatul (5), se pot prevedea cazuri speciale pentru fiecare STI; acestea sunt menționate în secțiunea 7.

În cele din urmă, prezenta STI include, de asemenea, în secțiunea 4, normele de exploatare și întreținere specifice fiecărui domeniu de aplicare indicat în clauzele 1.1 și 1.2 menționate anterior.

2. DEFINIREA SUBSISTEMULUI/DOMENIULUI DE APLICARE

2.1. Descrierea subsistemelor

2.1.1. Infrastructură:

Linii ferate, echipamentele de cale, structurile de inginerie (poduri, tuneluri etc.), infrastructura asociată stațiilor (peroane, zone de acces, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă etc.), echipamentele de siguranță și protecție.

Aceasta include accesibilitatea la zonele publice ale infrastructurii (inclusiv stații) controlate de întreprinderea feroviară, administratorul de infrastructură sau șeful de gară.

Prezenta STI este aplicabilă numai zonelor publice din stații și zonelor lor de acces controlate de întreprinderea feroviară, administratorul de infrastructură sau șeful de gară.

2.1.2. Material rulant:

Structură, sisteme de comandă și control pentru toate echipamentele trenurilor, unități de tracțiune și de transformare a energiei, frânare, mecanisme de cuplare și rulare (boghiuri, osii etc.), suspensii, uși, interfețe om/mașină (mecanic, personal de bord și pasageri, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru sănătatea pasagerilor și a personalului de bord.

2.1.3. Aplicații telematice pentru pasageri

Aplicații pentru serviciile destinate pasagerilor, incluzând sistemele de informare a pasagerilor înainte și în timpul călătoriei, sistemele de rezervare și de plată, gestionarea bagajelor și gestionarea conexiunilor între trenuri, precum și între trenuri și alte mijloace de transport.

2.2. Definirea „persoanelor cu mobilitate redusă”

Prin „persoană cu mobilitate redusă” (PMR) se înțelege orice persoană care întâmpină dificultăți la utilizarea trenurilor sau a infrastructurii asociate. Aceste includ următoarele categorii:

- persoane în scaune cu rotile (persoane care din cauza infirmității sau invalidității folosesc un scaun cu rotile pentru a se deplasa)
- alte persoane cu mobilitate redusă, printre care:
 - persoane cu membre amputate;
 - persoane cu deficiențe locomotorii;
 - persoane cu copii;
 - persoane cu bagaje grele sau voluminoase;
 - persoane în vârstă;
 - femei însărcinate.
- Persoane cu deficiențe de vedere.
- Persoane oarbe.
- Persoane cu deficiențe de auz.
- Persoane surde.
- Persoane cu deficiențe de comunicare (adică persoane care întâmpină dificultăți în comunicarea sau înțelegerea limbajului scris sau vorbit, inclusiv persoane străine care nu cunosc limba locală, persoane cu dificultăți de comunicare, persoane cu deficiențe senzoriale, psihologice și intelectuale).
- Persoane mici de statură (inclusiv copii).

Deficiențele pot fi permanente sau temporare și pot fi vizibile sau ascunse.

Totuși, în categoria PMR nu intră persoanele dependente de alcool sau droguri, cu excepția cazului în care această dependență este rezultatul unui tratament medical.

Transportul obiectelor de dimensiuni foarte mari (de exemplu: biciclete și bagaje voluminoase) nu intră în domeniul de aplicare a prezentei STI. Acestea fac obiectul normelor, cerințelor de siguranță și deciziilor comerciale ale întreprinderii feroviare, administratorului de infrastructură sau șefului de gară în ceea ce privește greutatea și dimensiunile admise și măsurile de siguranță.

3. CERINȚE ESENȚIALE

3.1. Generalități

În sensul prezentei STI, îndeplinirea cerințelor esențiale relevante specificate în secțiunea 3 din STI va fi asigurată de respectarea specificațiilor descrise:

- în secțiunea 4 pentru subsistem
- și în secțiunea 5 pentru elementele constitutive de interoperabilitate,

conform rezultatului pozitiv al evaluării:

- conformității și/sau adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate
- și verificării subsistemului,

astfel cum este descris în secțiunea 6.

O parte din cerințele esențiale fac obiectul normelor naționale datorită:

- absenței specificațiilor pentru punctele enumerate în anexa L;
- derogărilor în temeiul articolului 7 din Directiva 2001/16/CE;
- cazurilor speciale descrise în clauza 7.3 din prezenta STI.

Evaluarea conformității corespunzătoare se realizează în temeiul procedurilor definite de un stat membru care a notificat normele naționale sau care a solicitat derogarea sau admiterea unui caz special.

În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE, sistemul feroviar transeuropean de mare viteză, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate ale acestora trebuie să îndeplinească cerințele esențiale specificate în termeni generali în anexa III la directivă.

Conformitatea subsistemelor infrastructură și material rulant și a elementelor constitutive ale acestora cu cerințele esențiale sunt verificate în temeiul dispozițiilor prevăzute în Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE, precum și în prezenta STI.

3.2. **Cerințele esențiale se referă la:**

- siguranță;
- fiabilitate și disponibilitate;
- sănătate;
- protecția mediului;
- compatibilitate tehnică.

Aceste cerințe includ cerințe generale și cerințe specifice fiecărui sistem. În conformitate cu Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE anexa II, infrastructura și materialul rulant sunt subsisteme clasificate în categoria „zone structurale”. Descrierile subsistemelor relevante sunt următoarele, în ambele cazuri referindu-se în mod specific la nevoile PMR:

Infrastructură:

„Linii ferate, echipamentele de cale, structurile de inginerie (poduri, tuneluri etc.), infrastructura asociată stațiilor (peroane, zone de acces, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă etc.), echipament de siguranță și de protecție”.

Material rulant:

„Structură, sisteme de comandă și control pentru toate echipamentele trenurilor, unități de tracțiune și de transformare a energiei, frânare, mecanisme de cuplare și rulare (boghiuri, osii etc.), suspensii, uși, interfețe om/mașină (meccanic, personal de bord și pasageri, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru sănătatea pasagerilor și a personalului de bord”.

Cerințele esențiale enumerate mai jos sunt în conformitate cu anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE, ultima publicată.

3.3. Cerințe generale

3.3.1 Siguranță

Cerința esențială 1.1.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.2.4 (Infrastructură – Uși și intrări)
- 4.2.2.4 (Material rulant – Uși)
- 4.2.2.4.2 (Material rulant – Uși exterioare)
- 4.2.2.4.3 (Material rulant – Uși interioare)
- 4.2.2.9 (Material rulant – Diferențe de nivel)
- 4.2.2.10 (Material rulant – Bare de mână)
- 4.2.2.12 (Material rulant – Poziția scării pentru intrarea și ieșirea vehiculelor)
- 4.2.2.12.1 (Material rulant – Cerințe generale)
- 4.2.2.12.2 (Material rulant – Scări de acces/ieșire)
- 4.2.2.12.3 (Material rulant – Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre pentru pasagerii în scaune cu roțile)
- 4.1.2.21 (Infrastructură – Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre)

Cerința esențială 1.1.5 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.4 (Material rulant – Uși)
- 4.2.2.4.2 (Material rulant – Uși exterioare)
- 4.2.2.4.3 (Material rulant – Uși interioare)

3.3.2. Fiabilitate și disponibilitate

Cerința esențială 1.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.4 (Material rulant – Uși, exterioare și interioare)
- 4.2.2.4.2 (Material rulant – Uși exterioare)
- 4.2.2.4.3 (Material rulant – Uși interioare)

3.3.3. Sănătate

Cerința esențială 1.3.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.2 (Material rulant – Scaune)
- 4.2.2.2.1 (Material rulant – Generalități)
- 4.2.2.2.2 (Material rulant – Locuri prioritare)
- 4.2.2.7 (Material rulant – Culoare de trecere)

3.3.4. Protecția mediului

Nu este relevantă pentru prezenta STI.

3.3.5. Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 1.5 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

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

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.2.18 (Infrastructură – Înălțimea și spațiul liber al peronului)
- 4.2.2.12 (Material rulant – Poziția scării pentru accesul și ieșirea vehiculelor)

3.4. **Cerințe specifice subsistemului infrastructură**

3.4.1. Siguranță

Cerința esențială 2.1.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Trebuie adoptate măsuri pentru a limita pericolele la care sunt expuse persoanele, în special la trecerea trenurilor prin stații”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.2.19 (Infrastructură – Lățimea peronului și marginea peronului)

„Infrastructura la care publicul are acces trebuie proiectată și realizată astfel încât să limiteze orice pericole pentru siguranța oamenilor (stabilitate, incendiu, acces, evacuare, peroane etc.)”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.2.3 (Infrastructură – Traseu lipsit de obstacole)
- 4.1.2.3.1 (Infrastructură – Generalități)
- 4.1.2.3.2 (Infrastructură – Identificarea traseului)
- 4.1.2.4 (Infrastructură – Uși și intrări)
- 4.1.2.5 (Infrastructură – Suprafețe de pardoseală)

- 4.1.2.6 (Infrastructură – Obstacole transparente)
- 4.1.2.8 (Infrastructură – Mobilier și dispozitive amovibile)
- 4.1.2.9 (Infrastructură – Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte asistență clienți)
- 4.1.2.10 (Infrastructură – Iluminarea)
- 4.1.2.12 (Infrastructură – Informații sonore)
- 4.1.2.13 (Infrastructură – Ieșiri de urgență)
- 4.1.2.14 (Infrastructură – Geometria pasarelelor și pasajelor subterane)
- 4.1.2.15 (Infrastructură – Scări)
- 4.1.2.16 (Infrastructură – Bare de mână)
- 4.1.2.17 (Infrastructură – Rampe, scări rulante, ascensoare și benzi rulante)
- 4.1.2.18 (Infrastructură – Înălțimea și spațiul liber al peronului)
- 4.1.2.19 (Infrastructură – Lățimea peronului și marginea peronului)
- 4.1.2.20 (Infrastructură – Capătul peronului)
- 4.1.2.21 (Infrastructură – Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre)
- 4.1.2.22 (Infrastructură – Treccerile la nivel cu calea ferată în stații)

3.5. Cerințe specifice subsistemului material rulant

3.5.1. Siguranță

Cerința esențială 2.4.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele pasagerilor și mecanicilor în eventualitatea unei ciocniri sau deraieri”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.3 (Material rulant – Spații pentru scaune cu rotile)

„Trebuie adoptate măsuri pentru a preveni accesul la componentele aflate sub tensiune, pentru a nu periclita siguranța persoanelor”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

„În eventualitatea unui pericol, trebuie să existe dispozitive care să permită pasagerilor să informeze mecanicul și personalul de bord asupra necesității de a fi contactați.”

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.3 (Material rulant – Spații pentru scaune cu rotile)
- 4.2.2.6.3 (Material rulant – Toaletă universală)
- 4.2.2.11 (Material rulant – Cușetă cu acces pentru scaune cu rotile)

„Ușile de acces trebuie să încorporeze un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța pasagerilor”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.4.2 (Uși – Uși exterioare)

„Ieșirile în caz de pericol trebuie asigurate și indicate corespunzător”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.4.2 (Material rulant – Uși exterioare)
- 4.2.2.8 (Material rulant – Informații clienți)

„Un sistem de iluminare în caz de urgență, de intensitate și durată suficientă, este obligatoriu la bordul trenurilor”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.5 (Material rulant – Iluminare)

„Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare, care să permită personalului de bord și a celui de control de la sol să se adreseze pasagerilor”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauza:

- 4.2.2.8 (Material rulant – Informații clienți)
- 4.2.2.8.2 (Material rulant – Informații (semne și pictograme))

3.5.2. Fiabilitate și disponibilitate

Cerința esențială 2.4.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului de control – comandă și semnalizare trebuie să permită, într-o situație specifică deteriorată, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.2.2.12.3 (Material rulant – Dispozitive de ajutor la urcare și la coborâre pentru pasagerii în scaune cu rotile)
- 4.2.2.12.3.5 (Material rulant – Scări escamotabile)

3.5.3. Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 2.4.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Echipamentul electric trebuie să fie compatibil cu funcționarea instalațiilor de control – comandă și semnalizare”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

„În cazul tracțiunii electrice, caracteristicile dispozitivelor de captare a curentului trebuie să permită trenurilor să se deplaseze în condițiile sistemelor de alimentare cu energie ale sistemului feroviar transeuropean convențional”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

„Caracteristicile materialului rulant trebuie să-i permită deplasarea pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauza:

- 4.2.2.12 (Material rulant – Poziția scării pentru accesul și ieșirea vehiculelor)

3.6. **Cerințe specifice altor subsisteme care privesc, de asemenea, subsistemele infrastructură și material rulant**

3.6.1. Subsistem energie

3.6.1.1. Siguranță

Cerința esențială 2.2.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie trebuie să nu afecteze siguranța, atât a trenurilor, cât și a persoanelor (utilizatori, personal de exploatare, locuitori din zona limitrofă căii ferate și terțe părți)”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.1.2. Protecția mediului

Cerința esențială 2.2.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie electrică sau termică nu trebuie să afecteze mediul peste limitele specificate”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.1.3. Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 2.2.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:

- să permită trenurilor atingerea nivelurilor de performanță specificate;*
- în cazul sistemelor de alimentare cu energie electrică, să fie compatibile cu dispozitivele de captare din dotarea trenurilor”.*

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.2. Control – comandă și semnalizare

3.6.2.1. Siguranță

Cerința esențială 2.3.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Instalațiile și procedurile de control – comandă și semnalizare trebuie să permită trenurilor să se deplaseze la un nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea”. „Sistemele de control – comandă și semnalizare trebuie să permită în continuare circulația, în condiții de siguranță, a trenurilor cărora li s-a permis să circule în condiții necorespunzătoare”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.2.2. Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 2.3.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Întreaga infrastructură nouă și întregul material rulant nou, produse sau dezvoltate după adoptarea sistemelor compatibile de control – comandă și semnalizare trebuie să fie adaptate pentru utilizarea acestor sisteme”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

„Echipamentul de control – comandă și semnalizare instalat în cabinele mecanicilor de locomotivă trebuie să permită funcționarea normală, în condițiile specificate, pe tot parcursul sistemului feroviar transeuropean convențional”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.3. Întreținere

3.6.3.1. Sănătate și siguranță

Cerința esențială 2.5.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să asigure funcționarea în condiții de siguranță a subsistemului și să nu constituie un pericol pentru sănătate și siguranță”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.3.2. Protecția mediului

Cerința esențială 2.5.2 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să nu depășească nivelurile de noxe admisibile de mediu”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.3.3. Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 2.5.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Instalațiile de întreținere pentru materialul rulant convențional trebuie să permită realizarea operațiilor de siguranță, sănătate și confort pentru toate materialele pentru care au fost proiectate”.

Această cerință esențială nu este relevantă pentru domeniul de aplicare a prezentei STI.

3.6.4. Exploatarea și gestionarea traficului

3.6.4.1. Siguranță

Cerința esențială 2.6.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.4 (Infrastructură – Norme de exploatare)
- 4.1.6 (Infrastructură – Calificări profesionale)
- 4.2.4 (Material rulant – Norme de exploatare)
- 4.2.6 (Material rulant – Calificări profesionale)

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.4 (Infrastructură – Norme de exploatare)
- 4.1.6 (Infrastructură – Calificări profesionale)
- 4.2.4 (Material rulant – Norme de exploatare)
- 4.2.6 (Material rulant – Calificări profesionale)

3.6.4.2. Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 2.6.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

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

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.4 (Infrastructură – Norme de exploatare)
- 4.1.6 (Infrastructură – Calificări profesionale)
- 4.2.4 (Material rulant – Norme de exploatare)
- 4.2.6 (Material rulant – Calificări profesionale)

3.6.5. Aplicațiile telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă

3.6.5.1. Compatibilitate tehnică

Cerința esențială 2.7.1 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Cerințele esențiale pentru aplicațiile telematice garantează o calitate minimă a serviciilor de călători și transport de marfă, mai ales în ceea ce privește compatibilitatea tehnică.

Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:

- *faptul că bazele de date, programele de calculator și protocoalele de comunicare a datelor sunt realizate într-un mod care să permită schimbul reciproc de date, la un nivel maxim, dintre diferitele aplicații și diferiții operatori, excluzând datele comerciale confidențiale;*
- *un acces ușor la informații pentru utilizatori”.*

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.2.9 (Infrastructură – Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte asistență clienți)
- 4.1.2.11 (Infrastructură – Informații vizuale, semnalizare verticală, pictograme și informații dinamice)
- 4.1.2.12 (Infrastructură – Informații sonore)
- 4.2.2.8 (Material rulant – Informații clienți)

3.6.5.2. Sănătate

Cerința esențială 2.7.3 din anexa III la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE:

„Interfețele dintre aceste sisteme și utilizatori trebuie să fie în acord cu normele minime privind ergonomia și protecția sănătății”.

Această cerință esențială este îndeplinită de specificațiile funcționale și tehnice din clauzele:

- 4.1.2.9 (Infrastructură – Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte asistență clienți)
- 4.1.2.12 (Infrastructură – Informații sonore)
- 4.2.2.8 (Material rulant – Informații clienți)

3.7.

Elemente din domeniul PMR STI privind cerințele esențiale

Infrastructură		Trimitere la clauza din Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE					
Element din domeniul PMR STI	Trimitere la alineatul	Anexa II	Cerință esențială din anexa III				
			Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică
Generalități	4.1.2.1	2.1					
Locuri de parcare pentru PMR	4.1.2.2	2.1					
Trasee lipsite de obstacole	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Generalități	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Identificarea traseului	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				
Uși și intrări	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Suprafețe de pardoseală	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Obstacole transparente	4.1.2.6	2.1	2.1.1				
Toalete și spații pentru schimbarea bebelușilor	4.1.2.7	2.1	1.1.5 2.1.1				
Mobilier și dispozitive amovibile	4.1.2.8	2.1	2.1.1				
Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte asistență clienți	4.1.2.9	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Iluminare	4.1.2.10	2.1	2.1.1				
Informații vizuale: semnali-zare verticală, pictograme, informații dinamice	4.1.2.11	2.1					2.7.1
Informații sonore	4.1.2.12	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Ieșiri de urgență, alarme	4.1.2.13	2.1	2.1.1				
Geometria pasarelelor și pasajelor subterane	4.1.2.14	2.1	2.1.1				
Scări	4.1.2.15	2.1	2.1.1				
Bare de mână	4.1.2.16	2.1	2.1.1				
Rampe, scări rulante, ascensoare, benzi rulante	4.1.2.17	2.1	2.1.1				
Înălțimea și spațiul liber al peronului	4.1.2.18	2.1	2.1.1				1.5
Înălțimea peronului	4.1.2.18.1	2.1	2.1.1				1.5
Spațiul liber al peronului	4.1.2.18.2	2.1	2.1.1				1.5
Planul șinelor de-a lungul peroanelor	4.1.2.18.3	2.1	2.1.1				1.5
Lățimea peronului și marginea peronului	4.1.2.19	2.1	2.1.1				
Capătul peronului	4.1.2.20	2.1	2.1.1				

Infrastructură		Trimitere la clauza din Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE					
		Anexa II	Cerință esențială din anexa III				
Element din domeniul PMR STI	Trimitere la alineatul		Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică
Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre pentru pasagerii în scaune cu rotile	4.1.2.21	2.1	1.1.1				
Trecerea la nivel cu calea ferată în stații	4.1.2.22	2.1	2.1.1				

Material rulant		Trimitere la clauza din Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE					
		Anexa II	Cerință esențială din anexa III				
Element din domeniul PMR STI	Trimitere la alineatul		Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică
Generalități	4.2.2.1	2.6					
Scaune	4.2.2.2	2.6			1.3.1		
Generalități	4.2.2.2.1	2.6			1.3.1		
Locuri prioritare	4.2.2.2.2	2.6			1.3.1		
Spații pentru scaune cu rotile	4.2.2.3	2.6	2.4.1				
Uși	4.2.2.4	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Uși exterioare	4.2.2.4.2	2.6	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2			
Uși interioare	4.2.2.4.3	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Iluminare	4.2.2.5	2.6	2.4.1				
Toalete	4.2.2.6	2.6	2.4.1				
Generalități	4.2.2.6.1	2.6	2.4.1				
Toaletă standard	4.2.2.6.2	2.6	2.4.1				
Toaletă universală	4.2.2.6.3	2.6	2.4.1				
Culoare de trecere	4.2.2.7	2.6			1.3.1		
Informații clienți	4.2.2.8	2.6	2.4.1	2.7.3			2.7.1
Generalități	4.2.2.8.1	2.6					
Informații (semne și pictograme)	4.2.2.8.2	2.6	2.4.1				

Material rulant		Trimitere la clauza din Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE					
		Anexa II	Cerință esențială din anexa III				
Element din domeniul PMR STI	Trimitere la alineatul		Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică
Informații (descriere a traseului și rezervare de locuri)	4.2.2.8.3	2.6					
Diferențe de nivel	4.2.2.9	2.6	1.1.5				
Bare de mână	4.2.2.10	2.6	1.1.5				
Cușetă cu acces pentru scaune cu roțile	4.2.2.11	2.6	2.4.1				
Poziția scării pentru accesul și ieșirea vehiculelor	4.2.2.12	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Cerințe generale	4.2.2.12.1	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Scări de acces/ieșire	4.2.2.12.2	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre	4.2.2.12.3	2.6	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3

4. CARACTERIZAREA SUBSISTEMELOR

4.1. Subsistem infrastructură

4.1.1. Introducere

Sistemul feroviar transeuropean convențional care intră sub incidența Directivei 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE și din care face parte subsistemul, este un sistem integrat a cărui coerență este verificată. Această coerență este verificată în special cu privire la specificațiile fiecărui subsistem, interfețele acestuia în raport cu sistemul în care este integrat, precum și cu normele de exploatare și întreținere.

Specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului și interfețele sale, descrise în secțiunea 4.1.2, nu impun utilizarea de tehnologii sau soluții tehnice speciale, cu excepția cazului în care acest lucru este strict necesar pentru interoperabilitate rețelei feroviare transeuropene convenționale, însă este posibil ca soluțiile inovatoare de interoperabilitate să necesite specificații noi și/sau metode noi de evaluare. Pentru a permite inovația tehnologică, aceste specificații și metode de evaluare sunt elaborate prin procesul descris în secțiunile 6.1.4 și 6.2.4.

Luând în considerare toate cerințele esențiale aplicabile, subsistemul infrastructură este caracterizat după cum urmează:

4.1.2. Specificații funcționale și tehnice

4.1.2.1. Generalități

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului infrastructură privind accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă se prezintă după cum urmează:

— Locuri de parcare pentru PMR

— Uși și intrări unice la nivel

- Trasee pentru pasageri, coridoare principale
- Suprafețe de pardoseală
- Informații tactile
- Trasee marcate
- Ușă din sticlă și marcaje de perete
- Toalete
- Mobilier
- Case de bilete sau distribuitoare automate de bilete/ghișee de informații
- Aparată de taxat bilete
- Iluminare
- Informații vizuale: semnalizare verticală, pictograme, informații dinamice
- Informații sonore
- Ieșiri de urgență, alarme
- Geometria pasarelelor și pasajelor subterane
- Scări
- Bare de mână
- Rampe, scări rulante, ascensoare, benzi rulante
- Înălțimea și spațiul liber al peronului
- Lățimea peronului și marginea peronului
- Capetele peronului
- Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre
- Trecuri la nivel cu calea ferată

Pentru fiecare parametru de bază, există o clauză generală care introduce subiectul.

Următoarele clauze descriu condițiile ce trebuie satisfăcute pentru îndeplinirea cerințelor introduse în clauza generală.

4.1.2.2. Locuri de parcare pentru PMR

Dacă stația este prevăzută cu zonă de parcare, trebuie să existe spații de parcare rezervate PMR eligibile să utilizeze spațiile de parcare destinate persoanelor cu handicap într-un loc practicabil și cât mai aproape, în cadrul zonei de parcare, de o intrare accesibilă.

Nu există alte cerințe specifice domeniului feroviar deoarece spațiilor de parcare li se aplică normele europene sau naționale (aceasta include, fără a se limita la: – numărul de spații, accesul, amplasarea, dimensiunile, materialele, culorile, semnele și iluminatul).

4.1.2.3. Traseu lipsit de obstacole

4.1.2.3.1. Generalități

O traseu lipsit de obstacole este un traseu pe care toate categoriile de PMR se pot deplasa ușor. Acesta poate include rampe sau ascensoare dacă sunt construite și utilizate conform clauzei 4.1.2.17.

Trebuie prevăzut cel puțin un traseu lipsit de obstacole care să realizeze legătura între următoarele puncte și servicii, dacă este cazul:

- Puncte de oprire pentru alte mijloace de transport de legătură din cadrul stației (de exemplu, taxi, autobuz, tramvai, metrou, feribot etc.);
- Parcări pentru automobile
- Intrări și ieșiri accesibile
- Birouri de informații
- Alte sisteme de informare
- Case de bilete
- Asistență clienți
- Zone de așteptare
- Ghizee de bagaje;
- Toalete
- Peroane

Toate traseele lipsite de obstacole, scările, pasarelele și pasajele subterane trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 1 600 mm, cu o înălțime liberă minimă de 2 300 mm pe întreaga lățime de 1 600 mm. Cerința privind lățimea minimă nu ia în considerare lățimea suplimentară ce poate fi necesară pentru fluxul de pasageri. Această cerință nu este aplicabilă scărilor rulante, benzilor rulante și ascensoarelor.

Lungimea traseelor lipsite de obstacole trebuie să fie cât mai scurtă.

Suprafețele de pardoseală ale traseelor lipsite de obstacole trebuie să aibă proprietăți antireflexie.

Nu este necesar ca stațiile noi cu o capacitate de transfer mai mică de 1 000 de pasageri pe zi (totalul pasagerilor la îmbarcare și debarcare) să fie prevăzute cu ascensoare sau rampe care, în caz contrar, ar fi necesare în scopul deplinei conformități cu prezenta clauză, dacă pe o rază de 30 km o altă gară de pe aceeași traseu oferă un traseu lipsit de obstacole pe deplin corespunzător. În astfel de situații, proiectul stațiilor noi trebuie să includă posibilitatea instalării pe viitor a unui ascensor și/sau a unei rampe pentru accesibilitatea tuturor categoriilor de PMR.

4.1.2.3.2. Identificarea traseului

Traseele lipsite de obstacole trebuie identificate în mod clar cu informații vizuale, astfel cum se descrie în clauza 4.1.2.11.

Informațiile privind traseul lipsit de obstacole trebuie puse la dispoziția persoanelor cu deficiențe de vedere prin cel puțin unul din următoarele mijloace: ex. trasee cu marcaje tactile, semne sonore, tactile, semne verbale, hărți în Braille.

În cazul instalării unui traseu cu marcaje tactile, acesta trebuie să respecte normele naționale și trebuie prevăzut pe întreaga lungime a traseului (traseelor) lipsit(e) de obstacole.

În cazul în care există bare de mână sau pereți în apropiere pe toată distanța traseului lipsit de obstacole până la peron, pe acestea trebuie trecute informații succinte (de exemplu, numărul peronului sau informații privind traseul) în Braille și litere volumetrice ori numere la capătul barei de mână sau pe perete la o înălțime între 850 mm – 1 000 mm. Numerele și săgețile sunt singurele pictograme tactile permise.

4.1.2.4. Uși și intrări

Această clauză se aplică tuturor ușilor și intrărilor care se află pe traseele lipsite de obstacole.

Trebuie prevăzute cel puțin o intrare cu acces în stație și o intrare cu acces la peroane.

Ușile și intrările trebuie să aibă o lățime liberă de trecere de cel puțin 800 mm, cu o înălțime liberă de 2 100 mm.

Este permisă atât utilizarea ușilor manuale, cât și a celor semiautomate sau automate.

Dispozitivele de operare a ușilor trebuie să se afle la o înălțime între 800 mm – 1 200 mm.

Ușile manuale neglisante trebuie prevăzute pe orizontală cu bare de împingere, pe întreaga lățime a ușii, de o parte și de alta a acesteia.

Ușile semiautomate și automate trebuie prevăzute cu dispozitive care să împiedice blocarea pasagerilor între uși, în momentul operării acestora.

Dacă pentru operarea ușilor se prevăd butoane sau mecanisme de telecomandă, atunci fiecare buton sau mecanism trebuie să contrasteze cu mediul extern și trebuie să poată fi operat cu o forță de cel mult 15 newtoni.

Dacă butoanele de deschidere și închidere sunt prevăzute unul deasupra celuilalt, butonul de deschidere trebuie să fie întotdeauna butonul de sus.

Butonul trebuie poziționat la cel puțin 800 mm și cel mult 1 200 mm pe verticală deasupra nivelului solului.

Aceste butoane trebuie să poată fi identificate prin atingere (de exemplu, marcaje tactile) și trebuie să indice funcționalitatea.

Forța necesară pentru a deschide sau pentru a închide o ușă manuală, în condiții fără vânt, nu trebuie să depășească 25 newtoni.

Pentru a deschide sau a închide o ușă manuală cu clanță, aceasta din urmă trebuie să poată fi manevrată cu mâna prin exercitarea unei forțe maxime de 20 newtoni.

În cazul utilizării unei uși turnante, trebuie prevăzută o ușă suplimentară normală, disponibilă pentru utilizare lângă ușa turnantă.

Pragurile ușilor și intrărilor nu trebuie să fie mai înalte de 25 mm. În cazul în care sunt prevăzute praguri, culoarea acestora trebuie să contrasteze cu fundalul din imediata apropiere.

4.1.2.5. Suprafețe de pardoseală

Toate suprafețele de pardoseală trebuie să fie antiderapante în conformitate cu normele naționale privind clădirile publice.

În clădirile din stație, nu trebuie să existe denivelări mai mari de 5 mm în nici un punct din zonele cu trafic pietonal, cu excepția traseelor cu marcaje tactile, canalelor de scurgere și a indicatoarelor de avertizare tactile.

4.1.2.6. Obstacole transparente

Obstacolele transparente de pe principalele trasee folosite de pasageri, constând în uși de ticlă sau pereți transparenti, trebuie marcate cu cel puțin două benzi în relief pe care să fie aplicate semne, sigle, simboluri sau elemente decorative, la o înălțime între 1 500 mm – 2 000 mm pentru o linie și între 850 mm și 1 050 mm pentru cealaltă linie. Aceste marcaje trebuie să contrasteze cu fundalul pe care sunt aplicate și trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 100 mm.

Nu este necesar ca aceste marcaje să fie aplicate pe pereți transparenti în cazul în care pasagerii sunt protejați de impact prin alte mijloace – de exemplu, bare de mână sau bănci lungi.

4.1.2.7. Toalete și spații pentru schimbarea bebelușilor

4.1.2.7.1. Cerințele subsistemului

Dacă în cadrul unei stații sunt prevăzute toalete, atunci scaunele cu rotile trebuie să aibă acces în cel puțin o cabină unisex.

Dacă în cadrul unei stații există toalete, trebuie prevăzute spații pentru schimbarea bebelușilor, accesibile atât pentru bărbați, cât și pentru femei. Acestea trebuie să îndeplinească cerințele clauzei 4.1.2.7.2.

Pentru a permite utilizarea toaletelor de către pasagerii cu bagaje voluminoase, toate cabinetele de toaletă trebuie să aibă cel puțin 900 mm lățime și 1 700 mm lungime dacă ușa se deschide în interior și 1 500 mm lungime dacă ușa se deschide în exterior sau este glisantă. Ușa și toate intrările în toalete trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 650 mm.

În ceea ce privește dimensiunile și dotarea toaletelor pentru persoanele în scaune cu rotile, se aplică normele europene și naționale.

4.1.2.7.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Spații pentru schimbarea bebelușilor

În poziția de utilizare, spațiile pentru schimbarea bebelușilor trebuie să fie la o distanță între 800 mm – 1 000 mm deasupra nivelului solului. Acestea trebuie să aibă o lățime de cel puțin 500 mm și o lungime de cel puțin 700 mm.

Acestea trebuie proiectate astfel încât să se evite alunecarea accidentală a bebelușului, nu trebuie să aibă margini ascuțite și trebuie să poată suporta o greutate de cel puțin 80 kg.

Dacă masa pentru schimbarea bebelușului se prelungește în spațiul accesibil al toaletei, aceasta trebuie să poată fi pliată cu exercitarea unei forțe de cel mult 25 newtoni.

4.1.2.8. Mobilier și dispozitive amovibile

Toate piesele de mobilier și dispozitivele amovibile din stații trebuie să contrasteze cu fundalul și să aibă margini rotunjite.

În cadrul stației, mobilierul și dispozitivele amovibile trebuie poziționate astfel încât să nu constituie un obstacol pentru persoanele oarbe sau cu deficiențe de vedere și trebuie să poată fi reperate de acestea din urmă cu ajutorul unui baston.

Piesele montate în consolă prevăzute la o înălțime mai mică de 2 100 mm, care ies în afară cu mai mult de 150 mm trebuie marcate cu un obstacol, la o înălțime maximă de 300 mm, care poate fi detectat de o persoană oarbă cu ajutorul unui baston.

Nu trebuie să existe elemente suspendate la o înălțime mai mică de 2 100 mm.

Pe fiecare peron unde pasagerilor le este permis să aștepte trenurile și în fiecare zonă de odihnă, trebuie să existe cel puțin un spațiu protejat împotriva intemperiilor prevăzut cu scaune ergonomice. Scaunele trebuie prevăzute cu spătar și cel puțin o treime dintre acestea trebuie prevăzute cu brațe. Trebuie să existe, de asemenea, o bară de sprijin cu o lungime de cel puțin 1 400 mm și un spațiu pentru scaune cu rotile.

4.1.2.9. Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte de asistență clienți

4.1.2.9.1. Cerințele subsistemului

În cazul în care pe traseul lipsit de obstacole sunt prevăzute case de vânzare a biletelor, birouri de informații și puncte de asistență clienți, cel puțin un birou trebuie să aibă minim 650 mm în partea inferioară, un spațiu rezervat genunchilor de minim 300 mm în adâncime și o lățime minimă de 600 mm. Înălțimea suprafeței superioare sau a unei părți din aceasta cu o lățime de cel puțin 300 mm și o adâncime de 200 mm trebuie să aibă între 700 mm – 800 mm. Această zonă trebuie să fie disponibilă persoanelor în scaune cu rotile și trebuie prevăzute repartizări alternative ale locurilor pentru alte PMR.

Dacă există o barieră din sticlă între pasageri și vânzătorul de la casa de bilete, aceasta trebuie să fie demontabilă, sau, în caz contrar, trebuie prevăzut un interfon. Orice astfel de barieră trebuie să fie din sticlă transparentă.

Cel puțin un punct de vânzare a biletelor trebuie prevăzut cu echipamentul necesar pentru a permite PMR cu deficiențe de auz să înțeleagă ce se spune, setând aparatul auditiv în poziția „T”.

Dacă sunt prevăzute dispozitive electronice care afișează vânzătorului informații despre preț, aceste dispozitive trebuie prevăzute și pentru persoana care cumpără biletul.

Dacă pe un traseu lipsit de obstacole din cadrul unei stații sunt prevăzute distribuitoare automate de bilete, cel puțin un distribuitor trebuie să îndeplinească cerințele din clauza 4.1.2.9.2.

Dacă sunt prevăzute distribuitoare automate de bilete, cel puțin unul dintre acestea trebuie să aibă un culoar liber cu o lățime de cel puțin 800 mm și trebuie să fie accesibil pentru un scaun cu rotile cu o lungime de cel mult 1 200 mm.

În cazul utilizării de turnichete, trebuie să existe un punct de acces fără turnichet disponibil PMR în orice moment.

4.1.2.9.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Distribuitoarele automate de bilete care urmează să fie instalate pe un traseu lipsit de obstacole în conformitate cu clauza 4.1.2.9.1 trebuie să aibă o interfață tactilă (inclusiv zona tastaturii, zona de plată și de vânzare a билетelor) la o înălțime între 700 mm – 1 200 mm. Cel puțin un ecran și o tastatură trebuie să fie vizibile, în același timp, de o persoană imobilizată în scaunul cu roțile și de o persoană care stă în fața aparatului. Dacă informațiile pot fi introduse numai prin intermediul ecranului, atunci acesta trebuie să îndeplinească cerințele prezentului alineat.

4.1.2.10. Iluminat

Iluminarea zonei de garare trebuie să fie în conformitate cu normele europene sau naționale.

De la intrarea în clădire până la accesul pe peron, traseul lipsit de obstacole trebuie iluminat la cel puțin 100 lux, la nivelul solului, în interiorul stației. Intrarea principală, scările și capătul rampelor necesită un nivel minim de luminozitate de 100 lux, la nivelul solului. Dacă pentru a atinge acest nivel este necesară utilizarea luminii artificiale, nivelul minim de luminozitate trebuie să depășească cu cel puțin 40 lux nivelurile de lumină ambientală și trebuie să aibă o temperatură de culoare mai scăzută.

Peroanele și ale zone exterioare din gară destinate pasagerilor trebuie să aibă un nivel mediu minim de iluminare de 20 lux, la nivelul solului, cu o valoare minimă de 10 lux.

Dacă este necesară iluminarea artificială pentru a permite citirea de informații amănunțite, aceste zone trebuie scoase în evidență printr-o creștere a luminozității cu cel puțin 15 lux peste cea asigurată în zonele adiacente. Pe lângă creșterea în intensitate a iluminării trebuie să se prevadă și o temperatură de culoare diferită de cea a zonelor adiacente.

Iluminarea în caz de urgență trebuie să fie în conformitate cu normele europene sau naționale.

4.1.2.11. Informații vizuale: semnalizare verticală, pictograme, informații dinamice

4.1.2.11.1. Cerințele subsistemului

În gară, toate informațiile trebuie să fie coerente și în conformitate cu normele europene sau naționale.

Pentru toate informațiile scrise trebuie utilizate caractere „Sans Serif”, în regim mixt (adică, nu numai litere majuscule).

Elementele comprimate inferioare (*descenders*) și superioare (*ascenders*) de prelungire a literei nu trebuie utilizate.

Elementele inferioare de prelungire a literei trebuie să poată fi ușor recunoscute și să aibă un raport al dimensiunilor de minim 20 % în raport cu caracterele cu majuscule.

Toate informațiile disponibile trebuie să fie compatibile cu sistemul general de orientare și informații, în special în ceea ce privește culoarea și contrastul cu peroanele și intrările.

Informațiile vizuale trebuie să fie lizibile în orice condiții de iluminare atunci când stația este operațională.

Informațiile vizuale trebuie să contrasteze cu fundalul acestora.

Dacă sunt furnizate informații vizuale dinamice, acestea trebuie să fie compatibile cu informațiile sonore oferite.

Trebuie furnizate următoarele informații:

- informații și instrucțiuni de siguranță în conformitate cu normele europene sau naționale.
- semne de avertizare, interdicție și obligativitate în conformitate cu normele europene sau naționale.
- informații privind plecarea trenurilor.
- identificarea serviciilor din stație, dacă este cazul, și căile de acces la acestea.

Trebuie furnizate informații în toate punctele în care pasagerii trebuie să ia o decizie în scopul schimbării direcției de mers și la distanțe de cel mult 100 m pe întregul traseu. Semnele, simbolurile și pictogramele trebuie aplicate în mod consecvent pe întreg traseul.

Trebuie furnizat un volum de informații corespunzător pentru luarea unei decizii. De exemplu, semnul „Spre peroane” poate fi amplasat în primul punct de luare a deciziei la intrarea în stație, mai degrabă decât semne specifice pentru peroane separate.

Semnele cu informații tactile trebuie prevăzute în:

- toalete, pentru informații funcționale și apel de urgență, dacă este cazul
- ascensoare în conformitate cu EN 81-70:2003 apendicele E.4.

Reclamele nu trebuie combinate cu sistemele de orientare și informații.

Notă: informațiile generale despre serviciile de transport în comun nu trebuie considerate ca fiind reclame în sensul prezentei clauze.

Pentru PMR trebuie prevăzute următoarele simboluri grafice și pictograme specifice:

- un semn conform simbolului internațional pentru „prevăzut pentru persoanele cu deficiențe sau handicap”, așa cum este descris în anexa N clauzele N.2 și N.4.
- informații direcționale pentru traseul lipsit de obstacole și amenajări accesibile pentru scaunul cu roțile
- indicator pentru toaletele universale
- dacă pe peron există informații despre configurația trenurilor, un indicator despre locul de urcare pentru scaune cu roțile.

Este permis ca simbolurile să fie combinate cu alte simboluri (de exemplu: ascensor, toaletă etc).

Dacă sunt prevăzute bucle inductive, acestea trebuie să fie semnalate, așa cum este descris în anexa N clauzele N.2 și N.5.

În cazul în care este prevăzut un astfel de serviciu, un simbol grafic trebuie să indice locul de depozitare a bagajelor grele și a bunurilor voluminoase.

Dacă există un dispozitiv de apel pentru asistență sau informații, acesta trebuie semnalat, așa cum este descris în anexa N clauzele N.2 și N.6.

Dacă există un dispozitiv pentru apel în caz de urgență, acesta:

- trebuie să fie prevăzut cu simboluri tactile și vizuale,
- trebuie semnalat, așa cum este descris în anexa N clauzele N.2 și N.7.

și trebuie să se prevadă:

- o indicație vizuală și acustică a faptului că dispozitivul a fost activat
- informații de utilizare suplimentare, dacă este necesar

În toaletele universale și toaletele accesibile pentru scaunul cu roțile, dacă sunt instalate bare de mână articulate, trebuie prevăzut un simbol grafic care să indice bara atât în poziție verticală, cât și în poziție coborât.

Nu trebuie să existe mai mult de cinci pictograme, însoțite de o săgeată direcțională care să indice un singur sens, poziționate una lângă cealaltă într-un singur loc.

4.1.2.11.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Ecranele trebuie dimensionate pentru a reda denumirea completă a fiecărei stații sau mesaje întregi. Fiecare denumire de stație sau mesaj trebuie să rămână afișate timp de cel puțin 2 secunde. Dacă se utilizează un afișaj derulant (pe orizontală sau verticală), fiecare cuvânt complet trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde, iar viteza de derulare pe orizontală nu trebuie să depășească 6 caractere pe secundă.

Înălțimea minimă a literelor trebuie calculată conform următoarei formule: distanța de citire în mm împărțită la 250 = dimensiune caracter (de exemplu: 10 000 mm/250 = 40 mm).

Toate semnele de siguranță, avertizare, obligativitate și interdicere trebuie să conțină pictograme și să fie concepute în conformitate cu ISO 3864-1.

Distanța maximă de citire este o caracteristică a elementului constitutiv de interoperabilitate.

4.1.2.12. Informații sonore

Informațiile sonore trebuie să aibă în toate zonele un nivel RASTI minim de 0,5, în conformitate cu IEC 60268-16 partea 16.

Dacă sunt prevăzute, informațiile sonore trebuie să fie compatibile cu informațiile vizuale esențiale care sunt afișate.

Dacă informațiile sonore nu sunt furnizate automat, trebuie prevăzut un sistem acustic de comunicare care să permită utilizatorilor să obțină informații la cerere.

4.1.2.13. Ieșiri de urgență, alarme

Ieșirile de urgență și alarmele trebuie să fie în conformitate cu normele europene sau naționale.

4.1.2.14. Geometria pasarelelor și pasajelor subterane

Dacă sunt utilizate pasarele sau pasaje subterane ca parte a traseului normal al pasagerului în incinta stației, acestea trebuie să aibă un traseu lipsit de obstacole lat de cel puțin 1 600 mm și o înălțime minimă de 2 300 mm pe întreaga lungime. Cerința privind lățimea minimă nu ia în considerare lățimea suplimentară ce poate fi necesară pentru un flux mare de pasageri, aceste lățimi suplimentare trebuind să fie în conformitate cu normele naționale.

4.1.2.15. Scări

Scările trebuie să fie în conformitate cu normele europene sau naționale.

Scările de pe traseul principal trebuie să aibă între barele de mână o lățime lipsită de obstacole de cel puțin 1 600 mm. Cerința privind lățimea minimă nu ia în considerare lățimea suplimentară ce poate fi necesară pentru fluxul de pasageri.

Toate suprafețele scărilor trebuie să fie antiderapante.

Înainte de prima scară pentru urcare, respectiv prima scară pentru coborâre, trebuie să existe o bandă tactilă, pe întreaga lățime a scării. Această bandă trebuie să aibă o adâncime de cel puțin 400 mm, trebuie să contrasteze și să fie integrată în pardoseală. Această bandă trebuie să fie diferită de cele utilizate pe traseul cu marcaje tactile, dacă este cazul.

Deschiderile de sub scară trebuie protejate pentru a împiedica impactul accidental al pasagerilor cu suporturile structurale și zonele cu o înălțime redusă.

4.1.2.16. Bare de mână

Scările și rampele trebuie prevăzute cu bare de mână pe ambele părți și pe două niveluri. Bara de mână superioară trebuie poziționată între 850 mm – 1 000 mm deasupra nivelului solului, bara de mână inferioară trebuie poziționată la o înălțime între 500 mm – 750 mm deasupra nivelului solului.

Trebuie să existe un spațiu liber de cel puțin 40 mm între bara de mână și celelalte părți ale structurii, altele decât piesele montate.

Barele de mână trebuie să fie continue. În cazul montării pe scări, acestea trebuie să depășească cu cel puțin 300 mm treptele de sus și de jos (aceste extensii pot fi curbate pentru evitarea obstrucțiilor).

Bara de mână trebuie rotunjită și trebuie să aibă o secțiune transversală între 30 mm – 50 mm diametru echivalent.

Barele de mână trebuie să aibă altă culoare decât culoarea peretelui adiacent.

4.1.2.17. Rampe, scări rulante, ascensoare, benzi rulante

Rampele trebuie montate pentru PMR care nu pot utiliza scările în cazul în care nu sunt prevăzute ascensoare.

Rampele trebuie să fie în conformitate cu normele europene sau naționale.

Dacă sunt prevăzute scări rulante, acestea trebuie să aibă o viteză de cel mult 0,65 m/s și trebuie proiectate în conformitate cu normele europene sau naționale.

Trebuie prevăzute ascensoare în cazul în care nu sunt disponibile rampe și acestea trebuie proiectate în conformitate cu EN 81-70:2003, clauza 5.3.2.1 tabelul 1.

Dacă sunt prevăzute benzi rulante, acestea trebuie să aibă o viteză de cel mult 0,75 m/s, o înclinație de cel mult 12 grade (21,3 %) și trebuie proiectate în conformitate cu normele europene sau naționale.

4.1.2.18. Înălțimea și spațiul liber al peronului

4.1.2.18.1. Înălțimea peronului

Pentru peroanele din rețeaua feroviară convențională, sunt admisibile două valori nominale pentru înălțimea peronului: 550 mm și 760 mm deasupra suprafeței de rulare. Toleranțele la aceste dimensiuni trebuie să se încadreze în limita - 35 mm/+ 0 mm.

Pentru peroanele din rețeaua feroviară convențională la care sunt prevăzute să oprească tramvaiele (ex. stadtbahn sau tram-train), este permisă o înălțime nominală a peronului între 300 mm – 380 mm. Toleranțele la aceste dimensiuni trebuie să fie în limita +/- 20 mm.

În curbele cu o rază mai mică de 500 m, înălțimea platformei poate fi mai mare sau mai mică decât cele specificate cu condiția ca prima treaptă utilizabilă a vehiculului să fie conformă cu figura 11 din clauza 4.2.2.12.1.

4.1.2.18.2. Spațiul liber al peronului

Notă ce trebuie eliminată din STI PMR FC la sfârșitul procesului: STI pentru infrastructura de mare viteză stabilește cerințele pentru peroanele din rețeaua feroviară de mare viteză.

Pentru peroanele din rețeaua feroviară convențională, marginile peronului poziționate la înălțimile nominale de 550 mm și 760 mm, trebuie să respecte gabaritul minim de liberă trecere, așa cum este definit în EN (subiect deschis, normele naționale se aplică gabaritului minim de liberă trecere până la revizuirea STI după publicarea EN15273-3:2006); și valoarea convențională b_{q0} de la centrul șinei paralel cu planul de rulare trebuie obținută din formula de mai jos, care nu ia în considerare următoarele efecte:

- lărgirea ecartamentului în curbe,
- supraînălțarea șinei exterioare în curbă,
- macazuri,
- înclinare cvasi-statică,
- toleranțe de construcție și de întreținere

unde:
$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R}$$

R este raza curbei șinei, în metri,

Valoarea calculată b_{qlim} este specificată în pr EN15273-3:2006 și ia în considerare toate celelalte valori care nu sunt incluse în formula b_{q0} . Valoarea reală b_q de poziționare a marginilor peronului de la centrul șinei paralel cu planul de rulare va permite o variație datorită toleranței T_q de poziționare a marginilor peronului sau întreținerea acestora: $b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + T_q$.

Toleranța T_q trebuie să fie $0 \leq T_q \leq 50$ mm.

Efectul de supraînălțare a șinei exterioare în curbă trebuie compensat în afara curbei pentru partea care depășește 25 mm cu marginea peronului care iese deasupra nișei necesare pentru înclinarea cvasi-statică a gabaritului de liberă trecere perpendicular cu suprafața de rulare.

În consecință, spațiul liber real poate fi mai mare decât spațiul liber convențional.

4.1.2.18.3. Planul liniilor de-a lungul peronului

Notă ce trebuie eliminată din STI PMR FC la sfârșitul procesului: peroanele de pe liniile de categorie I din rețeaua feroviară de mare viteză trebuie să fie conforme cu STI pentru infrastructura de mare viteză.

Notă ce trebuie inclusă în STI pentru infrastructura de mare viteză: peroanele de pe liniile de categorie I și II din rețeaua feroviară de mare viteză trebuie să fie conforme cu clauza 4.1.2.18.3 din STI PMR FC.

Pentru peroanele din rețeaua feroviară convențională, șina adiacentă peroanelor trebuie să fie de preferință dreaptă, însă nu trebuie să aibă în nici un caz o rază mai mică de 300 m.

4.1.2.19. Lățimea peronului și marginea peronului

Lățimea peronului poate varia pe întreaga lungime a acestuia. Lățimea minimă a peronului fără obstacole trebuie să fie mai mare cel puțin egală sau mai mare decât:

— lățimea perimetrului de securitate plus lățimea celor două coridoare opuse de 800 mm (1 600 mm) sau

pentru un peron cu o singură margine 2 500 mm, ori pentru un peron între linii 3 300 mm (această dimensiune se poate reduce la 2 500 mm la capetele peronului).

Cerința privind lățimea minimă nu ia în considerare lățimea suplimentară ce poate fi necesară pentru fluxul de pasageri.

Este permisă prezența obstacolelor pe o lungime mai mică de 1 000 mm (de exemplu: – stâlpi, piloni, cabine, scaune) în acest coridor de 1 600 mm. Distanța de la marginea peronului la obstacol trebuie să fie de cel puțin 1 600 mm și trebuie să existe un coridor de cel puțin 800 mm de la marginea obstacolului la perimetrul de securitate.

Dacă distanța dintre două obstacole de mici dimensiuni este mai mică de 2 400 mm, se consideră că acestea formează un singur obstacol de mari dimensiuni.

Distanța minimă de la marginea obstacolelor, precum pereți, locuri de stat jos, ascensoare și scări care au o lungime mai mare de 1 000 mm însă mai mică de 10 000 mm și marginea perimetrului de securitate, trebuie să fie de 1 200 mm. Distanța dintre marginea peronului și marginea acestui obstacol trebuie să fie de cel puțin 2 000 mm.

Distanța minimă de la marginile obstacolului, precum pereți, locuri de stat jos, benzi rulante și scări care au o lungime mai mare de 10 000 mm și marginea perimetrului de securitate, trebuie să fie de 1 600 mm. Distanța dintre marginea peronului și marginea acestui obstacol trebuie să fie de cel puțin 2 400 mm.

Dacă există dispozitive auxiliare la bordul trenurilor sau pe peron pentru a permite persoanelor în scaunul cu roțile să urce sau să coboare din trenuri, trebuie prevăzut un spațiu liber de 1 500 mm de la marginea dispozitivului unde scaunul cu roțile urcă sau coboară, la nivelul peronului, la următorul obstacol de pe peron sau la perimetrul de securitate opus, în locurile în care există probabilitatea ca aceste dispozitive să fie utilizate. O stație nouă trebuie să îndeplinească această cerință pentru toate trenurile prevăzute să oprească la peron.

Perimetrul de securitate al unui peron începe la limita peronului și este definit ca fiind zona în care pasagerii pot fi supuși unor forțe periculoase datorită efectului de siaj al trenurilor în mișcare, în funcție de viteza acestora. Pentru sistemul feroviar convențional, acest perimetru de securitate trebuie să fie în conformitate cu normele naționale.

Limitele perimetrului de securitate cele mai îndepărtate de limita peronului trebuie să fie marcate cu semne de avertizare vizuale și tactile. Marcajul tactil trebuie să fie în conformitate cu normele naționale.

Semnul de avertizare vizual trebuie să fie o linie de avertizare de culoare contrastantă, antiderapantă, cu o lățime de cel puțin 100 mm.

Culoarea materialului la limita peronului trebuie să contrasteze cu fundalul închis al spațiului liber. Materialul trebuie să fie antiderapant.

4.1.2.20. Capătul peronului

Capătul peronului trebuie să fie semnalizat atât cu marcaje vizuale, cât și cu marcaje tactile.

4.1.2.21. Dispozitive de ajutor pentru pasagerii în scaune cu rotile

4.1.2.21.1. Cerințele subsistemului

În cazul în care un peron dintr-o stație care are căi de acces lipsite de obstacole în conformitate cu 4.1.2.3.1 este conceput să primească trenuri care se opresc în mod normal de funcționare cu uși compatibile pentru scaunul cu rotile, trebuie prevăzut un dispozitiv de ajutor la urcare ce va fi utilizat între ușă și peron pentru a permite unui pasager în scaunul cu rotile să urce sau să coboare,

- cu excepția cazului în care se demonstrează faptul că spațiul liber dintre marginea pragului de ușă și marginea peronului nu depășește 75 mm pe orizontală și 50 mm pe verticală.

și

- cu excepția cazului în care există o stație la distanță de maximum 30 de km, pe același traseu, prevăzută cu dispozitive de ajutor la urcare.

Administratorul de infrastructură [sau șeful (șefii) de gară în cazul în care este (sunt) entitatea (entitățile) responsabilă(e)] și întreprinderea feroviară responsabilă trebuie să convină asupra administrării dispozitivului de ajutor la urcare în conformitate cu Regulamentul 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile pasagerilor în transportul internațional feroviar ⁽¹⁾ pentru a stabili partea responsabilă de instalarea dispozitivelor de ajutor la urcare. Administratorul de infrastructură [sau șeful (șefii) de gară] și întreprinderea feroviară trebuie să se asigure de faptul că repartizarea convenită a responsabilităților este soluția globală cea mai viabilă.

Aceste acorduri trebuie să definească:

- persoanele din stație unde trebuie prevăzut un dispozitiv de ajutor la urcare de către administratorul de infrastructură sau de către șeful de stație și materialul rulant pentru care va fi utilizat,
- persoanele din stație unde trebuie prevăzut un dispozitiv de ajutor la urcare de către întreprinderea feroviară și materialul rulant pentru care va fi utilizat,
- materialul rulant pentru care trebuie prevăzut un dispozitiv de ajutor la urcare de către întreprinderea feroviară și peronul pe care va fi utilizat,
- normele specifice de oprire a trenurilor în sensul respectării clauzei 4.1.2.19 (zonă destinată dispozitivelor de ajutor pentru urcarea/coborârea persoanelor în scaune cu rotile).

În cadrul sistemului său de management al siguranței, întreprinderea feroviară trebuie să specifice care sunt obligațiile sale conform acestor acorduri și modul în care intenționează să le ducă la îndeplinire.

În cadrul sistemului său de management al siguranței, administratorul de infrastructură trebuie să specifice care sunt obligațiile sale conform acestor acorduri și modul în care intenționează să le ducă la îndeplinire.

În alineatele de mai sus, șeful de gară responsabil de persoane este considerat ca fiind un administrator de infrastructură în conformitate cu articolul 3 din Directiva 91/440/CE: definiția infrastructurii și Regulamentul 2598/70/CE.

Dacă din cele de mai sus rezultă faptul că toate tipurile de material rulant care se opresc la peron sunt dotate cu dispozitive de ajutor la urcare compatibile cu platforma, se admite ca acestea din urmă să nu fie prevăzute pe peron.

Dispozitivul de ajutor la urcare trebuie să fie conform cu cerințele clauzei 4.1.2.21.2. În cazul în care poziția de urcare a scaunului cu rotile este predefinită, poziția (pozițiile) ușii (ușilor) accesibile pentru scaunul cu rotile pot fi marcate cu simbolul internațional pentru „prevăzut pentru persoanele cu deficiențe sau handicap”. Aceste semne trebuie să fie în conformitate cu anexa N clauzele N.2 și N.4.

Rampe

O rampă de acces, manuală sau semiautomată, ce urmează să fie operată de un membru al personalului, trebuie pusă la dispoziție fie pe peronul stației, fie la bord.

Rampa trebuie să îndeplinească cerințele clauzei 4.1.2.21.2.

Ascensoare cu platformă

Dacă este utilizat un lift cu platformă, acesta trebuie să îndeplinească cerințele clauzei 4.1.2.21.2.

⁽¹⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

4.1.2.21.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Dacă dispozitivele de ajutor la urcare sunt situate în stații, acestea trebuie să fie adecvate pentru un scaun cu roțile cu caracteristicile descrise în anexa M:

Dispozitivele de ajutor la urcare trebuie să suporte o greutate de cel puțin 300 kg în centrul dispozitivului, distribuită pe o suprafață de 660 mm pe 660 mm.

Dacă dispozitivul de ajutor la urcare funcționează pe bază de curent electric, acesta trebuie să aibă integrată o metodă de siguranță pentru operare manuală în cazul unei pene de curent.

Rampe

Suprafața rampei trebuie să fie antiderapantă și trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 760 mm.

Ramele trebuie să aibă marginile ridicate pe ambele părți pentru a evita alunecarea roților.

Soclurile la ambele capete trebuie să fie teșite și cu o înălțime de cel mult 20 mm. Trebuie să dispună de benzi de avertizare contrastante.

Rampa trebuie să aibă o înclinație de cel mult 10,2 grade (18 %).

Dacă este utilizată la urcare sau coborâre, rampa trebuie asigurată astfel încât să nu se deplaseze la încărcare și descărcare.

Trebuie asigurată o metodă de depozitare sigură pentru a se asigura că rampele, inclusiv rampele escamotabile, nu constituie un obstacol pentru pasageri în cazul depozitării.

Ascensoare cu platformă

În cazul utilizării unui ascensor cu platformă, acesta trebuie să se conformeze următoarelor cerințe:

Suprafața platformei trebuie să fie antiderapantă. La nivelul suprafeței, platforma ascensorului trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 720 mm.

Proiectarea ascensorului trebuie să asigure faptul că vehiculul nu poate fi mișcat când ascensorul nu este pliat.

În cazul în care este prevăzut un buton de desfășurare, coborâre la nivelul solului, ridicare și pliere, la fiecare apăsare a acestuia operatorul trebuie să exercite o presiune manuală continuă și nu trebuie să permită o secvențiere necorespunzătoare atunci când pe platforma ascensorului se află o persoană.

Ascensorul trebuie să aibă integrată o metodă de siguranță pentru amplasarea, coborârea la nivelul solului cu un pasager și ridicarea și plierea ascensorului gol în cazul unei pene de curent.

Nicio parte a platformei ascensorului nu trebuie să se deplaseze cu mai mult de 150 mm/secundă pe durata coborârii și ridicării ascensorului în care se află o persoană și nu trebuie să depășească 300 mm/secundă pe durata desfășurării sau plierii (cu excepția cazului în care ascensorul este desfășurat sau pliat manual). Accelerația maximă a platformei pe orizontală sau verticală atunci când este ocupată trebuie să fie de 0,3 g.

Platforma ascensorului trebuie prevăzută cu bariere de protecție pentru a preveni rostogolirea scaunului cu roțile de pe platformă pe durata utilizării acesteia.

O barieră de protecție mobilă sau o caracteristică de proiectare proprie trebuie să împiedice căderea unui scaun cu roțile de pe marginea platformei până când ascensorul ajunge în cea mai înaltă poziție a sa.

Platforma care se extinde dincolo de vehicul în poziția ridicat trebuie prevăzută pe părțile laterale cu o barieră de protecție înaltă de cel puțin 25 mm. Aceste bariere nu trebuie să constituie un obstacol la intrarea sau ieșirea de pe culoar.

Bariera de pe margine (barieră exterioară) care funcționează ca rampă de încărcare atunci când ascensorul se află la nivelul solului, trebuie să fie corespunzătoare atunci când este ridicată sau închisă, ori trebuie prevăzută un sistem suplimentar pentru a împiedica suprapunerea sau trecerea unui scaun cu roțile electric peste aceasta.

Ascensorul trebuie să permită orientarea scaunului cu roțile atât spre interior, cât și spre exterior.

Trebuie prevăzut un sistem sigur de pliere care să asigure faptul că ascensorul pliat nu reprezintă un obstacol pentru scaunul cu roțile al unui pasager sau pentru dispozitivul de ajutor la deplasare sau nu constituie un pericol pentru pasageri.

4.1.2.22. Trecerea la nivel cu calea ferată în stații

În cazul în care pasagerii pot utiliza trecerile la nivel cu calea ferată în conformitate cu normele naționale iar acestea trebuie să fie lipsite de obstacole, toate categoriile de PMR trebuie să poată avea acces la ele.

Trecerile la nivel cu calea ferată vor fi proiectate astfel încât să nu existe nici o posibilitate, așa cum este definit în anexa M, ca roata unui scaun cu roțile, indiferent de dimensiunea acesteia, să se blocheze între suprafața de trecere și șină.

Trebuie prevăzute marcaje vizuale și tactile pentru identificarea limitelor suprafeței de trecere.

4.1.3. Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor

Datorită faptului că în prezent nu există STI-uri feroviare convenționale pentru materialul rulant destinat pasagerilor și pentru infrastructură, această secțiune rămâne un subiect deschis.

Nu există o interfață cu subsistemul control – comandă și semnalizare.

Interfețele cu subsistemul operare sunt descrise în secțiunea 4.1.4 „Norme de exploatare”.

4.1.4. Norme de exploatare

Următoarele norme de exploatare nu fac parte din evaluarea infrastructurii.

STI nu specifică norme de exploatare pentru evacuare în caz de situații de urgență, ci numai cerințele tehnice relevante. Scopul cerințelor tehnice pentru infrastructură este de a facilita evacuarea tuturor, inclusiv a PMR.

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, normele de exploatare a subsistemului infrastructură în conformitate cu domeniul tehnic de aplicare definit în clauza 1.1, din prezenta STI, sunt după cum urmează:

— Generalități

Administratorul de infrastructură sau șeful de gară trebuie să aibă o politică scrisă care să asigure faptul că toate categoriile de PMR pot avea acces la infrastructura pentru pasageri în orice moment operațional în conformitate cu cerințele tehnice din prezenta STI. În plus, politica trebuie să fie compatibilă cu politica oricărei întreprinderi feroviare care poate dori să utilizeze serviciile, (a se vedea secțiunea 4.2.4), dacă este cazul. Politica trebuie pusă în aplicare prin furnizarea de informații corespunzătoare personalului, prin proceduri și formare. Politica de infrastructură trebuie să includă, însă fără a se limita la, normele de exploatare pentru următoarele situații:

— Trasee lipsite de obstacole

În cazul în care o stație nouă, reînnoită sau modernizată **cu un flux mediu zilnic de 1 000 de pasageri sau mai puțin, combinat atât la îmbarcare, cât și la debarcare, calculat pe o perioadă de 12 luni**, nu îndeplinește cerințele privind aspectele legate de ascensor și/sau rampă din cadrul cerințelor pentru traseul lipsit de obstacole în conformitate cu clauza 4.1.2.3.1, trebuie puse în aplicare normele naționale pentru organizarea transportului de pasageri în scaunul cu roțile cu un mijloc accesibil între această stație neaccesibilă și următoarea stație accesibilă de pe același traseu.

— Accesul la stație

Normele de exploatare trebuie să asigure faptul că informațiile privind nivelul de accesibilitate al tuturor stațiilor sunt liber disponibile.

— Stații fără personal permanent – emiterea biletelor pentru pasagerii cu deficiențe de vedere

Trebuie redactate și puse în aplicare normele de exploatare privind stațiile fără personal permanent care se bazează pe distribuitorii automate de bilete pentru emiterea de bilete (a se vedea secțiunea 4.1.2.9). În astfel de situații, trebuie să fie întotdeauna disponibil un mijloc alternativ de emitere a biletelor, accesibil pasagerilor cu deficiențe de vedere. (De exemplu, posibilitatea de cumpărare a biletelor fie la bordul trenului, fie la destinație).

— *Controlul biletelor – turnichete*

În cazul utilizării turnichetelor pentru controlul biletelor, trebuie puse în aplicare normele de exploatare, conform cărora PMR li se oferă, în paralel, acces prin aceste puncte de control. Acest acces pentru PMR trebuie să fie disponibil persoanelor în scaunul cu roțile, cărucioarelor pentru copii, bagajelor voluminoase etc. și trebuie să poată fi controlat de către personal sau poate fi automat.

— *Informații vizuale și sonore – obținerea coerenței*

Trebuie puse în aplicare normele de exploatare privind asigurarea coerenței între informațiile esențiale vizuale și cele sonore (a se vedea secțiunea 4.1.2.12). Anunțurile personalului trebuie să respecte procedurile standard de obținere a unei coerențe depline între informațiile esențiale.

— *Sistem de informare verbală a pasagerilor la cerere*

În cazul în care în incinta unei stații nu sunt furnizate informații esențiale sonore prin intermediul unui sistem de sonorizare (a se vedea 4.1.2.12), trebuie puse în aplicare normele de exploatare privind asigurarea unui sistem de informare alternativ, prin care pasagerii să poată avea acces pe cale acustică la aceleași informații din stație (ex. un serviciu de informare prin telefon asigurat de către personal sau automat).

— *Peron – zona operațională destinată dispozitivelor de ajutor la urcare pentru scaune cu roțile*

Întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură sau șeful de gară trebuie să definească împreună zona de peron în care poate fi utilizat dispozitivul și trebuie să demonstreze valabilitatea acestuia. Această zonă trebuie să fie compatibilă cu peroanele existente la care trenul poate opri.

O consecință a celor menționate anterior este faptul că punctul de oprire a trenului trebuie, în unele cazuri, să fie modificat pentru îndeplinirea acestei cerințe.

Trebuie puse în aplicare normele de exploatare privind luarea în considerare a variațiilor în compunerea trenurilor (a se vedea secțiunea 4.1.2.19), astfel încât punctul de oprire a trenurilor să poată fi stabilit în funcție de zonele operaționale destinate dispozitivelor de ajutor la urcare.

Pentru fiecare dispozitiv de ajutor la urcare, trebuie prevăzut pe peron un spațiu liber de 1 500 mm de la marginea acestuia (a se vedea 4.1.2.19).

— *Siguranța dispozitivelor de ajutor la urcare pentru scaunele cu roțile manuale și electrice*

Trebuie puse în aplicare normele de exploatare privind utilizarea dispozitivelor de ajutor la urcare de către personalul stației (a se vedea secțiunea 4.1.2.21.1 & 2).

Trebuie pusă în aplicare o normă de exploatare privind utilizarea de către personal a barei de protecție mobile, montată la ascensoarele pentru scaune cu roțile (a se vedea secțiunea 4.1.2.21.2).

Trebuie puse în aplicare normele de exploatare privind asigurarea capacității personalului de a utiliza în siguranță rampele de urcare în conformitate cu desfășurarea, fixarea, ridicarea, coborârea și plierea acestora (a se vedea secțiunea 4.1.2.21.2).

— *Asistența acordată persoanelor în scaun cu roțile*

Trebuie puse în aplicare normele de exploatare privind asigurarea conștientizării personalului asupra faptului că persoanele în scaunul cu roțile pot avea nevoie de asistență la urcarea și coborârea din tren și că trebuie să ofere această asistență, dacă este necesar.

Este posibil să fie necesar ca persoanele în scaunul cu roțile să rezerve în avans acest ajutor pentru a se asigura de disponibilitatea personalului calificat.

— *Trecere la nivel cu calea ferată supravegheată*

În cazul în care normele naționale permit treceri la nivel cu calea ferată supravegheată, trebuie puse în aplicare normele de exploatare privind asigurarea acordării de asistență corespunzătoare pentru PMR de către personalul din punctele de trecere la nivel cu calea ferată supravegheată, inclusiv indicații privind momentul în care se poate traversa calea ferată în siguranță.

4.1.5. Norme de întreținere

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, normele de întreținere a subsistemului infrastructură în conformitate cu domeniul tehnic de aplicare definit în clauza 1.1 din prezenta STI, sunt după cum urmează:

Administratorul de infrastructură sau șeful de gară trebuie să aibă proceduri care să includă oferirea de asistență alternativă pentru PMR pe durata întreținerii, înlocuirii sau reparării serviciilor destinate utilizării PMR.

4.1.6. Calificări profesionale

Calificările profesionale ale personalului necesar operării subsistemului infrastructură în conformitate cu domeniul tehnic de aplicare definit în clauza 1.1 și în conformitate cu clauza 4.1.4 în care este furnizată lista normelor de exploatare, din prezenta STI, sunt după cum urmează:

Formarea profesională a personalului care îndeplinește sarcinile de însoțire a trenurilor, prestare a serviciilor destinate pasagerilor dintr-o stație și de vânzare a biletelor trebuie să includă subiectul privind conștientizarea aspectelor legate de handicap și egalitate, inclusiv nevoile specifice ale fiecărei categorii de PMR.

Formarea profesională a inginerilor și directorilor responsabili de întreținerea și exploatarea infrastructurii trebuie să includă subiectul privind conștientizarea aspectelor legate de handicap și egalitatea, inclusiv nevoile specifice ale fiecărei categorii de PMR.

4.1.7. Condiții de igienă și siguranță

Nu există cerințe specifice în domeniul de aplicare a prezentei STI privind condițiile de igienă și siguranță ale personalului necesar pentru exploatarea subsistemului infrastructură și nici pentru punerea în aplicare a STI.

4.1.8. Registrul de infrastructură

Cerințele pentru registrul de infrastructură privind prezenta STI sunt după cum urmează:

- Domeniul geografic de aplicare definit în clauza 1.2;
- În cadrul domeniului geografic de aplicare definit, sunt enumerate stațiile care fac obiectul prezentei STI;
- Pentru fiecare stație identificată, sunt enumerate perioanele din respectiva stație care intră în domeniul de aplicare a prezentei STI.

Pentru fiecare stație identificată, inclusiv toate perioanele care intră în domeniul de aplicare a prezentei STI, următoarele caracteristici sunt enumerate și descrise în ceea ce privește clauzele relevante din STI, după cum urmează:

- spații de parcare în conformitate cu clauza 4.1.2.2;
- traseu(e) lipsit(e) de obstacole în conformitate cu clauza 4.1.2.3;
- trasee cu marcaje tactile, dacă este cazul, în conformitate cu clauza 4.1.2.3.2;
- toalete, inclusiv cele accesibile persoanelor în scaun cu roțile, în conformitate cu clauza 4.1.2.7;
- emiterea biletelor, birouri de informații și puncte de asistență clienți în conformitate cu clauza 4.1.2.9;
- sisteme de informații vizuale în conformitate cu clauza 4.1.2.11;
- rampe, scări rulante, ascensoare sau benzi rulante în conformitate cu clauza 4.1.2.17;
- înălțimea, spațiul liber, lățimea și lungimea fiecărui peron în conformitate cu clauzele 4.1.2.18 și 4.1.2.19;
- dispozitive de ajutor la urcare și descrierea acestora, dacă este cazul, în conformitate cu clauza 4.1.2.21;
- treceri la nivel cu calea ferată, dacă acestea sunt disponibile pentru utilizare de către PMR în conformitate cu clauza 4.1.2.22.

În cazul în care s-au aplicat normele naționale pentru stabilirea conformității cu prezenta STI, normele și clauzele relevante trebuie stabilite pe baza articolului relevant din registru.

4.2. **Subsistemul material rulant**

4.2.1. Introducere

Sistemul feroviar transeuropean convențional care intră sub incidența Directivei 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE și din care face parte subsistemul, este un sistem integrat a cărui coerență este verificată. Această coerență este verificată în special cu privire la specificațiile fiecărui subsistem, interfețele acestuia în raport cu sistemul în care este integrat, precum și cu normele de exploatare și întreținere.

Specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului și interfețele sale, descrise în secțiunea 4.2.2, nu impun utilizarea de tehnologii sau soluții tehnice speciale, cu excepția cazului în care acest lucru este strict necesar pentru interoperabilitatea rețelei feroviare transeuropene convenționale. Însă este posibil ca soluțiile inovatoare de interoperabilitate să necesite specificații noi și/sau metode noi de evaluare. Pentru a permite inovația tehnologică, aceste specificații și metode de evaluare trebuie elaborate prin procesul descris în secțiunile 6.1.4 și 6.2.4.

Luând în considerare toate cerințele esențiale aplicabile, subsistemul material rulant este caracterizat după cum urmează:

4.2.2. Specificații funcționale și tehnice

4.2.2.1. Generalități

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului material rulant privind accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă sunt ordonate după cum urmează:

- Scaune
- Spații pentru scaune cu roțile
- Uși
- Iluminat
- Toalete
- Culoare de trecere
- Informații clienți
- Diferențe de nivel
- Bare de mână
- Cușetă cu acces pentru scaune cu roțile
- Poziția scării pentru accesul și ieșirea vehiculelor

Pentru fiecare parametru de bază, există o clauză generală care introduce următoarele clauze.

Aceste clauze descriu condițiile care trebuie îndeplinite pentru a se conforma cerințelor introduse în clauza generală.

4.2.2.2. Scaune

4.2.2.2.1. Generalități

Toate spătarul scaunelor din lateralul culoarului trebuie prevăzute cu mânere sau bare de mână verticale sau alte articole ce pot fi utilizate pentru păstrarea echilibrului la deplasarea pe culoar, cu excepția cazului în care scaunul atinge spătarul altui scaun orientat în sens opus, prevăzut cu un mâner sau cu excepția cazului în care atinge un perete despărțitor.

Mănerile sau alte articole ce pot fi utilizate la păstrarea echilibrului trebuie poziționate la o înălțime între 800 mm – 1 200 mm deasupra solului, nu trebuie să se extindă în culoarele de trecere și trebuie să contrasteze cu scaunul.

În zonele de stat jos prevăzute cu scaune longitudinale fixe, barele de mână trebuie utilizate pentru păstrarea echilibrului. Aceste bare de mână trebuie să fie la o distanță maximă de 2 000 mm una față de cealaltă, trebuie poziționate la o înălțime între 800 mm – 1 200 mm deasupra solului și trebuie să contrasteze cu interiorul vehiculului.

Mănerile sau alte articole nu trebuie să aibă capete ascuțite.

4.2.2.2.2. Locuri prioritare

4.2.2.2.2.1. Generalități

Nu mai puțin de 10 procente din scaune pe garnitură fixă de vagoane sau pe fiecare vehicul și pe clasă trebuie să fie desemnate ca fiind locuri prioritare destinate utilizării de către PMR.

Locurile prioritare și vehiculele în care acestea sunt prevăzute trebuie identificate prin semne în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.8 și trebuie să se menționeze faptul că ceilalți pasageri trebuie să pună aceste scaune la dispoziția celor eligibili să le utilizeze.

Locurile prioritare trebuie amplasate în sala de așteptare în imediata apropiere a ușilor exterioare.

Dacă scaunele sunt prevăzute cu brațe, locurile prioritare trebuie prevăzute cu brațe mobile; acest lucru exclude brațele amplasate de-a lungul vehiculului. Brațul mobil trebuie să se miște într-o poziție în linie cu perna spătarului pentru a permite accesul nerestricționat la scaun sau la orice scaune prioritare adiacente.

Scaunele prioritare nu trebuie să fie strapontine.

Fiecare scaun prioritar și spațiu disponibil utilizatorului trebuie să fie conforme cu schemele din figurile 1 – 4.

Întreaga suprafață utilă de stat jos a locurilor prioritare trebuie să aibă o lățime de cel puțin 450 mm (a se vedea figura 1).

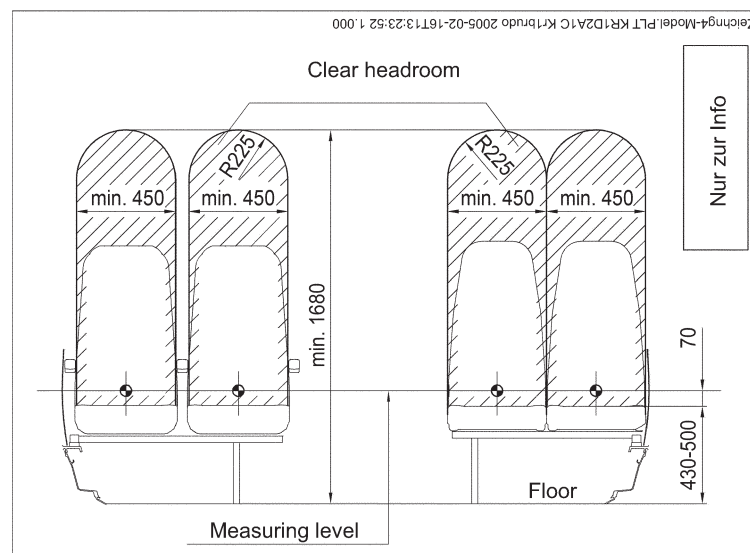


FIGURA 1

Partea superioară a fiecărei perne de scaun prioritar trebuie să fie între 430 – 500 mm deasupra nivelului solului la marginea frontală a scaunului. Înălțimea liberă deasupra fiecărui scaun trebuie să fie de cel puțin 1 680 mm de la nivelul solului (a se vedea figura 2), cu excepția trenurilor cu etaj care sunt prevăzute cu plase de bagaje deasupra scaunelor. În acest caz, se permite o înălțime liberă redusă de 1 520 mm pentru locurile prioritare amplasate sub plasele de bagaje, cu condiția ca cel puțin 50 % din locurile prioritare să păstreze o înălțime liberă de 1 680 mm.

Notă: În următoarele figuri 2 – 4, imaginile din profil sunt luate prin linia centrală a scaunului.

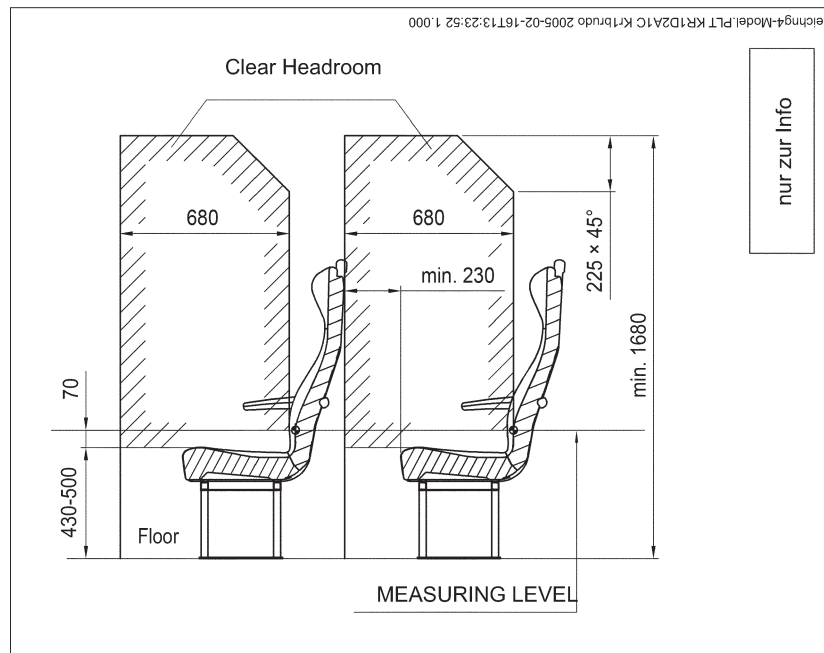


FIGURA 2

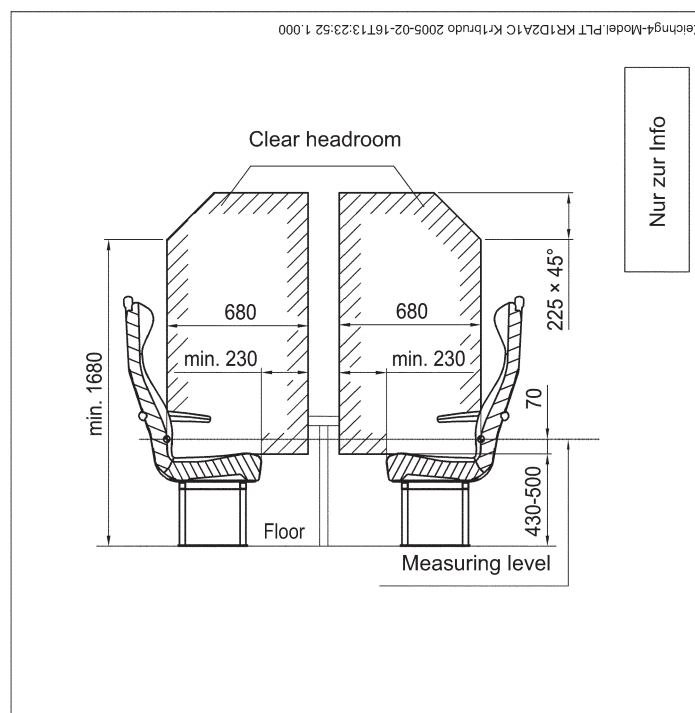


FIGURA 3

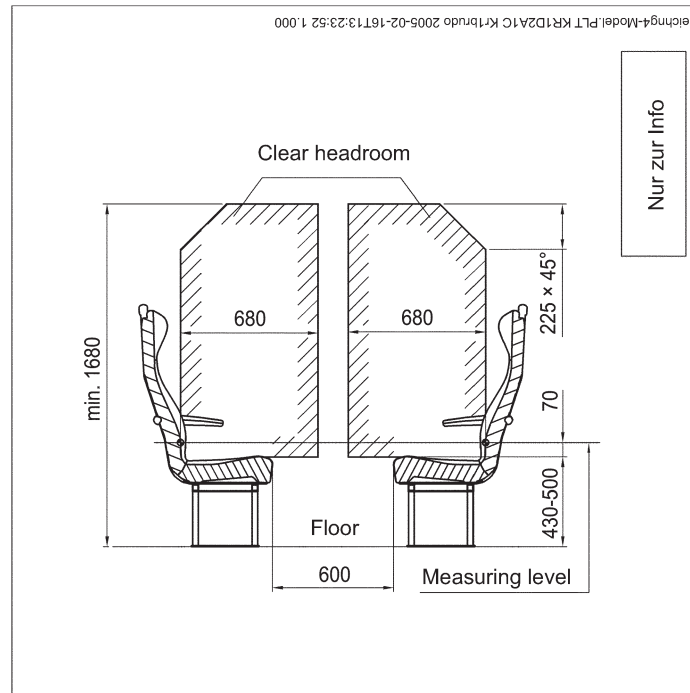


FIGURA 4

În cazul dotării cu scaune cu spătar rabatabil, dimensiunile trebuie măsurate când scaunele se află în poziție complet verticală.

4.2.2.2.2.2. Scaune unidirecționale

Dacă sunt prevăzute scaune unidirecționale, spațiul liber din fața fiecărui scaun trebuie să fie în conformitate cu figura 2.

În conformitate cu figurile 1 – 4, distanța dintre suprafața frontală a spătarului și planul vertical în partea cea mai din spate a scaunului din față trebuie să fie de cel puțin 680 mm, având în vedere faptul că înclinarea necesară a scaunului trebuie măsurată la 70 mm de la centrul scaunului în sus, în locul de îmbinare a pernei cu spătarul. De asemenea, trebuie să existe un spațiu liber între marginea frontală a pernei scaunului și același plan vertical pentru scaunul din față de cel puțin 230 mm.

4.2.2.2.2.3. Dispunerea scaunelor față în față

Dacă locurile prioritare sunt dispuse față în față, distanța dintre marginile frontale ale pernelor scaunelor trebuie să fie de cel puțin 600 mm (a se vedea figura 4).

Dacă între locurile prioritare așezate față în față este prevăzută o masă, între marginea frontală a pernei scaunului și marginea din dreapta a mesei trebuie să existe o distanță liberă minimă pe orizontală de cel puțin 230 mm (a se vedea figura 3).

4.2.2.3. Spații pentru scaune cu roțile

În funcție de lungimea trenului, exclusiv locomotiva sau motorul de angrenare, în trenul respectiv trebuie să existe cel puțin numărul de spații pentru scaune cu roțile indicat în următorul tabel:

Lungimea trenului	Număr spații pentru scaune cu roțile pe tren
Mai mică de 205 metri	2 spații pentru scaune cu roțile
205 – 300 metri	3 spații pentru scaune cu roțile
Mai mare de 300 metri	4 spații pentru scaune cu roțile

Pentru asigurarea echilibrului, spațiul pentru scaune cu roțile trebuie proiectat pentru scaunul cu roțile ce va fi poziționat fie cu fața, fie cu spatele în sensul de mers.

Spațiul pentru scaune cu rotile, pentru o singură persoană în scaun cu rotile, trebuie să fie adecvat pentru un scaun cu rotile cu următoarele caracteristici:

Dacă dispozitivele de sprijin la urcare sunt situate în stații, acestea trebuie să fie adecvate pentru un scaun cu rotile cu caracteristicile descrise în anexa M:

Nu trebuie să existe nici o altă obstrucționare a spațiului desemnat între pardoseala și tavanul vehiculului cu excepția unei plase de bagaje suspendate, o bară de mână orizontală prinsă de perete sau tavanul vehiculului, ori o masă în conformitate cu cerințele clauzei 4.2.2.10.

Distanța minimă în planul longitudinal dintre spațiul pentru scaune cu rotile și o suprafață frontală 2 trebuie să fie în conformitate cu figura 5. Suprafața 1 poate fi un scaun rabatabil sau o strapontină ori un perete despărțitor.

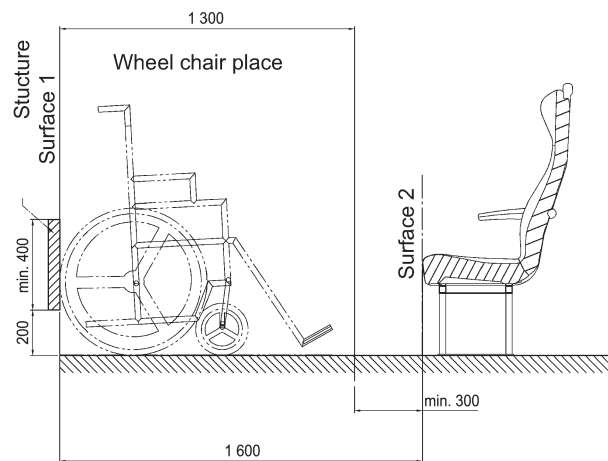


FIGURA 5

Dacă suprafața 2 este marginea frontală a pernei de scaun pentru pasager în cazul unei dispunerii față în față și dacă acest scaun poate fi ocupat de un pasager, distanța minimă nu trebuie să fie mai mică de 300 mm.

Dacă suprafața 2 este un spătar de scaun pentru pasageri în cazul unei dispunerii unidirecționale sau un perete despărțitor ori un scaun rabatabil sau o strapontină în fața spațiului pentru scaune cu rotile, distanța minimă nu trebuie să fie mai mică de 200 mm.

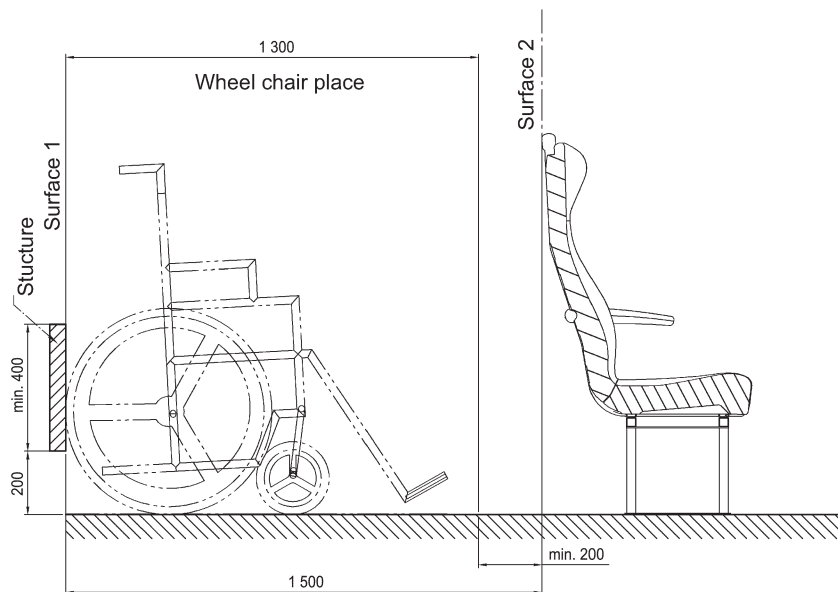


FIGURA 6

Scaunele rabatabile sau strapontinele pot fi instalate în spațiul pentru scaune cu rotile, însă, atunci când sunt pliate, nu trebuie să depășească cerințele dimensionale ale spațiului pentru scaune cu rotile.

Trebuie să existe o structură sau alt accesoriu acceptabil cu o lățime de 700 mm (așa cum se arată în figura 6) la un capăt al spațiului pentru scaune cu rotile. Înălțimea structurii sau a garniturii trebuie să poată împiedica un scaun cu rotile care a fost poziționat cu spatele la structură sau garnitură să se răstoarne pe spate.

Cel puțin un scaun trebuie să fie disponibil fie lângă, fie cu fața la spațiile pentru scaune cu rotile pentru ca un alt pasager să călătorească cu persoana în scaunul cu rotile. Acest scaun trebuie să ofere același confort ca celelalte scaune și poate să fie, de asemenea, situat în partea opusă culoarului de trecere.

Spațiul pentru scaunul cu rotile trebuie prevăzut cu un dispozitiv de alarmă care, în caz de pericol, trebuie să permită unei persoane în scaunul cu rotile să informeze o persoană care poate lua măsuri corespunzătoare. Acesta trebuie amplasat la îndemâna unei persoane care stă într-un scaun cu rotile de referință.

După ce dispozitivul de alarmă a fost activat, trebuie prevăzută o indicație vizuală și acustică a faptului că sistemul de alarmă funcționează.

Dispozitivul de alarmă nu trebuie să fie poziționat într-un loc îngust sau orice altă formă de protecție care să împiedice operarea imediată cu ajutorul palmei.

Dispozitivul de alarmă trebuie poziționat cât mai aproape de persoana în scaunul cu rotile.

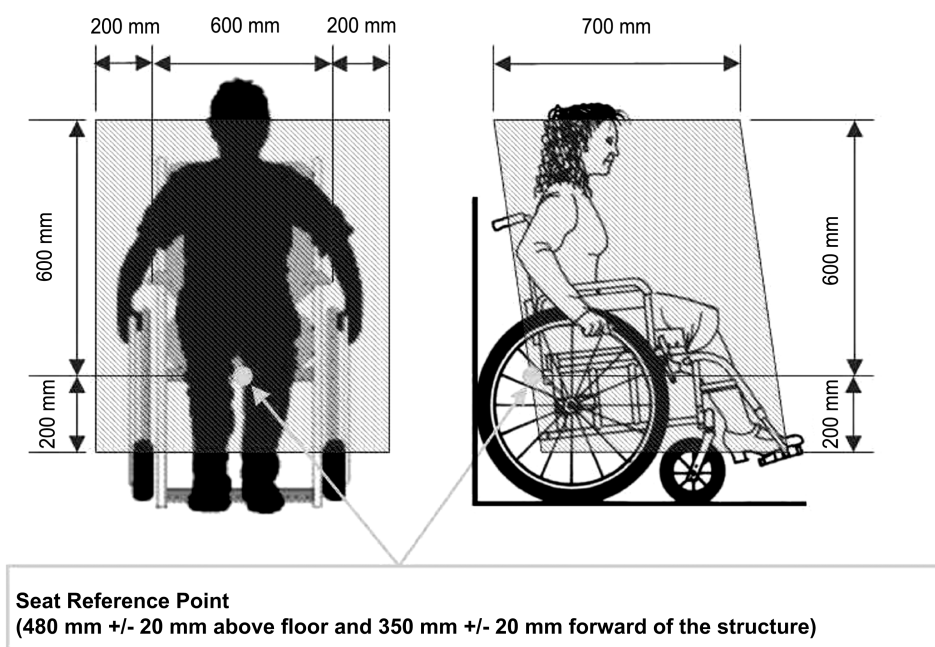


FIGURA 7

Un semn în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.4 trebuie amplasat în imediată apropiere sau în interiorul spațiului pentru scaune cu rotile în scopul identificării spațiului ca spațiu pentru scaune cu rotile.

4.2.2.4. Uși

4.2.2.4.1. Generalități

Pentru a încuia sau descuia o ușă acționată manual și destinată utilizării publicului, dispozitivul de comandă trebuie să poată fi operat cu palma prin exercitarea unei forțe de cel mult 20 newtoni.

Comenzile ușii, manuale sau butoane, trebuie să contrasteze cu suprafața pe care sunt montate.

Dacă pentru operarea ușilor sunt prevăzute butoane sau dispozitive de telecomandă, atunci fiecare buton sau dispozitiv trebuie să poată fi operat prin exercitarea unei forțe de cel mult 15 newtoni.

Dacă butoanele de deschidere și închidere sunt prevăzute unul deasupra celuilalt, butonul de deschidere trebuie să fie întotdeauna butonul de sus.

4.2.2.4.2. Uși exterioare

4.2.2.4.2.1. Cerințele subsistemului

Ușile de acces spre exterior, automate sau semiautomate, trebuie prevăzute cu dispozitive care să detecteze prezența unui pasager, iar în cazul detectării unui pasager, ușile trebuie să se oprească automat și să rămână deschise pe o perioadă limitată de timp.

Toate ușile de acces a pasagerilor în exterior trebuie să aibă o lățime liberă utilă de 800 mm atunci când sunt deschise.

Ușile exterioare trebuie vopsite sau marcate pe exterior astfel încât să contrasteze cu partea laterală a caroseriei vehiculului.

Ușile desemnate de acces a scaunelor cu roțile în exterior trebuie să se afle cât mai aproape de spațiile desemnate pentru scaune cu roțile.

Ușa ce va fi utilizată pentru accesul scaunelor cu roțile trebuie să fie în mod clar marcată cu un semn în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.4.

Din interiorul vehiculului, poziția ușilor exterioare trebuie să fie în mod clar marcată, folosind contrastul pe pardoseala din apropierea ușii, în comparație cu restul pardoselii vehiculului.

La deschiderea unei uși, trebuie emis un semnal sonor clar pentru persoanele din interiorul și exteriorul trenului. Acest semnal de alertă trebuie să rămână activ timp de cel puțin cinci secunde cu excepția cazului în care ușa este operată, în acest caz semnalul oprindu-se după 3 secunde. Această cerință nu este aplicabilă semnalelor sonore externe din trenurile de mare viteză de clasa 1 și clasa 2.

Când o ușă cu deschidere automată sau cu telecomandă este operată de către mecanic sau alt membru al personalului de bord, semnalul de alertă trebuie să rămână activ timp de cel puțin trei secunde din momentul în care ușa începe să se deschidă.

Când o ușă cu închidere automată sau cu telecomandă este operată, persoanele din interiorul și exteriorul trenului trebuie avertizate prin intermediul unei alarme sonore. Alarma trebuie să sune timp de cel puțin 2 secunde înainte ca ușa să înceapă să se închidă și sunetul acesteia trebuie să fie diferit de cel folosit la închiderea ușii. Alarma trebuie să sune în continuare pe durata închiderii ușii.

Sursa sunetului trebuie amplasată lângă dispozitivul de comandă sau dacă acest dispozitiv nu există, în apropierea ușii.

Avertizări sonore pentru ușa pasagerului – ușă activată pentru deschidere

- Caracteristică
 - sunete multiple continue sau în impulsuri lente (maxim 2 impulsuri pe secundă) din 2 sunete combinate.
- Frecvențe
 - 3 000 Hz +/- 500 Hz
 - și:
 - 1 750 Hz +/- 500 Hz
- Nivel de presiune acustică
 - 70 dB $L_{Aeq,T}^{+}$ - 2 în punctul central al vestibulului la o înălțime de 1,5 m deasupra nivelului solului. (T = durata totală a sunetului)

Avertizări sonore pentru ușa pasagerului – avertizare de închidere a ușii

- Caracteristică
 - un sunet în impulsuri rapide (6-10 impulsuri pe secundă)
- Frecvență
 - 1 900 Hz +/- 500 Hz

— Nivel de presiune acustică

70 dB $L_{Aeq,T} \pm 2$ în afara vehiculului, la 1,5m depărtare de linia centrală a ușii la 1,5 m deasupra nivelului solului. Măsurare interioară când alarma este activă. (T = durata totală a sunetului)

Ușa trebuie activată de către personalul de bord sau în mod semiautomat (adică, prin apăsare pe buton de către un pasager).

Butonul trebuie amplasat fie lângă, fie pe canatul de ușă.

Butoanele pentru ușile exterioare, ce pot fi operate de pe peron, nu trebuie centrate la mai puțin de 800 mm și la mai mult de 1 200 mm pe verticală de la nivelul peroanelor, pentru toate peroanele la care vor opri trenurile. Butoanele pentru ușile interioare nu trebuie centrate la mai puțin de 800 mm și la mai mult de 1 200 mm pe verticală de la nivelul pardoselii vehiculului.

4.2.2.4.2.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Dacă pentru operarea ușilor sunt prevăzute butoane, atunci fiecare buton trebuie să aibă o indicație vizuală, pe sau lângă buton, atunci când este activat și trebuie să poată fi operat prin exercitarea unei forțe de maximum 15 newtoni. Dacă ușa se închide prin telecomandă de către personalul de bord, indicația vizuală trebuie să rămână activă cel puțin 2 secunde înainte ca ușa să înceapă să se închidă.

Aceste butoane trebuie să poată fi identificate prin atingere (de exemplu, marcaje tactile) și vor indica funcționalitatea.

4.2.2.4.3. Uși interioare

4.2.2.4.3.1. Cerințele subsistemului

Ușile interioare semiautomate și automate trebuie prevăzute cu dispozitive care să împiedice blocarea pasagerilor între uși, în momentul operării acestora.

Dacă sunt prevăzute uși interioare, acestea trebuie să îndeplinească cerințele prezentei clauze.

Golurile de uși puse la dispoziție persoanelor în scaunul cu roțile trebuie să aibă o lățime liberă utilă de cel puțin 800 mm.

Pentru a înclui sau descuia o ușă manuală destinată utilizării publicului, dispozitivul de comandă trebuie să poată fi operat cu palma prin exercitarea unei forțe de cel mult 20 newtoni.

Forța necesară pentru a deschide și a închide o ușă manuală nu trebuie să fie mai mare de 60 newtoni.

Butoanele pentru ușile interioare nu trebuie centrate la mai puțin de 800 mm și la mai mult de 1 200 mm pe verticală de la nivelul pardoselii vehiculului.

Ușile automate de legătură consecutive și între vehicule trebuie să funcționeze fie sincron ca o pereche, fie a doua ușă trebuie să detecteze automat persoana care se îndreaptă spre ea și să se deschidă.

Dacă mai mult de 75 % din suprafața ușii este confecționată din material transparent, aceasta trebuie marcată cu cel puțin două benzi în relief cu semne, sigle, simboluri sau elemente decorative. Acestea trebuie să fie amplasate la o înălțime între 1 500 mm – 2 000 mm pentru banda superioară și între 850 mm – 1 000 mm pentru banda inferioară, în contrast cu fundalul pe întreaga lățime a ușii. Aceste benzi trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 100 mm.

4.2.2.4.3.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Dacă pentru operarea ușilor sunt prevăzute butoane, atunci fiecare buton trebuie să se aprindă (sau spațiul aferent trebuie iluminat) când este activat și trebuie să poată fi utilizat prin exercitarea unei forțe de cel mult 15 newtoni.

Butonul trebuie poziționat la cel puțin 800 mm și cel mult 1 200 mm pe verticală deasupra nivelului solului.

Aceste butoane trebuie să poată fi identificate prin atingere (de exemplu, marcaje tactile) și vor indica funcționalitatea.

4.2.2.5. Iluminat

Scările de acces în vehicul trebuie iluminate la o intensitate de cel puțin 75 Lux, măsurată pe 80 % din lățimea scării cu un bec poziționat în cadrul sau în imediata apropiere a acesteia.

4.2.2.6. Toalete

4.2.2.6.1. Generalități

Dacă în tren sunt prevăzute toalete, trebuie asigurat accesul la o toaletă universală din spațiul pentru scaune cu roțile care trebuie să îndeplinească atât cerințele pentru toaletele standard, cât și cele pentru toaletele universale.

4.2.2.6.2. Toaleta standard (cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate)

O toaletă standard nu este concepută pentru a fi accesibilă unei persoane în scaunul cu roțile.

Lățimea utilă a ușii trebuie să fie de cel puțin 500 mm.

Orice clanță de ușă, încuietore sau dispozitiv de comandă a ușii din exteriorul sau interiorul compartimentului toaletei trebuie centrate la cel puțin 800 mm și la cel mult 1 200 mm de la nivelul solului.

Un semnal vizual și tactil (sau acustic) trebuie să indice când o ușă a fost încuiată.

Orice dispozitiv de comandă a ușii și alte echipamente din interiorul compartimentului toaletei (cu excepția meselor pentru schimbarea bebelușilor) trebuie să poată fi operate prin exercitarea unei forțe de cel mult 20 newtoni.

Orice dispozitiv de comandă, inclusiv sistemul de canalizare, trebuie să aibă o culoare și/sau un sunet care să contrasteze cu fundalul și trebuie să poată fi identificat prin atingere.

Trebuie furnizate informații tactile clare și precise despre utilizarea oricărui dispozitiv de comandă cu ajutorul pictogramelor.

O bară de mână fixă verticală și/sau orizontală trebuie prevăzută lângă vasul de toaletă și chiuvetă.

Barele de mână trebuie să fie rotunde în secțiune cu un diametru exterior de 30 mm – 40 mm și trebuie să se afle la o distanță liberă de 45 mm de orice suprafață adiacentă. Dacă o bară de mână este curbată, raza părții interioare a curbei trebuie să aibă cel puțin 50 mm.

Scaunul și capacul de toaletă și barele de mână trebuie să aibă o culoare și/sau o nuanță care să contrasteze cu fundalul.

4.2.2.6.3. Toaletă universală

O toaletă universală este o toaletă concepută pentru a fi utilizată de toți pasagerii, inclusiv toate categoriile de PMR.

4.2.2.6.3.1. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate (toaleta universală)

Ușa de acces la toaletă trebuie să aibă o lățime liberă utilă de cel puțin 800 mm.

Partea exterioară a ușii trebuie marcată cu un semn în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.4.

Orice clanță de ușă, încuietore sau dispozitiv de comandă a ușii din exteriorul sau interiorul compartimentului toaletei trebuie centrate la cel puțin 800 mm și la cel mult 1 200 mm de la nivelul solului.

Un semnal vizual și tactil (sau acustic) trebuie să indice când o ușă a fost încuiată.

Orice dispozitiv de comandă a ușii și alte echipamente din interiorul compartimentului toaletei (cu excepția meselor pentru schimbarea bebelușilor) trebuie să poată fi operate prin exercitarea unei forțe de cel mult 20 newtoni.

În interiorul compartimentului toaletei trebuie să existe suficient spațiu pentru ca un scaun cu roțile, astfel cum este definit în anexa M, să poată fi manevrat cât mai aproape de scaunul de toaletă, a se vedea figura 8a.

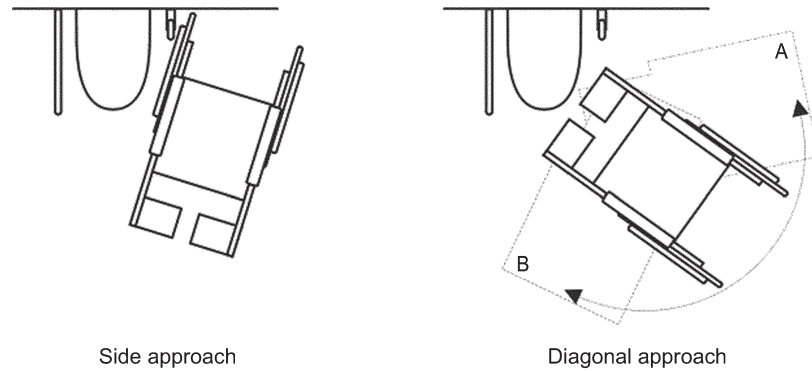


FIGURA 8a

În fața scaunului de toaletă trebuie să existe un spațiu liber de cel puțin 700 mm, așa cum se arată în figura 8b.

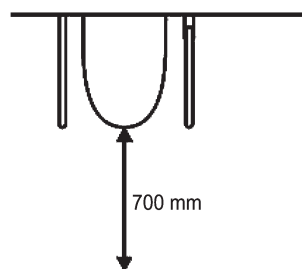


FIGURA 8b

De fiecare parte a scaunului de toaletă trebuie prevăzută o bară de mână orizontală în conformitate cu cerințele dimensionale din clauza menționată anterior. Bara de mână de pe partea accesibilă scaunului cu roțile trebuie articulată astfel încât să se permită un transfer neobstrucționat al persoanei în scaunul cu roțile pe și de scaunul de toaletă, a se vedea figurile 9 și 10.

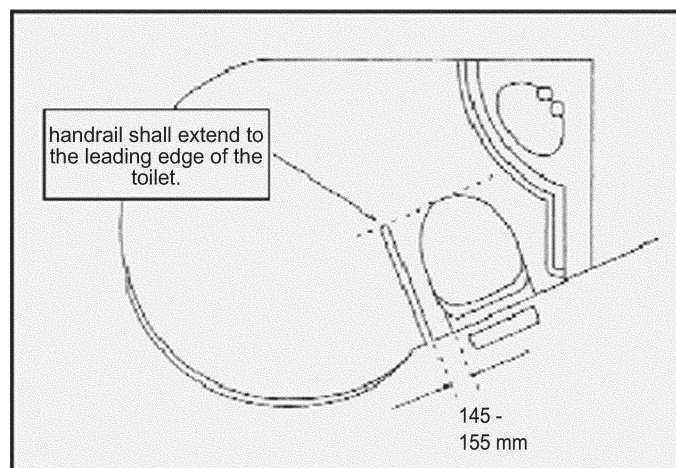


FIGURA 9

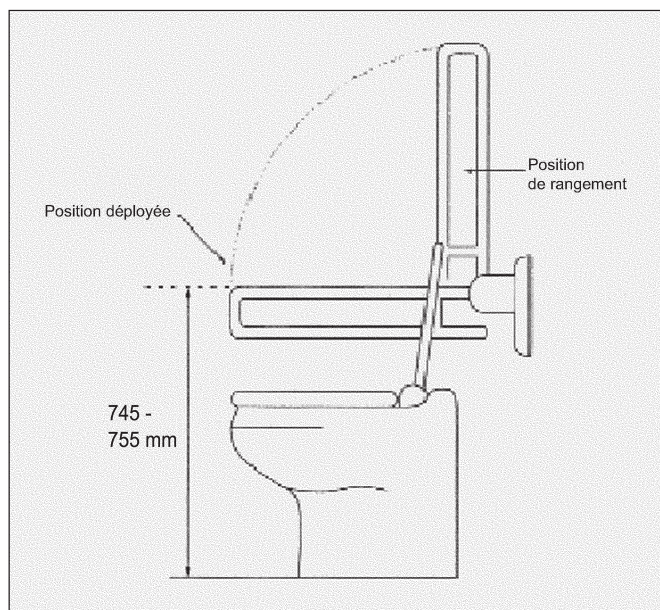


FIGURA 10

Suprafața scaunului de toaletă, în poziție coborât, trebuie să fie la o înălțime între 450 mm – 500 mm de la nivelul solului.

Toate instalațiile (chiuvetă, distribuitor de săpun, oglindă, distribuitor de apă și uscător) trebuie să fie ușor accesibile unei persoane în scaun cu roțile.

Compartimentul toaletei trebuie prevăzut cu cel puțin două dispozitive de alarmă care, în caz de urgență, trebuie să permită unei PMR să informeze o persoană care poate lua măsuri corespunzătoare. Un dispozitiv trebuie amplasat la cel mult 450 mm de la nivelul solului, distanță măsurată pe verticală de la suprafața pardoselii la partea superioară a butonului. Celălalt dispozitiv trebuie amplasat la cel puțin 800 mm și cel mult 1 200 mm de la nivelul solului, distanță măsurată pe verticală la partea superioară a butonului.

Dispozitivul de alarmă inferior trebuie poziționat astfel încât o persoană întinsă pe podea să poată ajunge la buton. Aceste două dispozitive trebuie amplasate pe suprafețe verticale diferite ale compartimentului astfel încât să se poată ajunge la ele din mai multe poziții.

Butonul de alarmă trebuie să se distingă de orice alt buton din toaletă și să aibă o culoare diferită de celelalte dispozitive de comandă.

Un semn în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.7 trebuie amplasat în imediata apropiere a fiecărui dispozitiv de alarmă. Semnul trebuie să descrie funcția și acțiunile necesare și trebuie să contrasteze cu fundalul și să ofere informații tactile și vizuale clare.

În toaletă trebuie să existe o indicație vizuală și acustică a faptului că sistemul de alarmă a fost activat.

4.2.2.6.3.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate (schimbarea bebelușilor)

Dacă nu sunt prevăzute camere rezervate copiilor, un dispozitiv care să permită schimbarea scutecelor bebelușilor trebuie încorporat în toaleta universală. În poziția coborât, dispozitivele pentru schimbarea bebelușilor trebuie să se afle la o distanță între 800 mm – 1 000 mm deasupra nivelului solului. Acestea trebuie să aibă cel puțin o lățime de 500 mm și o lungime de 700 mm.

Acestea trebuie proiectate astfel încât să se evite alunecarea accidentală a bebelușului, nu trebuie să aibă margini ascuțite și trebuie să poată suporta o greutate de cel puțin 80 kg.

Dacă masa pentru schimbarea bebelușului iese din spațiul accesibil al toaletei, aceasta trebuie să poată fi pliată, cu exercitarea unei forțe de cel mult 25 newtoni.

4.2.2.7. Culoare de trecere

De la intrarea în vehicul, culoarul de trecere prin vehicul trebuie să aibă o lățime de cel puțin 450 mm de la nivelul solului la o înălțime de 1 000 mm și 550 mm de la o înălțime între 1 000 mm – 1 950 mm.

Lățimea culoarului de trecere între vehiculele de legătură ale unei singure garnituri trebuie să se mențină la cel puțin 550 mm pe șină dreaptă și orizontală.

Accesul la și din spațiile pentru scaune cu roțile, zonele și ușile accesibile scaunelor cu roțile trebuie să aibă o lățime de trecere de cel puțin 800 mm și o înălțime de cel puțin 1 450 mm în orice punct. Culoarul de trecere trebuie astfel prevăzut pentru a permite mișcarea neobstrucționată a scaunului de referință din anexa M.

Un spațiu de întoarcere, cu un diametru de cel puțin 1 500 mm trebuie prevăzut în apropierea spațiului pentru scaune cu roțile astfel încât persoana cu handicap din scaunul cu roțile să poată întoarce scaunul. Spațiul pentru scaune cu roțile poate fi inclus în cercul de întoarcere.

4.2.2.8. Informații clienți

4.2.2.8.1. Generalități

Toate informațiile trebuie să fie coerente și în conformitate cu normele europene sau naționale.

Toate informațiile trebuie să fie compatibile cu sistemul general de orientare și informații, în special în ceea ce privește culoarea și contrastul cu trenurile, peroanele și intrările.

Informațiile vizuale trebuie să fie lizibile în orice condiții de iluminare atunci când vehiculul sau stația sunt operaționale.

Informațiile vizuale trebuie să contrasteze cu fundalul acestora.

Elementele inferioare de prelungire (*descenders*) a caracterelor Roman trebuie să poată fi ușor recunoscute și să aibă un raport al dimensiunilor de minim 20 % pentru caracterele cu majuscule.

Elementele comprimate inferioare (*descenders*) și superioare de prelungire a literei (*ascenders*) nu trebuie utilizate.

Trebuie să existe posibilitatea furnizării de informații (atât sonore, cât și vizuale) în mai multe limbi. (Alegerea și numărul limbilor trebuie să fie responsabilitatea întreprinderii feroviare, având în vedere clientela fiecărui serviciu de mișcare în parte).

Următoarele informații trebuie furnizate:

- informații și instrucțiuni de siguranță în conformitate cu normele europene sau naționale;
- instrucțiuni de siguranță sonore în caz de urgență;
- semne de avertizare, interdicere și obligativitate în conformitate cu normele europene sau naționale;
- informații privind ruta trenului;
- informații privind amplasarea instalațiilor de la bord.

4.2.2.8.2. Informații (semne, pictograme, bucle inductive și dispozitive pentru apel de urgență)

4.2.2.8.2.1. Cerințele subsistemului

Toate semnele de avertizare, obligativitate și interdicere trebuie să conțină pictograme și să fie concepute în conformitate cu ISO 3864-1.

Nu trebuie să existe mai mult de cinci pictograme, împreună cu o săgeată direcțională care să indice un singur sens, poziționate una lângă cealaltă într-un singur loc.

Semnele cu informații tactile trebuie amplasate în:

- toalete, pentru informații funcționale și apel de urgență, dacă este cazul
- trenuri, pentru buton deschidere/închidere ușă și apel de urgență

Reclamele nu trebuie combinate cu sistemele de orientare și informații.

Pentru PMR trebuie prevăzute următoarele simboluri grafice și pictograme specifice:

- simbolul scaunului cu roțile în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.4
- informații direcționale pentru amenajări accesibile pentru scaunul cu roțile

- indicație privind amplasarea ușii cu acces pentru scaunul cu roțile în afara trenului
- indicație privind spațiul pentru scaune cu roțile din interiorul trenului
- indicație privind toaletele universale

Simbolurile pot fi combinate cu alte simboluri (de exemplu: ascensor, toaletă etc).

4.2.2.8.2.2. Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Dacă sunt prevăzute bucle inductive, acestea trebuie să fie semnalate cu un indicator în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.4.

În cazul în care este prevăzută această facilitate, un simbol grafic trebuie să indice locul de depozitare a bagajelor grele și a bunurilor voluminoase.

Dacă există un dispozitiv de apel pentru asistență sau informații, acesta trebuie semnalat cu un indicator în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.6.

și trebuie prevăzut cu:

- o indicație vizuală și acustică a faptului că dispozitivul a fost activat;
- informații de utilizare suplimentare, dacă sunt necesare.

Dacă există un dispozitiv pentru apel de urgență, acesta trebuie să fie în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.7 și trebuie prevăzute:

- simboluri vizuale și tactile;
- o indicație vizuală și acustică a faptului că dispozitivul a fost activat;
- informații de utilizare suplimentare, dacă sunt necesare.

În toaletele universale și toaletele accesibile pentru scaunul cu roțile, dacă sunt instalate bare de mână articulate, trebuie prevăzut un simbol grafic care să indice bara atât în poziție verticală, cât și în poziție coborât.

4.2.2.8.3. Informații (descriere a traseului și rezervare de locuri)

Destinația finală sau ruta trebuie afișate în afara trenului pe peron în apropierea a cel puțin unei ușii de acces a pasagerilor, cel puțin privind un minim de vehicule alternative ale trenului.

Dacă trenurile operează într-un sistem în care informațiile vizuale dinamice sunt furnizate pe peroanele din stație pe o rază de 50 metri și informațiile despre destinație și rută sunt, de asemenea, furnizate pe partea frontală a trenului, nu este obligatoriu să se furnizeze informații pe părțile laterale ale fiecărui vehicul.

Destinația finală sau ruta trenului trebuie afișată în interiorul fiecărui vehicul.

Următoarea oprire a trenului trebuie afișată astfel încât să poată fi citită de la cel puțin 51 % din scaunele de pasageri din interiorul fiecărui vehicul. Aceste informații trebuie afișate cu cel puțin două minute înainte de sosire în stația în cauză. Dacă următoarea stație se află la o distanță mai mică de două minute, aceasta trebuie afișată imediat după plecarea din stația anterioară.

Cerința de a face vizibile afișarea destinației și a „următoarei opriri” pentru 51 % din scaunele de pasageri nu trebuie îndeplinită dacă trenul este parțial sau în totalitate împărțit pe compartimente cu cel mult 8 scaune deservite de un coridor. Totuși, un afișaj trebuie să fie vizibil pentru o persoană care stă pe coridor în afara compartimentului și trebuie să fie vizibil pentru o persoană care ocupă un spațiu pentru scaune cu roțile.

Trebuie puse la dispoziție detaliile privind ruta și rețeaua pe care circulă fiecare tren (întreprinderea feroviară trebuie să decidă modul în care sunt furnizate aceste informații).

Informațiile privind următoarea oprire pot fi afișate pe același ecran cu destinația finală. Totuși, aceasta va reveni la destinația finală imediat ce trenul s-a oprit.

Sistemul trebuie să permită anunțurile în mai multe limbi. (Alegerea și numărul limbilor trebuie să fie responsabilitatea întreprinderii feroviare, având în vedere clientela fiecărui serviciu feroviar în parte).

Dacă sistemul este automat, trebuie să fie posibilă ștergerea sau corectarea informațiilor incorecte sau false.

Dacă în vehicul sunt prevăzute locuri rezervate, atunci numărul sau litera vehiculului (conform sistemului de rezervare) trebuie afișată pe sau în apropierea fiecărei uși în caractere cu o înălțime de cel puțin 70 mm.

Dacă locurile sunt identificate prin numere sau litere, numărul sau litera corespunzătoare locului trebuie afișată pe sau în apropierea fiecărei uși în caractere cu o înălțime de cel puțin 12 mm. Aceste numere sau litere trebuie să contrasteze cu fundalul.

Trenul trebuie prevăzut cu un sistem de sonorizare care trebuie utilizat fie pentru anunțurile obișnuite sau urgente ale mecanicului sau ale altui membru al echipajului responsabil în mod specific de pasageri.

Sistemul poate opera manual, automat sau programat în prealabil. Dacă sistemul este automat, trebuie să fie posibilă ștergerea sau corectarea informațiilor incorecte sau false.

Sistemul trebuie utilizat pentru a anunța destinația și următoarea oprire a trenului sau plecarea din fiecare stație.

Sistemul trebuie utilizat pentru a anunța următoarea oprire a trenului cu cel puțin două minute înainte de sosirea trenului în respectiva stație. Dacă următoarea stație se află la o distanță mai mică de două minute, aceasta trebuie anunțată imediat după plecarea din stația anterioară.

Informațiile verbale trebuie să aibă un nivel RASTI minim de 0,5, în conformitate cu IEC 60268-16 partea 16, în toate zonele. Sistemul trebuie să îndeplinească cerința pentru fiecare scaun și spațiu destinat scaunelor cu roțile.

Sistemul trebuie să permită anunțurile în mai multe limbi. (Alegerea și numărul limbilor trebuie să fie responsabilitatea întreprinderii feroviare, având în vedere clientela fiecărui serviciu feroviar în parte).

Dacă sistemul este automat, trebuie să fie posibilă ștergerea sau corectarea informațiilor incorecte sau false.

4.2.2.8.4. Informații (cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate)

Fiecare denumire de stație (care poate fi prescurtată) sau mesaj trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde. Dacă se utilizează un afișaj derulant (pe orizontală sau verticală), fiecare cuvânt complet trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde iar viteza de derulare pe orizontală nu trebuie să depășească 6 caractere pe secundă. Caracterele „Sans Serif”, în regim mixt, trebuie utilizate pentru toate informațiile scrise. (Adică, nu numai în litere majuscule).

Literele majuscule și numerele folosite pe afișajele exterioare frontale trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 70 mm și pe afișajele laterale 35 mm pe partea și indicatoarele din interior.

În interiorul trenurilor, dimensiunea caracterelor nu trebuie să fie mai mică de 35 mm pentru o distanță de citire de peste 5 000 mm.

Caracterele afișate de 35 mm trebuie considerate ca fiind lizibile până la cel mult 10 000 mm distanță de vizualizare.

4.2.2.9. Diferențe de nivel

Scările interioare (altele decât cele pentru acces exterior) trebuie să aibă o înălțime maximă de 200 mm și o adâncime minimă de 280 mm, măsurate la axa centrală a scărilor. Prima și ultima treaptă trebuie semnalate cu o bandă contrastantă cu o adâncime între 45 mm – 50 mm care să se extindă pe întreaga lățime a scărilor, atât pe suprafețele frontale, cât și pe cele superioare ale muchiei proeminente a treptei. Pentru trenurile cu etaj, este permisă reducerea acestei valori la 270 mm în cazul scărilor de acces la etaj.

Nu este permisă existența nici unei trepte între vestibulul unei uși exterioare de acces pentru scaunul cu roțile, spațiul pentru scaune cu roțile, un compartiment de dormit universal și toaleta universală, cu excepția unui prag de ușă care nu trebuie să depășească 15 mm în înălțime.

În ceea ce privește rampele din tren, înclinația maximă nu trebuie să depășească următoarele valori:

Lungimea rampei	Înclinație maximă (grade)	Înclinație maximă (%)
> 1 000 mm	4,47	8
600 mm – 1 000 mm	8,5	15
mai mică de 600 mm	10,2	18

Notă: Aceste înclinații trebuie măsurate când vehiculul staționează pe șină dreaptă și orizontală.

4.2.2.10. Bare de mână

Toate barele de mână montate pe un vehicul trebuie să aibă secțiunea rotundă și un diametru exterior între 30 mm – 40 mm și o distanță liberă de cel puțin 45 mm de orice suprafață adiacentă. Dacă o bară de mână este curbată, raza părții interioare a curbei trebuie să aibă cel puțin 50 mm.

Toate barele de mână trebuie să contrasteze cu fundalul de montare.

Ușile care au mai mult de două trepte de acces trebuie prevăzute cu bare de mână pe ambele părți, montate în interior cât mai aproape posibil de peretele exterior al vehiculului. Acestea trebuie să aibă o înălțime între 800 mm – 900 mm de la prima treaptă utilă de urcare în tren, în funcție de înălțimea peronului pentru care materialul rulant este conceput spre utilizare și trebuie să fie paralele cu linia muchiei treptei.

Trebuie, de asemenea, prevăzută o bară de mână verticală la urcarea și coborârea din tren. Ușile care au cel mult două trepte de acces trebuie prevăzute cu bare de mână pe ambele părți, montate în interior, cât mai aproape posibil de peretele exterior al vehiculului. Acestea trebuie să aibă o lungime între 700 mm – 1 200 mm de la pragul primei trepte.

În cazul în care culoarul de trecere al coridorului de mijloc este mai mic de 1 000 mm și mai lung de 2 000 mm, în interiorul sau lângă coridoarele de mijloc dintre vehicule trebuie să existe bare de mână sau mânere prevăzute pentru utilizare de către pasageri. Dacă culoarul de trecere al coridorului de mijloc este mai lat sau egal cu 1 000 mm, în coridorul de mijloc trebuie prevăzute bare de mână sau mânere.

4.2.2.11. Cușetă cu acces pentru scaune cu rotile

Dacă un tren are cușete pentru pasageri, trebuie prevăzut un vehicul care să conțină cel puțin o cușetă cu acces pentru scaunul cu rotile adecvată unui scaun cu rotile cu specificația din anexa M.

Dacă un tren are mai multe vehicule în care există cușete pentru pasageri, în trenul respectiv trebuie să existe cel puțin două cușete cu acces pentru scaunul cu rotile.

Dacă un vehicul feroviar este prevăzut cu o cușetă cu acces pentru scaunul cu rotile, pe partea exterioară a ușii vehiculului respectiv trebuie să existe un semn corespunzător în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.4.

Cușeta trebuie prevăzută cu cel puțin două dispozitive de alarmă care, în caz de pericol, trebuie să permită unei PMR să informeze o persoană care poate lua măsuri corespunzătoare. Un dispozitiv trebuie amplasat la cel mult 450 mm de la nivelul solului, distanță măsurată pe verticală de la suprafața pardoselii la partea superioară a butonului. Celălalt dispozitiv trebuie amplasat la cel puțin 600 mm și cel mult 800 mm de la nivelul solului, distanță măsurată pe verticală la partea superioară a butonului.

Dispozitivul de alarmă inferior trebuie poziționat astfel încât o persoană întinsă pe podea să poată ajunge ușor la buton. Aceste două dispozitive trebuie amplasate pe suprafețe verticale diferite ale cușetei. Dispozitivele de alarmă trebuie să se distingă de orice alt buton din cușetă și să aibă o culoare diferită de celelalte dispozitive de comandă.

Un semn în conformitate cu anexa N clauzele N.3 și N.7 trebuie amplasat în imediata apropiere a fiecărui dispozitiv de alarmă. Semnul trebuie să descrie funcția și acțiunile necesare și trebuie să contrasteze cu fundalul și să ofere informații tactile și vizuale clare.

În cușetă trebuie să existe o indicație vizuală și acustică a faptului că dispozitivul de alarmă a fost activat.

4.2.2.12. Poziția scării pentru accesul și ieșirea vehiculelor

4.2.2.12.1. Cerințe generale

Trebuie demonstrat faptul că punctul situat în poziție centrală pe muchia treptei ⁽²⁾ fiecărei uși de acces de pe ambele părți ale unui vehicul așezat central pe șine și în condiții de funcționare cu roți noi dar fără pasageri, trebuie poziționat în interiorul suprafeței identificate ca „poziția treptei” în figura 11 de mai jos, în conformitate cu cerințele specificate mai jos.

Treptele de acces în vehicul trebuie proiectate pentru a corespunde următoarelor cerințe în conformitate cu tipul de peron la care materialul rulant este prevăzut să oprească, în condiții de funcționare normală. Pardoseala din dreptul ușii de acces trebuie considerată ca fiind o treaptă.

Treptele trebuie să fie proiectate astfel încât ecartamentul maxim din construcție să îndeplinească cerințele din anexa C la STI pentru vagoane de marfă.

Cerința (a) pentru întreg materialul rulant prevăzut să oprească, în condiții de funcționare normală, la peroanele cu o înălțime mai mică de 550 mm:

Treapta cea mai de jos (primul nivel) trebuie să se afle la limita inferioară a ecartamentului din construcție al vehiculului, în conformitate cu anexa C la STI pentru vagoane de marfă pentru acest vehicul.

Poziția orizontală a celei mai de jos trepte (primul nivel) trebuie să se afle la limita exterioră a ecartamentului din construcție al vehiculului, în conformitate cu anexa C la STI pentru vagoane de marfă pentru acest vehicul.

Cerința (b) pentru întreg materialul rulant prevăzut să oprească, în condiții de funcționare normală, la peroanele cu o înălțime de 550 mm:

O treaptă trebuie să îndeplinească cerințele din figura 11 și să aibă următoarele valori când vehiculul a oprit în poziția sa nominală,

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o șină dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o șină cu o rază de viraj de 300 m	290	230	160

Cerința (c) pentru întreg materialul rulant prevăzut să oprească, în condiții de funcționare normală, la peroanele cu o înălțime de 760 mm:

O treaptă trebuie să îndeplinească cerințele din figura 11 și să aibă următoarele valori când vehiculul a oprit în poziția sa nominală,

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o șină dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o șină cu o rază de viraj de 300 m	290	230	160

Cerința (d) pentru întreg materialul rulant prevăzut să oprească, în condiții de funcționare normală, atât la peroanele cu o înălțime de 760 mm, cât și la peroanele cu o înălțime de 550 mm sau mai mică și prevăzut cu două sau mai multe trepte de acces:

Pe lângă cerințele relevante menționate anterior, o treaptă trebuie să îndeplinească cerințele din figura 11 și să aibă următoarele valori când vehiculul se oprește în poziția sa nominală, pe baza unei înălțimi nominale a peronului de 760 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o șină dreaptă și orizontală	380	230	160
pe o șină cu o rază de viraj de 300 m	470	230	160

⁽²⁾ De asemenea, se aplică normele obișnuite de măsurare a treptei. Prin urmare, acest lucru va împiedica amplasarea ușii în anumite zone ale unui vehicul.

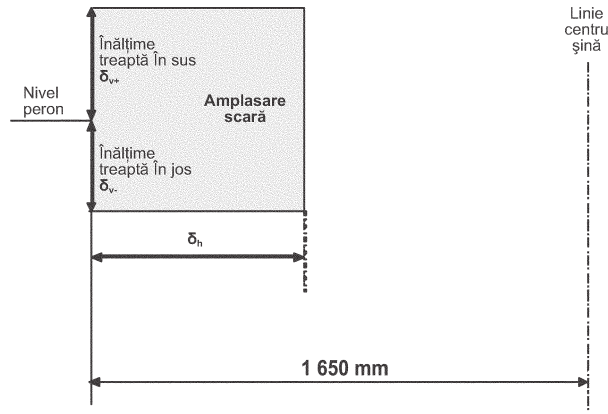


FIGURA 11

4.2.2.1.2.2. Scări de acces/ieșire

Toate treptele de acces și ieșire trebuie să fie antiderapante și să aibă o lățime liberă efectivă egală cu cea a ușii.

Scările interioare de acces exterior trebuie să aibă o înălțime de cel mult 200 mm și o adâncime de cel puțin 240 mm (efectivă) între marginile verticale ale treptei. Deschiderea fiecărei trepte trebuie să fie egală. Prima și ultima treaptă trebuie semnalate cu o bandă contrastantă cu o adâncime între 45 mm – 50 mm care să se întindă pe întreaga lățime a scărilor, atât pe suprafețele frontale, cât și pe cele superioare ale muchiei proeminente a treptei.

Înălțimea fiecărei trepte poate fi mărită la cel mult 230 mm dacă se poate demonstra faptul că prin acest lucru se obține o reducere a unei trepte din numărul total de trepte necesare. (De exemplu, dacă trebuie parcursă distanța pe verticală de 460 mm, se poate demonstra faptul că folosind trepte de cel mult 230 mm se reduce numărul de trepte necesare de la 3 la 2).

O scară de acces spre exterior, fixă sau escamotabilă, trebuie să aibă o înălțime de cel mult 230 mm între trepte și o adâncime de cel puțin 150 mm. Dacă este montată o treaptă intermediară și aceasta este o extensie a pragului de ușă în afara vehiculului și nu există nici o schimbare de nivel între treapta intermediară și pardoseala vehiculului, acesta nu va fi considerată ca fiind o treaptă în sensul prezentei specificații. O reducere minimă a nivelului, cu cel mult 60 mm, între suprafața pardoselii vestibulului și cea din exteriorul vehiculului, utilizată la ghidarea și blocarea ușilor este, de asemenea, permisă și nu va fi considerată ca fiind o treaptă.

Accesul în vestibulul vehiculului trebuie să se facă cu cel mult 4 trepte din care una poate fi exterioară.

4.2.2.1.2.3. Dispozitive de sprijin la urcare

4.2.2.1.2.3.1. Generalități

Dispozitivele de sprijin la urcare trebuie să îndeplinească cerințele din tabelul următor:

Utilizarea dispozitivelor de sprijin la urcare	Neaccesibil persoanelor în scaunul cu roțile	Accesibil atât persoanelor în scaunul cu roțile, cât și altor persoane	Accesibil numai persoanelor în scaunul cu roțile
Categorie de dispozitive de sprijin la urcare	Scară escamotabilă Alte dispozitive	Rampă Punte de legătură Alte dispozitive	Ascensor Alte dispozitive
Cerințe generale în conformitate cu:	categoria A	categoria A categoria B	categoria B

4.2.2.1.2.3.2. Disponibilitatea dispozitivelor de sprijin la urcare pentru persoanele în scaun cu roțile

Dacă într-un tren se intenționează deschiderea unei uși compatibile pentru scaunul cu roțile, în condiții de funcționare normală, la un peron dintr-o stație care are căi de acces lipsite de obstacole în conformitate cu 4.1.2.3.1, trebuie prevăzut un dispozitiv de sprijin la urcare ce va fi utilizat între ușă și peron pentru a permite unui pasager în scaunul cu roțile să urce sau să coboare, cu excepția cazului în care se demonstrează faptul că spațiul liber dintre marginea pragului ușii respective și marginea peronului nu depășește 75 mm pe orizontală și 50 mm pe verticală.

Poziția marginii peroanelor pentru care dispozitivele de sprijin la urcare sunt compatibile, în conformitate cu alineatul anterior, trebuie menționată în caracteristicile materialului rulant.

Dacă distanța nu depășește 30 km între stațiile de pe aceeași rută care au peroane la care materialul rulant se va opri și care sunt echipate cu dispozitive de sprijin la urcare pentru persoanele în scaunul cu roțile, atunci nu este obligatoriu ca materialul rulant să fie prevăzut cu aceste dispozitive.

Administratorul de infrastructură [sau șeful (șefii) de gară în cazul în care este (sunt) entitatea (entitățile) responsabilă(e)] și întreprinderea feroviară responsabilă trebuie să convină asupra administrării dispozitivului de sprijin la urcare în conformitate cu Regulamentul 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile pasagerilor în transportul internațional feroviar pentru a stabili partea responsabilă de instalarea oricăror dispozitive necesare de sprijin la urcare. Administratorul de infrastructură [sau șeful (șefii) de gară] și întreprinderea feroviară trebuie să se asigure de faptul că repartizarea convenită a responsabilităților este soluția globală cea mai viabilă.

Aceste acorduri trebuie să definească:

- peroanele din stație unde trebuie prevăzut un dispozitiv de ajutor la urcare de către administratorul de infrastructură sau de șeful de stație și materialul rulant pentru care va fi utilizat,
- peroanele din stație unde trebuie prevăzut un dispozitiv de ajutor la urcare de către întreprinderea feroviară și materialul rulant pentru care va fi utilizat,
- materialul rulant pentru care trebuie prevăzut un dispozitiv de ajutor la urcare de către întreprinderea feroviară și peronul pe care va fi utilizat,
- normele specifice de oprire a trenurilor în sensul respectării clauzei 4.1.2.19 (zonă destinată dispozitivelor de sprijin pentru accesul persoanelor în scaunul cu roțile).

În cadrul sistemului său de management al siguranței, întreprinderea feroviară trebuie să specifice care sunt obligațiile sale conform acestor acorduri și modul în care intenționează să le ducă la îndeplinire.

În cadrul sistemului său de management al siguranței, administratorul de infrastructură trebuie să specifice care sunt obligațiile sale conform acestor acorduri și modul în care intenționează să le ducă la îndeplinire.

În alineatele de mai sus, șeful de gară responsabil de peroane este considerat ca fiind un administrator de infrastructură în conformitate cu articolul 3 din Directiva 91/440/CE: definiția infrastructurii și Regulamentul 2598/70/CE.

4.2.2.12.3.3. Cerințe generale categoria A

Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Dispozitivul trebuie să poată rezista la o sarcină verticală concentrată descendentă de 2 kN, aceasta trebuie aplicată pe o suprafață de 100 mm * 200 mm în orice poziție pe suprafața treptei expuse fără a provoca vreo deformare permanentă;

Dispozitivul trebuie să poată suporta pe suprafața sa expusă o sarcină verticală descendentă distribuită de 4 kN pe metru din lungimea treptei fără a provoca vreo deformare permanentă semnificativă.

Un mecanism corespunzător trebuie instalat pentru a se asigura stabilitatea dispozitivului în poziție desfășurat și pliat.

Suprafața dispozitivului trebuie să fie antiderapantă și trebuie să aibă o lățime liberă efectivă egală cu lățimea ușii.

Dispozitivul trebuie prevăzut cu un dispozitiv capabil să oprească mișcarea scării respective dacă marginea sa din față atinge un obiect sau o persoană în timp ce scara este în mișcare

Forța maximă exercitată de dispozitiv trebuie să corespundă următoarelor:

Forța maximă exercitată de dispozitiv în direcția de deschidere nu trebuie să depășească vârful de forță de 300 N la lovirea de un obstacol.

Dacă pasagerii trebuie să stea în picioare într-un dispozitiv mobil pe verticală în interiorul vehiculului, scara nu trebuie să funcționeze cu o forță verticală de =150 N aplicată pe o zonă cu un diametru de 80 mm în orice poziție a suprafeței scării.

Dispozitivul trebuie să aibă integrată o metodă de siguranță pentru desfășurare și pliere în cazul unei pene de curent.

4.2.2.12.3.4. Cerințe generale categoria B

Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Dacă dispozitivele de sprijin la urcare sunt situate în stații, acestea trebuie să fie adecvate pentru un scaun cu roțile care prezintă caracteristicile descrise în anexa M:

Suprafața dispozitivului trebuie să fie antiderapantă și trebuie să aibă o lățime liberă efectivă de cel puțin 760 mm, cu excepția ascensoarelor pentru care este permisă o lățime de 720 mm. Dacă placa are o lățime mai mică de 900 mm, trebuie să aibă marginile ridicate pe ambele părți pentru evitarea alunecării roților.

Dispozitivul trebuie să reziste la o greutate de cel puțin 300 kg în centrul rampei, distribuită pe o suprafață de 660 mm pe 660 mm.

4.2.2.12.3.5. Cerințe specifice scărilor escamotabile

O scară escamotabilă este un dispozitiv integrat într-un vehicul, complet automat și activat la secvențele de deschidere/închidere a ușii.

Scările escamotabile pot fi utilizate, cu condiția ca acestea să îndeplinească cerințele privind ecartamentul din construcție ales al materialului rulant, în conformitate cu anexa C la STI pentru vagoane de marfă.

În cazul în care scara escamotabilă se extinde dincolo de limitele permise de normele de măsurare, trenul trebuie să fie oprit în momentul extinderii scării.

Scara escamotabilă trebuie să fie complet desfăcută înainte ca deschiderea ușii să permită pasagerilor să traverseze și invers, retragerea scării poate începe numai când deschiderea ușii nu mai permite traversarea de către pasagerii PMR.

4.2.2.12.3.6. Cerințe specifice rampelor mobile

Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Dacă personalul operează manual dispozitivul, acesta trebuie să fie proiectat pentru o cât mai mare siguranță și trebuie să necesite un efort minim de operare.

Dacă dispozitivul de sprijin la urcare funcționează pe bază de curent electric, acesta trebuie să aibă integrată o metodă de siguranță de operare manuală în cazul unei pene de curent. Această metodă trebuie să poată fi utilizată fără nici un pericol atât pentru ocupant, cât și pentru operator.

O rampă de acces poate fi poziționată manual de către personal indiferent dacă este pliată pe peronul unei stații sau la bordul unui tren, fie desfășurată semiautomat prin mijloace mecanice, fiind operată de către personal sau pasager.

Suprafața rampei trebuie să fie antiderapantă și trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 760 mm.

Rampele trebuie să aibă marginile ridicate pe ambele părți pentru evitarea alunecării roților.

Soclurile la ambele capete trebuie să fie teșite și înalte de cel mult 20 mm. Trebuie să aibă benzi de avertizare contrastante.

Când este utilizată la urcare sau coborâre, rampa trebuie asigurată astfel încât să nu se deplaseze la încărcare și descărcare.

Trebuie prevăzut un compartiment sigur pentru a se asigura faptul că rampele pliate, inclusiv rampele portabile, nu reprezintă un obstacol pentru scaunul cu roțile al unui pasager sau pentru dispozitivul de ajutor la mers ori că nu pune în pericol pasagerii în cazul unei opriri bruște.

Rampa trebuie să aibă o înclinație de cel mult 10,2 grade (18 %). Această valoare maximă poate necesita ajutorul pasagerului.

Cerințele subsistemului

Trebuie prevăzut un compartiment sigur pentru a se asigura faptul că rampele pliate, inclusiv rampele mobile, nu reprezintă un obstacol pentru scaunul cu roțile al unui pasager sau pentru dispozitivul de ajutor la mers, ori că nu pune în pericol pasagerii în cazul unei opriri bruște.

4.2.2.12.3.7. Cerințe specifice rampelor semiautomate

Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

O rampă semiautomată poate fi prevăzută cu un dispozitiv capabil să oprească mișcarea scării respective dacă marginea sa din față atinge un obiect sau o persoană cât timp placa este în mișcare.

Rampa trebuie să aibă o înclinație de cel mult 10,2 grade (18 %). Această valoare maximă poate necesita ajutorul pasagerului.

Cerințele subsistemului

Un buton trebuie să asigure faptul că vehiculul nu poate fi mișcat când rampa semiautomată nu este pliată.

4.2.2.12.3.8. Cerințe specifice punților de acces

Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

O punte de acces este un dispozitiv integrat într-un vehicul, complet automat și activat la secvențele de deschidere/închidere a ușii. Aceasta poate rămâne în poziție orizontală fără susținere pe peronul stației.

4.2.2.12.3.9. Cerințe specifice ascensoarelor de la bord

Cerințe privind elementele constitutive de interoperabilitate

Ascensorul la bord este un dispozitiv integrat în ușa unui vehicul care trebuie să fie desfășurat de către personalul de tren. Sistemul trebuie să poată depăși diferența maximă de înălțime între pardoseala vehiculului și peronul stației în care este folosit.

În cazul utilizării unui ascensor la bord, acesta trebuie să fie conform următoarelor:

În cazul în care este prevăzut un buton de amplasare, coborâre la nivelul solului, ridicare și arimare, la fiecare apăsare a acestuia, operatorul trebuie să exercite o presiune manuală continuă și nu trebuie să permită o secvențiere necorespunzătoare atunci când platforma ascensorului este ocupată.

Ascensorul trebuie să aibă integrată o metodă de siguranță pentru desfășurarea, coborârea la nivelul solului cu o persoană și plierea liftului gol în cazul unei pene de curent.

Nici o componentă a platformei ascensorului nu trebuie să se deplaseze cu mai mult de 150 mm/secundă pe durata coborârii și urcării ascensorului cu un pasager și nu trebuie să depășească 300 mm/secundă pe durata amplasării sau arimării (cu excepția cazului în care ascensorul este amplasat sau arimat manual). Accelerația maximă a platformei pe orizontală sau verticală atunci când este ocupată trebuie să fie de 0,3 g.

Platforma ascensorului trebuie prevăzută cu bariere pentru a preveni rostogolirea scaunului cu roțile de pe platformă pe durata utilizării acesteia.

O barieră de protecție mobilă sau o caracteristică de proiectare proprie trebuie să împiedice căderea unui scaun cu roțile de pe marginea platformei până când ascensorul ajunge în cea mai înaltă poziție a sa.

Platforma care se extinde dincolo de vehicul în poziția ridicat trebuie prevăzută pe părțile laterale cu o barieră de protecție înaltă de cel puțin 25 mm. Aceste bariere nu trebuie să constituie un obstacol la intrarea sau ieșirea de pe culoar.

Obstacolul de pe margine (obstacol exterior) care funcționează ca o rampă de încărcare atunci când ascensorul se află la nivelul solului, trebuie să fie suficientă pentru ridicare sau închidere ori trebuie prevăzută un sistem suplimentar pentru a împiedica suprapunerea sau trecerea unui scaun cu roțile electric peste acesta.

Ascensorul trebuie să permită orientarea scaunului cu roțile atât spre interior, cât și spre exterior.

Trebuie prevăzută un sistem sigur de pliere care să asigure faptul că ascensorul pliat nu reprezintă un obstacol pentru scaunul cu roțile al unui pasager sau pentru dispozitivul de ajutor la mers, ori că nu pune în pericol pasagerii.

Dacă ascensorul este pliat, lățimea utilă a ușii trebuie să fie de cel puțin 800 mm.

Cerințele subsistemului

Ascensorul trebuie să asigure faptul că vehiculul nu poate fi mișcat când ascensorul nu este pliat.

4.2.3. Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor

Datorită faptului că în prezent, nu există STI-uri feroviare convenționale pentru materialul rulant destinat pasagerilor și pentru infrastructură, această secțiune rămâne un subiect deschis.

Nu există o interfață cu subsistemul control – comandă și semnalizare.

Interfețele cu subsistemul operare sunt descrise în secțiunea 4.1.4 „Norme de exploatare”.

4.2.4. Norme de exploatare

Următoarele norme de exploatare nu fac parte din evaluarea materialului rulant.

STI nu specifică norme de exploatare pentru evacuare în caz de situații de urgență, ci numai cerințele tehnice relevante. Scopul cerințelor tehnice pentru materialul rulant este de a facilita evacuarea tuturor, inclusiv a PMR.

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, normele de exploatare a subsistemului material rulant, în conformitate cu domeniul tehnic de aplicare definit în clauza 1.1, din prezenta STI, sunt după cum urmează:

— Generalități

Întreprinderea feroviară trebuie să aibă o politică scrisă care să asigure faptul că toate categoriile de PMR pot avea acces la materialul rulant destinat pasagerilor, în orice moment operațional, în conformitate cu cerințele tehnice din prezenta STI. În plus, politica trebuie să fie compatibilă cu politica administratorului de infrastructură sau a șefului de gară (consultați secțiunea 4.2.4), dacă este cazul. Politica trebuie pusă în aplicare prin furnizarea de informații corespunzătoare personalului, prin proceduri și formare. Politica de material rulant trebuie să includă, fără a se limita la, norme de exploatare pentru următoarele situații:

— Accesul și rezervarea locurilor prioritare

Pot exista două condiții în legătură cu locurile clasificate ca „prioritare”: (i) nerezervat și (ii) rezervat (a se vedea secțiunea 4.2.2.1). În cazul (i), normele de exploatare trebuie direcționate către alți pasageri (adică, instalarea de semne) care le solicită pentru a se asigura că PMR din toate categoriile definite ca fiind eligibile să utilizeze aceste locuri li se acordă prioritate și dacă locurile prioritare ocupate ar trebui cedate dacă este cazul. În cazul (ii), normele de exploatare trebuie puse în aplicare de întreprinderea feroviară pentru a se asigura că sistemul de rezervare a билетelor este echitabil în ceea ce privește PMR. Aceste norme vor asigura faptul că locurile prioritare sunt inițial disponibile numai pentru rezervare de către PMR până la un anumit moment înaintea plecării. Aceasta va include, de asemenea, posibilitatea ca o persoană însoțită de un câine utilitar să rezerve două locuri – unul pentru PMR și altul pentru câine. După acest moment, locurile prioritare vor fi puse la dispoziție tuturor pasagerilor, inclusiv PMR.

— Transportul câinilor utilitari

Normele de exploatare trebuie să asigure faptul că PMR însoțite de un câine utilitar nu vor fi taxate în plus.

— Accesul și rezervarea spațiilor pentru scaune cu rotile

Normele de mai sus privind accesul și rezervarea locurilor prioritare se aplică și spațiilor pentru scaune cu rotile (a se vedea secțiunea 4.2.2.3), cu excepția cazului în care persoanele în scaunul cu rotile reprezintă singura categorie de PMR cu prioritate. În plus, normele de operare trebuie să prevadă locuri (i) nerezervate sau (ii) rezervate pentru persoanele însoțitoare (care nu sunt PMR) lângă sau față în față cu spațiul pentru scaune cu rotile. Scaunele rabatabile permit transformarea spațiilor pentru scaune cu rotile în scaune universale.

— Accesul și rezervarea cușetelor universale

Normele de mai sus privind rezervarea locurilor prioritare se aplică și cușetelor universale (a se vedea secțiunea 4.2.2.3). Totuși, normele de exploatare trebuie să împiedice ocuparea nerezervată a cușetelor universale (adică, va fi întotdeauna necesară rezervarea în avans).

— Alarma din spațiul pentru scaune cu rotile (sistemul de alarmă pentru persoana în scaun cu rotile)

Se pun în aplicare normele de exploatare pentru a se asigura reacții și măsuri corespunzătoare din partea personalului de bord în cazul activării alarmei de urgență din spațiul pentru scaune cu rotile (a se vedea secțiunea 4.2.2.3).

— *Activarea ușilor exterioare de către personalul de bord*

Se pun în aplicare normele de exploatare privind procedura pentru activarea ușilor exterioare de către personalul de bord pentru garantarea siguranței tuturor pasagerilor, inclusiv a PMR (a se vedea secțiunea 4.2.2.4.1).

— *Personalul de bord – sistemul de alarmă din toaletele universale*

Se pun în aplicare normele de exploatare pentru a se asigura reacții și măsuri corespunzătoare din partea personalului rulant în cazul activării alarmei de urgență din toaleta universală (a se vedea 4.2.2.6.3) de către orice pasager, inclusiv PMR.

— *Instrucțiuni de siguranță sonore în caz de pericol*

Se pun în aplicare normele de exploatare privind transmiterea de instrucțiuni de siguranță sonore pasagerilor în caz de urgență (a se vedea secțiunea 4.2.2.8.1). Aceste norme trebuie să includă natura instrucțiunilor și a transmiterii acestora.

— *Informații vizuale – controlul reclamelor*

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru evitarea oricărei posibile distrageri a atenției pasagerilor, prin reclame, de la informațiile vizuale (a se vedea secțiunea 4.2.2.8.2). Aceste norme se referă la poziționarea, dimensiunile și iluminarea reclamelor.

— *Sisteme automate de informații – corectarea manuală a informațiilor incorecte și false*

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru validarea și capacitatea de a corecta informațiile automate eronate de către personalul de bord (a se vedea secțiunea 4.2.2.8).

— *Reguli pentru anunțarea destinației finale și a următoarei opriri*

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru a se asigura faptul că următoarea oprire este anunțată cu cel puțin 2 minute înainte de oprirea efectivă (a se vedea secțiunea 4.2.2.8).

— *Limba utilizată pentru anunțurile de la bordul trenurilor*

Anunțurile de la bord pot fi înregistrate sau rostite în direct. În ambele cazuri, se pun în aplicare norme de exploatare pentru a se justifica limbile utilizate, acordând atenția cuvenită profilului tipic al naționalității pasagerilor de pe rută(e), în ceea ce privește limba (limbile) vorbite (a se vedea secțiunea 4.2.2.8).

— *Sistem de alarmă în cușete*

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru a se asigura reacții și măsuri corespunzătoare din partea personalului de bord în cazul activării alarmei de urgență din cușetă (a se vedea 4.2.2.11) de către orice pasager, inclusiv PMR.

— *Norme privind compunerea trenurilor pentru utilizarea dispozitivelor de ajutor la urcare pentru scaune cu rotile în funcție de aranjarea de pe peroane*

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru a se ține seama de variațiile în compunerea trenurilor, astfel încât zonele operaționale sigure pentru dispozitivele de ajutor la urcare pentru scaune cu rotile să poată fi stabilite în funcție de punctul de oprire a trenurilor.

— *Siguranța dispozitivelor de ajutor la urcare pentru scaune cu rotile manuale și electrice*

Se pun în aplicare normele de exploatare privind operarea dispozitivelor de ajutor la urcare de către personalul de tren și de gară. În cazul dispozitivelor manuale, procedurile trebuie să asigure faptul că este necesar un efort minim de operare din partea personalului. În cazul dispozitivelor electrice, procedurile trebuie să asigure funcționarea fără întrerupere în cazul unei pene de curent. Se pune în aplicare o normă de exploatare privind utilizarea de către personalul de tren și de gară a barei de protecție mobile montată la ascensoarele pentru scaune cu rotile.

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru a se asigura faptul că personalul de tren și de gară pot utiliza în siguranță rampele de ajutor la urcare, în conformitate cu desfășurarea, fixarea, ridicarea, coborârea și plierea acestora.

— *Asistență acordată persoanelor în scaunul cu roțile*

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru a se asigura faptul că personalul este conștient că persoanele în scaunul cu roțile pot avea nevoie de asistență la urcarea și coborârea din tren și că trebuie să ofere această asistență, dacă este necesar.

Este posibil să fie necesar ca PMR să rezerve în avans acest ajutor pentru a se asigura de disponibilitatea personalului calificat.

— *Peron – zona operațională destinată dispozitivelor de ajutor la urcare pentru scaune cu roțile*

Întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură sau șeful de gară trebuie să definească împreună zona de pe peron în care poate fi utilizat dispozitivul și trebuie să demonstreze valabilitatea acestuia. Această zonă trebuie să fie compatibilă cu peroanele existente la care trenul poate opri.

O consecință a celor menționate anterior este faptul că punctul de oprire a trenului trebuie în unele cazuri să fie modificat pentru îndeplinirea acestei cerințe.

Se pun în aplicare norme de exploatare pentru a se ține seama de variațiile în compunerea trenurilor (a se vedea secțiunea 4.1.2.19), astfel încât punctul de oprire a trenurilor să poată fi stabilit în conformitate cu zonele operaționale destinate dispozitivelor de ajutor la urcare.

— *Metodă de siguranță la desfășurarea scărilor escamotabile*

Se pun în aplicare normele de exploatare privind plierea sau desfășurarea de urgență a punții de acces în cazul unei pene de curent.

— *Transportul cărucioarelor*

Se pun în aplicare normele de exploatare pentru transportul cărucioarelor.

— *Transportul bagajelor*

Se pun în aplicare normele de exploatare pentru transportul bagajelor.

— *Utilizarea în combinație a materialului rulant conform și neconform STI – PMR*

La formarea unui tren, combinând material rulant conform și neconform, se pun în aplicare procedurile operaționale pentru a se asigura faptul că în tren sunt prevăzute cel puțin două spații pentru scaune cu roțile conforme STI – PMR. De asemenea, se asigură faptul că în cazul în care în tren sunt prevăzute toaleta, persoana în scaun o roțile are acces la o toaletă universală.

În conformitate cu astfel de combinații de material rulant, se pun în aplicare procedurile pentru a se asigura faptul că în toate vehiculele sunt disponibile informații vizuale și acustice despre rută.

Se acceptă faptul că este posibil ca sistemele de informații dinamice și dispozitivele de alarma din spațiul pentru scaune cu roțile/toaleta universală să nu fie complet funcționale la utilizarea unor astfel de structuri.

— *Formarea trenurilor din vehicule individuale conforme STI – PMR*

Dacă vehiculele care au fost evaluate separat în conformitate cu secțiunea 6.2.7 intră în compunerea unui tren, se pun în aplicare proceduri operaționale pentru a se asigura faptul că întreg trenul îndeplinește toate clauzele relevante din secțiunea 4.2 din prezenta STI.

4.2.5. Norme de întreținere

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, normele de întreținere a subsistemului material rulant, în conformitate cu domeniul tehnic de aplicare definit în clauza 1.1, din prezenta STI, sunt după cum urmează:

Dacă o instalație încorporată pentru PMR se defectează (inclusiv semne tactile), întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că are proceduri pentru repararea sau înlocuirea instalației în termen de 6 zile lucrătoare de la raportarea deficienței.

4.2.6. Calificări profesionale

Calificările profesionale ale personalului necesar să opereze și să întrețină subsistemul material rulant, în conformitate cu domeniul tehnic de aplicare definit în clauza 1.1 și în conformitate cu clauza 4.2.4 în care este furnizată lista normelor de exploatare, din prezenta STI, sunt după cum urmează:

Formarea profesională a personalului care îndeplinește sarcinile de însoțire a trenurilor, prestare a serviciilor destinate pasagerilor dintr-o stație și de vânzare a biletelor trebuie să includă subiectul privind conștientizarea aspectelor legate de handicap și egalitate, inclusiv nevoile specifice ale fiecărei categorii de PMR.

Formarea profesională a inginerilor și directorilor responsabili de întreținerea și exploatarea trenurilor trebuie să includă subiectul privind conștientizarea aspectelor legate de handicap și egalitate, inclusiv nevoile specifice ale fiecărei categorii de PMR.

4.2.7. Condiții de igienă și siguranță

Nu există cerințe specifice în domeniul de aplicare a prezentei STI privind condițiile de igienă și siguranță ale personalului necesar pentru exploatarea materialului rulant și nici pentru punerea în aplicare a STI.

4.2.8. Registrul de material rulant

Cerințele pentru registrul de material rulant privind prezenta STI sunt cele menționate mai jos.

Registrul de material rulant trebuie să conțină următoarele informații generale despre fiecare tip de material rulant:

- o descriere generală a tipului de material rulant (inclusiv viteza maximă de funcționare și numărul de locuri fixe);
- întreprinderea feroviară care utilizează materialul rulant și proprietarul materialului rulant, dacă este diferit;
- statul membru care aprobă materialul rulant în sensul prezentei STI;
- numărul clasei și numărul fiecărui vehicul din materialul rulant;
- constructorul materialului rulant;
- data intrării materialului rulant în serviciul public pentru transportul de pasageri;
- rutele pe care materialul rulant poate fi utilizat;
- data declarației de conformitate a materialului rulant cu cerințele prezentei STI;
- denumirea organismului notificat care certifică respectiva conformitate;
- configurația (configurațiile) trenului din materialul rulant dacă este utilizat în conformitate cu prezenta STI.

Pe lângă fiecare articol de material rulant, trebuie enumerate și descrise următoarele caracteristici în conformitate cu clauzele din STI, după cum urmează:

- numărul de locuri prioritare în conformitate cu clauza 4.2.2.2;
- numărul de spații pentru scaune cu rotile în conformitate cu clauza 4.2.2.3;
- numărul de toalete în conformitate cu clauza 4.2.2.6;
- numărul de cușete cu acces pentru scaune cu rotile, dacă este cazul, în conformitate cu clauza 4.2.2.11;
- înălțimea vehiculului de la sol și poziția tuturor scărilor prevăzute pentru intrarea și ieșirea din vehicul în conformitate cu clauzele 4.2.2.12.1, 4.2.2.12.2 și 4.2.2.12.3;
- înălțimile peroanelor (inclusiv orice cazuri specifice) cu care materialul rulant este proiectat să fie compatibil în conformitate cu clauza 4.2.2.12.1;

- descrierea oricăror dispozitive de ajutor la urcare integrate, dacă este cazul, în conformitate cu clauza 4.2.2.12.4;
- descrierea oricăror dispozitive de ajutor la urcare mobile care sunt transportate în mod normal în materialul rulant în conformitate cu clauza 4.2.2.12.4.

În cazul aplicării normelor naționale pentru stabilirea conformității cu prezenta STI, normele și clauzele relevante trebuie comparate cu articolul relevant din registrul.

Dacă statul membru de înregistrare se schimbă, conținutul registrului de material rulant pentru acel material rulant referitor la prezenta STI trebuie trecut din statul de înregistrare inițial în noul stat de înregistrare.

Datele din registrul de material rulant sunt cerute de:

- statul membru pentru confirmarea faptului că materialul rulant îndeplinește cerințele prezentei STI;
- administratorul de infrastructură pentru confirmarea faptului că materialul rulant este compatibil cu infrastructura pe care este prevăzut să fie utilizat;
- întreprinderea feroviară pentru confirmarea faptului că materialul rulant este adecvat cerințelor sale.

4.3. Definiții de termeni utilizați în prezenta STI

Aționare manuală

Prin acționare manuală se înțelege faptul că dispozitivul trebuie acționat cu palma sau cu orice altă parte a mâinii în poziția sa de lucru, fără a mai fi necesară descețarea degetelor. Acestea trebuie proiectate astfel încât pasagerii cu afecțiuni dureroase care le afectează încheieturile, precum artrita, să poată (fără a simți disconfort sau durere) exercita orice forță cu vârful unui singur deget. Multe persoane nu își pot desceța degetele în acest scop.

Contrast

La aplicarea culorii pe două suprafețe adiacente, pentru realizarea unui contrast suficient, contrastul dintre culori va fi stabilit de indicele de reflectanță a luminii, nuanța și de valoarea cromatică a fiecăreia.

În sensul prezentei STI, „contrastul” este determinat de indicele de reflectanță difuză a luminii însă poate fi mărit prin variații de nuanță și cromă.

Prin „contrast prin indicele de reflectanță difuză a luminii” se înțelege contrastul suprafețelor descrise în următoarea formulă:

$$K = \frac{(L_0 - L_h)}{L_0 + L_h}$$

K = contrast

L_0 = indice de reflectanță difuză a luminii de către obiect

L_h = indice de reflectanță difuză a luminii de către fundal sau suprafața adiacentă.

În cazul specificării contrastului în prezenta STI, acesta va avea o valoare minimă de $K = 0,3$.

Unde L este intensitatea luminoasă a luminii difuze reflectată într-o direcție dată de pe un element al suprafeței, împărțit la zona elementului proiectat în aceeași direcție.

Pentru contrast nu este permisă combinarea culorilor de roșu și verde.

Măsurarea indicelui de reflectanță difuză a luminii trebuie realizată în conformitate cu standardele europene sau naționale.

Nivelul contrastului de nuanță va fi stabilit prin apropierea celor două culori în cadrul spectrului de culori, astfel încât culorile apropiate în cadrul spectrului să aibă un contrast mai mic decât cele care se află la distanță.

Valoarea saturației cromatice în orice definiție de culoare descrie intensitatea acesteia și nivelul de saturație. Cu cât o culoare este mai saturată, cu atât mai mare va fi intensitatea acesteia.

Prima treaptă

Prin „prima treaptă” se înțelege prima treaptă a unui vehicul pe care pasagerul o va utiliza pentru îmbarcarea sau debarcarea din tren. Aceasta va fi în mod normal treapta cea mai apropiată de marginea peronului. Poate fi o treaptă fixă sau mobilă.

Antiderapant

Prin „antiderapant” se înțelege că orice suprafață finisată utilizată trebuie să fie suficient de ruгоasă sau în caz contrar fabricată dintr-o formulă specială, astfel încât frecarea dintre suprafață și pantoful unei persoane sau un dispozitiv de ajutor la mobilitate să se mențină la un nivel acceptabil în perioade umede și uscate.

Este de notat faptul că nu există nici un sistem unic sau universal acceptat de stabilire a coeficientului de frecare la definirea rezistenței la alunecare a suprafețelor de pardoseală.

Prin urmare, în ceea ce privește materialul rulant ar trebui să fie suficient să se demonstreze faptul că coeficientul de frecare dintre o suprafață considerată antiderapantă și un pantof cu talpa de cauciuc ajunge la o valoare minimă de 0,35 chiar și atunci când suprafața este udată cu apă curată, măsurată prin utilizarea unei metode de testare recunoscută pe plan național sau internațional. Gradul cauciucului folosit la testare trebuie menționat împreună cu rezultatele testului și trebuie să fie reprezentativ pentru tipurile de material folosite la fabricarea pantofilor vânduți pentru uz zilnic în statele membre ale Uniunii Europene.

În ceea ce privește infrastructura, se aplică normele naționale privind suprafețele din clădiri, considerate echivalente.

„Semne tactile” și „butoane tactile”

„Semnele tactile” și „butoanele tactile” sunt semne sau butoane, inclusiv pictograme în relief, caractere în relief sau scriere Braille. Pictogramele și caracterele trebuie să aibă o adâncime de cel puțin 0,5 mm de la suprafață și nu trebuie să fie gravate și trebuie să aibă marginile prismatice (adică, să nu fie rotunde sau ascuțite).

Distanța dintre caractere sau pictograme trebuie să permită ca ambele părți ale literei, numărului sau simbolului în relief să fie pipăite cu degetele dintr-o singură trecere.

Caracterul sau numărul trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 15 mm.

Standardul național Braille trebuie utilizat ori de câte ori sunt utilizate caractere Braille. Braille nu trebuie să fie sub formă de boltă. Braille gradul I trebuie utilizat pentru cuvinte unice și trebuie încorporat un reper.

Șef de gară

Șeful de gară este entitatea responsabilă de gestionarea zilnică a stației. Întreprinderea feroviară, administratorul de infrastructură sau o terță parte poate prelua această răspundere.

Informații de siguranță

Informații de siguranță sunt informațiile care trebuie furnizate pasagerilor pentru ca aceștia să știe în avans cum trebuie să procedeze în caz de urgență.

Instrucțiuni de siguranță

Instrucțiunile de siguranță sunt instrucțiuni care trebuie furnizate pasagerilor în caz de urgență pentru ca aceștia să înțeleagă ce trebuie să facă.

Culoar de trecere

Un culoar de trecere este spațiul neobstrucționat care permite mișcarea unui vehicul către zonele descrise în capitolul 4.

Coridor de mijloc

Un coridor de mijloc este mijlocul de trecere a pasagerilor dintr-un vehicul al trenului în următorul vehicul.

5. ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE**5.1. Definiție**

În sensul articolului 2 litera (d) din Directiva 2001/16/CE modificată prin Directiva 2004/50/CE, elementele constitutive de interoperabilitate sunt „orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau planificate a fi încorporate într-un subsistem, de care

depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional. Conceptul de element constitutiv acoperă atât obiectele tangibile, cât și obiectele intangibile, precum software”.

5.2. **Soluții inovatoare**

În conformitate cu secțiunea 4 din prezenta STI, este posibil ca soluțiile inovatoare să necesite specificații noi și/sau metode noi de evaluare. Aceste specificații și metode de evaluare sunt elaborate prin procesul descris în clauza 6.1.3.

5.3. **Lista de elemente constitutive**

Elementele constitutive de interoperabilitate sunt reglementate de dispozițiile relevante ale Directivei 2001/16/CE modificată prin Directiva 2004/50/CE și sunt enumerate mai jos.

5.3.1. **Infrastructură**

Următoarele articole sunt identificate ca fiind elemente constitutive de interoperabilitate pentru infrastructură:

Echipamente de informare vizuală a pasagerilor

Dispozitive de sprijin la urcare

Butoane

Unitate pentru schimbarea bebelușilor

Semne tactile

Distribuitoare automate de bilete

5.3.2. **Material rulant**

Următoarele articole sunt identificate ca fiind elemente constitutive de interoperabilitate pentru material rulant:

Module de toalete standard și universale

Dispozitive de informare a pasagerilor (sonore și vizuale)

Dispozitive de alarmă pentru pasageri

Dispozitive de sprijin la urcare

Butoane

Unitate pentru schimbarea bebelușilor

Semne vizuale și tactile

5.4. **Performanțe și specificații ale elementelor constitutive**

5.4.1. **Infrastructură**

Caracteristicile ce trebuie respectate sunt furnizate în clauzele relevante din secțiunea 4.1 de mai jos:

Dispozitive de informare vizuală a pasagerilor (4.1.2.11.2 și anexa N)

Dispozitive de ajutor la urcare (4.1.2.21.2)

Butoane tactile (4.1.2.4)

Unitate pentru schimbarea bebelușilor (4.1.2.7.2)

Semne tactile (4.1.2.11)

Distribuitoare automate de bilete (4.1.2.9.2)

5.4.2. Material rulant

Caracteristicile ce trebuie respectate sunt furnizate în clauzele relevante din secțiunea 4.2 de mai jos:

Module de toaletă (4.2.2.6)

Dispozitive de informare vizuală a pasagerilor (4.2.2.8.3 și anexa N)

Dispozitive de alarmă pentru pasageri:

Dispozitivele de alarmă trebuie să poată fi operate cu palma și nu trebuie să necesite o forță mai mare de 30N în acest scop.

Dispozitive de ajutor la urcare (4.2.2.12.3)

Butoane:

Butoanele trebuie să poată fi operate prin exercitarea unei forțe de cel mult 15 newtoni.

Unitate pentru schimbarea bebelușilor (4.2.2.6.3.2)

Semne vizuale și tactile (4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 și anexa N)

6. EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A ADECVĂRII PENTRU UTILIZARE

6.1. Elemente constitutive de interoperabilitate

6.1.1. Evaluarea conformității (generalități)

Declarația CE de conformitate sau declarația CE de adecvare la utilizare în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) și anexa IV capitolul 3 din Directiva 2001/16/CE modificată prin Directiva 2004/50/CE sunt redactate de producător sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate înainte de introducerea pe piață a unui element constitutiv de interoperabilitate.

Evaluarea conformității unui element constitutiv de interoperabilitate este realizată în conformitate cu următoarele module (modulele sunt descrise în anexa F la prezenta STI):

Module pentru elementele constitutive de interoperabilitate:

Modulul A: controlul intern al producției în fazele de proiectare, dezvoltare și producție

Modulul A1: controlul intern al proiectării cu verificarea produsului în fazele de proiectare, dezvoltare și producție

Modulul B: examinarea de tip în fazele de proiectare și dezvoltare

Modulul C: conformitatea cu tipul în faza de producție

Modulul D: sistemul de asigurare a calității producției în faza de producție

Modulul F: verificarea produsului în faza de producție

Modulul H1: sistemul de asigurare integrală a calității în fazele de proiectare, dezvoltare și producție

Modulul H2: sistemul de asigurare a calității totale cu examinarea proiectării în fazele de proiectare, dezvoltare și producție

Modulul V: validarea de tip prin experiență în exploatare (adecvare la utilizare)

Dacă este necesară participarea unui organism notificat pentru modulul corespunzător,

- procesul de aprobare și conținutul evaluării trebuie definite de producător sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate și un organism notificat, în conformitate cu cerințele din prezenta STI.
- pentru fiecare element constitutiv de interoperabilitate, dacă este cazul, organismul notificat ce urmează să fie ales de producător trebuie să fi fost autorizat fie:

să evalueze elementele constitutive de interoperabilitate ale subsistemului material rulant și/fie să evalueze elementele constitutive de interoperabilitate ale subsistemului infrastructură.

6.1.2. Proceduri de evaluare a conformității (module)

Evaluarea conformității include fazele și caracteristicile indicate prin X în tabelul D1 din anexa D la prezenta STI. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate alege un modul sau o combinație de module indicată în următorul tabel 16, în conformitate cu elementul constitutiv necesar.

Tabel 16

Proceduri de evaluare

Clauză	Elemente constitutive de evaluat	Modul A	Modul A1 (*)	Modul B+C	Modul B+D	Modul B+F	Modul H1 (*)	Modul H2
4.1.2.11.2 și 4.1.2.12.2	Echipamente de informare vizuală a pasagerilor		X	X	X		X	X
4.1.2.21.2	Dispozitive de ajutor la urcare		X		X	X	X	X
4.1.2.4	Butoane tactile	X		X			X	
4.1.2.7.2	Unitate pentru schimbarea bebelușilor	X		X			X	
4.1.2.11	Semne tactile	X		X			X	
4.1.2.9.2	Distribuitoare automate de bilete	X		X			X	
4.2.2.6	Module de toaletă		X	X	X		X	X
4.2.2.8	Echipamente de informare vizuală a pasagerilor		X	X	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 și 4.2.2.11	Dispozitive de alarmă pentru pasageri	X		X			X	
4.2.2.12.3	Dispozitive de ajutor la urcare		X		X	X	X	X
4.2.2.4	Butoane	X		X			X	
4.2.2.6.3.2	Unitate pentru schimbarea bebelușilor	X		X			X	
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 și anexa N	Semne vizuale și tactile	X		X			X	

(*) Modulele A1 și H1 sunt permise pentru soluții existente numai în condițiile definite în clauza 6.1.3.

6.1.3. Soluții inovatoare

Dacă o soluție inovatoare este propusă pentru un element constitutiv de interoperabilitate, astfel cum este definit în secțiunea 5.2, producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să menționeze diferențele față de clauza relevantă din STI și să le prezinte Agenției Feroviare Europene (AFE). AFE finalizează specificațiile funcționale și de interfață corespunzătoare pentru elementele constitutive și elaborează metode de evaluare.

Specificațiile funcționale și de interfață corespunzătoare și metodele de evaluare astfel elaborate sunt încorporate în STI prin procesul de revizie.

După intrarea în vigoare a deciziei Comisiei, luată în conformitate cu articolul 21 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, se permite utilizarea soluției inovatoare înainte de a fi încorporată în STI.

6.1.4. Evaluarea adecvării pentru utilizare

Evaluarea adecvării pentru utilizare în conformitate cu procedura de validare de tip prin experiență în exploatare (modulul V) descrisă în anexa F la prezenta STI este necesară pentru următoarele elemente constitutive de interoperabilitate:

Niciunul.

6.2. **Subsisteme**

6.2.1. Evaluarea conformității (generalități)

În conformitate cu anexa VI la Directiva 96/48/CE, entitatea contractantă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate (solicitant) depune o cerere de evaluare a conformității pentru subsistemul material rulant sau infrastructură la o instanță notificată, la alegerea sa.

Depunerea unei cereri de evaluare a conformității materialului rulant de către producător rămâne un subiect deschis (a se vedea DV11 Problema 3).

Această instanță notificată trebuie să fi fost notificată în vederea evaluării subsistemului material rulant sau infrastructură.

Declarația CE de verificare, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) și anexa VI la Directiva 2001/16/CE, modificată prin Directiva 2004/50/CE, este redactată de solicitant.

Declarația CE de verificare trebuie să obțină autorizarea de dare în exploatare a subsistemului.

Evaluarea conformității unui subsistem este realizată în conformitate cu un modul sau o combinație din următoarele module conform clauzei 6.2.2 și anexei E la prezenta STI (modulele sunt descrise în anexa F la prezenta STI):

Module de verificare CE a subsistemelor

Modul SB: Examinarea de tip în fazele de proiectare și dezvoltare

Modul SD: Sistemul de asigurare a calității produsului în faza de producție

Modul SF: Verificarea produsului în faza de producție

Modul SG: Verificarea unității

Modul SH2: Sistemul de asigurare a calității totale cu examinarea proiectării în fazele de proiectare, dezvoltare și producție

Procesul de aprobare și conținutul evaluării sunt definite de solicitant și un organism notificat, în conformitate cu cerințele definite în prezenta STI și în conformitate cu normele stabilite în secțiunea 7 din prezenta STI.

6.2.2. Proceduri de evaluare a conformității (module)

Solicitantul alege un modul sau o combinație de module din tabelul 17.

Tabel 17

Proceduri de evaluare

Subsistem de evaluat	Modul SB+SD	Modul SB+SF	Modul SG	Modul SH2
Subsistemul material rulant	X	X		X
Subsistem infrastructură	X		X	X

Caracteristicile subsistemului ce urmează a fi evaluat pe durata fazelor relevante sunt indicate în anexa E la prezenta STI, tabelul E.1 pentru subsistemul infrastructură și tabelul E.2 pentru subsistemul material rulant.

Solicitantul confirmă faptul că fiecare subsistem produs este conform tipului.

Caracteristicile elementelor constitutive de interoperabilitate indicate în anexa D, tabelul D1 apar și în anexa E, tabelul E.1 sau E.2. Evaluarea acestor caracteristici este reglementată de existența declarației CE de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Evaluarea subsistemului de întreținere este descrisă în clauza 6.2.5.

6.2.3. Soluții inovatoare

Dacă subsistemul conține o soluție inovatoare definită în secțiunea 4.1.1 sau 4.2.1, producătorul sau entitatea contractantă trebuie să menționeze diferențele față de clauza relevantă din STI și să le prezinte Agenției Feroviare Europene (AFE). AFE finalizează specificațiile funcționale și de interfață corespunzătoare ale acestei soluții și elaborează metodele de evaluare.

Specificațiile funcționale și de interfață corespunzătoare și metodele de evaluare sunt încorporate în STI prin procesul de revizie.

După intrarea în vigoare a deciziei Comisiei, luată în conformitate cu articolul 21 alineatul (2) din Directiva 2001/16/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, se permite utilizarea soluției inovatoare înainte de a fi încorporată în STI.

6.2.4. Evaluarea întreținerii

În conformitate cu articolul 18.3 din Directiva 2001/16/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, organismul notificat întocmește dosarul tehnic, care conține dosarul de întreținere. Acest lucru înseamnă, în special, că organismul notificat verifică:

- existența dosarului de întreținere,
- existența materialului rulant în dosarul de întreținere, în ceea ce privește articolele detaliate în clauza 4.2.10.2 din STI MR MV,

însă nu trebuie să verifice valabilitatea conținutului dosarului de întreținere.

Evaluarea conformității întreținerii este responsabilitatea fiecărui stat membru în cauză.

Clauza F.4 din anexa F (care este un subiect deschis) descrie procedura prin care fiecare stat membru constată faptul că măsurile de întreținere sunt conforme dispozițiilor prezentei STI și se asigură de respectarea parametrilor de bază și a cerințelor esențiale pe durata de viață a domeniului.

6.2.5. Evaluarea normelor de exploatare

STI privind operarea feroviară convențională, clauza 6.2.1, menționează faptul că în prezent nici un element din STI OPE FC nu trebuie să fie evaluat separat de către organismul notificat.

În sensul prezentei STI PMR, organismul notificat nu verifică nici o normă de exploatare chiar dacă acestea sunt enumerate în clauza 4.1.4 sau 4.2.4.

6.2.6. Evaluarea fiecărui vehicul în parte

Dacă materialul rulant este furnizat mai curând sub formă de vehicule individuale decât în compuneri fixe, aceste vehicule sunt evaluate pe baza clauzelor relevante din prezenta STI, admitând faptul că nu toate vehiculele au spații pentru scaune cu rotile, instalații accesibile pentru scaune cu rotile sau o toaletă universală.

Totuși, trebuie demonstrat faptul că atunci când alte vehicule compatibile intră în compunerea unui tren, toate clauzele STI – RMR pot fi îndeplinite.

6.3. Elemente constitutive interoperabile care nu au făcut obiectul unei declarații CE

6.3.1. Generalități

Pentru o perioadă limitată de timp, cunoscută și sub denumirea de „perioadă de tranziție”, elementele constitutive de interoperabilitate care nu beneficiază de o declarație CE pot fi în mod excepțional încorporate în subsisteme, cu condiția ca dispozițiile descrise în această secțiune să fie îndeplinite.

6.3.2. Perioada de tranziție

Perioada de tranziție începe de la intrarea în vigoare a prezentei STI și durează șase ani.

După încheierea perioadei de tranziție și cu excepțiile permise în secțiunea 6.3.3.3 de mai jos, elementele constitutive de interoperabilitate fac obiectul declarației CE de conformitate și/sau adecvare pentru utilizare înainte de a fi încorporate în subsistem.

6.3.3. Certificarea subsistemelor care conțin elemente constitutive de interoperabilitate necertificate pe durata perioadei de tranziție

6.3.3.1. Condiții

Pe durata perioadei de tranziție, unui organism notificat îi este permis să emită un certificat de conformitate pentru un subsistem, chiar dacă unele elemente constitutive de interoperabilitate încorporate în cadrul subsistemului nu sunt acoperite de declarațiile CE de conformitate și/sau adecvare pentru utilizare relevante în conformitate cu prezenta STI, dacă sunt îndeplinite următoarele trei criterii:

- conformitatea subsistemului a fost verificată în ceea ce privește cerințele definite în capitolul 4 din prezenta STI de către organismul notificat și
- prin evaluări suplimentare, organismul notificat confirmă faptul că conformitatea și/sau adecvarea pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate este în conformitate cu cerințele din capitolul 5 și
- elementele constitutive de interoperabilitate care nu sunt incluse în declarația CE de conformitate și/sau de adecvare pentru utilizare relevantă trebuie să fi fost utilizate în cadrul unui subsistem deja dat în exploatare în cel puțin un stat membru înainte de intrarea în vigoare a prezentei STI.

Declarațiile CE de conformitate și/sau adecvare pentru utilizare nu sunt redactate pentru elementele constitutive de interoperabilitate evaluate în acest mod.

6.3.3.2. Notificare

- certificatul de conformitate al subsistemului indică în mod clar ce elemente constitutive de interoperabilitate au fost evaluate de organismul notificat ca parte a verificării subsistemului.
- declarația CE de verificare a subsistemului indică în mod clar:
- elementele constitutive de interoperabilitate evaluate ca parte a subsistemului
- confirmarea faptului că subsistemul conține elementele constitutive de interoperabilitate identice cu cele verificate ca parte a subsistemului.
- pentru respectivele elemente constitutive de interoperabilitate, motivul(e) pentru care producătorul nu a furnizat declarația CE de conformitate și/sau adecvare pentru utilizare înainte de încorporarea în subsistem.

6.3.3.3. Ciclu de viață

Producția sau modernizarea/reînnoirea subsistemului în cauză trebuie să se finalizeze pe durata unei perioade de tranziție de șase ani. Având în vedere durata de viață a subsistemului:

- pe durata perioadei de tranziție și
- sub răspunderea organismului care a emis declarația de verificare CE a subsistemului,

elementele constitutive de interoperabilitate care nu beneficiază de o declarație CE de conformitate și/sau adecvare pentru utilizare și sunt de același tip construit de același producător pot fi utilizate pentru înlocuirile legate de întreținere și ca piese de schimb pentru subsistem.

După încheierea perioadei de tranziție și

- până când sistemul este modernizat, reînnoit sau înlocuit și
- sub răspunderea organismului care a emis declarația de verificare CE a subsistemului,

elementele constitutive de interoperabilitate care nu au o declarație CE de conformitate și/sau adecvare pentru utilizare și sunt de același tip construit de același producător pot fi utilizate în continuare pentru înlocuirile legate de întreținere.

6.3.4. Proceduri de monitorizare

Pe durata perioadei de tranziție statele membre:

- monitorizează numărul și tipul elementelor constitutive de interoperabilitate introduse pe piață în propriul lor stat;
- se asigură de faptul că, în cazul în care un sistem este prezentat pentru autorizare, sunt identificate motivele de necertificare a elementului constitutiv de interoperabilitate de către producător;
- notifică Comisiei și altor state membre detaliile elementului constitutiv de interoperabilitate necertificat și motivele necertificării.

7. PUNEREA ÎN APLICARE A STI PMR

În acest capitol este prezentată strategia de aplicare a STI. Trebuie precizate îndeosebi etapele care trebuie parcurse pentru a se trece progresiv de la situația actuală la situația finală, în care s-a generalizat respectarea STI. Acest capitol se bazează pe necesitatea de a coordona punerea în aplicare a STI, în primul rând din motive tehnice sau operaționale însă acordă și atenția cuvenită analizei costuri-beneficii în conformitate cu dispozițiile relevante din directivă. În plus, se ia în considerare faptul că punerea în aplicare a unei STI trebuie să fie coordonată la anumite intervale cu punerea în aplicare a altor STI.

Punerea în aplicare a STI-urilor ia în considerare migrația globală a rețelei feroviare convenționale și de mare viteză către o interoperabilitate completă.

Pentru a susține această migrație, STI-urile permit aplicarea în etape, treptată și punerea în aplicare coordonată cu alte STI-uri.

7.1. Aplicarea prezentei STI noii infrastructuri/noului material rulant

7.1.1. Infrastructură

Aspectele privind infrastructura din capitolele 2 – 6 din prezenta STI și orice dispoziții specifice de mai jos se aplică în totalitate noii infrastructuri date în exploatare.

Prezenta clauză din STI nu se aplică noii infrastructuri care face obiectul unui contract deja semnat sau care se află în ultima fază a procedurii de licitație la data intrării în vigoare a prezentei STI.

Administratorul de infrastructură sau întreprinderea feroviară sau șeful de gară responsabil de o gară organizează consultări cu entitățile responsabile de gestionarea cartierului în toate situațiile când se prevede o nouă construcție de gară sau cartier, pentru a permite ca cerințele de accesibilitate să fie îndeplinite nu numai în stație, ci și în ceea ce privește accesul în stație.

7.1.2. Material rulant

7.1.2.1. Generalități

Aspectele privind materialul rulant din capitolele 2 – 6 din prezenta STI și orice dispoziții specifice de mai jos se aplică integral noului material rulant dat în exploatare.

Prezenta clauză din STI nu se aplică noului material rulant care face obiectul unui contract deja semnat sau care se află în ultima fază a procedurii de licitație la data intrării în vigoare a prezentei STI.

7.1.2.2. Material rulant de fabricație recentă și concepție nouă

7.1.2.2.1. Definiții

În sensul prezentei secțiuni 7.1.1 și a secțiunii 7.1.2.1:

- Perioada fazei A începe cu numirea și prezentarea către organismul notificat a unei descrieri a materialului rulant prevăzut să fie dezvoltat și construit sau achiziționat.
- Perioada fazei B începe cu emiterea unui certificat de verificare „CE” privind examinarea de tip sau de proiect de către un organism notificat și se încheie cu expirarea certificatului de verificare „CE” privind examinarea de tip sau de proiect.

7.1.2.2.2. Generalități

- Certificatul de verificare „CE” privind examinarea de tip sau de proiect a subsistemului și/sau
- certificatul de conformitate și/sau adecvare la utilizare privind examinarea de tip sau de proiect a elementelor constitutive de interoperabilitate

pot fi cerute de un solicitant în conformitate cu clauzele 6.2.1 și 6.1.1.

Solicitantul își anunță intenția de dezvoltare și evaluare a noului material rulant și/sau element constitutiv de interoperabilitate organismului notificat ales în conformitate cu capitolul 6 din prezenta STI. Împreună cu acest anunț, solicitantul furnizează o descriere a materialului rulant sau a elementului constitutiv de interoperabilitate pe care intenționează să îl dezvolte și să îl construiască sau să îl achiziționeze.

7.1.2.2.3. Faza A

Ulterior datei de desemnare a organismului notificat, baza de certificare conform STI valabile existente la data numirii pentru materialul rulant specificat este fixată la o perioadă a fazei A de șapte ani, cu excepția cazului în care se face uz de articolul 19 din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE.

Dacă o versiune revizuită, inclusiv prezenta versiune, a STI intră în vigoare pe durata perioadei fazei A, se permite utilizarea versiunii revizuite, fie în totalitate, fie pentru secțiuni distincte, dacă atât solicitantul, cât și organismul notificat convin astfel. Aceste acorduri trebuie documentate.

În urma unei evaluări pozitive, organismul notificat emite certificatul de verificare „CE” privind examinarea de tip sau de proiect a subsistemului sau certificatul de conformitate și/sau adecvare pentru utilizare privind examinarea de tip sau de proiect a elementului constitutiv de interoperabilitate.

7.1.2.2.4. Faza B

a) *Cerințele subsistemului*

Acest certificat de examinare de tip sau de proiect a subsistemului este valabil pe o perioadă a fazei B de șapte ani, chiar dacă intră în vigoare o nouă STI, cu excepția cazului în care se face uz de articolul 19 din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE. În această perioadă, materialul rulant de același tip poate fi dat în exploatare fără o nouă evaluare de tip.

Înainte de sfârșitul perioadei fazei B de șapte ani, materialul rulant este evaluat în conformitate cu STI în vigoare la momentul respectiv în ceea ce privește cerințele care s-au schimbat sau care sunt noi în comparație cu baza de certificare.

- Dacă se solicită și se acceptă o derogare, certificatul existent de verificare „CE” privind examinarea de tip sau de proiect rămâne valabil pe o perioadă a fazei B de încă trei ani. Înainte de sfârșitul celor trei ani, același proces de evaluare și aplicare a derogării este permis să aibă loc din nou.
- Dacă proiectarea subsistemului este conformă, certificatul de verificare „CE” privind examinarea de tip sau de proiect rămâne valabil pe o perioadă a fazei B de încă șapte ani.

În cazul în care nu intră în vigoare nicio nouă STI înainte de sfârșitul perioadei fazei B, evaluarea materialului rulant nu este necesară și certificarea relevantă rămâne în vigoare pe o perioadă a fazei B de încă șapte ani.

b) *Cerință privind elementele constitutive de interoperabilitate*

Certificatul de examinare de tip sau de proiect sau de adecvare pentru utilizare este valabil pe o perioadă a fazei B de cinci ani, chiar dacă intră în vigoare o nouă STI, cu excepția cazului în care se face uz de articolul 19 din Directiva 96/48/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE. În această perioadă, noi elemente constitutive de același tip pot fi date în exploatare fără o nouă evaluare.

Înainte de sfârșitul perioadei fazei B de cinci ani, elementul constitutiv este evaluat în conformitate cu STI în vigoare la momentul respectiv în ceea ce privește cerințele care s-au schimbat sau care sunt noi în comparație cu baza de certificare.

7.1.2.3. Materialul rulant de concepție existentă

Materialul rulant a cărui proiect nu este certificat în conformitate cu STI-urile face obiectul condițiilor descrise în secțiunea 7.5.2.

7.1.2.4. Perioada de tranziție

Statele membre nu pot aplica STI pe o perioadă de tranziție care va dura până la 1 ianuarie 2010. Această permisiune este limitată la cazurile:

- contractelor deja semnate sau care se află în ultima fază a procedurii de licitație la data intrării în vigoare a prezentei STI și a opțiunilor la aceste contracte de cumpărare de vehicule suplimentare, sau
- contractelor de achiziționare de material rulant nou de un tip de concepție existentă pe durata acestei perioade de tranziție.

7.2. **Revizuirea STI**

În conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2001/16/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE, Agenția este responsabilă de elaborarea revizuirii și actualizarea STI-urilor și de prezentarea de recomandări corespunzătoare Comitetului la care se face trimitere în articolul 21 din această directivă pentru a se lua în considerare evoluțiile privind tehnologia sau cerințele sociale. În plus, adoptarea și revizuirea treptată a altor STI-uri pot avea, de asemenea, impact asupra acestei STI. Schimbările propuse la prezenta STI fac obiectul unei revizuirii minuțioase, iar STI-urile actualizate vor fi publicate periodic orientativ o dată la 3 ani.

Agenția este notificată cu privire la orice soluții inovatoare aflate în studiu pentru a stabili includerea ulterioară a acestora în STI.

7.3. **Aplicarea prezentei STI noi infrastructuri/noului material rulant**

În ceea ce privește infrastructura și materialul rulant existente, prezenta STI se aplică componentelor care sunt reînnoite sau modernizate în conformitate cu condițiile din articolul 14 alineatul (3) din directivă.

7.3.1. Infrastructură

Infrastructura existentă este infrastructura în exploatare la data intrării în vigoare a prezentei STI.

STI nu se aplică infrastructurii existente până când aceasta nu este reînnoită sau modernizată.

Prezenta STI nu se aplică infrastructurii în curs de reînnoire sau modernizare în condițiile unui contract deja semnat sau care se află în ultima fază a procedurii de licitație, la data intrării în vigoare a prezentei STI.

Administratorul de infrastructură sau întreprinderea feroviară sau șeful de gară responsabil de o gară organizează consultații cu entitățile responsabile de gestionarea cartierului în toate cazurile de reînnoire sau modernizare a unei stații sau cartier, pentru a permite ca cerințele de accesibilitate să fie îndeplinite nu numai în stație, ci și în ceea ce privește accesul în stație.

În cazul reînnoirii sau modernizării, nu este obligatoriu ca stațiile existente **cu un flux mediu zilnic de 1 000 de pasageri sau mai puțin, combinat atât la îmbarcare, cât și la debarcare, calculat pe o perioadă de 12 luni**, să fie dotate cu ascensoare sau rampe care, în caz contrar, ar fi necesare în scopul punerii în deplină conformitate cu prezenta clauză dacă pe o rază de 50 km, o altă stație de pe aceeași traseu oferă un traseu lipsit de obstacole pe deplin conform. În aceste circumstanțe, proiectul stațiilor noi trebuie să încorporeze posibilitatea instalării pe viitor a unui ascensor și/sau a unei rampe pentru accesibilitatea tuturor categoriilor de PMR. În aceste condiții, proiectul stațiilor trebuie să încorporeze posibilitatea instalării pe viitor a unui ascensor și/sau a unei rampe pentru accesibilitatea tuturor categoriilor de PMR.

7.3.1.1. Generalități

Dacă articolele sunt reînnoite sau modernizate, acestea trebuie să fie conform cerințelor prezentei STI, cu următoarele excepții:

Dacă modernizarea sau reînnoirea infrastructurii afectează aspecte ale infrastructurii reglementate de orice clauză din prezenta STI PMR, aceasta este reevaluată în conformitate cu respectiva cerință din prezenta STI, sub rezerva următoarelor condiții:

Conformitatea cu prezenta STI nu este obligatorie dacă lucrările care ar fi necesare pentru îndeplinirea conformității necesită modificarea structurală a oricărui element portant.

Sistemele și componentele care nu sunt incluse în domeniul de aplicare a unui program specific de modernizare și reînnoire nu trebuie să fie puse în conformitate la momentul unui astfel de program.

În cazul în care infrastructura este reevaluată pe baza oricărei alte STI ca urmare a lucrărilor de reînnoire și modernizare, este necesară numai reevaluarea pe baza prezentei STI în ceea ce privește respectivele sisteme și componente afectate direct de lucrări.

Există două tipuri de blocuri de infrastructură:

- clădiri din stație (inclusiv parcări, toalete, puncte de vânzare etc.)
- peroane

În cazul modernizării sau reînnoirii oricărui bloc în ansamblu, acesta va încorpora un traseu lipsit de obstacole (dacă este cazul) care poate fi legat de celelalte blocuri ori de câte ori sunt modernizate sau reînnoite.

Întreținerea normală a articolelor de infrastructură nu implică o reevaluare în limitele prezentei STI.

7.3.1.2. Trasee lipsite de obstacole – generalități (4.1.2.4.1)

Nu este obligatoriu ca pasarelele și pasajele subterane existente să fie conforme cu cerințele legate de dimensiunile acestora în ceea ce privește lățimea și/sau înălțimea liberă.

7.3.1.3. Geometria pasarelelor, a scărilor fixe și a pasajelor subterane (4.1.2.14 și 4.1.2.15)

Nu este obligatoriu ca pasarelele, scările fixe și pasajele subterane existente să îndeplinească cerințele legate de dimensiunile acestora în ceea ce privește lățimea și/sau înălțimea liberă.

7.3.1.4. Rampe, scări rulante, ascensoare și benzi rulante (4.1.2.17)

Nu este obligatoriu ca rampele, scările rulante, ascensoarele și benzile rulante existente să îndeplinească cerințele privind rampele, scările rulante, ascensoarele și benzile rulante.

7.3.1.5. Lățimea peronului și marginea peronului (4.1.2.19)

Nu este obligatoriu ca stațiile existente să îndeplinească cerințele privind lățimea minimă a peronului în cazul în care cauza neconformității este reprezentată de existența anumitor obstacole pe peron (ex. coloane structurale, case de scări, ascensoare etc.) care nu pot fi mutate.

7.3.1.6. Înălțimea și spațiul liber al peronului (4.1.2.18)

Nu este obligatoriu ca peroanele reînnoite să îndeplinească cerințele privind înălțimea și spațiul liber al peronului, însă această cerință rămâne obligatorie pentru peroanele modernizate.

7.3.1.7. Clădiri istorice

Dacă o stație existentă sau o parte din aceasta este o clădire istorică recunoscută și este protejată de legea națională, operatorul de infrastructură trebuie să depună toate eforturile pentru punerea în aplicare a prezentei STI. Totuși, dacă se poate demonstra faptul că ar fi încălcată legea națională pentru protecția clădirii, punerea în aplicare a cerințelor relevante din prezenta STI nu este obligatorie.

7.3.2. Material rulant

Materialul rulant existent este materialul rulant care a fost în exploatare sau care a făcut obiectul unui contract sau care se află în ultima fază a procedurii de licitație la data intrării în vigoare a prezentei STI.

STI nu se aplică materialului rulant existent atâta timp cât nu este reînnoit sau modernizat.

Prezenta clauză a STI nu se aplică materialului rulant în curs de reînnoire sau modernizare în condițiile unui contract deja semnat sau care se află în ultima fază a procedurii de licitație, la data intrării în vigoare a prezentei STI.

7.3.2.1. Generalități

Dacă modernizarea sau reînnoirea materialului rulant afectează aspecte ale materialului rulant reglementate de orice clauză din prezenta STI PMR, acesta este reevaluat în conformitate cu respectiva cerință din prezenta STI, sub rezerva următoarelor condiții:

Sistemele și componentele care nu sunt incluse în domeniul de aplicare a unui program specific de modernizare și reînnoire nu trebuie să fie puse în conformitate la momentul unui astfel de program.

În cazul în care un vehicul este reevaluat pe baza oricărei alte STI ca urmare a lucrărilor de reînnoire și modernizare, este necesară numai reevaluarea pe baza prezentei STI în ceea ce privește respectivele sisteme și componente afectate direct de lucrări.

Conformitatea cu prezenta STI nu este obligatorie dacă lucrările care ar fi necesare pentru îndeplinirea conformității necesită modificarea structurală a portalurilor de uși (interioare sau exterioare), șasiurilor, stâlpilor de coliziune, caroseriilor vehiculelor, protecției la suprapunere a vehiculelor sau orice lucrare care ar necesita revalidarea integrității structurale a vehiculului în conformitate cu EN 12663:iulie 2001 și/sau alte STI-uri.

7.3.2.2. Scaune

Conformitatea cu clauza 4.2.2.1 privind mânerul de pe spătarele scaunelor este obligatorie numai dacă structurile scaunelor sunt reînnoite sau modernizate în cadrul întregului vehicul.

Conformitatea cu clauza 4.2.2.2 privind instalarea de locuri prioritare este obligatorie numai dacă aranjarea locurilor este modificată în cadrul întregului tren și acest lucru poate fi realizat fără a reduce capacitatea existentă a trenului. În cele din urmă, trebuie prevăzut numărul maxim de locuri prioritare cu menținerea capacității existente.

Conformitatea cu cerințele privind înălțimea liberă deasupra locurilor prioritare nu este obligatorie dacă factorul de limitare este o plasă de bagaje nemodificată din punct de vedere structural pe durata lucrărilor de reînnoire sau modernizare.

7.3.2.3. Spații pentru scaune cu rotile

Conformitatea cu cerințele privind spațiile pentru scaune cu rotile este obligatorie numai dacă aranjarea locurilor este modificată în întreaga compunere a trenului. Totuși, în cazul în care ușa de la intrare sau culoarele de trecere nu pot fi modificate pentru a permite accesul scaunelor cu rotile, un spațiu pentru scaune cu rotile nu trebuie prevăzut dacă aranjarea locurilor este modificată.

Instalarea de dispozitive de alarmă în spațiile pentru scaune cu rotile nu este obligatorie dacă vehiculul nu are un sistem de comunicație electric care poate fi adaptat pentru a încorpora un astfel de dispozitiv.

7.3.2.4. Uși exterioare

Conformitatea cu cerințele care definesc exteriorul ușilor prin semne și contrast este obligatorie numai dacă vehiculul este revopsit (sau altfel ornamentat).

Conformitatea cu cerințele care definesc poziția interioară a ușilor exterioare prin contrast la nivelul pardoselii este obligatorie numai dacă podeaua este reînnoită sau modernizată.

Conformitatea cu cerințele de instalare a semnalelor la închiderea și deschiderea ușilor este obligatorie numai dacă sistemul de comandă a ușii este reînnoit sau modernizat.

Conformitatea deplină cu cerințele privind poziția și iluminarea butoanelor de uși este obligatorie numai dacă sistemul de comandă a ușii este reînnoit sau modernizat și dacă butoanele pot fi repositionate fără modificarea structurii vehiculului sau a ușii. Totuși, în acest caz, butoanele reînnoite sau modernizate trebuie instalate cât mai aproape de poziția conformă.

7.3.2.5. Uși interioare

Conformitatea cu cerințele privind poziționarea și forțele de operare a butoanelor ușii este obligatorie numai dacă ușa și mecanismul ușii și/sau butonul este reînnoit sau modernizat.

Conformitatea cu cerința privind funcționarea ușilor de legătură consecutive și între vehicule în mod sincron este obligatorie numai dacă ușile sunt deja automatizate, sistemul de comandă a ușii este reînnoit sau modernizat și dacă există un sistem de comunicație între vehicule corespunzător.

7.3.2.6. Iluminat

Conformitatea cu această cerință de asigurare a iluminării scărilor, în conformitate cu clauza 4.2.2.5, la ușile exterioare nu este obligatorie dacă se poate stabili faptul că sistemul electric nu are capacitatea de a suporta sarcini suplimentare sau dacă această iluminare nu poate fi integrată în mod util fără modificarea structurală a ușii.

7.3.2.7. Toalete

Asigurarea unei toalete universale pe deplin conforme este obligatorie numai dacă toaletele existente sunt complet reînnoite sau modernizate, dacă este prevăzut un spațiu pentru scaune cu roțile și dacă o toaletă universală conformă poate fi integrată fără modificarea structurală a caroseriei vehiculului.

Instalarea de dispozitive de alarmă în toaleta universală nu este obligatorie dacă vehiculul nu are un sistem de comunicație electric care poate fi adaptat pentru a încorpora un astfel de dispozitiv.

7.3.2.8. Culoare de trecere

Conformitatea cu cerințele clauzei 4.2.2.7 este obligatorie numai dacă aranjarea locurilor este modificată în întreg vehiculul și dacă este prevăzut un spațiu pentru scaune cu roțile.

Conformitatea cu cerințele privind culorile de trecere dintre vehiculele de legătură este obligatorie numai dacă coridorul de mijloc este reînnoit sau modernizat.

7.3.2.9. Informații

Conformitatea cu cerințele clauzei 4.2.2.8.2 privind informațiile despre rută nu este obligatorie la reînnoire sau modernizare. Totuși, dacă este instalat un sistem automat de informații despre rută ca parte a unui program de reînnoire sau modernizare, acesta trebuie să îndeplinească cerințele prezentei clauze.

Conformitatea cu celelalte părți ale clauzei 4.2.2.8 este obligatorie ori de câte ori semnele sau finisările interioare sunt reînnoite sau modernizate.

7.3.2.10. Diferențe de nivel

Conformitatea cu cerințele clauzei 4.2.2.9 nu este obligatorie la reînnoire sau modernizare, cu excepția cazului în care o bandă de avertizare de culoare contrastantă de pe muchiile treptelor este prevăzută în cazul în care materialele suprafeței sunt reînnoite sau modernizate.

7.3.2.11. Bare de mână

Conformitatea cu cerințele clauzei 4.2.2.10 este obligatorie numai dacă barele de mână existente sunt reînnoite sau modernizate.

7.3.2.12. Cușetă cu acces pentru scaune cu roțile

Conformitatea cu cerința de asigurare a unei cușete cu acces pentru scaune cu roțile este obligatorie numai în cazul în care cușeta existentă este reînnoită sau modernizată.

Instalarea de dispozitive de alarmă în cușetele cu acces pentru scaune cu roțile nu este obligatorie dacă vehiculul nu are un sistem de comunicație electric care poate fi adaptat pentru a încorpora un astfel de dispozitiv.

7.3.2.13. Poziția scărilor, scări și dispozitive de ajutor la urcare

Conformitatea cu cerințele clauzei 4.2.2.12 nu este obligatorie la reînnoire sau modernizare, cu excepția cazului în care sunt prevăzute scări escamotabile sau alte dispozitive de ajutor la urcare complete, acestea trebuind să îndeplinească subclauzele relevante din prezenta secțiune din STI.

Totuși, dacă un spațiu pentru scaune cu roțile în conformitate cu clauza 4.2.23 este creat la reînnoire sau modernizare, atunci este obligatorie instalarea unei forme de asistență la urcare în conformitate cu clauza 4.2.2.12.4.

Administratorul de infrastructură [sau șeful (șefii) de gară în cazul în care este (sunt) entitatea (entitățile) responsabilă(e)] și întreprinderea feroviară responsabilă trebuie să convină în conformitate cu articolul 10.5 91/440/CE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2004/51/CE înainte de darea în exploatare a materialului rulant reînnoit sau modernizat pentru a stabili partea responsabilă de asigurarea dispozitivelor de ajutor la urcare, dacă este cazul (clauza 4.2.2.12.4). Administratorul de infrastructură [sau șeful (șefii) de gară] și întreprinderea feroviară trebuie să se asigure de faptul că repartizarea convenită a responsabilităților este soluția globală cea mai viabilă.

7.4. Cazuri speciale

7.4.1. Generalități

Următoarele dispoziții speciale sunt permise în cazurile speciale de mai jos.

Aceste cazuri speciale intră în două categorii: dispozițiile se aplică fie permanent (caz „P”), fie temporar (caz „T”). În cazurile temporare, se recomandă ca statele membre în cauză să se conformeze subsistemului relevant fie până în anul 2010 (caz „T1”), un obiectiv stabilit în Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, fie până în anul 2020 (caz „T2”).

7.4.1.1. Înălțimea peronului

Danemarca „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime de 920 mm deasupra suprafeței de rulare pentru serviciile S-Bahn.

Franța „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime de 920 mm deasupra suprafeței de rulare pentru rețeaua Ile-de-France.

Germania „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime de 960 mm deasupra suprafeței de rulare pentru serviciile S-Bahn.

Marea Britanie, Irlanda de Nord și Republica Irlanda „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime de 915 mm deasupra suprafeței de rulare.

Lituania, Letonia și Estonia „P”

Numai pentru infrastructura feroviară, este permis ca peronul să aibă o înălțime de 200 mm sau de 1 100 mm (+ 20 mm, – 50 mm) deasupra suprafeței de rulare.

Polonia „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime de 960 mm deasupra suprafeței de rulare pentru serviciile S-Bahn.

Portugalia „P”

Pentru întreaga infrastructură feroviară existentă în Portugalia, este permis ca peronul să aibă o înălțime de 900 mm deasupra suprafeței de rulare.

În stații și la opriri fără servicii de trafic de periferie, este permis ca peronul să aibă o înălțime de 685 mm deasupra suprafeței de rulare.

Notă: Proiectarea pragului ușii de la intrarea într-un material rulant (linie suburbană și principală) trebuie optimizată pentru accesul de pe peroanele cu o înălțime de 900 mm.

Spania „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime de 680 mm deasupra suprafeței de rulare pentru peroanele destinate traficului de periferie și regional.

Suedia „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime între 580 mm – 730 mm deasupra suprafeței de rulare.

Olanda „P”

Este permis ca peronul să aibă o înălțime de 840 mm deasupra suprafeței de rulare.

7.4.1.2. Spațiul liber al peronului

Republica Irlanda „P”

Pe șină dreaptă și orizontală $b_{q0} = 1\,561$ mm.

Marea Britanie „P”

Spațiul liber al peronului:

La peroane drepte și la nivel:

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

Pentru liniile utilizate cu Eurostar (clasa 373) și liniile pe care circulă vagoanele de marfă de 2,6 m.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,477,5$	$b_{q0} = 1\,405,5 + \frac{26\,000}{R}$

Pentru liniile pe care circulă vagoane de marfă de 2,6 m.

	$\infty \geq R \geq 500$	$500 \geq R \geq 160$
Partea interioară a curbei	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,381,5 + \frac{3\,300}{R}$
	$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
Partea exterioră a curbei	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

Pentru peroanele cu înălțimi de 550 mm și 760 mm, spațiul liber va fi:

Belgia „P”

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{5\,000}{R} \text{ în curbă cu o rază } R, \text{ precum } 1\,000 \leq R < \infty \text{ (m)}$$

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{26\,470}{R} - 21,5 \text{ în curbă cu o rază } R, \text{ precum } R < 1\,000 \text{ (m)}$$

Italia „P”

Pentru înălțimi de peron de 550 mm

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R} + 11,5$$

Finlanda „P”

$$b_{q0} = 1800 + \frac{36000}{R}$$

Lituania, Letonia, Estonia „P”

Numai pentru infrastructura feroviară convențională:

Pentru înălțimi de peron de 200 mm $b_{q0} = 1\,745$ mm (+ 30 mm, - 25 mm).

Pentru înălțimi de peron de 1 100 mm $b_{q0} = 1\,920$ mm (+ 30 mm, - 25 mm).

Irlanda de Nord „P”

Pe șină dreaptă și orizontală $b_{q0} = 1\,560$ mm.

Polonia „P”

$$b_{q0} = 1725 + \frac{36000}{R}$$

Portugalia „P”

Aplicabilă întregii infrastructuri feroviare convenționale existente.

Ecartament (*nominal*): 1 668 mm

Pentru înălțimi de peron (*h*) de 900 mm ($700\text{ mm} < h \leq 1\,170\text{ mm}$)

$$b_{q0} = 1770 + \frac{31750}{R}$$

Pentru înălțimi de peron (*h*) de 685 mm ($400\text{ mm} \leq h \leq 700\text{ mm}$)

$$b_{q0} = 1800 + \frac{23250}{R}$$

Spania „P”

Numai părți din rețea cu un ecartament de 1 668 mm

$$b_{q0} = 1720 + \frac{3750}{R}$$

Suedia „P”

$$b_{q0(\text{inside})} = 1670 + \frac{41000}{R}$$

$$b_{q0(\text{outside})} = 1670 + \frac{31000}{R}$$

7.4.1.3. Scări de acces și ieșire

7.4.1.3.1. Generalități

Dacă materialul rulant interoperabil este utilizat cu peroanele descrise în cazurile speciale din clauza 7.4.1.2, pentru peroanele cu o înălțime de 550 mm sau 760 mm, următoarea valoare suplimentară δ_g poate fi adăugată la valoarea convențională de δ_h .

Valoarea corespunzătoare de b_{q0} este, de asemenea, furnizată în tabele.

Valoarea suplimentară δ_g pentru șină dreaptă și orizontală.

	Belgia „P”	Finlanda „P”	Italia „P”	Polonia „P”	Portugalia „P” pentru peroane de 900 mm	Portugalia „P” pentru peroane de 685 mm	Suedia „P”	Spania „P”	GB „P”
δ_g	0	150	11,5	75	+120 mm	+150 mm	20	70	- 202,5
b_{q0}	1 650	1 800	1 661,5	1 725	1 770 mm	1 800 mm	1 670	1 720	1 447,5
Pentru dimensiuni suplimentare a se vedea:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

Valoarea suplimentară δ_g pentru R = 300 m

	Belgia „P”	Finlanda „P”	Italia „P”	Polonia „P”	Portugalia „P” pentru peroane de 900 mm	Portugalia „P” pentru peroane de 685 mm	Suedia „P”	Spania „P”	GB „P”
δ_g	54,5	257,5	11,5	195	+213 mm	+215 mm	Interior 144 Exterior 123,5	70	Standard – 200 Eurostar -170
b_{q0}	1 716,5	1 920	1 674	1 845	1 876 mm	1 878 mm	Interior 1 806,5 Exterior 1 773,5	1 732,5	Standard 1 462,5 Eurostar 1 492,5
Pentru dimensiuni suplimentare a se vedea:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

7.4.1.3.2. Caz special pentru materialul rulant în exploatare în Marea Britanie „P”

Deoarece δ_g este o valoare negativă, prima treaptă conform clauzei 4.2.2.12.1 trebuie să fie eliminată la circularea pe liniile din Marea Britanie. În aceste condiții, prima treaptă utilizabilă pe liniile din Marea Britanie trebuie să fie conformă cu următorul tabel:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
pe șină dreaptă și orizontală	200	230	160
pe șină cu o rază de viraj de 300 m, caz Standard	200	230	160
pe șină cu o rază de viraj de 300 m, caz Eurostar	255	230	160

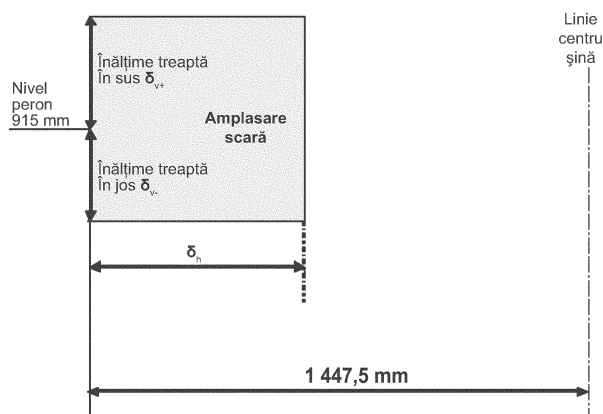


FIGURA 12

7.4.1.3.3. Caz special pentru materialul rulant în exploatare în Finlanda „P”

Deoarece există o creștere a valorii de δ_g , o treaptă suplimentară este necesară pe liniile din Finlanda. În aceste condiții, prima treaptă utilizabilă trebuie să fie conformă cu următorul tabel și astfel încât ecartamentul maxim din construcție al vehiculului să îndeplinească cerințele din anexa W la STI pentru vagoane de marfă:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
pe șină dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o șină cu o rază de viraj de 300 m	410	230	160

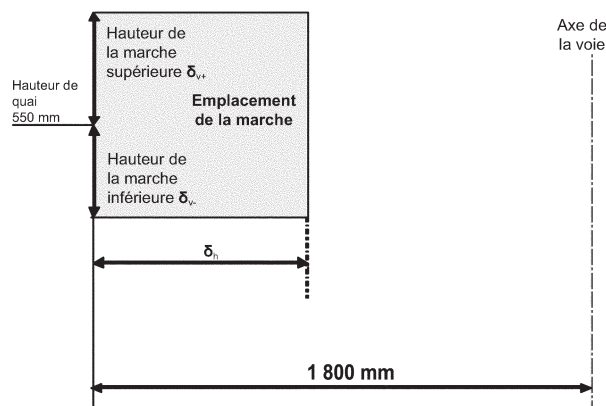


FIGURA 13

7.4.1.3.4. Caz special pentru materialul rulant prevăzut să intre în exploatare în rețeaua feroviară convențională existentă în Portugalia „P”

Deoarece există o creștere a valorii de δ_g și nivelurile peroanelor diferă (900 mm și 685 mm) de nivelurile peroanelor standard (760 mm și 550 mm), la materialul rulant planificat să fie utilizat pe liniile din Portugalia în aceste condiții, prima treaptă utilizabilă trebuie să fie conform următorului tabel și astfel încât ecartamentul maxim din construcție al vehiculului să îndeplinească cerințele prEN 15273-2:2005 – Aplicații feroviare – Ecartamente – Partea 2: Ecartament material rulant – anexa privind ecartamentele Portuguese Kinematics (CP)

Proiectarea pragului ușii de la intrarea într-un material rulant (linie periferie și principală) trebuie optimizată pentru accesul de pe peroanele cu o înălțime de 900 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
pe șină dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o șină cu o rază de viraj de 300 m	370	230	160

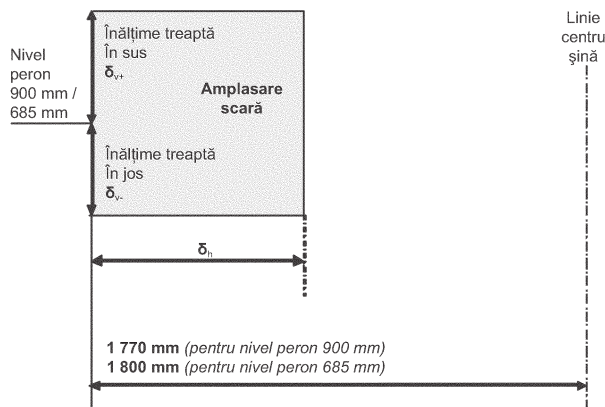


FIGURA 14

7.4.1.4. Culoare de trecere

Caz special Marea Britanie, Irlanda de Nord și Republica Irlanda „P”

Datorită gabariturii de liberă trecere, curbării șinei și prin urmare, lățimii limitate a vehiculului, se aplică următoarele:

Din punctul de intrare până la vehicul, culoarul minim de trecere pentru acces la locurile prioritare trebuie să fie conform cazului general.

Nu trebuie să existe o cerință specială pentru PMR pentru un culoar minim de trecere pentru accesul la alte locuri.

7.4.1.5. Semnale de ușă sonore conform capitolului 4.2.2.4.1 „P”

Caz special Germania

Datorită nivelurilor de zgomot reduse din trenurile moderne, în Germania semnalul sonor trebuie să fie de cel puțin 60 dB L(Aeg, T) +/- 2. Alternativ, trebuie să existe semnale sonore de 5 dB peste zgomotul ambient.

7.4.1.6. Locuri prioritare „P”

Cazuri speciale Germania și Danemarca

10 % din locuri trebuie să fie locuri prioritare. În trenurile cu un voluntar și rezervare obligatorie, cel puțin 20 % din locurile prioritare trebuie să fie prevăzute cu o pictogramă, restul de 80 % din locurile prioritare pot fi ocupate sau rezervate în avans.

În trenuri fără nici o posibilitate de rezervare, toate locurile prioritare trebuie să fie prevăzute cu o pictogramă pentru PMR în conformitate cu capitolul 4.2.2.2.1.1.

7.4.1.7. Trasee lipsite de obstacole „P” (clauza 4.1.2.3.1)

Caz special Franța (numai rețeaua Ile de France)

Nu este necesar ca stațiile noi, reinnoite sau modernizate, cu o capacitate de transfer mai mică de 5 000 de pasageri pe zi (totalul pasagerilor la îmbarcare și debarcare), să îndeplinească aspectele legate de ascensoare și/ sau rampe ale cerinței privind traseele lipsite de obstacole dacă pe o rază de 25 km, o altă stație de pe aceeași rută oferă un traseu lipsit de obstacole. În aceste circumstanțe, proiectul stațiilor noi trebuie să încorporeze posibilitatea instalării pe viitor a unui ascensor și/sau a unei rampe pentru accesibilitatea tuturor categoriilor de PMR.

7.4.1.8. Numărul de pasageri

Caz special Austria „T1”

Datorită planului rapid de punere în aplicare al autorităților austriece, pe durata acestui caz special temporar, cerințele privind numărul de pasageri din clauzele 7.1.1 și 7.3.1 (infrastructură) și 4.1.4 (norme de exploatare pentru traseele lipsite de obstacole) se aplică numai infrastructurii noi, reinnoite sau modernizate pentru stațiile cu un flux mediu zilnic de 2 000 pasageri sau mai mult, combinat atât la îmbarcare, cât și la debarcare.

7.5. Material rulant care circulă conform acordurilor naționale, bilaterale, multilaterale sau internaționale**7.5.1. Acorduri existente**

Statele membre notifică Comisia, în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI, cu privire la următoarele acorduri conform cărora materialul rulant care face obiectul domeniului de aplicare a prezentei STI (construcția, reînnoirea, modernizarea, darea în exploatare, operarea și gestionarea materialului rulant definit în capitolul 2 din prezenta STI) este exploatat:

- acorduri naționale, bilaterale sau multilaterale între statele membre și întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură, convenite fie permanent, fie temporar și necesare datorită caracterului foarte special sau local al serviciului de transport în cauză;
- acorduri bilaterale sau multilaterale între întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură sau între autoritățile pentru siguranță, care asigură niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională;
- acorduri internaționale între unul sau mai multe state membre și cel puțin o țară terță sau între întreprinderile feroviare ori administratorii de infrastructură ai statelor membre și cel puțin o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură al unei țări terțe, care asigură niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională.

Exploatarea/întreținerea continuă a materialului rulant reglementată de aceste acorduri este permisă în măsura în care acestea sunt conforme cu legislația comunitară.

Compatibilitatea acestor acorduri cu legislația UE, inclusiv caracterul lor nediscriminatoriu, în special prezenta STI, vor fi evaluate și Comisia va lua măsurile necesare, precum revizuirea prezentei STI, pentru a include posibile cazuri speciale sau măsuri tranzitorii.

7.5.2. Acorduri viitoare

Orice acord viitor sau modificare a acordurilor existente, în special cele care includ achiziționarea de material rulant a cărui concepție nu este certificată în conformitate cu STI-urile, ia în considerare legislația UE, în special prezenta STI. Statele membre comunică Comisiei aceste acorduri/modificări. În acest caz se aplică aceeași procedură din alineatul 7.5.1.

7.6. Darea în exploatare a infrastructurii și a materialului rulant

În conformitate cu articolul 16 alineatul (1) din Directiva 2001/16/CE, dacă au fost îndeplinite toate cerințele STI PMR și dacă declarația de verificare CE pentru infrastructură și material rulant este acordată în cadrul unui stat membru, aceasta este reciproc recunoscută de toate statele membre în ceea ce privește aspectele legate de accesibilitatea PMR.

La solicitarea certificării în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49 (partea B din certificat) sau a autorizației de dare în exploatare în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/16, întreprinderile feroviare pot solicita și certificarea/autorizarea dării în exploatare a infrastructurii și a materialului rulant. Materialul rulant poate fi clasificat în funcție de serie și tip.

Totuși, se verifică dacă infrastructura și materialul rulant sunt compatibile în cazul în care sunt exploatate împreună. Acest lucru se poate realiza prin utilizarea registrelor de infrastructură și material rulant.

ANEXE (LA STI)

Domeniul de aplicare: toate subsistemele Aspect: accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă

ANEXA A	Rezervat	156
ANEXA B	Rezervat	156
ANEXA C	Evaluarea procedurilor de întreținere: procedura de evaluare a conformității (Anexa F4)	156
ANEXA D	Evaluarea elementelor constitutive de interoperabilitate	157
D.1	Domeniul de aplicare	157
D.2	Caracteristici	157
ANEXA E	Evaluarea subsistemelor	158
E.1	Domeniul de aplicare	158
E.2	Caracteristici și module	158
ANEXA F	Proceduri de evaluare a conformității și adecvării pentru utilizare	161
F.1	Lista modulelor	161
F.2	Module pentru elementele constitutive de interoperabilitate	161
F.2.1	Modulul A: controlul intern al producției	161
F.2.2	Modul A1: controlul intern al proiectării cu verificarea produsului	162
F.2.3	Modulul B: examinarea de tip	164
F.2.4	Modulul C: conformitatea cu tipul	166
F.2.5	Modulul D: sistemul de asigurare a calității producției	167
F.2.6	Modulul F: verificarea produsului	170
F.2.7	Modulul H1: sistemul de asigurare integrală a calității	172
F.2.8	Modulul H2: sistemul de asigurare integrală a calității cu examinarea proiectării	175
F.2.9	Modulul V: validarea de tip prin experiență în exploatare (adecvare pentru utilizare)	178
F.3	Module pentru verificarea CE a subsistemelor	182
F.3.1	Modulul SB: examinarea de tip	182
F.3.2	Modulul SD: sistemul de asigurare a calității producției	184
F.3.3	Modulul SF: verificarea produsului	189
F.3.4	Modulul SG: verificarea unității	192
F.3.5	Modulul SH2: sistemul de asigurare integrală a calității cu examinarea proiectării	195
F.4	Evaluarea procedurilor de întreținere: procedura de evaluare a conformității	201
ANEXA G	Rezervat	201
ANEXA H	Rezervat	201

ANEXA I	Rezervat	201
ANEXA J	Rezervat	202
ANEXA K	Rezervat	202
ANEXA L	Aspecte nespecificate în STI PMR și pentru care se aplică standardele europene sau este necesară comunicarea standardelor naționale.	203
ANEXA M	Scaun cu roțile transportabil	204
M.1	Domeniul de aplicare	204
M.2	Caracteristici	204
ANEXA N	Semne pentru PMR	205
N.1	Domeniul de aplicare	205
N.2	Semne pentru infrastructură	205
N.3	Semne pentru material rulant	205
N.4	Semne internaționale pentru scaun cu roțile	205
N.5	Semn pentru bucle inductive	205
N.6	Semn pentru apel pentru asistență/apel pentru informații	206
N.7	Semn pentru apel de urgență	206
N.8	Semne pentru locuri prioritare	207

ANEXA A

Rezervat

ANEXA B

Rezervat

ANEXA C

Evaluarea procedurilor de întreținere: procedura de evaluare a conformității (Anexa F4)

ANEXA D

Evaluarea elementelor constitutive de interoperabilitate

D.1 Domeniul de aplicare

Prezenta anexă prezintă evaluarea conformității și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate.

D.2 Caracteristici

Caracteristicile elementelor constitutive de interoperabilitate care urmează să fie evaluate în diferitele faze de proiectare, dezvoltare și producție sunt marcate cu X în tabelul D.1.

Tabel D.1

Evaluarea elementelor constitutive de interoperabilitate.

1	2	3	4	5
Elemente constitutive de interoperabilitate și caracteristici ce urmează să fie evaluate	Evaluarea în următoarea fază			
	Faza de proiectare și dezvoltare			Faza de producție
	Revizuirea proiectării și/sau examinarea proiectării	Revizuirea procesului de fabricație	Test de tip	Verificarea conformității cu tipul
4.1.2.11.2. și 4.1.2.12.2. Echipamente de informare vizuală a pasagerilor	X		X	X
4.1.2.21.2. Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre	X		X	X
4.1.2.4. Butoane tactile	X		X	X
4.1.2.7.2. Spațiu pentru schimbarea bebelușilor	X		X	X
4.1.2.11. Semnalizare tactilă	X		X	X
4.1.2.9.2. Distribuitoare automate de bilete	X		X	X
4.2.2.6. Spații de toaletă	X		X	X
4.2.2.8.3. Echipamente de informare vizuală a pasagerilor	X		X	X
4.2.2.3., 4.2.2.6. și 4.2.2.11. Dispozitive de alarmă pentru pasageri	X		X	X
4.2.2.12.3. Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre	X		X	X
4.2.2.4. Butoane	X		X	X
4.2.2.6.3.2. Spațiu pentru schimbarea bebelușilor	X		X	X
4.2.2.8.1., 4.2.2.8.2. și anexa N Semnalizare și informații vizuale	X		X	X

ANEXA E

Evaluarea subsistemelor

E.1 Domeniul de aplicare

Prezenta anexă prezintă evaluarea conformității subsistemelor.

E.2 Caracteristici și module

Caracteristicile subsistemului care urmează să fie evaluate în diferitele faze de proiectare, dezvoltare și producție sunt marcate cu X în tabelul E.1 pentru subsistemul infrastructură și în tabelul E.2 pentru subsistemul material rulant.

Tabel E.1

Evaluarea subsistemului infrastructură (construit și livrat ca entitate unică)

1	2	3	4	5
Caracteristici care urmează să fie evaluate	Faza de proiectare și dezvoltare	Faza de producție		
	Revizuirea proiectării și/ sau examinarea proiectării	Construcție, asamblare, montare	Asamblare înainte de darea în exploatare	Validare în condiții reale de exploatare
4.1.2.2. Locuri de parcare pentru PMR	X		X	
4.1.2.3. Trasee lipsite de obstacole				
4.1.2.3.1. Generalități	X		X	
4.1.2.3.2. Identificarea traseului	X		X	
4.1.2.4. Uși și intrări	X		X	
4.1.2.5. Suprafețe de pardoseală	X		X	
4.1.2.6. Obstacole transparente	X		X	
4.1.2.7. Toalete	X		X	
4.1.2.8. Mobilă și dispozitive amovibile	X		X	
4.1.2.9. Emiterea biletelor/Ghișeu sau distribuitor automat de bilete/Birou de informații/Aparat de taxat bilete/Turnichete/Puncte de asistență clienți	X		X	
4.1.2.10. Iluminare	X		X	
4.1.2.11. Informații vizuale: semnalizare verticală, pictograme, informații dinamice	X		X	X
4.1.2.12. Informații sonore	X		X	X
4.1.2.13. Leșiri de urgență, alarme	X		X	X
4.1.2.14. Geometria pasarelelor și pasajelor subterane	X		X	
4.1.2.15. Scări	X		X	
4.1.2.16. Bare de mână	X		X	
4.1.2.17. Rampe, scări rulante, ascensoare, benzi rulante	X		X	
4.1.2.18.1. Înălțimea peroanelor	X		X	
4.1.2.18.2. Spațiul liber al peroanelor	X			

1	2	3	4	5
Caracteristici care urmează să fie evaluate	Faza de proiectare și dezvoltare	Faza de producție		
	Revizuirea proiectării și/ sau examinarea proiectării	Construcție, asamblare, montare	Asamblarea înainte de darea în exploatare	Validare în condiții reale de exploatare
4.1.2.18.3. Planul liniilor ferate de-a lungul peronului	X			
4.1.2.19. Lățimea peronului și marginea peronului	X		X	
4.1.2.20. Capătul peronului	X		X	
4.1.2.21. Dispozitive de ajutor la urcare/coborâre pentru pasagerii în scaun cu roțile	X		X	
4.1.2.22. Trecerea la nivel cu cale ferată în stații	X		X	

Tabel E.2

Evaluarea subsistemului material rulant (construit și livrat ca produs în serie)

1	2	3	4
Caracteristici care urmează să fie evaluate	Faza de proiectare și dezvoltare	Faza de producție	
	Revizuirea proiectării și/ sau examinarea proiectării	Test de tip	Test de rutină
4.2.2.2. Scaune			
4.2.2.2.1. Generalități	X	X	
4.2.2.2.1. Locuri prioritare – Generalități	X	X	
4.2.2.2.2. Scaune unidirecționale	X	X	
4.2.2.2.3.3. Disponibilitatea față în față a locurilor	X	X	
4.2.2.3. Spații pentru scaune cu roțile	X	X	
4.2.2.4. Uși			
4.2.2.2.1. Generalități	X	X	
4.2.2.4.2. Uși exterioare	X	X	
4.2.2.4.3. Uși interioare	X	X	
4.2.2.5. Iluminare		X	
4.2.2.6. Toalete			
4.2.2.6.1. Generalități	X	X	
4.2.2.6.2. Toaleta standard	X	X	
4.2.2.6.3. Toaleta universală	X	X	
4.2.2.7. Culoare de trecere	X	X	
4.2.2.8. Informații clienți			
4.2.2.8.1. Generalități	X	X	
4.2.2.8.2. Informații (semnalizare)	X	X	
4.2.2.8.2. Informații (descrierea traseului și rezervarea locurilor)	X	X	
4.2.2.9. Diferențe de nivel	X	X	
4.2.2.10. Bare de mână	X	X	

1	2	3	4
Caracteristici care urmează să fie evaluate	Faza de proiectare și dezvoltare		Faza de producție
	Revizuirea proiectării și/sau examinarea proiectării	Test de tip	Test de rutină
4.2.2.11. Cușetă cu acces pentru scaune cu rotile	X	X	
4.2.2.12. Poziția scării la accesul și ieșirea vehiculelor			
4.2.2.12.1. Cerințe generale	X		
4.2.2.12.2. Scări de acces/ieșire	X		
4.2.2.12.3.5. Scări escamotabile	X	X	X
4.2.2.12.3.6. Rampe mobile	X	X	
4.2.2.12.3.7. Rampe semiautomate	X	X	X
4.2.2.12.3.8. Punți de acces	X	X	X
4.2.2.12.3.9. Ascensoare la bord	X	X	X

ANEXA F

Proceduri de evaluare a conformității și adecvării pentru utilizare**F.1 Lista modulelor**

Module pentru elementele constitutive de interoperabilitate:

- Modulul A: controlul intern al producției
- Modulul A1: controlul intern al proiectării cu verificarea produsului
- Modulul B: examinarea de tip
- Modulul C: conformitatea cu tipul
- Modulul D: sistemul de asigurare a calității producției
- Modulul F: verificarea produsului
- Modulul H1: sistemul de asigurare integrală a calității
- Modulul H2: sistemul de asigurare integrală a calității cu examinarea proiectării
- Modulul V: validarea de tip prin experiență în exploatare (adecvare pentru utilizare)

Module pentru subsisteme:

- Modulul SB: examinarea de tip
- Modulul SD: sistemul de asigurare a calității produsului
- Modulul SF: verificarea produsului
- Modulul SG: verificarea unității
- Modulul SH2: sistemul de asigurare integrală a calității cu examinarea proiectării

Modul pentru proceduri de întreținere:

- Procedura de evaluare a conformității modulului

F.2 Module pentru elementele constitutive de interoperabilitate**F.2.1 Modulul A: controlul intern al producției**

1. Acest modul descrie procedura prin care producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate, care îndeplinește obligațiile stabilite la punctul 2, asigură și declară că respectivul element constitutiv de interoperabilitate îndeplinește cerințele STI aplicabile.
2. Producătorul trebuie să întocmească documentația tehnică descrisă la punctul 3.
3. Documentația tehnică trebuie să permită evaluarea conformității elementului constitutiv de interoperabilitate cu cerințele prezentei STI. Documentația tehnică trebuie să includă proiectarea, fabricarea, întreținerea și funcționarea elementului constitutiv de interoperabilitate, în funcție de relevanța pe care o prezintă acestea pentru o astfel de evaluare. În funcție de relevanța pentru evaluare, documentația trebuie să conțină:
 - o descriere generală a elementului constitutiv de interoperabilitate,
 - proiectul de execuție, planurile de fabricație, de exemplu desene și scheme ale componentelor, subsansamblurilor, circuitelor etc.,
 - descrieri și explicații necesare pentru înțelegerea proiectării și a planurilor de fabricație, precum și a întreținerii și funcționării elementului constitutiv de interoperabilitate,

- specificațiilor tehnice, inclusiv specificațiile europene ⁽¹⁾ cu clauzele relevante, aplicate integral sau parțial,
 - descrierea soluțiilor adoptate pentru a îndeplini cerințele STI, în cazul în care specificațiile europene nu au fost aplicate integral,
 - rezultatele calculelor de proiectare, verificările efectuate etc.,
 - rapoarte de încercări.
4. Producătorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru ca procesul de fabricație să asigure conformitatea fiecărui element constitutiv de interoperabilitate fabricat cu documentația tehnică menționată la punctul 3 și cu cerințele STI aplicabile.
5. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească în scris o declarație de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate. Conținutul acestei declarații trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de conformitate și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- directiva la care se face trimitere (Directiva 01/16/CE și alte directive sub incidența cărora intră elementul constitutiv de interoperabilitate),
 - denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea comercială și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea comercială a producătorului sau a constructorului),
 - descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
 - descrierea procedurii (modulului) urmat(e) pentru a declara conformitatea,
 - toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
 - trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene,
 - identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.
6. Producătorul sau reprezentantul său autorizat trebuie să păstreze o copie a declarației CE de conformitate împreună cu documentația tehnică, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.
- În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă intră în responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.
7. În cazul în care în STI se solicită, pe lângă declarația CE de conformitate, o declarație CE de adecvare pentru utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate, trebuie anexată și această declarație după ce este întocmită de către producător în condițiile menționate pentru modulul V.

F.2.2 Modul A1: Controlul intern al proiectării cu verificarea produsului

1. Acest modul descrie procedura prin care producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate, care îndeplinește obligațiile stabilite la punctul 2, asigură și declară că respectivul element constitutiv de interoperabilitate îndeplinește cerințele STI aplicabile.
2. Producătorul trebuie să întocmească documentația tehnică descrisă la punctul 3.

⁽¹⁾ Definiția unei specificații europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

3. Documentația tehnică trebuie să permită evaluarea conformității elementului constitutiv de interoperabilitate cu cerințele STI care urmează să fie evaluată.

Documentația tehnică trebuie să demonstreze, de asemenea, că proiectarea elementului constitutiv de interoperabilitate, acceptată deja înaintea implementării prezentei STI, este în conformitate cu STI și că elementul constitutiv de interoperabilitate a fost folosit în același domeniu de utilizare.

Documentația tehnică trebuie să includă proiectarea, fabricarea, întreținerea și funcționarea elementului constitutiv de interoperabilitate, în funcție de relevanța pe care o prezintă acestea pentru o astfel de evaluare. În funcție de relevanța pentru evaluare, documentația trebuie să conțină:

- o descriere generală a elementului constitutiv de interoperabilitate și modul de utilizare,
 - proiectul de execuție, planurile de fabricație, de exemplu desene și scheme ale componentelor, subsansamblurilor, circuitelor etc.,
 - descrieri și explicații necesare pentru înțelegerea proiectării și a planurilor de fabricație, precum și a întreținerii și funcționării elementului constitutiv de interoperabilitate,
 - specificațiilor tehnice, inclusiv specificațiile europene ⁽²⁾ cu clauzele relevante, aplicate integral sau parțial,
 - descrieri ale soluțiilor adoptate pentru a îndeplini cerințele STI, în cazul în care specificațiile europene nu au fost aplicate integral,
 - rezultatele calculelor de proiectare, verificările efectuate etc.,
 - rapoarte de încercări.
4. Producătorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru ca procesul de fabricație să asigure conformitatea fiecărui element constitutiv de interoperabilitate fabricat cu documentația tehnică menționată la punctul 3 și cu cerințele STI aplicabile.
5. Organismul notificat, ales de către producător, trebuie să efectueze examinările și testele adecvate pentru a verifica conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate fabricate cu tipul descris în documentația tehnică menționată la punctul 3 și cu cerința STI. Producătorul ⁽³⁾ poate alege una din următoarele proceduri:
- 5.1 *Verificarea prin examinarea și testarea fiecărui produs,*
- 5.1.1 Fiecare produs în parte trebuie examinat separat și se efectuează teste corespunzătoare pentru a verifica conformitatea produsului cu tipul descris în documentația tehnică și cu cerințele STI aplicabile. În cazul în care în STI (sau în cadrul unui standard european menționat în STI) nu este stabilit un test, sunt aplicabile specificațiile europene relevante sau testele echivalente.
- 5.1.2 Organismul notificat trebuie să întocmească în scris un certificat de conformitate pentru produsele certificate privind testele efectuate.
- 5.2 *Verificarea statistică*
- 5.2.1 Producătorul trebuie să prezinte produsele sub formă de loturi omogene și trebuie să ia toate măsurile necesare astfel încât procesul de fabricație să asigure omogenitatea fiecărui lot produs.
- 5.2.2 Toate elementele constitutive de interoperabilitate trebuie să fie disponibile pentru verificare sub formă de loturi omogene. Din fiecare lor trebuie prelevată o mostră aleatorie. Fiecare mostră de element constitutiv de interoperabilitate trebuie să fie examinată separat și se efectuează testele corespunzătoare pentru a se asigura conformitatea cu tipul descris în documentația tehnică și cu cerințele STI aplicabile și pentru a se stabili dacă lotul este acceptat sau respins. În cazul în care în STI (sau în cadrul unui standard european menționat în STI) nu este stabilit un test, sunt aplicabile specificațiile europene relevante sau testele echivalente.
- 5.2.3 În procedura statistică trebuie să se utilizeze elemente corespunzătoare (metodă statistică, plan de prelevare etc.), în funcție de caracteristicile ce urmează să fie evaluate, în conformitate cu STI.

⁽²⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

⁽³⁾ Dacă este cazul, libertatea de alegere a producătorului se poate limita la elemente constitutive specifice. În acest caz, în STI (sau în anexele la aceasta) este specificat procesul de verificare relevant necesar pentru elementul constitutiv de interoperabilitate.

- 5.2.4. În cazul în care loturile sunt acceptate, organismul notificat trebuie să întocmească în scris un certificat de conformitate privind testele efectuate. Toate elementele constitutive de interoperabilitate dintr-un lot pot fi introduse pe piață, cu excepția acelor elemente constitutive de interoperabilitate din cadrul mostrei care au fost găsite neconforme.
- 5.2.5. În cazul în care un lot este respins, organismul notificat sau autoritatea competentă trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a împiedica introducerea pe piață a respectivului lot. În cazul în care loturile sunt respinse în mod repetat, organismul notificat trebuie să suspende verificarea statistică.
6. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească declarația CE de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Conținutul acestei declarații trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de conformitate și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- directiva la care se face trimitere (Directiva 01/16/CE și alte directive sub incidența cărora intră elementul constitutiv de interoperabilitate),
- denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea comercială și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea comercială a producătorului sau a constructorului),
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
- descrierea procedurii (modulului) urmat(e) pentru a declara conformitatea,
- toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
- denumirea și adresa organismului (organismelor) notificat(e) implicat(e) în procedura urmată în ceea ce privește conformitatea și data certificatelor împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatelor,
- trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene,
- identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

Certificatul la care urmează să se facă trimitere este certificatul de conformitate menționat la punctul 5. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să se asigure că poate furniza, la cerere, certificatele de conformitate ale organismului notificat.

7. Producătorul sau reprezentantul său autorizat trebuie să păstreze o copie a declarației CE de conformitate împreună cu documentația tehnică, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.

În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă intră în responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.

8. În cazul în care în STI se solicită, pe lângă declarația CE de conformitate, o declarație CE de adecvare pentru utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate, trebuie anexată și această declarație după ce este întocmită de către producător, în condițiile menționate pentru modulul V.

F.2.3 Modulul B: examinarea de tip

1. Acest modul descrie acea parte a procedurii prin care un organism notificat constată și atestă faptul că un tip reprezentativ pentru producția avută în vedere respectă dispozițiile STI aplicabile acestuia.
2. Cererea de efectuare a examinării CE de tip trebuie înaintată de către producător sau de către reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

Cererea trebuie să cuprindă:

- numele și adresa producătorului și, în cazul în care cererea este înaintată de către reprezentantul autorizat, numele și adresa acestuia din urmă,
- o declarație scrisă potrivit căreia aceeași cerere nu a mai fost înaintată nici unui alt organism notificat,
- documentația tehnică, conform descrierii de la punctul 3.

Solicitantul trebuie să pună la dispoziția organismului notificat un specimen reprezentativ pentru producția avută în vedere, denumit în continuare „tip”. Un tip poate acoperi mai multe variante ale elementului constitutiv de interoperabilitate, cu condiția ca diferențele dintre variante să nu afecteze dispozițiile STI-ului.

Organismul notificat poate solicita și alte specimene, în cazul în care sunt necesare pentru realizarea programului de testare.

Dacă în cadrul procedurii examinării de tip nu se solicită nici un test de tip iar tipul este suficient definit în documentația tehnică descrisă la punctul 3, organismul notificat convine că nici un specimen nu trebuie pus la dispoziția sa.

3. Dacă în cadrul procedurii examinării de tip nu se solicită nici un test de tip iar tipul este suficient definit în documentația tehnică descrisă la punctul 3, organismul notificat convine că nici un specimen nu trebuie pus la dispoziția sa. Documentația tehnică trebuie să includă proiectarea, fabricarea, întreținerea și funcționarea elementului constitutiv de interoperabilitate, în funcție de relevanța pe care o prezintă acestea pentru o astfel de evaluare.

Documentația tehnică trebuie să cuprindă:

- o descriere generală a tipului,
- proiectul de execuție, planurile de fabricație, de exemplu desene și scheme ale componentelor, subansamblurilor, circuitelor etc.,
- descrieri și explicații necesare pentru înțelegerea desenelor și a schemelor menționate, precum și a întreținerii și funcționării elementului constitutiv de interoperabilitate,
- condiții de integrare a elementului constitutiv de interoperabilitate în mediul sistemului său (subansamblu, ansamblu, subsistem) și condițiile necesare pentru interfață,
- modul de utilizare și întreținere a elementului constitutiv de interoperabilitate (limite de timp și distanță, limite de uzură etc.),
- specificațiilor tehnice, inclusiv specificațiile europene ⁽⁴⁾ cu clauzele, aplicate integral sau parțial,
- descrierea soluțiilor adoptate pentru a îndeplini cerințele prezentei STI, în cazul în care specificațiile europene nu au fost aplicate integral,
- rezultatele calculelor de proiectare, verificările efectuate etc.,
- rapoarte de încercări.

4. Organismul notificat are următoarele obligații:

- 4.1. să examineze documentația tehnică,
- 4.2. să verifice dacă specimenul(ele) a(au) fost fabricat(e) în conformitate cu documentația tehnică și să efectueze sau să dispună efectuarea de teste de tip în conformitate cu dispozițiile STI-ului și/sau cu specificațiile europene relevante,
- 4.3. în cazul în care în STI se solicită o revizuire a proiectării, să examineze metodele de proiectare, instrumentele de proiectare și rezultatele proiectării pentru a evalua capacitatea acestora de a îndeplini cerințele privind conformitatea elementului constitutiv de interoperabilitate la finalizarea procesului de proiectare,

⁽⁴⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

- 4.4. în cazul în care în STI se solicită o revizuire a procesului de fabricație, să examineze procesul de fabricație conceput pentru fabricarea elementului constitutiv de interoperabilitate, pentru a evalua contribuția acestuia la conformitatea produsului și/sau să examineze revizuirea efectuată de producător la finalizarea procesului de proiectare,
 - 4.5. să identifice elementele proiectate în conformitate cu dispozițiile relevante ale STI-ului și specificațiilor europene, precum și elementele proiectate fără aplicarea dispozițiilor relevante ale respectivelor specificații europene,
 - 4.6. să efectueze sau să dispună efectuarea examinărilor corespunzătoare și a testelor necesare în conformitate cu punctele 4.2., 4.3. și 4.4 pentru a verifica dacă specificațiile europene relevante au fost efectiv aplicate, în cazul în care producătorul a ales să le aplice,
 - 4.7. să efectueze sau să dispună efectuarea examinărilor corespunzătoare și a testelor necesare în conformitate cu punctele 4.2., 4.3. și 4.4 pentru a stabili dacă soluțiile adoptate de producător îndeplinesc cerințele STI-ului, în cazul în care specificațiile europene nu au fost aplicate,
 - 4.8. să convină cu solicitantul asupra locului în care vor fi efectuate examinările și testele necesare.
5. În cazul în care tipul îndeplinește dispozițiile STI-ului, organismul notificat trebuie să-i elibereze solicitantului un certificat de examinare de tip. Certificatul trebuie să conțină numele și adresa producătorului, concluziile examinării, condițiile pentru valabilitatea acestuia și datele necesare identificării tipului certificat.

Perioada de valabilitate nu trebuie să depășească 5 ani.

La certificat trebuie să se anexeze o listă cu elementele relevante din documentația tehnică, iar o copie a acesteia trebuie păstrată de organismul notificat.

În cazul în care unui producător sau reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate i se refuză certificarea unui tip, organismul notificat trebuie să furnizeze motive detaliate pentru acest refuz.

Trebuie să se prevadă o procedură de apel.

6. Solicitantul trebuie să informeze organismul notificat care deține documentația tehnică referitoare la certificatul de examinare de tip asupra tuturor modificărilor aduse produsului certificat, care pot afecta conformitatea cu cerințele STI-ului sau condițiile prevăzute pentru utilizarea produsului. În acest caz, elementul constitutiv de interoperabilitate va primi o certificare suplimentară din partea organismului notificat care a emis certificatul de examinare CE de tip. În acest caz, organismul notificat trebuie să efectueze numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare pentru modificări. Certificarea suplimentară trebuie dată fie sub forma unei completări la certificatul original de examinare de tip, fie sub forma unui certificat nou după retragerea vechiului certificat.
7. Dacă nici a fost adusă nici o modificare în conformitate cu punctul 6, valabilitatea unui certificat expirat poate fi prelungită cu o altă perioadă de valabilitate. Solicitantul trebuie să depună o cerere pentru o astfel de prelungire, confirmând în scris faptul că nu a fost adusă nici o astfel de modificare și organismul notificat acordă o prelungire a perioadei de valabilitate în conformitate cu punctul 5, cu excepția cazului în care există informații contrare. Această procedură poate fi repetată.
8. Fiecare organism notificat trebuie să le comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificatele de examinare de tip și completările emise, retrase sau refuzate.
9. La cerere, organismele notificate pot primi copii ale certificatelor de examinare de tip și/sau ale completărilor la acestea. Anexele certificatelor (a se vedea punctul 5) trebuie să fie ținute la dispoziția celorlalte organisme notificate.
10. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să păstreze împreună cu documentația tehnică și copii ale certificatelor de examinare de tip și ale completărilor la acestea, timp de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate. În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă este responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.

F.2.4 Modulul C: conformitatea cu tipul

1. Acest modul descrie acea parte a procedurii prin care producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate garantează și declară că elementul constitutiv de interoperabilitate avut în vedere este conform cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și că satisface cerințele STI-ului aplicabil.

2. Producătorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a garanta că procesul de fabricație asigură conformitatea fiecărui element constitutiv de interoperabilitate fabricat cu tipul, așa cum se specifică în certificatul de examinare CE de tip, și cu cerințele STI-ului aplicabil.
3. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească declarația CE de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Prezenta declarație trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de conformitate și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- directiva la care se face trimitere (Directiva 01/16/CE și alte directive care se pot aplica elementului constitutiv de interoperabilitate),
 - denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea producătorului sau a constructorului),
 - descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
 - descrierea procedurii (modulului) urmat(e) pentru a declara conformitatea,
 - toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
 - denumirea și adresa organismului (organismelor) notificat(e) implicat(e) în procedura urmată în ceea ce privește conformitatea examinării de tip și data certificatului de examinare CE de tip (și completările la acesta) împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatului,
 - trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI-uri aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene ⁽⁵⁾,
 - identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.
4. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să păstreze o copie a declarației CE de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.

În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă este responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.
 5. În cazul în care în STI se solicită, pe lângă declarația CE de conformitate, o declarație CE de adecvare la utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate, trebuie să fie adăugată și această declarație după ce este întocmită de către producător, în condițiile menționate pentru modulul V.

F.2.5 Modulul D: sistemul de asigurare a calității producției

1. Acest modul descrie acea parte a procedurii prin care producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate, care îndeplinește obligațiile de la punctul 2, garantează și declară că elementul constitutiv de interoperabilitate avut în vedere este conform cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și că satisface cerințele STI-ului aplicabil.
2. Producătorul trebuie să aplice un sistem de asigurare a calității certificat pentru producție, pentru inspectarea și testarea produsului finit, așa cum se specifică la punctul 3 și este supus monitorizării, conform celor menționate la punctul 4.
3. Sistemul de asigurare a calității

⁽⁵⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

- 3.1. Producătorul trebuie să depună o cerere de evaluare a sistemului său de asigurare a calității pentru elementele constitutive de interoperabilitate avute în vedere la un organism notificat pe care are dreptul să-l aleagă.

Cererea trebuie să cuprindă:

- toate informațiile relevante pentru categoria de produse reprezentativă pentru elementele constitutive de interoperabilitate avute în vedere,
- documentația privind sistemul de asigurare a calității,
- documentația tehnică privind tipul certificat și o copie după certificatul de examinare de tip, emis după finalizarea procedurii examinării de tip din modulul B,
- o declarație scrisă potrivit căreia aceeași cerere nu a mai fost înaintată nici unui alt organism notificat,

- 3.2. Sistemul de asigurare a calității trebuie să garanteze conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu tipul, așa cum se specifică în certificatul de examinare de tipului, și cu cerințele STI-ului aplicabil. Toate elementele, cerințele și dispozițiile adoptate de producător sunt reunite într-o documentație sistematică și ordonată, sub formă de politici, proceduri și instrucțiuni scrise. Documentația privind sistemul de asigurare a calității trebuie să permită o interpretare uniformă a programelor, planurilor, manualelor și dosarelor de calitate.

Aceasta trebuie să conțină în primul rând o descriere adecvată a următoarelor:

- obiectivele de calitate și structura organizatorică,
- răspunderile și atribuțiile conducerii în ce privește calitatea produselor,
- procesul de fabricație, tehnicile de control și de asigurare a calității, procesele și măsurile sistematice care vor utilizate,
- examinările, verificările și testările care vor fi efectuate înainte, în timpul și după procesul de fabricație, precum și frecvența lor,
- înregistrările privind calitatea, precum rapoarte de inspecție și date de testare, date de calibrare, rapoarte privind calificarea personalului implicat etc.,
- mijloacele de monitorizare a realizării calității produsului cerut, precum și a funcționării efective a sistemului de asigurare a calității.

- 3.3. Organismul notificat trebuie să evalueze sistemul de asigurare a calității pentru a stabili dacă acesta îndeplinește cerințele menționate la punctul 3.2. Acesta presupune conformitatea cu cerințele respective dacă producătorul pune în aplicare un sistem de asigurare a calității pentru producție, inspecție și testare a produsului finit în ceea ce privește standardul EN/ISO 9001- 2000, care ia în considerare caracterul specific al elementului constitutiv de interoperabilitate pentru care este pus în aplicare.

Dacă producătorul aplică un sistem de asigurare a calității certificate, evaluarea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Auditul trebuie să fie specific categoriei de produse reprezentativă pentru elementul constitutiv de interoperabilitate. Echipa de audit trebuie să aibă cel puțin un membru cu experiență în evaluarea tehnologiei de produs avut în vedere. Procedura de evaluare trebuie să includă o vizită de inspecție la sediul producătorului.

Decizia trebuie adusă la cunoștința producătorului. Notificarea trebuie să conțină concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

- 3.4. Producătorul trebuie să se angajeze că îndeplinește obligațiile ce decurg din sistemul de calitate, așa cum a fost certificat, și că are grijă să mențină acest sistem la un nivel corespunzător și eficient.

Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate informează organismul notificat care a certificat sistemul de asigurare a calității asupra oricărei intenții de actualizare a acestui sistem.

Organismul notificat trebuie să evalueze modificările propuse și să decidă dacă sistemul de asigurare a calității modificat va îndeplini în continuare cerințele menționate la punctul 3.2 sau dacă este necesară o reevaluare.

Decizia sa trebuie să fie adusă la cunoștința producătorului. Notificarea trebuie să conțină concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

4. Supravegherea sistemului de asigurare a calității sub responsabilitatea organismului notificat
- 4.1. Scopul supravegherii este de a garanta că producătorul își îndeplinește corect obligațiile care decurg din sistemul de asigurare a calității certificat.
- 4.2. Producătorul trebuie să permită organismului notificat accesul, pentru inspecție, în incintele de producție, inspecție, testare și depozitare și trebuie să îi pună la dispoziție toate informațiile necesare, în special:
 - documentația privind sistemul de asigurare a calității,
 - înregistrările privind calitatea, precum rapoarte de inspecție și date de testare, date de calibrare, rapoarte privind calificarea personalului implicat etc.,
- 4.3. Organismul notificat trebuie să efectueze audituri periodice pentru a avea garanția că producătorul menține și aplică sistemul de asigurare a calității; acesta trebuie să predea producătorului un raport de audit.

Rapoartele de audit trebuie predate cel puțin o dată pe an.

Dacă producătorul aplică un sistem de asigurare a calității certificat, supravegherea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

- 4.4. În plus, organismul notificat poate face vizite inopinate la sediul producătorului. În timpul acestor vizite, organismul notificat are dreptul să efectueze sau să dispună efectuarea de teste de verificare a funcționării corecte a sistemului de asigurare a calității, dacă se consideră necesar. Organismul notificat trebuie să predea producătorului un proces-verbal al vizitei și, dacă s-a efectuat un test, un raport de testare.
5. Fiecare organism notificat trebuie să comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificările sistemului de asigurare a calității emise, retrase sau refuzate.

La cerere, celelalte organisme notificate pot primi copii după certificările sistemului de asigurare a calității emise.

6. Pe o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului produs, producătorul trebuie să țină la dispoziția autorităților naționale următoarele:
 - documentația menționată la punctul 3.1 a doua liniuță,
 - documentele de actualizare menționate la punctul 3.4 paragraful al doilea,
 - deciziile și rapoartele organismului notificat prevăzut la punctul 3.4 ultimul paragraf, precum și la punctele 4.3 și 4.4.

7. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească declarația CE de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Conținutul acestei declarații trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de conformitate și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- directiva la care se face trimitere (Directiva 01/16/CE și alte directive care se pot aplica elementului constitutiv de interoperabilitate),
- denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea producătorului sau a constructorului),
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
- descrierea procedurii (modulului) urmat(e) pentru a declara conformitatea,

- toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
- denumirea și adresa organismului (organismelor) notificat(e) implicat(e) în procedura urmată în ceea ce privește conformitatea și data certificatelor împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatelor,
- trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI-uri aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene ⁽⁶⁾,
- identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

CertIFICATELE LA CARE URMEAZĂ SĂ SE FACĂ TRIMITERE SUNT:

- -certificarea sistemului de asigurare a calității menționată la punctul 3,
 - certificatul de examinare de tip și completările la acesta,
8. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să păstreze o copie a declarației CE de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.

În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă este responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.

9. În cazul în care în STI se solicită, pe lângă declarația CE de conformitate, o declarație CE de adecvare la utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate, trebuie să fie adăugată și această declarație după ce este întocmită de către producător, în condițiile menționate pentru modulul V.

F.2.6 Modulul F: verificarea produsului

1. Acest modul descrie procedura prin care un producător sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate verifică și atestă faptul că elementul constitutiv de interoperabilitate avut în vedere și care face obiectul dispozițiilor de la punctul 3 este conform cu tipul, așa cum se specifică în certificatul de examinare CE de tip și îndeplinește cerințele STI-ului aplicabil.
2. Producătorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a garanta că procesul de fabricație asigură conformitatea fiecărui element constitutiv de interoperabilitate cu tipul, așa cum se specifică în certificatul de examinare de tip, și cu cerințele STI-ului aplicabil.
3. Organismul notificat trebuie să efectueze examinările și testele corespunzătoare pentru verificarea conformității elementului constitutiv de interoperabilitate cu tipul descris în certificatul de examinare CE de tip și cu cerințele STI-ului. Producătorul ⁽⁷⁾ poate opta fie pentru o examinare și testare a fiecărui element constitutiv de interoperabilitate, așa cum se specifică la punctul 4, fie pentru o examinare și testare a elementelor constitutive de interoperabilitate din punct de vedere statistic, așa cum se specifică la punctul 5.
4. *Verificarea prin examinarea și testarea fiecărui element constitutiv de interoperabilitate*
 - 4.1. Fiecare produs în parte trebuie examinat și supus la teste corespunzătoare pentru a se verifica conformitatea produsului cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cu cerințele STI-ului aplicabil. În cazul în care în STI (sau în cadrul unui standard european menționat în STI) nu este stabilit un test, sunt aplicabile specificațiile europene ⁽⁸⁾ relevante sau teste echivalente.
 - 4.2. Organismul notificat trebuie să întocmească în scris un certificat de conformitate pentru produsele certificate privind testele efectuate.
 - 4.3. Producătorul sau reprezentantul său autorizat trebuie să asigure faptul că poate să furnizeze la cerere certificatele de conformitate emise de organismul notificat.

⁽⁶⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

⁽⁷⁾ Libertatea de alegere a producătorului poate fi limitată în STI-urile specifice.

⁽⁸⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CEE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

5. *Verificarea statistică*
- 5.1 Producătorul trebuie să prezinte elementele constitutive de interoperabilitate sub formă de loturi omogene și trebuie să ia toate măsurile necesare, astfel încât procesul de fabricație să asigure omogeneitatea fiecărui lot produs.
- 5.2. Toate elementele constitutive de interoperabilitate trebuie să fie disponibile pentru verificare sub formă de loturi omogene. Din fiecare lor trebuie prelevată o mostră aleatorie. Fiecare mostră în parte de element constitutiv de interoperabilitate trebuie să fie examinată și supusă la teste corespunzătoare pentru a se asigura conformitatea cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cu cerințele STI-ului aplicabil și pentru a se stabili dacă lotul este acceptat sau respins. În cazul în care în STI (sau în cadrul unui standard european menționat în STI) nu este stabilit un test, sunt aplicabile specificațiile europene relevante sau teste echivalente.
- 5.3. În procedura statistică trebuie să se utilizeze elemente corespunzătoare (metodă statistică, plan de prelevare etc.), în funcție de caracteristicile ce urmează să fie evaluate, în conformitate cu STI.
- 5.4. În cazul în care loturile sunt acceptate, organismul notificat trebuie să întocmească în scris un certificat de conformitate privind testele efectuate. Toate elementele constitutive de interoperabilitate dintr-un lot pot fi introduse pe piață, cu excepția acelor elemente constitutive de interoperabilitate din mostra a cărei conformitate nu a fost stabilită.
- În cazul în care un lot este respins, organismul notificat sau autoritatea competentă trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a împiedica introducerea pe piață a respectivului lot. În cazul în care loturile sunt respinse în mod repetat, organismul notificat trebuie să suspende verificarea statistică.
- 5.5. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să asigure faptul că poate să furnizeze la cerere certificatele de conformitate emise de organismul notificat.
6. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească declarația CE de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Conținutul acestei declarații trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de conformitate și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- directiva la care se face trimitere (Directiva 01/16/CE și alte directive care se pot aplica elementului constitutiv de interoperabilitate),
- denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea producătorului sau a constructorului),
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
- descrierea procedurii (modulului) urmat(e) pentru a declara conformitatea,
- toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
- denumirea și adresa organismului (organismelor) notificat(e) implicat(e) în procedura urmată în ceea ce privește conformitatea și data certificatelor împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatelor,
- trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI-uri aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene,
- identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

Certificatele la care urmează să se facă trimitere sunt:

- certificatul de examinare de tip și completările la acesta,
- certificatul de conformitate menționat la punctul 4 sau 5.

7. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să păstreze o copie a declarației CE de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.

În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă este responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.

8. În cazul în care în STI se solicită, pe lângă declarația CE de conformitate, o declarație CE de adecvare la utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate, trebuie să fie adăugată și această declarație după ce este întocmită de către producător, în condițiile menționate pentru modulul V.

F.2.7 Modulul H1: sistemul de asigurare integrală a calității

1. Acest modul descrie procedura prin care producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate, care îndeplinește obligațiile stabilite la punctul 2, asigură și declară că respectivul element constitutiv de interoperabilitate satisface cerințele STI-ului aplicabil.
2. Producătorul trebuie să aplice un sistem de asigurare a calității certificat pentru proiectare, producție și pentru inspectarea și testarea produsului finit, așa cum se specifică la punctul 3 și trebuie supus monitorizării, conform celor menționate la punctul 4.
3. *Sistemul de asigurare a calității*
- 3.1. Producătorul trebuie să depună o cerere de evaluare a sistemului său de asigurare a calității pentru elementele constitutive de interoperabilitate avute în vedere la un organism notificat pe care are dreptul să-l aleagă.

Cererea trebuie să cuprindă:

- toate informațiile relevante pentru categoria de produse reprezentativă pentru elementele constitutive de interoperabilitate avute în vedere,
- documentația privind sistemul de asigurare a calității,
- o declarație scrisă potrivit căreia aceeași cerere nu a mai fost înaintată nici unui alt organism notificat,

- 3.2. Sistemul de asigurare a calității trebuie să garanteze conformitatea elementului constitutiv de interoperabilitate cu cerințele STI-ului aplicabil. Toate elementele, cerințele și dispozițiile adoptate de producător sunt reunite într-o documentație sistematică și ordonată, sub formă de politici, proceduri și instrucțiuni scrise. Acest sistem de asigurare a calității trebuie să asigure o înțelegere uniformă a politicilor și procedurilor de calitate, precum programele, planurile, manualele și dosarele de calitate.

Aceasta trebuie să conțină în primul rând o descriere adecvată a următoarelor:

- obiectivele de calitate și structura organizatorică,
- răspunderile și atribuțiile conducerii în ce privește calitatea proiectării și a produselor,
- specificațiile tehnice de proiectare, inclusiv specificațiile europene ⁽⁹⁾, care sunt aplicate și în cazul în care specificațiile europene nu se aplică integral, mijloacele utilizate pentru a garanta îndeplinirea cerințelor esențiale din STI-ul aplicabil elementului constitutiv de interoperabilitate,
- tehnicile de control și verificare a proiectării, procesele și acțiunile sistematice folosite pentru proiectarea elementelor constitutive de interoperabilitate din categoria de produse implicată,
- procesul de fabricație corespunzător, tehnicile sistemului de control și de asigurare a calității, procesele și măsurile sistematice care vor fi utilizate,
- examinările, verificările și testările care vor fi efectuate înainte, în timpul și după procesul de fabricație, precum și frecvența lor,

⁽⁹⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

- înregistrările privind calitatea, precum rapoarte de inspecție și date de testare, date de calibrare, rapoarte privind calificarea personalului implicat etc.,
- mijloacele de monitorizare a realizării calității proiectului și produsului cerut, precum și a funcționării efective a sistemului de asigurare a calității.

Politicile și procedurile de calitate trebuie să includă îndeosebi fazele de evaluare, precum revizuirea proiectării, revizuirea procesului de fabricație și testele de tip, așa cum sunt specificate în STI, în ceea ce privește diferitele caracteristici și performanțe ale elementului constitutiv de interoperabilitate.

- 3.3. Organismul notificat trebuie să evalueze sistemul de asigurare a calității pentru a stabili dacă acesta îndeplinește cerințele menționate la punctul 3.2. Acesta presupune conformitatea cu cerințele respective dacă producătorul pune în aplicare un sistem de asigurare a calității pentru proiectare, producție, inspecție și testare a produsului finit în ceea ce privește standardul EN/ISO 9001-2000, care ia în considerare caracterul specific al elementului constitutiv de interoperabilitate pentru care este pus în aplicare.

Dacă producătorul aplică un sistem de asigurare a calității certificate, evaluarea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Auditul trebuie să fie specific categoriei de produse reprezentativă pentru elementul constitutiv de interoperabilitate. Echipa de audit trebuie să aibă cel puțin un membru cu experiență în evaluarea tehnologiei de produs avute în vedere. Procedura de evaluare trebuie să includă o vizită de evaluare la sediul producătorului.

Decizia trebuie adusă la cunoștința producătorului. Notificarea trebuie să conțină concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

- 3.4. Producătorul trebuie să se angajeze că îndeplinește obligațiile ce decurg din sistemul de calitate, așa cum a fost certificat, și că are grijă să mențină acest sistem la un nivel corespunzător și eficient.

Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate informează organismul notificat care a certificat sistemul de asigurare a calității asupra oricărei intenții de actualizare a acestui sistem.

Organismul notificat trebuie să evalueze modificările propuse și să decidă dacă sistemul de asigurare a calității modificat va îndeplini în continuare cerințele menționate la punctul 3.2 sau dacă este necesară o reevaluare.

Decizia sa trebuie să fie adusă la cunoștința producătorului. Notificarea trebuie să conțină concluziile evaluării și decizia de evaluare motivată.

4. Supravegherea sistemului de asigurare a calității sub responsabilitatea organismului notificat

- 4.1. Scopul supravegherii este de a garanta că producătorul își îndeplinește corect obligațiile care decurg din sistemul de asigurare a calității certificate.

- 4.2. Producătorul trebuie să permită organismului notificat accesul, pentru inspecție, în incintele de proiectare, producție, inspecție, testare și depozitare și trebuie să îi pună la dispoziție toate informațiile necesare, inclusiv în special:

- documentația privind sistemul de asigurare a calității,
- înregistrările privind calitatea prevăzute de faza de proiectare a sistemului de asigurare a calității, precum rezultatele analizelor, calculelor, testelor etc.,
- înregistrările privind calitatea prevăzute de faza de fabricație a sistemului de asigurare a calității, precum rapoartele de inspecție și datele de testare, datele de calibrare, rapoartele privind nivelul de calificare a personalului implicat etc.

- 4.3. Organismul notificat trebuie să efectueze audituri periodice pentru a avea garanția că producătorul menține și aplică sistemul de asigurare a calității; acesta trebuie să predea producătorului un raport de audit. Dacă producătorul aplică un sistem de asigurare a calității certificat, supravegherea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Rapoartele de audit trebuie predate cel puțin o dată pe an.

- 4.4. În plus, organismul notificat poate face vizite inopinate la sediul producătorului. În timpul acestor vizite, organismul notificat poate să efectueze sau să dispună efectuarea de teste de verificare a funcționării corecte a sistemului de asigurare a calității, dacă se consideră necesar. Organismul notificat trebuie să furnizeze producătorului un proces-verbal al vizitei și, dacă s-a efectuat un test, un buletin de analiză.

5. Pe o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului produs, producătorul trebuie să țină la dispoziția autorităților naționale următoarele:
- documentația menționată la punctul 3.1, subparagraful al doilea a doua liniuță,
 - documentele de actualizare menționate la punctul 3.4 subparagraful al doilea,
 - deciziile și rapoartele organismului notificat prevăzut la punctul 3.4 ultimul subparagraf, precum și la punctele 3.4, 4.3 și 4.4.

6. Fiecare organism notificat trebuie să comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificările sistemului de asigurare a calității emise, retrase sau refuzate.

La cerere, celelalte organisme notificate pot primi copii după certificările sistemului de asigurare a calității și după completările emise la acestea.

7. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească declarația CE de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Conținutul acestei declarații trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de conformitate și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- directiva la care se face trimitere (Directiva 01/16/CE și alte directive care se pot aplica elementului constitutiv de interoperabilitate),
- denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea producătorului sau a constructorului),
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
- descrierea procedurii (modulului) urmat(e) pentru a declara conformitatea,
- toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
- denumirea și adresa organismului (organismelor) notificat(e) implicat(e) în procedura urmată în ceea ce privește conformitatea și data certificatului împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatului,
- trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI-uri aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene,
- identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

Certificatul la care urmează să se facă trimitere este:

- certificatul sistemului de asigurare a calității menționat la punctul 3,

8. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să păstreze o copie a declarației CE de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.

În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă este responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.

9. În cazul în care în STI se solicită, pe lângă declarația CE de conformitate, o declarație CE de adecvare la utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate, trebuie să fie adăugată și această declarație după ce este întocmită de către producător, în condițiile menționate pentru modulul V.

F.2.8 Modulul H2: Sistemul de asigurare integrală a calității cu examinarea proiectării

1. Acest modul descrie procedura prin care un organism notificat examinează elementul constitutiv de interoperabilitate iar producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate, care îndeplinește obligațiile de la punctul 2, garantează și declară că elementul constitutiv de interoperabilitate avut în vedere este conform cu cerințele STI-ului aplicabil.
2. Producătorul trebuie să aplice un sistem de asigurare a calității certificat pentru proiectare, producție și pentru inspectarea și testarea produsului finit, așa cum se specifică la punctul 3 și trebuie supus monitorizării, conform celor menționate la punctul 4.
3. *Sistemul de asigurare a calității*
- 3.1. Producătorul trebuie să depună o cerere de evaluare a sistemului său de asigurare a calității pentru elementele constitutive de interoperabilitate avute în vedere la un organism notificat pe care are dreptul să-l aleagă.

Cererea trebuie să cuprindă:

- toate informațiile relevante pentru categoria de produse reprezentativă pentru elementele constitutive de interoperabilitate avute în vedere,
- documentația privind sistemul de asigurare a calității,
- o declarație scrisă potrivit căreia aceeași cerere nu a mai fost înaintată nici unui alt organism notificat,

- 3.2. Sistemul de asigurare a calității trebuie să garanteze conformitatea elementului constitutiv de interoperabilitate cu cerințele STI-ului aplicabil. Toate elementele, cerințele și dispozițiile adoptate de producător sunt reunite într-o documentație sistematică și ordonată, sub formă de politici, proceduri și instrucțiuni scrise. Acest sistem de asigurare a calității trebuie să asigure o înțelegere uniformă a politicilor și procedurilor de calitate, precum programele, planurile, manualele și dosarele de calitate.

Aceasta trebuie să conțină în primul rând o descriere adecvată a următoarelor:

- obiectivele de calitate și structura organizatorică,
- răspunderile și atribuțiile conducerii în ce privește calitatea proiectării și a produselor,
- specificațiile tehnice de proiectare, inclusiv specificațiile europene ⁽¹⁰⁾, care sunt aplicate, și în cazul în care specificațiile europene nu se aplică integral, mijloacele utilizate pentru a garanta îndeplinirea cerințelor esențiale din STI-ul aplicabil elementului constitutiv de interoperabilitate,
- tehnicile de control și verificare a proiectării, procesele și acțiunile sistematice folosite pentru proiectarea elementelor constitutive de interoperabilitate din categoria de produse implicată,
- procesul de fabricație corespunzător, tehnicile sistemului de control și de asigurare a calității, procesele și măsurile sistematice care vor fi utilizate,
- examinările, verificările și testările care vor fi efectuate înainte, în timpul și după procesul de fabricație, precum și frecvența lor,
- înregistrările privind calitatea, precum rapoarte de inspecție și date de testare, date de calibrare, rapoarte privind calificarea personalului implicat etc.,
- mijloacele de monitorizare a realizării calității proiectului și produsului cerut, precum și a funcționării efective a sistemului de asigurare a calității.

Politicile și procedurile de calitate trebuie să includă îndeosebi fazele de evaluare, precum revizuirea proiectării, revizuirea proceselor de fabricație și testele de tip, așa cum sunt specificate în STI, în ceea ce privește diferitele caracteristici și performanțe ale elementului constitutiv de interoperabilitate.

⁽¹⁰⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

- 3.3. Organismul notificat trebuie să evalueze sistemul de asigurare a calității pentru a stabili dacă acesta îndeplinește cerințele menționate la punctul 3.2. Acesta presupune conformitatea cu cerințele respective dacă producătorul pune în aplicare un sistem de asigurare a calității pentru proiectare, producție, inspecție și testare a produsului finit în ceea ce privește standardul EN/ISO 9001-2000, care ia în considerare caracterul specific al elementului constitutiv de interoperabilitate pentru care este pus în aplicare.

Dacă producătorul aplică un sistem de asigurare a calității certificate, evaluarea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Auditul trebuie să fie specific categoriei de produse reprezentativă pentru elementul constitutiv de interoperabilitate. Echipa de audit trebuie să aibă cel puțin un membru cu experiență în evaluarea tehnologiei de produs avute în vedere. Procedura de evaluare trebuie să includă o vizită de evaluare la sediul producătorului.

Decizia trebuie adusă la cunoștința producătorului. Notificarea trebuie să conțină concluziile auditului și decizia de evaluare motivată.

- 3.4. Producătorul trebuie să se angajeze că îndeplinește obligațiile ce decurg din sistemul de calitate, așa cum a fost certificat, și că are grijă să mențină acest sistem la un nivel corespunzător și eficient.

Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate informează organismul notificat care a certificat sistemul de asigurare a calității asupra oricărei intenții de actualizare a acestui sistem.

Organismul notificat trebuie să evalueze modificările propuse și să decidă dacă sistemul de asigurare a calității modificat va îndeplini în continuare cerințele menționate la punctul 3.2 sau dacă este necesară o reevaluare.

Decizia sa trebuie să fie adusă la cunoștința producătorului. Notificarea trebuie să conțină concluziile evaluării și decizia de evaluare motivată.

4. *Supravegherea sistemului de asigurare a calității sub responsabilitatea organismului notificat*

- 4.1. Scopul supravegherii este de a garanta că producătorul își îndeplinește corect obligațiile care decurg din sistemul de asigurare a calității certificate.

- 4.2. Producătorul trebuie să permită organismului notificat accesul, pentru inspecție, în incintele de proiectare, producție, inspecție, testare și depozitare și trebuie să îi pună la dispoziție toate informațiile necesare, inclusiv:

- documentația privind sistemul de asigurare a calității,
- înregistrările privind calitatea prevăzute de faza de proiectare a sistemului de asigurare a calității, precum rezultatele analizelor, calculelor, testelor etc.,
- înregistrările privind calitatea prevăzute de faza de fabricație a sistemului de asigurare a calității, precum rapoartele de inspecție și datele de testare, datele de calibrare, rapoartele privind nivelul de calificare a personalul implicat etc.

- 4.3. Organismul notificat trebuie să efectueze audituri periodice pentru a avea garanția că producătorul menține și aplică sistemul de asigurare a calității; acesta trebuie să predea producătorului un raport de audit. Dacă producătorul aplică un sistem de asigurare a calității certificat, supravegherea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Rapoartele de audit trebuie predate cel puțin o dată pe an.

- 4.4. În plus, organismul notificat poate face vizite inopinate la sediul producătorului. În timpul acestor vizite, organismul notificat poate să efectueze sau să dispună efectuarea de teste de verificare a funcționării corecte a sistemului de asigurare a calității, dacă se consideră necesar. Organismul notificat trebuie să furnizeze producătorului un proces-verbal al vizitei și, dacă s-a efectuat un test, un buletin de analiză.

5. Pe o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului produs, producătorul trebuie să țină la dispoziția autorităților naționale următoarele:

- documentația menționată la punctul 3.1, subparagraful al doilea a doua liniuță,
- documentele de actualizare menționate la punctul 3.4 subparagraful al doilea,
- deciziile și rapoartele organismului notificat prevăzute la punctul 3.4 ultimul subparagraf, precum și la punctele 3.4, 4.3 și 4.4.

6. *Examinarea proiectării*
- 6.1. Producătorul trebuie să depună o cerere de examinare a proiectării elementului constitutiv de interoperabilitate la un organism notificat pe care are dreptul să-l aleagă.
- 6.2. Cererea trebuie să permită înțelegerea proiectării, fabricației, întreținerii și funcționării elementului constitutiv de interoperabilitate și evaluarea conformității acestuia cu cerințele STI-ului.

Aceasta trebuie să includă:

- o descriere generală a tipului,
 - specificațiile tehnice de proiectare, inclusiv specificațiile europene, cu clauzele relevante, care au fost integral sau parțial aplicate,
 - orice documente justificative necesare care să justifice adecvarea acestora, în special în cazurile în care specificațiile europene și clauzele relevante nu au fost aplicate,
 - programul de testare,
 - condiții de integrare a elementului constitutiv de interoperabilitate în mediul sistemului său (subansamblu, ansamblu, subsistem) și condițiile necesare pentru interfață,
 - modul de utilizare și întreținere a elementului constitutiv de interoperabilitate (limite de timp și distanță, limite de uzură etc.),
 - o declarație scrisă potrivit căreia aceeași cerere nu a mai fost înaintată nici unui alt organism notificat,
- 6.3. Solicitantul trebuie să prezinte rezultatele testelor ⁽¹⁾, inclusiv ale testelor de tip, dacă este necesar, efectuate de laboratorul său corespunzător sau în numele acestora.
- 6.4. Organismul notificat trebuie să examineze cererea și să evalueze rezultatele testelor. În cazul în care proiectarea îndeplinește dispozițiile STI-ului aplicabil, organismul notificat trebuie să elibereze solicitantului un certificat de examinare CE a proiectării. Certificatul trebuie să conțină concluziile examinării, condițiile sale de valabilitate, datele necesare pentru identificarea proiectării aprobate și, după caz, o descriere a modului de funcționare a produsului.

Perioada de valabilitate nu trebuie să depășească 5 ani.

- 6.5. Solicitantul trebuie să informeze organismul notificat care a eliberat certificatul de examinare CE a proiectării asupra oricărei modificări aduse proiectului aprobat, care poate afecta conformitatea cu cerințele STI-ului sau condițiile prevăzute pentru utilizarea elementului constitutiv de interoperabilitate. În acest caz, elementul constitutiv de interoperabilitate va primi o certificare suplimentară din partea organismului notificat care a emis certificatul de examinare CE a proiectării. În acest caz, organismul notificat trebuie să efectueze numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare pentru modificări. Această certificare suplimentară este acordată sub forma unei completări la certificatul original de examinare CE a proiectării.
- 6.6. Dacă nici a fost adusă nici o modificare în conformitate cu punctul 6.4, valabilitatea unui certificat expirat poate fi prelungită cu o altă perioadă de valabilitate. Solicitantul trebuie să depună o cerere pentru o astfel de prelungire, confirmând în scris faptul că nu a fost adusă nici o astfel de modificare și organismul notificat acordă o prelungire a perioadei de valabilitate în conformitate cu punctul 6.3, cu excepția cazului în care există informații contrare. Această procedură poate fi repetată.
7. Fiecare organism notificat trebuie să comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificările sistemului de asigurare a calității și certificatele de examinare CE a proiectării, emise, retrase sau refuzate.

La cerere, celelalte organisme notificate pot primi copii după:

- certificările sistemului de asigurare a calității și completările emise la acestea, și
- certificatele de examinare CE a proiectării și completările emise.

⁽¹⁾ Rezultatele testelor pot fi prezentate împreună cu cererea sau la o dată ulterioară.

8. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească declarația CE de conformitate a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Conținutul acestei declarații trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de conformitate și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- directiva la care se face trimitere (Directiva 01/16/CE și alte directive care se pot aplica elementului constitutiv de interoperabilitate),
- denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea producătorului sau a constructorului),
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
- descrierea procedurii (modulului) urmat(e) pentru a declara conformitatea,
- toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
- denumirea și adresa organismului (organismelor) notificat(e) implicat(e) în procedura urmată în ceea ce privește conformitatea și data certificatelor împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatelor,
- trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI-uri aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene,
- identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

CertIFICATELE LA CARE URMEAZĂ SĂ SE FACĂ TRIMITERE SUNT:

- certificarea sistemului de asigurare a calității și procesele-verbale de supraveghere menționate la punctele 3 și 4,
- certificatul de examinare CE a proiectării și completările la acesta.

9. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să păstreze o copie a declarației CE de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.

În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă este responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.

10. În cazul în care în STI se solicită, pe lângă declarația CE de conformitate, o declarație CE de adecvare la utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate, trebuie să fie adăugată și această declarație după ce este întocmită de către producător, în condițiile menționate pentru modulul V.

F.2.9 Modulul V: validarea de tip prin experiență în exploatare (adecvare pentru utilizare)

1. Prezentul modul descrie acea parte a procedurii prin care un organism notificat constată și atestă că un specimen, reprezentativ pentru producția avută în vedere, respectă dispozițiile STI-ului aplicabil în ceea ce privește adecvarea pentru utilizare, fapt care se demonstrează cu ajutorul validării de tip prin experiență în exploatare ⁽¹²⁾.
2. Cererea de validare de tip prin experiență în exploatare trebuie să fie înaintată de către producător sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate unui organism notificat pe care are dreptul să-l aleagă.

⁽¹²⁾ Pe durata experienței în exploatare, elementul constitutiv de interoperabilitate nu este introdus pe piață.

Cererea trebuie să cuprindă:

- numele și adresa producătorului și, în cazul în care cererea este înaintată de către reprezentantul autorizat, numele și adresa acestuia din urmă,
- o declarație scrisă potrivit căreia aceeași cerere nu a mai fost înaintată nici unui alt organism notificat,
- documentația tehnică, conform descrierii de la punctul 3,
- programul de validare prin experiență în exploatare, descris la punctul 4,
- denumirea și adresa societății (societăților) (gestionarii de infrastructură și/sau întreprinderile feroviare) de la care solicitantul a obținut un acord de a contribui la evaluarea adecvării pentru utilizare prin experiență în exploatare.
- prin operarea în exploatare a elementului constitutiv de interoperabilitate,
- prin monitorizarea comportamentului în exploatare, și
- prin întocmirea unui raport privind experiența în exploatare,
- denumirea și adresa societății responsabile de întreținerea elementului constitutiv de interoperabilitate pe durata sau distanța de circulație care sunt necesare pentru experiența în exploatare,
- declarație CE de conformitate pentru elementul constitutiv de interoperabilitate și
- în cazul în care este specificat modulul B în STI, un certificat de examinare CE de tip,
- în cazul în care este specificat modulul H2 în STI, un certificat de examinare CE a proiectării,

Solicitantul trebuie să pună la dispoziția societății (societăților) care se angajează să exploateze elementul constitutiv de interoperabilitate un specimen sau un număr suficient de specimene, reprezentative pentru producția avută în vedere și denumite în continuare „tip”. Un tip poate include mai multe versiuni ale elementului constitutiv de interoperabilitate, cu condiția ca toate diferențele dintre versiuni să facă obiectul declarațiilor CE de conformitate și al certificatelor menționate mai sus.

Organismul notificat poate solicita specimene suplimentare, în cazul în care acest lucru este necesar în scopul validării prin experiență în exploatare.

3. Documentația tehnică trebuie să permită evaluarea conformității produsului cu cerințele STI-ului. Documentația trebuie să descrie funcționarea elementului constitutiv de interoperabilitate și, în funcție de relevanța pentru o astfel de evaluare, trebuie să prezinte, de asemenea, date privind proiectarea, fabricația și întreținerea.

Documentația tehnică trebuie să cuprindă:

- o descriere generală a tipului,
- specificația (specificațiile) tehnică (tehnice) pe baza căreia (căroră) urmează a fi evaluate performanța și comportamentul în exploatare ale elementului constitutiv de interoperabilitate (STI relevantă și/sau specificațiile europene cu clauzele relevante),
- condiții de integrare a elementului constitutiv de interoperabilitate în mediul sistemului său (subansamblu, ansamblu, subsistem) și condițiile necesare pentru interfață,
- modul de utilizare și întreținere a elementului constitutiv de interoperabilitate (limite de timp și distanță, limite de uzură etc.),
- descrieri și explicații necesare pentru înțelegerea proiectării, fabricației și funcționării elementului constitutiv de interoperabilitate,

și, în funcție de relevanța pentru evaluare,

- proiectul și desenele de execuție,
- rezultatele calculului de proiectare efectuate și ale examinărilor efectuate,
- rapoarte de încercări.

În cazul în care se specifică alte informații suplimentare în STI pentru documentația tehnică, acestea trebuie, de asemenea, incluse.

Trebuie anexată o listă a specificațiilor europene menționate în documentația tehnică, fie că sunt aplicate integral sau parțial.

4. Programul de validare a experienței în exploatare trebuie să cuprindă:
 - performanțele sau comportamentul în exploatare pe care trebuie să le aibă elementul constitutiv de interoperabilitate aflat în probe,
 - dispozițiile de instalare,
 - amploarea programului – durata sau distanța –
 - condițiile de funcționare și programul de întreținere preconizate,
 - programul de întreținere,
 - teste speciale în exploatare care trebuie eventual efectuate,
 - mărimea lotului de specimene – în cazul în care este vorba de mai mult de un specimen,
 - programul de inspecție (natura, numărul și frecvența inspecțiilor, documentația),
 - criteriile privind defectele admisibile și impactul acestora asupra programului,
 - informațiile care trebuie să figureze în raportul societății care utilizează în exploatare elementul constitutiv de interoperabilitate (a se vedea punctul 2).
5. Organismul notificat are următoarele obligații:
 - 5.1. să examineze documentația tehnică și programul de validare prin experiența în exploatare,
 - 5.2. să verifice dacă tipul este reprezentativ și dacă a fost fabricat în conformitate cu documentația tehnică,
 - 5.3. să verifice dacă programul de validare prin experiență în exploatare este bine adaptat pentru a evalua performanțele necesare și comportamentul în exploatare ale elementului constitutiv de interoperabilitate,
 - 5.4. să convină cu solicitantul cu privire la programul și locul unde se vor efectua inspecțiile și testele necesare și organismul care va efectua testele (organismul notificat sau alte laboratoare competente),
 - 5.5. să monitorizeze și să inspecteze evoluțiile înregistrate în circulația, funcționarea și întreținerea în exploatare a elementului constitutiv de interoperabilitate,
 - 5.6. să evalueze raportul întocmit de societatea (societățile) (gestionarul de infrastructură și/sau întreprinderile feroviare) care exploatează elementul constitutiv de interoperabilitate și toate celelalte documentații și informații obținute în timpul procedurii (rapoarte de încercare, experiența de întreținere etc.),
 - 5.7. să verifice dacă comportamentul în exploatare este conform cu cerințele din STI.
6. În cazul în care tipul îndeplinește dispozițiile STI-ului, organismul notificat trebuie să-i elibereze solicitantului un certificat de adecvare la utilizare. Certificatul trebuie să conțină numele și adresa producătorului, concluziile validării, condițiile pentru valabilitatea acestuia și datele necesare identificării tipului certificat.

Perioada de valabilitate nu trebuie să depășească 5 ani.

La certificat trebuie să se anexeze o listă cu elementele relevante din documentația tehnică, iar o copie a acesteia trebuie păstrată de organismul notificat.

În cazul în care solicitantului i se refuză acordarea certificatului de adecvare la utilizare, organismul notificat trebuie să specifice motivele detaliate ale unui astfel de refuz.

Trebuie să se prevadă o procedură de apel.

7. Solicitantul trebuie să informeze organismul notificat care deține documentația tehnică referitoare la certificatul de adecvare la utilizare cu privire la toate modificările aduse produsului omologat, care trebuie să primească o omologare suplimentară în cazul în care aceste modificări pot afecta adecvarea la utilizare sau condițiile prescrise pentru utilizarea produsului. În acest caz, organismul notificat trebuie să efectueze numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare pentru modificări. Această omologare suplimentară se acordă sub forma unei completări la certificatul original de adecvare la utilizare sau se va elibera un nou certificat după retragerea vechiului certificat.
8. Dacă nici a fost adusă nici o modificare în conformitate cu punctul 7, valabilitatea unui certificat expirat poate fi prelungită cu o altă perioadă de valabilitate. Solicitantul trebuie să depună o cerere pentru o astfel de prelungire, confirmând în scris faptul că nu a fost adusă nici o astfel de modificare și organismul notificat acordă o prelungire a perioadei de valabilitate în conformitate cu punctul 6, cu excepția cazului în care există informații contrare. Această procedură poate fi repetată.
9. Fiecare organism notificat trebuie să comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificatele de adecvare la utilizare emise, retrase sau refuzate.
10. Celelalte organisme notificate pot primi, la cerere, copii ale certificatelor de adecvare la utilizare emise și/sau ale completărilor la acestea. Anexele certificatelor trebuie să fie ținute la dispoziția celorlalte organisme notificate.
11. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să întocmească declarația CE de adecvare la utilizare a elementului constitutiv de interoperabilitate.

Conținutul acestei declarații trebuie să includă cel puțin informațiile indicate în anexa IV punctul 3 și în articolul 13 alineatul (3) din Directiva 01/16/CE. Declarația CE de adecvare la utilizare și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate.

Declarația trebuie întocmită în aceeași limbă ca și documentația tehnică și trebuie să conțină următoarele elemente:

- trimerile la directivă (Directiva 01/16/CE),
- denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (denumirea și adresa completă, și, în cazul reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, se indică, de asemenea, denumirea producătorului sau a constructorului),
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul etc.),
- toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate, în special modul de utilizare,
- denumirea și adresa organismului (organismelor) notificat(e) implicat(e) în procedura urmată în ceea ce privește adecvarea la utilizare și data certificatului de adecvare la utilizare împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatului,
- trimiterea la prezenta STI și la orice alte STI-uri aplicabile, și, după caz, trimiterea la specificațiile europene,
- identificarea semnatarului care a fost împuternicit să angajeze producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

12. Producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să păstreze o copie a declarației CE de adecvare la utilizare, pentru o perioadă de 10 ani de la data fabricării ultimului element constitutiv de interoperabilitate.

În cazul în care nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu sunt stabiliți în Comunitate, obligația de a păstra documentația tehnică disponibilă este responsabilitatea persoanei care introduce elementul constitutiv de interoperabilitate pe piața comunitară.

F.3 Module pentru verificarea CE a subsistemelor

F.3.1 Modulul SB: examinarea de tip

1. Acest modul descrie acea parte a procedurii de verificare CE prin care un organism notificat verifică și certifică, la cererea unei entități contractante sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, că un tip de subsistem infrastructură sau material rulant, reprezentativ pentru producția avută în vedere,

- este conform cu prezenta STI și orice altă STI aplicabilă, fapt care demonstrează că au fost îndeplinite cerințele esențiale ⁽¹³⁾ ale Directivei 01/16/CE,
- este conform cu celelalte reglementări care decurg din tratat.

Examinarea de tip definită de acest modul ar putea include faze de evaluare specifice – revizuire a proiectării, încercare de tip sau revizuire a procesului de fabricație specificate în STI-ul relevant.

2. Entitatea contractantă ⁽¹⁴⁾ trebuie să înainteze unui organism notificat, la alegere, o cerere de verificarea CE (prin examinare de tip) a subsistemului.

Cererea trebuie să cuprindă:

- enumerarea și adresa entității contractante sau ale reprezentantului său autorizat,
- documentația tehnică, conform descrierii de la punctul 3.

3. Solicitantul trebuie să pună la dispoziția organismului notificat un specimen al subsistemului ⁽¹⁵⁾, reprezentativ pentru producția avută în vedere, denumit în continuare „tip”.

Un tip poate acoperi mai multe variante ale subsistemului, cu condiția ca diferențele dintre variante să nu afecteze dispozițiile STI-ului.

Organismul notificat poate solicita și alte specimene, în cazul în care sunt necesare pentru realizarea programului de testare.

În cazul în care metodele de testare sau de examinare specifice o impun și se specifică astfel în STI sau în specificațiile europene ⁽¹⁶⁾ menționate în STI, trebuie să se furnizeze și un specimen sau specimene ale unui subsansamblu sau ansamblu sau chiar un specimen al subsistemului în stare preasamblată.

Documentația tehnică și specimenul (specimenele) trebuie să permită înțelegerea proiectării, fabricației, instalării, întreținerii și a funcționării subsistemului, precum și evaluarea conformității cu dispozițiile din STI.

Documentația tehnică trebuie să cuprindă:

- o descriere generală a subsistemului, a proiectului de ansamblu și a structurii acestuia,
- registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
- proiectul de execuție, planurile de fabricație, de exemplu desene și scheme ale componentelor, subansamblurilor, circuitelor etc.,
- descrieri și explicații necesare pentru înțelegerea desenelor și a schemelor menționate, precum și a întreținerii și funcționării subsistemului,

⁽¹³⁾ Cerințele esențiale sunt reflectate de cerințele privind parametrii tehnici, interfețele și performanțele stabilite în capitolul 4 din STI.

⁽¹⁴⁾ În acest modul „entitate contractantă” înseamnă „entitatea contractantă a subsistemului definită în directivă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate”.

⁽¹⁵⁾ Secțiunea relevantă a unei STI poate defini cerințe specifice în acest sens.

⁽¹⁶⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

- specificațiile tehnice, inclusiv specificațiile europene, care au fost aplicate,
- orice documente justificative necesare care să ateste adecvarea la utilizare a specificațiilor de mai sus, în special în cazul în care specificațiile europene și clauzele relevante nu au fost aplicate integral,
- o listă a elementelor constitutive de interoperabilitate ce urmează să fie încorporate în subsistem,
- copii după declarațiile CE de conformitate sau adecvare la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și toate elementele necesare definite în anexa VI din directive,
- dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate),
- documentația tehnică privind fabricarea și asamblarea subsistemului,
- o listă a producătorilor implicați în proiectarea, fabricarea, asamblarea și instalarea subsistemului,
- condițiile de utilizare a subsistemului (restricții privind durata de utilizare sau distanța de parcurs, limite de uzură etc.),
- condițiile de întreținere și documentația tehnică privind întreținerea subsistemului,
- orice cerință tehnică care trebuie luată în considerare pe durata producției, întreținerii și exploatării subsistemului,
- rezultatele calculelor de proiectare, verificările efectuate etc.,
- rapoarte de încercări.

În cazul în care se specifică alte informații suplimentare în STI pentru documentația tehnică, acestea trebuie, de asemenea, incluse.

4. Organismul notificat are următoarele obligații:
 - 4.1. să examineze documentația tehnică,
 - 4.2. să verifice dacă specimenul (specimenele) subsistemului sau ale ansamblurilor ori subansamblurilor subsistemului a (au) fost fabricat(e) în conformitate cu documentația tehnică și să efectueze sau să dispună efectuarea testelor de tip în conformitate cu dispozițiile din STI și specificațiile europene corespunzătoare. Un astfel de proces de fabricație trebuie verificat utilizând modulul de evaluare corespunzător.
 - 4.3. în cazul în care în STI se solicită o revizuire a proiectării, să examineze metodele de proiectare, instrumentele de proiectare și rezultatele proiectării pentru a evalua capacitatea acestora de a îndeplini cerințele privind conformitatea subsistemului la finalizarea procesului de proiectare,
 - 4.4. să identifice elementele proiectate în conformitate cu dispozițiile relevante ale STI-ului și specificațiilor europene, precum și elementele proiectate fără aplicarea dispozițiilor relevante din respectivele specificații europene,
 - 4.5. să efectueze sau să dispună efectuarea de examinări adecvate și teste necesare în conformitate cu punctele 4.2 și 4.3 pentru a stabili dacă specificațiile europene relevante au fost efectiv aplicate, în cazul în care producătorul a ales să le aplice.
 - 4.6. să efectueze sau să dispună efectuarea de examinări adecvate și teste necesare în conformitate cu punctele 4.2 și 4.3 pentru a stabili dacă, în cazul în care nu au fost aplicate specificațiile europene menționate de STI, soluțiile adoptate de producător îndeplinesc cerințele din STI.
 - 4.7. să convină cu solicitantul asupra locului în care vor fi efectuate examinările și testele necesare.
5. În cazul în care tipul îndeplinește dispozițiile STI-ului, organismul notificat trebuie să-i elibereze solicitantului un certificat de examinare de tip. Certificatul trebuie să conțină denumirea și adresa entității contractante și ale producătorului (producătorilor) din documentația tehnică, concluziile examinării, condițiile de valabilitate ale acestuia și datele necesare pentru identificarea tipului omologat.

La certificat trebuie să se anexeze o listă cu elementele relevante din documentația tehnică, iar o copie a acesteia trebuie păstrată de organismul notificat.

În cazul în care entitățile contractante i se refuză acordarea unui certificat de examinare de tip, organismul notificat trebuie să motiveze în detaliu un astfel de refuz.

Trebuie să se prevadă o procedură de apel.

6. Fiecare organism notificat trebuie să le comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificatele de examinare de tip emise, retrase sau refuzate.
7. La cerere, organismele notificate pot primi copii ale certificatelor de examinare de tip și/sau ale completărilor la acestea. Anexele certificatelor trebuie să fie ținute la dispoziția celorlalte organisme notificate.
8. Entitatea contractantă trebuie să păstreze, împreună cu documentația tehnică, copii ale certificatelor de examinare de tip și ale completărilor acestora pe întreaga durată de viață a subsistemului. Acestea trebuie să fie trimise oricărui alt stat membru care le solicită.
9. Pe durata fazei de producție, solicitantul trebuie să informeze organismul notificat care deține documentația tehnică referitoare la certificatul de examinare de tip asupra tuturor modificărilor care pot afecta conformitatea cu cerințele STI-ului sau condițiile prevăzute pentru utilizarea subsistemului. În acest caz, subsistemul trebuie să primească o omologare suplimentară. În acest caz, organismul notificat trebuie să efectueze numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare pentru modificări. Această omologare suplimentară poate fi acordată fie sub forma unei completări la certificatul original de examinare de tip, fie sub forma unui certificat nou după retragerea vechiului certificat.

F.3.2 Modulul SD: sistemul de asigurare a calității producției

1. Acest modul descrie procedura de verificare CE prin care un organism notificat verifică și certifică, la cererea unei entități contractante sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, că un subsistem infrastructură sau material rulant, pentru care s-a eliberat deja un certificat de examinare CE de tip de către un organism notificat:
 - este conform cu prezenta STI și orice altă STI aplicabilă, fapt care demonstrează că au fost îndeplinite cerințele esențiale ⁽¹⁷⁾ ale Directivei 01/16/CE,
 - este conform cu celelalte reglementări care decurg din tratat,că poate fi dat în exploatare.
2. Organismul notificat aplică procedura cu condiția ca:
 - certificatul de examinare de tip emis înaintea evaluării să rămână valabil pentru subsistemul care face obiectul cererii,
 - entitatea contractantă ⁽¹⁸⁾ și contractantul principal implicat să îndeplinească obligațiile de la punctul 3.

Termenul „contractant principal” se referă la societăți care contribuie prin activitățile lor la îndeplinirea cerințelor esențiale din STI. Acest termen se referă la:

- societățile care sunt responsabile de proiectul de ansamblu al subsistemului (inclusiv, în special responsabilitatea pentru integrarea subsistemului),
- alte societăți implicate numai într-o parte a proiectului subsistemului (care efectuează, de exemplu, asamblarea sau instalarea subsistemului).

Acest termen nu se referă la subcontractanții producătorului care furnizează componente și elemente constitutive de interoperabilitate.

3. În ceea ce privește subsistemul care face obiectul procedurii de verificare CE, entitatea contractantă sau contractantul principal, dacă este cazul, trebuie să pună în aplicare un sistem de asigurare a calității certificat pentru producție și pentru inspectarea și testarea produsului finit, în conformitate cu punctul 5, și care va face obiectul supravegherii specificate la punctul 6.

⁽¹⁷⁾ Cerințele esențiale sunt reflectate de cerințele privind parametrii tehnici, interfețele și performanțele stabilite în capitolul 4 din STI.

⁽¹⁸⁾ În acest modul „entitate contractantă” înseamnă „entitatea contractantă a subsistemului definită în directivă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate”.

În cazul în care entitatea contractantă este direct responsabilă de proiectul de ansamblu al subsistemului (inclusiv, în special responsabil de integrarea subsistemului) sau în cazul în care entitatea contractantă este direct implicată în producție (inclusiv asamblarea și instalarea), aceasta trebuie să pună în aplicare un sistem de asigurare a calității certificat pentru respectivele activități, care va face obiectul supravegherii specificate la punctul 6.

În cazul în care contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului (inclusiv, în special responsabil de integrarea subsistemului), acesta trebuie să pună în aplicare, în toate cazurile, un sistem de asigurare a calității certificat pentru producție și pentru inspectarea și testarea produsului finit, care va face obiectul supravegherii specificate la punctul 6.

4. Procedura de verificare CE

- 4.1. Entitatea contractantă trebuie să înainteze unui organism notificat, la alegere, o cerere pentru verificarea CE a subsistemului (prin sistemul de asigurare a calității producției), inclusiv pentru coordonarea supravegherii sistemului de asigurare a calității specificate la punctele 5.3. și 6.5. Entitatea contractantă trebuie să îi informeze pe producătorii implicați cu privire la organismul notificat ales și la cererea înaintată.

Cererea trebuie să permită înțelegerea proiectării, fabricației, asamblării, instalării, întreținerii și a funcționării subsistemului, precum și evaluarea conformității cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cerințele din STI.

- 4.2. Cererea trebuie să cuprindă:

- denumirea și adresa entității contractante sau ale reprezentantului său autorizat,
- documentația tehnică privind tipul omologat, inclusiv certificatul de examinare de tip eliberat după finalizarea procedurii definite în modulul SB,

și, în cazul în care aceste elemente nu sunt incluse în această documentație,

- o descriere generală a subsistemului, a proiectului de ansamblu și a structurii acestuia,
- specificațiile tehnice, inclusiv specificațiile europene ⁽¹⁹⁾, care au fost aplicate,
- orice documente justificative necesare care să ateste adecvarea la utilizare a specificațiilor de mai sus, în special în cazul în care aceste specificații europene și clauzele relevante nu au fost aplicate integral. Aceste documente justificative trebuie să includă rezultatele testelor efectuate de către laboratorul corespunzător al producătorului sau în numele acestuia.
- registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
- documentația tehnică privind fabricarea și asamblarea subsistemului,
- dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate) pentru faza de producție,
- o listă a elementelor constitutive de interoperabilitate ce urmează să fie incorporate în subsistem,
- copii după declarațiile CE de conformitate sau adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și toate elementele necesare definite în anexa VI din directive,
- o listă a producătorilor implicați în proiectarea, fabricarea, asamblarea și instalarea subsistemului,
- dovada faptului că toate etapele menționate la punctul 5.2 sunt acoperite de sistemele de asigurare a calității ale entității contractante și/sau a contractantului principal implicat, precum și dovada eficienței acestora,
- indicarea organismului notificat responsabil de certificarea și supravegherea acestor sisteme de asigurare a calității.

- 4.3. Organismul notificat trebuie să examineze cererea din punctul de vedere al valabilității examinării de tip și a certificatului de examinare de tip.

⁽¹⁹⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

În cazul în care organismul notificat consideră că certificatul de examinare de tip nu mai este valabil sau că nu este corespunzător și că este necesară o nouă examinare de tip, acesta trebuie să justifice decizia luată.

5. *Sistemul de asigurare a calității*

- 5.1. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal, dacă este cazul, trebuie să înainteze unui organism notificat, la alegere, o cerere de evaluare a sistemelor lor de asigurare a calității.

Cererea trebuie să cuprindă:

- toate informațiile relevante pentru subsistemul avut în vedere,
- documentația privind sistemul de asigurare a calității,
- documentația tehnică privind tipul certificat și o copie după certificatul de examinare de tip, emis după finalizarea procedurii examinării de tip din modulul SB,

Pentru cei implicați doar într-o parte a proiectului subsistemului, trebuie furnizate informații numai pentru acea parte relevantă.

- 5.2. Pentru entitatea contractantă sau contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului, sistemul de calitate trebuie să asigure conformitatea globală a subsistemului cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și conformitatea globală a subsistemului cu cerințele din STI. Pentru alți contractanți, sistemul (sistemele) de asigurare a calității trebuie să garanteze conformitatea contribuției lor relevante la subsistem cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cu cerințele din STI.

Toate elementele, cerințele și dispozițiile adoptate de solicitant (solicitanți) sunt reunite într-o documentație sistematică și ordonată, sub formă de politici, proceduri și instrucțiuni scrise. Acest sistem de asigurare a calității trebuie să asigure o înțelegere uniformă a politicilor și procedurilor de calitate, precum programele, planurile, manualele și dosarele de calitate.

Documentația trebuie să conțină, pentru toți solicitanții, în special o descriere corespunzătoare a următoarelor aspecte:

- obiectivele de calitate și structura organizatorică,
- procesul de fabricație corespunzător, tehnicile de control și de asigurare a calității, procesele și măsurile sistematice care vor fi utilizate,
- examinările, verificările și testările care vor fi efectuate înainte, în timpul și după fabricație, asamblare și instalare, precum și frecvența lor,
- înregistrările privind calitatea, precum rapoarte de inspecție și date de testare, date de calibrare, rapoarte privind calificarea personalului implicat etc.,

iar pentru entitatea contractantă sau contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului:

- responsabilitățile și competențele conducerii în ceea ce privește calitatea globală a subsistemului, inclusiv, în special, gestionarea integrării subsistemului.

Examinările, testele și verificările includ următoarele etape:

- structura subsistemului, inclusiv, în special, activitățile de construcții civile, asamblarea elementelor constitutive, reglajele finale,
- testarea finală a subsistemului,
- și, în cazul în care se specifică acest lucru în STI, validarea în condiții de funcționare la capacitate maximă.

- 5.3. Organismul notificat ales de entitatea contractantă trebuie să examineze dacă certificarea și supravegherea sistemului (sistemelor) de asigurare a calității ale solicitantului (solicitanților) acoperă toate etapele subsistemului menționat la punctul 5 în mod suficient și corespunzător ⁽²⁰⁾.

În cazul în care conformitatea subsistemului cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și conformitatea subsistemului cu cerințele din STI se bazează pe mai multe sisteme de asigurare a calității, organismul notificat trebuie să examineze, în special:

- dacă relațiile și interfețele dintre sistemele de asigurare a calității sunt bine documentate,
- și dacă responsabilitățile și competențele globale ale conducerii în ceea ce privește conformitatea întregului subsistem pentru contractantul principal sunt îndeajuns și corect definite.

- 5.4. Organismul notificat menționat la punctul 5.1 trebuie să evalueze sistemul de asigurare a calității pentru a stabili dacă acesta satisface cerințele specificate la punctul 5.2. Acesta presupune conformitatea cu cerințele respective dacă solicitantul pune în aplicare un sistem de asigurare a calității pentru producție, inspecție și testare a produsului finit în ceea ce privește standardul EN/ISO 9001-2000, care ia în considerare caracterul specific al subsistemului pentru care este pus în aplicare.

Dacă un solicitant aplică un sistem de asigurare a calității certificate, evaluarea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Auditul trebuie să fie specific pentru subsistemul în cauză și să țină seama de contribuția specifică a solicitantului la subsistem. Echipa de audit trebuie să aibă cel puțin un membru cu experiență în evaluarea tehnologiei subsistemului avut în vedere. Procedura de evaluare trebuie să includă o vizită de evaluare la sediul solicitantului.

Decizia trebuie adusă la cunoștința solicitantului. Notificarea trebuie să conțină concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

- 5.5. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal trebuie să se angajeze să îndeplinească obligațiile care decurg din sistemul de asigurare a calității certificat și să îl mențină astfel încât să rămână adecvat și eficient.

Aceștia trebuie să informeze organismul notificat care le-a certificat sistemul de asigurare a calității cu privire la orice modificare semnificativă care poate afecta îndeplinirea cerințelor STI de către subsistem.

Organismul notificat trebuie să evalueze modificările propuse și să decidă dacă sistemul de asigurare a calității modificat va îndeplini în continuare cerințele menționate la punctul 5.2 sau dacă este necesară o reevaluare.

Decizia sa trebuie să fie adusă la cunoștința solicitantului. Notificarea trebuie să conțină concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

6. Supravegherea sistemului (sistemelor) de asigurare a calității sub responsabilitatea organismului notificat
- 6.1. Scopul supravegherii este acela de a garanta că entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal își îndeplinesc în mod corespunzător obligațiile care decurg din sistemul (sistemele) de asigurare a calității certificate(e).
- 6.2. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal trebuie să trimită organismului notificat menționat la punctul 5.1 (sau să dispună acest lucru) toate documentele necesare în acel scop, inclusiv planurile de punere în aplicare și înregistrările tehnice referitoare la subsistem (în funcție de relevanța pentru contribuția specifică a solicitanților la subsistem), în special:

⁽²⁰⁾ Pentru materialul rulant din STI, organismul notificat poate participa la testarea finală în exploatare a locomotivelor sau a garniturii de tren în condițiile specificate în capitolul relevant din STI.

- documentația sistemului de asigurare a calității, inclusiv mijloacele speciale puse în aplicare pentru a asigura că:
- pentru entitatea contractantă sau contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului,

responsabilitățile și competențele globale ale conducerii pentru asigurarea conformității întregului subsistem sunt definite corespunzător și suficient,

- pentru fiecare solicitant,

sistemul de asigurare a calității este corect gestionat pentru integrarea la nivelul subsistemului,

- înregistrările privind calitatea prevăzute de faza de fabricație (inclusiv asamblare și instalare) a sistemului de asigurare a calității, precum rapoartele de inspecție și datele de testare, datele de calibrare, rapoartele privind nivelul de calificare a personalul implicat etc.

- 6.3. Organismul notificat trebuie să efectueze periodic audituri pentru a se asigura că entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal mențin și aplică sistemul de asigurare a calității și trebuie să le furnizeze un raport de audit. Dacă aceștia aplică un sistem de asigurare a calității certificat, supravegherea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Auditurile trebuie efectuate cel puțin o dată pe an, cu cel puțin un audit în perioada efectuării activităților relevante (fabricație, asamblare sau instalare) pentru subsistemul care face obiectul procedurii de verificare CE menționate la punctul 8.

- 6.4. În plus, organismul notificat poate face vizite inopinate în amplasamentele relevante ale solicitantului (solicitanților). În timpul acestor vizite, în cazul în care este necesar, organismul notificat poate desfășura audituri complete sau parțiale și poate efectua sau poate dispune efectuarea de teste pentru a verifica funcționarea corespunzătoare a sistemului de asigurare a calității. Acesta trebuie să furnizeze solicitantului (solicitanților) un raport de inspecție și, de asemenea, rapoarte de audit și/sau de încercare, după caz.
- 6.5. Organismul notificat ales de entitatea contractantă responsabilă de verificarea CE, în cazul în care nu supraveghează toate sistemele de asigurare a calității avute în vedere, trebuie să coordoneze activitățile de supraveghere ale altui organism notificat responsabil de această sarcină pentru:

- a se asigura că interfețele dintre diferitele sisteme de asigurare a calității privind integrarea subsistemului au fost corect gestionate,
- strânge, referitor la entitatea contractantă, elementele necesare evaluării în scopul garantării coerenței și supravegherii globale a diferitelor sisteme de asigurare a calității.

Această coordonare include următoarele drepturi ale organismului notificat:

- să primească întreaga documentație (aprobarea și supravegherea), emisă de celelalte organisme notificate,
- să participe la auditurile de supraveghere de la punctul 6.3,
- să inițieze auditurile suplimentare în conformitate cu punctul 6.4 sub responsabilitatea sa și împreună cu celelalte organisme notificate.

7. Organismul notificat menționat la punctul 5.1 trebuie să aibă acces în vederea inspecției, auditului și supravegherii la șantiere, la ateliere de producție, spații de asamblare și instalare, zone de depozitare și, după caz, instalații de prefabricare și testare și, în general, în toate incintele pe care le consideră necesare în scopul îndeplinirii sarcinilor sale, conform contribuției specifice a solicitantului la proiectul subsistemului.

8. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal trebuie să păstreze la dispoziția autorităților naționale, pentru o perioadă de 10 ani de la fabricarea ultimului subsistem:

- documentația menționată la punctul 5.1, subparagraful al doilea a doua liniuță,
- documentele de actualizare menționate la punctul 5.5 subparagraful al doilea,

- deciziile și rapoartele primite de la organismul notificat menționate la punctele 5.4, 5.5 și 6.4.
9. În cazul în care subsistemul respectă cerințele din STI, organismul notificat trebuie, pe baza examinării de tip, a certificării și supravegherii sistemului (sistemelor) de asigurare a calității, să întocmească certificatul de conformitate destinat entității contractante care, la rândul său, întocmește declarația CE de verificare destinată autorității de supraveghere din statul membru în care este amplasat și/sau funcționează subsistemul.
- Declarația CE de verificare și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate. Declarația trebuie să fie întocmită în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină cel puțin informațiile cuprinse în anexa V la directivă.
10. Organismul notificat ales de entitatea contractantă este responsabil de alcătuirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația CE de verificare. Dosarul tehnic trebuie să includă cel puțin informațiile indicate la articolul 18 alineatul (3) din directivă, în special, următoarele elemente:
- toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului,
 - o listă a elementelor constitutive de interoperabilitate încorporate în subsistem,
 - copii ale declarațiilor CE de conformitate și, după caz, copii ale declarațiilor CE de adecvare la utilizare care trebuie furnizate pentru elementele constitutive în cauză, în conformitate cu articolul 13 din directivă, însoțite, după caz, de documentele corespunzătoare (certIFICATE, documente privind certificarea și supravegherea sistemului de asigurare a calității) eliberate de organismele notificate.
 - toate elementele referitoare la întreținere, condițiile și restricțiile de utilizare ale subsistemului,
 - toate elementele referitoare la instrucțiunile privind intervențiile de service, monitorizarea constantă sau periodică, reglarea și întreținerea,
 - certificatul de examinare de tip pentru subsistem și documentația tehnică însoțitoare definite în modulul SB,
 - dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate),
 - certificatul de conformitate eliberat de organismul notificat specificat la punctul 9 însoțit de notele de verificare și/sau calcul corespunzătoare și vizat de către acesta, prin care se declară că proiectul este în conformitate cu directiva și STI și în care se menționează, după caz, obiecțiunile formulate în timpul efectuării activităților și care nu au fost încă rezolvate. Certificatul trebuie să fie însoțit, de asemenea, de rapoartele de inspecție și de audit întocmite cu ocazia verificării, în conformitate cu punctele 6.3 și 6.4, în special:
 - registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
11. Fiecare organism notificat trebuie să comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificările sistemului de asigurare a calității emise, retrase sau refuzate.
- La cerere, celelalte organisme notificate pot primi copii după certificările sistemului de asigurare a calității emise.
12. Registrele care însoțesc certificatul de conformitate trebuie să fie înaintate entității contractante.
- Entitatea contractantă din cadrul Comunității trebuie să păstreze o copie a dosarului tehnic pe întreaga durată de viață a subsistemului și pe o perioadă ulterioară de trei ani; această copie trebuie să fie trimisă celorlalte state membre care solicită acest lucru.

F.3.3 Modulul SF: verificarea produsului

1. Acest modul descrie procedura de verificare CE prin care un organism notificat verifică și certifică, la cererea unei entități contractante sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, că un subsistem infrastructură sau material rulant, pentru care s-a eliberat deja un certificat de examinare CE de tip de către un organism notificat:

- este conform cu prezenta STI și orice altă STI aplicabilă, fapt care demonstrează că au fost îndeplinite cerințele esențiale ⁽²¹⁾ ale Directivei 01/16/CE,
- este conform cu celelalte reglementări care decurg din tratat.

că poate fi dat în exploatare.

2. Entitatea contractantă ⁽²²⁾ trebuie să înainteze unui organism notificat, la alegere, o cerere de verificare CE (prin verificarea produsului) a subsistemului.

Cererea trebuie să cuprindă:

- denumirea și adresa entității contractante sau ale reprezentantului său autorizat,
- documentația tehnică.

3. În cadrul acestei părți a procedurii, entitatea contractantă verifică și certifică că subsistemul avut în vedere este conform cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și că îndeplinește cerințele STI-ului aplicabil.

Organismul notificat trebuie să efectueze procedura cu condiția ca certificatul de examinare de tip eliberat înaintea evaluării să rămână valabil pentru subsistemul care face obiectul cererii.

4. Entitatea contractantă trebuie să ia toate măsurile necesare pentru ca procesul de fabricație (inclusiv asamblarea și integrarea elementelor constitutive de interoperabilitate de către contractantul principal ⁽²³⁾ dacă este cazul) să asigure conformitatea subsistemului cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cu cerințele STI-ului aplicabil.

5. Cererea trebuie să permită înțelegerea proiectării, fabricației, instalării, întreținerii și a funcționării subsistemului, precum și evaluarea conformității cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cerințele din STI.

Cererea trebuie să cuprindă:

- documentația tehnică privind tipul omologat, inclusiv certificatul de examinare de tip eliberat după finalizarea procedurii definite în modulul SB,

și, în cazul în care aceste elemente nu sunt incluse în această documentație,

- o descriere generală a subsistemului, a proiectului de ansamblu și a structurii acestuia,
- registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
- proiectul de execuție, planurile de fabricație, de exemplu desene și scheme ale componentelor, subansamblurilor, circuitelor etc.,
- documentația tehnică privind fabricarea și asamblarea subsistemului,
- specificațiile tehnice, inclusiv specificațiile europene ⁽²⁴⁾, care au fost aplicate,
- orice documente justificative necesare care să ateste adecvarea la utilizare a specificațiilor de mai sus, în special în cazul în care aceste specificații europene și clauzele relevante nu au fost aplicate integral,
- dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate) pentru faza de producție,
- o listă a elementelor constitutive de interoperabilitate ce urmează să fie incorporate în subsistem,

⁽²¹⁾ Cerințele esențiale sunt reflectate de cerințele privind parametrii tehnici, interfețele și performanțele stabilite în capitolul 4 din STI.

⁽²²⁾ În acest modul „entitate contractantă” înseamnă „entitatea contractantă a subsistemului definită în directivă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate”.

⁽²³⁾ Termenul „contractant principal” se referă la societăți care contribuie prin activitățile lor la îndeplinirea cerințelor esențiale din STI. Se referă la societățile care pot fi responsabile de proiectul de ansamblu al subsistemului sau la alte societăți implicate numai într-o parte a proiectului subsistemului (care efectuează, de exemplu, asamblarea sau instalarea subsistemului).

⁽²⁴⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

- copii după declarațiile CE de conformitate sau adecvare la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și toate elementele necesare definite în anexa VI din directive,
- o listă a producătorilor implicați în proiectarea, fabricarea, asamblarea și instalarea subsistemului,

În cazul în care se specifică alte informații suplimentare în STI pentru documentația tehnică, acestea trebuie, de asemenea, incluse.

6. Organismul notificat trebuie să examineze mai întâi cererea din punctul de vedere al valabilității examinării de tip și a certificatului de examinare de tip.

În cazul în care organismul notificat consideră că certificatul de examinare de tip nu mai este valabil sau că nu este corespunzător și că este necesară o nouă examinare de tip, acesta trebuie să justifice decizia luată.

Organismul notificat trebuie să efectueze examinări și teste adecvate pentru a verifica conformitatea subsistemului cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cu cerințele din STI. Organismul notificat trebuie să examineze și să testeze fiecare subsistem, fabricat sub formă de produs în serie, astfel cum se specifică la punctul 4.

7. Verificare prin examinarea și testarea fiecărui subsistem (sub formă de produs în serie)

- 7.1. Organismul notificat trebuie să efectueze teste, examinări și verificări pentru a asigura conformitatea subsistemului ca produs de serie, astfel cum se prevede în STI. Examinările, testele și verificarea se extind la etapele prevăzute în STI.

- 7.2. Fiecare subsistem în parte (ca produs de serie) trebuie examinat, testat și verificat ⁽²⁵⁾ pentru a verifica conformitatea lor cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și cu cerințele STI aplicabile. În cazul în care în STI (sau în cadrul unui standard european menționat în STI) nu este stabilit un test, sunt aplicabile specificațiile europene relevante sau teste echivalente.

8. Organismul notificat poate conveni cu entitatea contractantă (și contractantul principal) asupra locurilor în care să se efectueze testele și poate conveni ca testarea finală a subsistemului și, în cazul în care acest lucru este prevăzut în STI, ca testele sau validarea în condiții de funcționare la capacitate maximă să fie efectuate de către entitatea contractantă sub supravegherea directă și în prezența organismului notificat.

Organismul notificat trebuie să aibă acces, în vederea testării și a verificării, la atelierele de producție, spațiile de asamblare și de instalare și, după caz, trebuie să aibă acces la instalațiile de prefabricare și de testare, pentru a-și îndeplini sarcinile prevăzute de STI.

9. În cazul în care subsistemul satisface cerințele STI, organismul notificat trebuie să întocmească un certificat de conformitate destinat entității contractante care, la rândul său, întocmește o declarație CE de verificare destinată autorității de supraveghere din statul membru în care subsistemul este amplasat și/sau funcționează.

Aceste activități ale organismului notificat se realizează pe baza examinării de tip și a testelor, a verificărilor și a controalelor efectuate asupra tuturor produselor de serie indicate la punctul 7 și prevăzute de STI și/sau specificațiile europene relevante.

Declarația CE de verificare și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate. Declarația trebuie să fie întocmită în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină cel puțin informațiile cuprinse în anexa V la directivă.

10. Organismul notificat este responsabil de întocmirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația CE de verificare. Dosarul tehnic trebuie să includă cel puțin informațiile specificate în articolul 18 alineatul (3) din directive, în special, următoarele elemente:

- toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului,
- registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
- lista elementelor constitutive de interoperabilitate încorporate în subsistem,

⁽²⁵⁾ În special, pentru materialul rulant din STI, organismul notificat participă la testarea finală în exploatare a materialului rulant și a garniturii de tren. Acest lucru va fi specificat în capitolul relevant din STI.

- copii ale declarațiilor CE de conformitate și, după caz, copii ale declarațiilor CE de adecvare la utilizare care trebuie furnizate pentru elementele constitutive în cauză, în conformitate cu articolul 13 din directivă, însoțite, după caz, de documentele corespunzătoare (certIFICATE, documente privind certificarea și supravegherea sistemului de asigurare a calității) eliberate de organismele notificate.
- toate elementele referitoare la întreținere, condițiile și restricțiile de utilizare ale subsistemului,
- toate elementele referitoare la instrucțiunile privind intervențiile de service, monitorizarea constantă sau periodică, reglarea și întreținerea,
- certificatul de examinare de tip pentru subsistem și documentația tehnică însoțitoare definite în modulul SB,
- certificatul de conformitate eliberat de organismul notificat specificat la punctul 9 însoțit de notele de calcul corespunzătoare și vizat de către acesta, prin care se declară că proiectul este în conformitate cu directiva și STI și în care se menționează, după caz, obiecțiunile formulate în timpul efectuării activităților și care nu au fost încă rezolvate. Certificatul trebuie să fie însoțit, de asemenea, de rapoartele de inspecție și de audit întocmite cu ocazia verificării, în funcție de relevanța acestora.

11. Registrele care însoțesc certificatul de conformitate trebuie să fie înaintate entității contractante.

Entitatea contractantă trebuie să păstreze o copie a dosarului tehnic pe întreaga durată de viață a subsistemului și pe o perioadă ulterioară de trei ani; această copie trebuie să fie trimisă celorlalte state membre care solicită acest lucru.

F.3.4 Modulul SG: verificarea unității

1. Acest modul descrie acea parte a procedurii de verificare CE prin care un organism notificat verifică și certifică, la cererea unei entități contractante sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, că un subsistem infrastructură sau material rulant:

- este conform cu prezenta STI și orice altă STI aplicabilă, fapt care demonstrează că au fost îndeplinite cerințele esențiale ⁽²⁶⁾ ale Directivei 01/16/CE,
- este conform cu celelalte reglementări care decurg din tratat,

că poate fi dat în exploatare.

2. Entitatea contractantă ⁽²⁷⁾ trebuie să înainteze unui organism notificat, la alegere, o cerere de verificarea CE (prin verificarea unității) a subsistemului.

Cererea trebuie să cuprindă:

- denumirea și adresa entității contractante sau ale reprezentantului său autorizat,
- documentația tehnică.

3. Documentația tehnică trebuie să permită înțelegerea proiectării, fabricației, instalării și a funcționării subsistemului, precum și evaluarea conformității cu cerințele din STI.

Documentația tehnică trebuie să cuprindă:

- o descriere generală a subsistemului, a proiectului de ansamblu și a structurii acestuia,
- registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
- proiectul de execuție, planurile de fabricație, de exemplu desene și scheme ale componentelor, subansamblurilor, ansamblurilor, circuitelor etc.,

⁽²⁶⁾ Cerințele esențiale sunt reflectate de cerințele privind parametrii tehnici, interfețele și performanțele stabilite în capitolul 4 din STI.

⁽²⁷⁾ În acest modul „entitate contractantă” înseamnă „entitatea contractantă a subsistemului definită în directivă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate”.

- descrieri și explicații necesare pentru înțelegerea desenelor și a schemelor menționate, precum și a întreținerii și funcționării subsistemului,
- specificațiile tehnice, inclusiv specificațiile europene ⁽²⁸⁾, care au fost aplicate,
- orice documente justificative necesare care să ateste adecvarea la utilizare a specificațiilor de mai sus, în special în cazul în care specificațiile europene și clauzele relevante nu au fost aplicate integral,
- o listă a elementelor constitutive de interoperabilitate ce urmează să fie incorporate în subsistem,
- copii după declarațiile CE de conformitate sau adecvare la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și toate elementele necesare definite în anexa VI din directive,
- dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate),
- documentația tehnică privind fabricarea și asamblarea subsistemului,
- o listă a producătorilor implicați în proiectarea, fabricarea, asamblarea și instalarea subsistemului,
- condițiile de utilizare a subsistemului (restricții privind durata de utilizare sau distanța de parcurs, limite de uzură etc.),
- condițiile de întreținere și documentația tehnică privind întreținerea subsistemului,
- orice cerință tehnică care trebuie luată în considerare pe durata producției, întreținerii și exploatarei subsistemului,
- rezultatele calculelor de proiectare, verificările efectuate etc.,
- toate celelalte dovezi tehnice care demonstrează faptul că verificările și testele anterioare au fost efectuate cu succes, în condiții comparabile, de către organisme independente și competente.

În cazul în care se specifică alte informații suplimentare în STI pentru documentația tehnică, acestea trebuie, de asemenea, incluse.

4. Organismul notificat trebuie să examineze cererea și documentația tehnică și să identifice elementele care au fost proiectate în conformitate cu dispozițiile relevante din STI și specificațiile europene, precum și elementele care au fost proiectate fără aplicarea dispozițiilor relevante din specificațiile europene respective.

Organismul notificat trebuie să examineze subsistemul și să verifice dacă au fost efectuate testele corespunzătoare și necesare pentru a stabili dacă specificațiile europene relevante au fost efectiv aplicate, în cazul în care producătorul a ales să le aplice sau dacă soluțiile adoptate de producător îndeplinesc cerințele din STI, în cazul în care nu au fost aplicate specificațiile europene menționate în STI.

Examinările, testele și verificările se extind astfel încât să includă următoarele etape prevăzute de STI:

- proiectare globală,
- structura subsistemului, inclusiv, în special și după caz, activități de construcții civilă, asamblare elementelor constitutive, reglaje de ansamblu,
- testarea finală a subsistemului,
- și, în cazul în care se specifică acest lucru în STI, validarea în condiții de funcționare la capacitate maximă.

Organismul notificat poate lua în considerare dovada examinărilor, verificării sau testelor care au fost efectuate cu succes, în condiții comparabile, de alte organisme ⁽²⁹⁾ sau de (ori în numele) solicitant (solicitantului), în cazul în care acest lucru este specificat în STI-ul relevant. Organismul notificat decide ulterior dacă va utiliza rezultatele acestor verificări sau teste.

⁽²⁸⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

⁽²⁹⁾ Condițiile de autorizare a verificării și testelor trebuie să fie similare cu cele respectate de un organism notificat privind subcontractarea activităților (a se vedea punctul 6.5 din Blue Guide on the New Approach).

Dovezile strânse de organismul notificat trebuie să fie conforme și suficiente pentru a demonstra conformitatea cu cerințele STI și că au fost efectuate toate verificările și testele necesare și corespunzătoare.

Orice dovadă ce urmează să fie utilizată, provenită de la alte părți, trebuie luată în considerare înaintea efectuării oricăror teste sau verificări, deoarece organismul notificat poate dori să realizeze o evaluare, certificare sau revizuire a testelor sau verificărilor în momentul efectuării acestora.

Amploarea acestor dovezi trebuie justificată pe baza unei analize documentate utilizând, printre altele, factorii enumerați mai jos ⁽³⁰⁾. Această justificare trebuie să fie inclusă în dosarul tehnic.

În toate cazurile, organismul notificat este ultimul responsabil de acestea.

5. Organismul notificat trebuie să convină cu entitatea contractantă asupra locurilor în care să se efectueze testele și trebuie să convină ca testarea finală a subsistemului și, în cazul în care acest lucru este prevăzut în STI, ca testele în condiții de funcționare la capacitate maximă să fie efectuate de către entitatea contractantă sub supravegherea directă și în prezența organismului notificat.
6. Organismul notificat trebuie să aibă acces, în vederea testării și a verificării, în spațiile de proiectare, pe șantiere, la atelierele de producție, spațiile de asamblare și de instalare și, după caz, trebuie să aibă acces la instalațiile de prefabricare și de testare, pentru a-și îndeplini sarcinile prevăzute de STI.
7. În cazul în care subsistemul îndeplinește cerințele din STI, organismul notificat trebuie, pe baza testelor, verificărilor și controalelor efectuate în conformitate cu STI și/sau cu specificațiile europene relevante, să întocmească certificatul de conformitate destinat entității contractante care, la rândul său, întocmește declarația CE de verificare destinată autorității de supraveghere din statul membru în care este amplasat și/sau funcționează subsistemul.

Declarația CE de verificare și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate. Declarația trebuie să fie întocmită în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină cel puțin informațiile cuprinse în anexa V la directivă.

8. Organismul notificat este responsabil de întocmirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația CE de verificare. Dosarul tehnic trebuie să includă cel puțin informațiile specificate în articolul 18 alineatul (3) din directivă, în special, următoarele elemente:
 - toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului,
 - lista elementelor constitutive de interoperabilitate încorporate în subsistem,
 - copii ale declarațiilor CE de conformitate și, după caz, copii ale declarațiilor CE de adecvare la utilizare care trebuie furnizate pentru elementele constitutive în cauză, în conformitate cu articolul 13 din directivă, însoțite, după caz, de documentele corespunzătoare (certIFICATE, documente privind certificarea și supravegherea sistemului de asigurare a calității) eliberate de organismele notificate.
 - toate elementele referitoare la întreținere, condițiile și restricțiile de utilizare ale subsistemului,
 - toate elementele referitoare la instrucțiunile privind intervențiile de service, monitorizarea constantă sau periodică, reglarea și întreținerea,

⁽³⁰⁾ Organismul notificat trebuie să investigheze diversele componente ale subsistemului și să stabilească înainte, pe durata sau la finalizarea lucrării:

- implicațiile la nivel de risc și siguranță asupra subsistemului și diverselor sale componente,
- utilizarea echipamentelor și a sistemelor existente:
 - utilizate la fel ca înainte,
 - utilizate înainte însă adaptate pentru utilizare în lucrarea nouă,
- utilizarea proiectelor, tehnologiilor, materialelor și tehnicilor de producție existente,
- procedurile de proiectare, producție, testare și dare în exploatare,
- sarcina operațională și de service,
- certificările anterioare primite de la alte organisme competente,
- acreditările primite de la alte organisme implicate:
 - organismul notificat poate să ia în considerare acreditarea valabilă conform EN45004, cu condiția să nu existe nici un conflict de interese, ca acreditarea să includă testarea efectuată și ca acreditarea să fie curentă,
 - în cazul în care nu există nici o acreditare oficială, organismul notificat trebuie să confirme faptul că sistemele de control al competenței, independenței, testării și al proceselor de manevrare a materialelor, instalațiile și echipamentele și alte procese relevante pentru contribuția la subsistem sunt controlate.
 - în orice caz, organismul notificat trebuie să ia în considerare oportunitatea procedurilor și să decidă asupra nivelului de certificare necesar,
- utilizarea de loturi și sisteme omogene în conformitate cu modulul F.

- certificatul de conformitate eliberat de organismul notificat specificat la punctul 7, însoțit de notele de verificare și/sau de calcul corespunzătoare și vizat de către acesta, prin care se declară că proiectul este în conformitate cu directiva și STI-ul și în care se menționează, după caz, obiecțiunile formulate în timpul efectuării activităților și care nu au fost încă rezolvate; certificatul trebuie să fie însoțit, de asemenea, de rapoartele de inspecție și de audit întocmite cu ocazia verificării,
 - dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate),
 - registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
9. Registrele care însoțesc certificatul de conformitate trebuie să fie înaintate entității contractante.

Entitatea contractantă trebuie să păstreze o copie a dosarului tehnic pe întreaga durată de viață a subsistemului și pe o perioadă ulterioară de trei ani; această copie trebuie să fie trimisă celorlalte state membre care solicită acest lucru.

F.3.5 Modulul SH2: sistemul de asigurare integrală a calității cu examinarea proiectării

1. Acest modul descrie acea parte a procedurii de verificare CE prin care un organism notificat verifică și certifică, la cererea unei entități contractante sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, că un subsistem infrastructură sau material rulant:
 - este conform cu prezenta STI și orice altă STI aplicabilă, fapt care demonstrează că au fost îndeplinite cerințele esențiale ⁽³¹⁾ ale Directivei 01/16/CE,
 - este conform cu celelalte reglementări care decurg din tratat și fi dat în exploatare.
2. Organismul notificat aplică procedura, inclusiv o examinare a proiectării subsistemului, cu condiția ca entitatea contractantă ⁽³²⁾ și contractantul principal implicat să respecte obligațiile de la punctul 3

Termenul „contractant principal” se referă la societăți care contribuie prin activitățile lor la îndeplinirea cerințelor esențiale din STI. Acest termen se referă la:

- societatea responsabilă de proiectul de ansamblu al subsistemului (inclusiv, în special responsabilitatea pentru integrarea subsistemului),
- alte societăți implicate numai într-o parte a proiectului subsistemului (care efectuează, de exemplu, proiectarea, asamblarea sau instalarea subsistemului).

Acest termen nu se referă la subcontractanții producătorului care furnizează componente și elemente constitutive de interoperabilitate.

3. În ceea ce privește subsistemul care face obiectul procedurii de verificare CE, entitatea contractantă sau contractantul principal, dacă este cazul, trebuie să pună în aplicare un sistem de asigurare a calității certificat pentru proiectare, producție și pentru inspecția și testarea produsului finit, în conformitate cu punctul 5, și care trebuie să facă obiectul supravegherii specificate la punctul 6.

Contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului (inclusiv, în special responsabil de integrarea subsistemului) trebuie să pună în aplicare, în toate cazurile, un sistem de asigurare a calității certificat pentru proiectare, producție și pentru inspecția și testarea produsului finit, care va face obiectul supravegherii specificate la punctul 6.

În cazul în care entitatea contractantă este direct responsabilă de proiectul de ansamblu al subsistemului (inclusiv, în special responsabil de integrarea subsistemului) sau în cazul în care entitatea contractantă este direct implicată în proiectare și/sau producție (inclusiv asamblare și instalare), aceasta trebuie să pună în aplicare un sistem de asigurare a calității certificat pentru respectivele activități, care va face obiectul supravegherii specificate la punctul 6.

Solicitanților implicați numai în asamblare și instalare le este permis să exploateze numai un sistem de asigurare a calității certificat pentru producție și pentru inspecția și testarea produsului finit.

⁽³¹⁾ Cerințele esențiale sunt reflectate de cerințele privind parametrii tehnici, interfețele și performanțele stabilite în capitolul 4 din STI.

⁽³²⁾ În acest modul „entitate contractantă” înseamnă „entitatea contractantă a subsistemului definită în directivă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate”.

4. *Procedura de verificare CE*
- 4.1. Entitatea contractantă trebuie să înainteze unui organism notificat, la alegere, o cerere de verificare CE a subsistemului (prin sistemul de asigurare a calității totale cu examinarea proiectării), inclusiv de coordonarea a supravegherii sistemelor de asigurare a calității de la punctele 5.4 și 6.6. Entitatea contractantă trebuie să îi informeze pe producătorii implicați cu privire la organismul notificat ales și la cererea înaintată.
- 4.2. Cererea trebuie să permită înțelegerea proiectării, fabricației, asamblării, instalării întreținerii și funcționării subsistemului și evaluarea conformității acestuia cu cerințele STI-ului.

Cererea trebuie să cuprindă:

- denumirea și adresa entității contractante sau ale reprezentantului său autorizat,
 - documentația tehnică, inclusiv:
 - o descriere generală a subsistemului, a proiectului de ansamblu și a structurii acestuia,
 - specificațiile tehnice de proiectare, inclusiv specificațiile europene ⁽³³⁾, care au fost aplicate,
 - orice documente justificative necesare care să ateste adecvarea la utilizare a specificațiilor de mai sus, în special în cazul în care specificațiile europene și clauzele relevante nu au fost aplicate integral,
 - programul de testare,
 - registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,
 - documentația tehnică privind fabricarea și asamblarea subsistemului,
 - o listă a elementelor constitutive de interoperabilitate ce urmează să fie incorporate în subsistem,
 - copii după declarațiile CE de conformitate sau adecvare la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și toate elementele necesare definite în anexa VI din directive,
 - dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate),
 - o listă a producătorilor implicați în proiectarea, fabricarea, asamblarea și instalarea subsistemului,
 - condițiile de utilizare a subsistemului (restricții privind durata de utilizare sau distanța de parcurs, limite de uzură etc.),
 - condițiile de întreținere și documentația tehnică privind întreținerea subsistemului,
 - orice cerință tehnică care trebuie luată în considerare pe durata producției, întreținerii și exploatarea subsistemului,
 - demonstrația că toate etapele menționate la punctul 5.2 sunt acoperite de sistemele de asigurare a calității ale contractantului principal și/sau entității contractante implicate, precum și dovada eficienței acestora,
 - indicarea organismului (organismelor) notificat(e) responsabil(e) de certificarea și supravegherea acestor sisteme de asigurare a calității.
- 4.3 Entitatea contractantă trebuie să prezinte rezultatele examinărilor, verificării și testelor ⁽³⁴⁾, inclusiv ale testelor de tip, dacă este necesar, efectuate de laboratorul său corespunzător sau în numele acestora.

⁽³³⁾ Definiția specificației europene este prezentată în Directivele 96/48/CE și 01/16/CE. Ghidul de aplicare a STI MV explică modul de utilizare a specificațiilor europene.

⁽³⁴⁾ Rezultatele testelor pot fi prezentate împreună cu cererea sau la o dată ulterioară.

- 4.4. Organismul notificat trebuie să analizeze cererea de examinare a proiectării și să evalueze rezultatele testelor. În cazul în care proiectul este conform cu dispozițiile directivei și STI aplicabile, acesta trebuie să elibereze solicitantului un certificat de examinare a proiectării. Certificatul trebuie să conțină concluziile examinării proiectării, condițiile sale de valabilitate, datele necesare pentru identificarea proiectării examinate și, după caz, o descriere a modului de funcționare a subsistemului.

În cazul în care entitățile contractante i se refuză acordarea unui certificat de examinare a proiectării, organismul notificat trebuie să motiveze în detaliu un astfel de refuz.

Trebuie să se prevadă o procedură de apel.

- 4.5. Pe durata fazei de producție, solicitantul trebuie să informeze organismul notificat care deține documentația tehnică referitoare la certificatul de examinare a proiectării asupra tuturor modificărilor care pot afecta conformitatea cu cerințele STI-ului sau condițiile prevăzute pentru utilizarea subsistemului. În acest caz, subsistemul trebuie să primească o omologare suplimentară. În acest caz, organismul notificat trebuie să efectueze numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare pentru modificări. Această omologare suplimentară poate fi acordată fie sub forma unei completări la certificatul original de examinare a proiectării, fie sub forma unui certificat nou după retragerea vechiului certificat.

5. *Sistemul de asigurare a calității*

- 5.1. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal, dacă este cazul, trebuie să înainteze unui organism notificat, la alegere, o cerere de evaluare a sistemelor lor de asigurare a calității.

Cererea trebuie să cuprindă:

- toate informațiile relevante pentru subsistemul avut în vedere,
- documentația privind sistemul de asigurare a calității,

Pentru cei implicați doar într-o parte a proiectului subsistemului, trebuie furnizate informații numai pentru acea parte relevantă.

- 5.2. Pentru entitatea contractantă sau contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului, sistemul de calitate trebuie să asigure conformitatea globală a subsistemului cu cerințele din STI.

Pentru ceilalți contractanți, sistemul (sistemele) de asigurare a calității trebuie să garanteze conformitatea contribuției lor relevante la subsistem cu cerințele din STI.

Toate elementele, cerințele și dispozițiile adoptate de solicitanți sunt reunite într-o documentație sistematică și ordonată, sub formă de politici, proceduri și instrucțiuni scrise. Acest sistem de asigurare a calității trebuie să asigure o înțelegere uniformă a politicilor și procedurilor de calitate, precum programele, planurile, manualele și dosarele de calitate.

Sistemul trebuie să conțină, în special o descriere corespunzătoare a următoarelor:

- pentru toți solicitanții:
 - obiectivele de calitate și structura organizatorică,
 - procesul de fabricație corespunzător, tehnicile de control și de asigurare a calității, procesele și măsurile sistematice care vor fi utilizate,
 - examinările, verificările și testările care vor fi efectuate înainte, în timpul și după proiectare, fabricație, asamblare și instalare, precum și frecvența lor,
 - înregistrările privind calitatea, precum rapoarte de inspecție și date de testare, date de calibrare, rapoarte privind calificarea personalului implicat etc.,

- pentru contractantul principal, în funcție de relevanța contribuției sale la proiectarea subsistemului:
 - specificațiile tehnice de proiectare, inclusiv specificațiile europene, care sunt aplicate, și în cazul în care specificațiile europene nu se aplică integral, mijloacele utilizate pentru a garanta îndeplinirea cerințelor esențiale din STI-ul aplicabil subsistemului,
 - tehnicile de control și verificare a proiectării, procesele și acțiunile sistematice folosite care vor fi utilizate la proiectarea subsistemului,
 - mijloacele de monitorizare a realizării calității cerute a proiectării și subsistemului, precum și a funcționării efective a sistemului de asigurare a calității în toate fazele, inclusiv faza de producție,
- iar pentru entitatea contractantă sau contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului:
 - responsabilitățile și competențele conducerii în ceea ce privește calitatea globală a subsistemului, inclusiv, în special gestionarea integrării subsistemului.

Examinările, testele și verificările includ următoarele etape:

- proiectare globală,
- structura subsistemului, inclusiv, în special, activitățile de construcții civile, asamblarea elementelor constitutive, reglajele finale,
- testarea finală a subsistemului,
- și, în cazul în care se specifică acest lucru în STI, validarea în condiții de funcționare la capacitate maximă.

- 5.3. Organismul notificat ales de entitatea contractantă trebuie să examineze dacă certificarea și supravegherea sistemului (sistemelor) de asigurare a calității ale solicitantului (solicitanților) acoperă toate etapele subsistemului menționat la punctul 5 în mod suficient și corespunzător ⁽³⁵⁾.

În cazul în care conformitatea subsistemului cu cerințele din STI se bazează pe mai multe sisteme de asigurare a calității, organismul notificat trebuie să examineze, în special:

- dacă relațiile și interfețele dintre sistemele de asigurare a calității sunt bine documentate,
- și dacă responsabilitățile și competențele globale ale conducerii în ceea ce privește conformitatea întregului subsistem pentru contractantul principal sunt îndeajuns și corect definite.

- 5.4. Organismul notificat menționat la punctul 5.1 trebuie să evalueze sistemul de asigurare a calității pentru a stabili dacă acesta satisface cerințele specificate la punctul 5.2. Acesta presupune conformitatea cu cerințele respective dacă solicitantul pune în aplicare un sistem de asigurare a calității pentru proiectare, producție, inspecție și testare a produsului finit în ceea ce privește standardul EN/ISO 9001-2000, care ia în considerare caracterul specific al subsistemului pentru care este pus în aplicare.

Dacă un solicitant aplică un sistem de asigurare a calității certificate, evaluarea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Auditul trebuie să fie specific pentru subsistemul în cauză și să țină seama de contribuția specifică a solicitantului la subsistem. Echipa de audit trebuie să aibă cel puțin un membru cu experiență în evaluarea tehnologiei subsistemului avut în vedere. Procedura de evaluare trebuie să includă o vizită de evaluare la sediul solicitantului.

Decizia trebuie adusă la cunoștința solicitantului. Notificarea trebuie să conțină concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

- 5.5. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal trebuie să se angajeze să îndeplinească obligațiile care decurg din sistemul de asigurare a calității certificat și să îl mențină astfel încât să rămână adecvat și eficient.

⁽³⁵⁾ În special, pentru materialul rulant din STI, organismul notificat participă la testarea finală în exploatare a materialului rulant și a garniturii de tren. Acest lucru va fi specificat în capitolul relevant din STI.

Aceștia trebuie să informeze organismul notificat care le-a certificat sistemul de asigurare a calității cu privire la orice modificare semnificativă care poate afecta îndeplinirea cerințelor de către subsistem.

Organismul notificat trebuie să evalueze orice modificări propuse și să decidă dacă sistemul de asigurare a calității modificat va îndeplini în continuare cerințele menționate la punctul 5.2 sau dacă este necesară o reevaluare.

Decizia sa trebuie să fie adusă la cunoștința solicitantului. Notificarea trebuie să conțină concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

6. Supravegherea sistemului (sistemelor) de asigurare a calității sub responsabilitatea organismului notificat
- 6.1. Scopul supravegherii este acela de a garanta că entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal își îndeplinesc în mod corespunzător obligațiile care decurg din sistemul (sistemele) de asigurare a calității certificate(e).
- 6.2. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal trebuie să trimită organismului notificat menționat la punctul 5.1 (sau să dispună acest lucru) toate documentele necesare în acest scop, inclusiv planurile de punere în aplicare și înregistrările tehnice referitoare la subsistem (în funcție de relevanța pentru contribuția specifică a solicitantului la subsistem), inclusiv:
 - documentația sistemului de asigurare a calității, inclusiv mijloacele speciale puse în aplicare pentru a asigura că:
 - pentru entitatea contractantă sau contractantul principal responsabil de proiectul de ansamblu al subsistemului,

responsabilitățile și competențele globale ale conducerii pentru asigurarea conformității întregului subsistem sunt definite corespunzător și suficient,
 - pentru fiecare solicitant,

sistemul de asigurare a calității este corect gestionat pentru integrarea la nivelul subsistemului,
 - înregistrările privind calitatea prevăzute de faza de proiectare a sistemului de asigurare a calității, precum rezultatele analizelor, calculelor, testelor etc.,
 - înregistrările privind calitatea prevăzute de faza de fabricație (inclusiv asamblare, instalare și integrare) a sistemului de asigurare a calității, precum rapoartele de inspecție și datele de testare, datele de calibrare, rapoartele privind nivelul de calificare a personalului implicat etc.
- 6.3. Organismul notificat trebuie să efectueze periodic audituri pentru a se asigura că entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal mențin și aplică sistemul de asigurare a calității și trebuie să le furnizeze un raport de audit. Dacă aceștia aplică un sistem de asigurare a calității certificat, supravegherea organismului certificat trebuie să ia în considerare acest sistem.

Auditurile trebuie efectuate cel puțin o dată pe an, cu cel puțin un audit în perioada efectuării activităților relevante (proiectare, fabricație, asamblare sau instalare) pentru subsistemul care face obiectul procedurii de verificare CE menționate la punctul 4.
- 6.4. În plus, organismul notificat poate face vizite inopinate în locurile solicitantului (solicitanților) menționate la punctul 5.2. În timpul acestor vizite, în cazul în care este necesar, organismul notificat poate desfășura audituri complete sau parțiale și poate efectua sau poate dispune efectuarea de teste pentru a verifica funcționarea corespunzătoare a sistemului de asigurare a calității. Acesta trebuie să furnizeze solicitantului (solicitanților) un raport de inspecție și rapoarte de audit și/sau de încercare, după caz.
- 6.5. Organismul notificat ales de entitatea contractantă responsabilă de verificarea CE, în cazul în care nu supraveghează toate sistemele de asigurare a calității avute în vedere, în conformitate cu punctul 5, trebuie să coordoneze activitățile de supraveghere ale altor organisme notificate responsabile de această sarcină pentru:
 - a se asigura că interfețele dintre diferitele sisteme de asigurare a calității privind integrarea subsistemului au fost corect gestionate,
 - strânge, referitor la entitatea contractantă, elementele necesare evaluării în scopul garantării coerenței și supravegherii globale a diferitelor sisteme de asigurare a calității.

Această coordonare include următoarele drepturi ale organismului notificat:

- să primească întreaga documentație (aprobare și supraveghere), emisă de celălalt (celelalte) organism(e) notificat(e),
 - să participe la auditurile de supraveghere de la punctul 5.4,
 - să inițieze auditurile suplimentare în conformitate cu punctul 5.5 sub responsabilitatea sa și împreună cu celălalt (celelalte) organism(e) notificat(e).
7. Organismul notificat menționat la punctul 5.1 trebuie să aibă acces în vederea inspecției, auditului și supravegherii în incintele de proiectare, pe șantiere, în ateliere de producție, spații de asamblare și instalare, zone de depozitare și, după caz, instalații de prefabricare sau testare și, în general, în toate incintele pe care le consideră necesare în scopul îndeplinirii sarcinilor sale, conform contribuției specifice a solicitantului la proiectul subsistemului.
8. Entitatea contractantă, în cazul în care este implicată, și contractantul principal trebuie să păstreze la dispoziția autorităților naționale, pentru o perioadă de 10 ani de la fabricarea ultimului subsistem:
- documentația menționată la punctul 5.1, subparagraful al doilea a doua liniuță,
 - documentele de actualizare menționate la punctul 5.5 subparagraful al doilea,
 - deciziile și rapoartele primite de la organismul notificat menționate la punctele 5.4, 5.5 și 6.4.
9. În cazul în care subsistemul respectă cerințele din STI, organismul notificat trebuie, pe baza examinării proiectării, a certificării și supravegherii sistemului (sistemelor) de asigurare a calității, să întocmească certificatul de conformitate destinat entității contractante care, la rândul său, întocmește declarația CE de verificare destinată autorității de supraveghere din statul membru în care este amplasat și/sau funcționează subsistemul.
- Declarația CE de verificare și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate. Declarația trebuie să fie întocmită în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină cel puțin informațiile cuprinse în anexa V la directivă.
10. Organismul notificat ales de entitatea contractantă este responsabil de alcătuirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația CE de verificare. Dosarul tehnic trebuie să includă cel puțin informațiile indicate la articolul 18 alineatul (3) din directivă, în special, următoarele elemente:
- toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului,
 - lista elementelor constitutive de interoperabilitate încorporate în subsistem,
 - copii ale declarațiilor CE de conformitate și, după caz, copii ale declarațiilor CE de adecvare la utilizare care trebuie furnizate pentru elementele constitutive în cauză, în conformitate cu articolul 13 din directivă, însoțite, după caz, de documentele corespunzătoare (certIFICATE, documente privind certificarea și supravegherea sistemului de asigurare a calității) eliberate de organismele notificate.
 - dovadă de conformitate cu celelalte reglementări care decurg din tratat (inclusiv certificate),
 - toate elementele referitoare la întreținere, condițiile și restricțiile de utilizare ale subsistemului,
 - toate elementele referitoare la instrucțiunile privind intervențiile de service, monitorizarea constantă sau periodică, reglarea și întreținerea,
 - certificatul de conformitate eliberat de organismul notificat specificat la punctul 9 însoțit de notele de verificare și/sau calcul corespunzătoare și vizat de către acesta, prin care se declară că proiectul este în conformitate cu directiva și STI și în care se menționează, după caz, obiecțiunile formulate în timpul efectuării activităților și care nu au fost încă rezolvate.

Certificatul trebuie să fie, de asemenea, însoțit, după caz, de rapoartele de inspecție și de audit întocmite cu ocazia verificării, în conformitate cu punctele 6.4. și 6.5,

— registrul de infrastructură sau material rulant, inclusiv toate informațiile specificate în STI,

11. Fiecare organism notificat trebuie să comunice celorlalte organisme notificate informațiile relevante privind certificările sistemului de asigurare a calității și certificatele de examinare CE a proiectării, emise, retrase sau refuzate.

La cerere, celelalte organisme notificate pot primi copii după:

— certificările sistemului de asigurare a calității și completările emise la acestea, și

— certificatele de examinare CE a proiectării și completările emise.

12. Registrele care însoțesc certificatul de conformitate trebuie să fie înaintate entității contractante.

Entitatea contractantă trebuie să păstreze o copie a dosarului tehnic pe întreaga durată de viață a subsistemului și pe o perioadă ulterioară de trei ani; această copie trebuie să fie trimisă celorlalte state membre care solicită acest lucru.

F.4 Evaluarea procedurilor de întreținere: procedura de evaluare a conformității

Acesta este un subiect deschis.

ANEXA G

Rezervat

ANEXA H

Rezervat

ANEXA I

Rezervat

ANEXA J

Rezervat

ANEXA K

Rezervat

ANEXA L

Aspecte nespecificate în STI PMR și pentru care se aplică standardele europene sau este necesară comunicarea standardelor naționale.**Infrastructură**

Locuri de parcare pentru PMR (clauza 4.1.2.2)

(aceasta include fără a se limita la: – numărul de spații, accesul, amplasarea, dimensiunile, materialele, culorile, semnele și iluminatul).

Traseu cu marcaje tactile (clauza 4.1.2.3.2)

Rezistența la alunecare a suprafețelor de pardoseală (clauza 4.1.2.5)

Dimensiunile și dotarea toaletelor pentru persoanele în scaunul cu roțile (clauza 4.1.2.7.1)

Iluminarea pistei de garare (clauza 4.1.2.10)

Iluminarea în caz de urgență (clauza 4.1.2.10)

Informații vizuale (clauza 4.1.2.11.1)

Informații de siguranță și instrucțiuni de siguranță (clauza 4.1.2.11.1)

Semne de avertizare, interdicere și obligativitate (clauza 4.1.2.11.1)

Ieșirile de siguranță și alarmele (clauza 4.1.2.13)

Cerința de lățime în funcție de fluxurile de călători (clauza 4.1.2.14)

Scări (clauza 4.1.2.15)

Rampe (clauza 4.1.2.17)

Scări rulante (clauza 4.1.2.17)

Benzi rulante (clauza 4.1.2.17)

Gabaritul minim de liberă trecere (clauza 4.1.2.18.2)

Lărgirea ecartamentului (clauza 4.1.2.18.2)

Definirea perimetrului de securitate pe peroane și marcaje tactile (clauza 4.1.2.19)

Utilizarea trecerilor la nivel cu calea ferată (clauza 4.1.2.22)

Organizarea transportului persoanelor în scaunul cu roțile cu mijloace accesibile între o stație inaccesibilă și următoarea stație accesibilă pe aceeași rută (clauza 4.1.4)

Material rulant

Informații clienți (clauza 4.2.2.8.1)

Informații de siguranță și instrucțiuni de siguranță (clauza 4.2.2.8.1)

Semne de avertizare, interdicere și obligativitate (clauza 4.2.2.8.1)

Definiții

Măsurarea indicelui de reflectanță a luminii (clauza 4.3)

Standardul național Braille (clauza 4.3)

ANEXA M

Scaun cu rotile transportabil**M.1 Domeniul de aplicare**

În prezenta anexă sunt prezentate limitele maxime de construcție pentru un scaun cu rotile transportabil.

M.2 Caracteristici

Cerințele tehnice minime sunt:

- *Dimensiuni de bază*
 - Lățimea de 700 mm plus cel puțin 50 mm pe fiecare parte pentru mâini la mișcare
 - Lungimea de 1 200 mm plus 50 mm pentru picioare
 - *Roți*
 - Cea mai mică roată trebuie să fie adecvată pentru un spațiu liber cu dimensiunile de 75 mm pe orizontală și 50 mm pe verticală
 - *Înălțimea*
 - Cel mult 1 375 mm, inclusiv 95 % repartizare pe ocupant de sex masculin
 - *Cerc de întoarcere*
 - 1 500 mm
 - *Greutate*
 - Greutate complet încărcat de 200 kg pentru scaunul cu rotile și ocupant (inclusiv orice bagaje)
 - *Înălțimea obstacolelor care poate fi depășită și garda la sol*
 - Înălțimea obstacolelor care poate fi depășită 50 mm (cel mult)
 - Garda la sol 60 mm (cel puțin)
 - *Înclinația maximă sigură pe care scaunul cu rotile va rămâne stabil*
 - Trebuie să aibă stabilitate dinamică în toate direcțiile înclinat la 6 grade
 - Trebuie să aibă stabilitate statică în toate direcțiile (inclusiv cu frâna trasă) înclinat la 9 grade
-

ANEXA N

Semne pentru PMR**N.1 Domeniul de aplicare**

În prezenta anexă sunt prezentate semne specifice utilizate atât cu infrastructura, cât și cu materialul rulant.

N.2 Semne pentru infrastructură

Dimensiunile semnelor pentru PMR utilizate cu infrastructura trebuie calculate conform formulei:

Dimensiunea minimă a locașului simbolurilor scrise și grafice trebuie să fie conform formulei: distanța de citire în mm împărțită la 250, înmulțită cu 1,25 = dimensiunea cadrului, în cazul în care este utilizat un cadru.

N.3 Semne pentru material rulant

Dimensiunea minimă a plăcii semnelor pentru PMR din interiorul materialului rulant trebuie să fie de 60 mm.

Dimensiunea minimă a plăcii semnelor pentru PMR de pe exteriorul materialului rulant trebuie să fie de 85 mm.

N.4 Semne internaționale pentru scaun cu rotile

Semnul care corespunde simbolului internațional pentru „prevăzut pentru persoanele cu deficiențe sau handicap” în conformitate cu ISO 7000:2004 simbol 0100, care identifică zonele accesibile scaunelor cu rotile, trebuie să îndeplinească următoarele criterii:

Simbol	Fundal
RAL 9003 Alb semnal	RAL 5022 Albastru noapte
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

N.5 Semn pentru bucle inductive

Semnul care indică locul în care sunt prevăzute bucle inductive trebuie să fie conform cu figura 1 și cu următoarele:

Simbol	Fundal
RAL 9003 Alb semnal	RAL 5022 Albastru noapte
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



FIGURA 1

N.6 **Semn pentru apel pentru asistență/apel pentru informații**

Semnul care indică locul în care se află dispozitivele de apel pentru asistență sau de apel pentru informații trebuie să fie conform cu figura 2 și cu următoarele:

Simbol	Fundal
RAL 9003 Alb semnal	RAL 5022 Albastru noapte
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



FIGURA 2

N.7 **Semn pentru apel de urgență**

Semnul care indică locul în care se află dispozitivul pentru apel de urgență trebuie să fie conform cu figura 3 și cu următoarele:

Simbol	Fundal
RAL 9003 Alb semnal	Verde
NCS S 0500-N	conform
C0 M0 Y0 K0	ISO 3864-1:2002 capitol 11



FIGURA 3

N.8 **Semne pentru locuri prioritare**

Simbol	Fundal
RAL 9003 Alb semnal	RAL 5022 Albastru noapte
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



FIGURA 4