

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2023/1693 AL COMISIEI

din 10 august 2023

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/773 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană ⁽¹⁾, în special articolul 5 alineatul (11),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește specificația tehnică de interoperabilitate (STI) referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniune.
- (2) În conformitate cu articolul 3 alineatul (5) literele (b) și (f) din Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei ⁽³⁾, STI-urile trebuie revizuite pentru a lua în considerare evoluțiile sistemului feroviar al Uniunii și activitățile de cercetare și de inovare conexe, precum și pentru a actualiza trimerile la standarde.
- (3) Având în vedere rolul pe care căile ferate se preconizează că îl vor juca în cadrul unui sistem de transport decarbonizat, astfel cum se prevede în Pactul verde european, și ținând cont de evoluțiile din acest domeniu, în special din domeniul cercetării și inovării, se impune o revizuire amplă a STI-urilor actuale, în special în vederea digitalizării căilor ferate și a sporirii atractivității transportului feroviar de marfă.
- (4) La 24 ianuarie 2020, în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾, Comisia a solicitat Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare „agenția”) să elaboreze recomandări de punere în aplicare a unora dintre obiectivele specifice stabilite în Decizia (UE) 2017/1474.

⁽¹⁾ JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 5).

⁽³⁾ Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei din 8 iunie 2017 de completare a Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește obiectivele specifice pentru elaborarea, adoptarea și revizuirea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (JO L 210, 15.8.2017, p. 5).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

- (5) La 30 iunie 2022, agenția a emis recomandarea ERA 1175-1218 în ceea ce privește specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniune. Comisia a analizat recomandarea de mai sus și a concluzionat că este oportun să modifice Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 în vederea unei mai bune armonizări a exploatarei feroviare în Uniune.
- (6) Modificările aduse Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/773 vizează în special: (i) încorporarea de noi cerințe pentru o mai bună armonizare a regulilor de exploatare ale Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS); (ii) adăugarea de noi cerințe care să vizeze informațiile tehnice de cale ERTMS relevante pentru exploatare, pe care administratorul de infrastructură are obligația să le furnizeze întreprinderilor feroviare; și (iii) introducerea unui nou format pentru instrucțiunile europene și a feedbackului obținut în urma examinării regulilor naționale privind siguranța și exploatarea.
- (7) În ceea ce privește Viitorul sistem de comunicații mobile feroviare (FRMCS), ca succesor al GSM-R, întrucât acesta nu este încă pe deplin specificat în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei ⁽⁵⁾, prezentul regulament se referă la Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R) ca unic Sistem radio mobil feroviar (RMR).
- (8) Punerea în aplicare a schimbului de informații între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare cu privire la noile specificații ale trenurilor și noile modalități de exploatare a trenurilor definite în prezentul regulament trebuie să fie dezvoltată în continuare în dispozițiile relevante ale STI TAF și ale STI TAP.
- (9) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797, statele membre trebuie să notifice regulile naționale devenite caduce în urma revizuirii specificațiilor tehnice de interoperabilitate. Având în vedere modificările propuse, este oportun să se stabilească un termen clar pentru această notificare, pentru a se evita incertitudinea juridică.
- (10) În conformitate cu procedura prevăzută în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/763 al Comisiei ⁽⁶⁾, administratorii de infrastructură și întreprinderea feroviară trebuie să asigure conformitatea cu anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773.
- (11) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 trebuie modificat în consecință.
- (12) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 51 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 se modifică după cum urmează:

1. Se introduc următoarele articole 5a și 5b:

„Articolul 5a

Până la 28 martie 2024, fiecare stat membru notifică agenției și Comisiei toate regulile naționale care devin caduce din cauza intrării în vigoare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/1693 al Comisiei ^(*), împreună cu un calendar de retragere a acestora, dacă ele nu au fost încă retrase.

⁽⁵⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919 (a se vedea pagina 380 din prezentul Jurnal Oficial).

⁽⁶⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 49).

Articolul 5b

Până la 28 iunie 2024, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să își modifice sistemul de management al siguranței definit la articolul 9 din Directiva (UE) 2016/798, în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa la prezentul regulament. Dacă se limitează la cele strict necesare pentru aplicarea prezentului regulament, astfel cum a fost modificat, aceste modificări nu se consideră modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței în sensul articolului 10 alineatul (15) din Directiva (UE) 2016/798.

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1693 al Comisiei din 10 august 2023 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/773 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 222, 8.9.2023, p. 1).”.

(2) Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 10 august 2023.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

- (i) cerințele privind formarea, capacitatea fizică și certificarea pentru mecanicii de locomotivă [reglementate de Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (**)];
- (ii) elementele relevante pentru calificarea profesională aplicabile personalului «însoțitor al trenurilor», altul decât mecanicul de locomotivă, cărora li se aplică appendicele F la prezenta anexă;
- (iii) elementele relevante pentru calificarea profesională aplicabile personalului «care pregătește trenurile», altul decât mecanicul de locomotivă, cărora li se aplică appendicele G la prezenta anexă.

Orice calificare dobândită pe baza procedurilor și a regulilor definite în SMS-ul IF sau AI se înregistrează în SMS-ul în cauză.

Documentele care atestă formarea, experiența și competențele profesionale trebuie furnizate, la cerere, personalului în cauză care execută sarcini esențiale pentru siguranță.

O astfel de calificare permite membrului personalului care execută sarcini esențiale pentru siguranță să îndeplinească sarcini similare pentru o altă IF sau un alt AI, sub rezerva identificării unor nevoi suplimentare de formare privind specificațiile geografice și tehnice și a SMS-ului IF sau al AI în conformitate cu punctul 4.6.3.2 și a finalizării satisfăcătoare a formării respective.

(*) Regulamentul delegat (UE) 2018/762 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 26).

(**) Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar (JO L 315, 3.12.2007, p. 51)."

7. Punctul 4.2.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.1.2. Schimbul de informații între AI și IF, inclusiv de informații pentru personalul care execută sarcini esențiale pentru siguranță

AI și IF trebuie să planifice, să pregătească și să exploateze trenurile și trebuie să instruiască personalul în conformitate cu informațiile conținute în manualul de proceduri și în manualul de parcurs.

Personalul acestora care execută sarcini esențiale pentru siguranță trebuie să fie format, iar mecanicii de locomotivă certificați pe baza informațiilor furnizate în manualul de proceduri și în manualul de parcurs în conformitate cu propriul SMS.

AI și IF trebuie să coopereze pentru a face schimb de informații și trebuie să urmeze un proces de instituire și de actualizare periodică a manualului de proceduri și a manualului de parcurs, după caz. Aceste informații sunt aplicabile pentru exploatarea în condiții normale, în condiții de avarie și în condiții de urgență.

AI, în consultare cu IF care operează în rețeaua sa, trebuie să definească procedurile adecvate pentru comunicarea în timp real și în situații de urgență, pentru a se asigura că informațiile relevante pentru exploatare sunt furnizate IF și/sau mecanicului de locomotivă de îndată ce acestea sunt disponibile.

AI și IF trebuie să se asigure că toate informațiile privind infrastructura și regulile relevante pentru planificarea, pregătirea și exploatarea trenurilor sunt partajate și comunicate personalului care execută sarcini esențiale pentru siguranță în conformitate cu sarcinile fiecărui membru al personalului, în toate limbile de lucru respective ale AI și IF.

AI și IF pot grupa informațiile din manualul de proceduri și din manualul de parcurs sub formă de sprijin pentru personalul și/sau operațiunile individuale.

AI și IF trebuie să pună la dispoziția fiecărui membru al personalului lor care îndeplinește sarcini esențiale pentru siguranță, inclusiv a mecanicilor de locomotivă, versiuni ale manualului de proceduri și ale manualului de parcurs adaptate conform informațiile necesare pentru operațiunile lor. Acestea trebuie să includă informațiile referitoare la interfață, în cazul în care personalul execută sarcini esențiale pentru siguranță cu o interfață directă între AI și IF, în special pentru a asigura comunicarea legată de siguranță între personalul care autorizează circulația trenurilor și personalul aflat la bordul trenurilor.

Evoluții viitoare:

1. La 12 luni după ce agenția a transmis actualizările aplicației RINF în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1694, iar AI au pus la dispoziție datele prin intermediul RINF, IF trebuie să își bazeze manualele de parcurs pe informațiile conținute în RINF.

2. La 12 luni după punctul 1, AI și IF trebuie să digitalizeze manualul de proceduri și manualul de parcurs.
 3. Cel târziu până la 15 decembrie 2025, agenția prezintă o recomandare privind modalitatea de armonizare a digitalizării schimbului de informații în timp real, pe baza apendicelui C, între membrii personalului AI și al IF.”
8. Punctul 4.2.1.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.1.2.1. *Manualul de proceduri*

IF și AI sunt responsabili de compilarea manualelor lor de proceduri, ca parte integrantă a propriilor SMS-uri, în vederea instruirii personalului care execută sarcini esențiale pentru siguranță cu privire la procedurile de exploatare aplicabile rolului acestora.

Manualul de proceduri este o descriere a regulilor și procedurilor de exploatare pentru o rețea sau o parte a acesteia și pentru vehiculele exploatare în rețeaua respectivă sau în partea (părțile) acesteia în condiții normale, de avarie și în situații de urgență. Acesta trebuie să fie consecvent pentru toate liniile pe care operează IF și trebuie să fie consecvent pentru toate liniile gestionate de AI.

Manualul de proceduri trebuie să acopere:

(a) în cazul IF:

- (i) regulile și procedurile comune de siguranță și exploatare ale UE în conformitate cu apendicele A, B, C și D;
- (ii) completate de regulile naționale care reglementează domeniile definite în apendicele I, inclusiv instrucțiunile AI către IF cu privire la exploatarea infrastructurii sale și regulile de gestionare a interfețelor dintre AI și IF, toate acestea trebuind să fie comunicate IF în conformitate cu procedurile interfeței SMS a AI;
- (iii) instrucțiunile IF pentru personalul care execută sarcini esențiale pentru siguranță, inclusiv pentru mecanicul de locomotivă, prevăzute în propriul SMS;
- (iv) informațiile relevante pentru vehiculele și trenurile exploatare de IF; și
- (v) toate liniile pe care operează IF;

(b) în cazul AI:

- (i) regulile și procedurile comune de siguranță și exploatare ale UE în conformitate cu apendicele A, B, C și D;
- (ii) completate de regulile naționale care reglementează domeniile definite în apendicele I, inclusiv regulile de gestionare a interfețelor dintre AI și IF;
- (iii) instrucțiunile AI pentru personalul care execută sarcinile esențiale pentru siguranță prevăzute în propriul SMS;
- (iv) informațiile relevante pentru vehiculele exploatare de AI, atunci când este cazul și atunci când AI nu acționează ca IF; și
- (v) toate liniile gestionate de AI.

Acesta trebuie să includă cel puțin proceduri referitoare la următoarele aspecte:

- siguranța și securitatea personalului;
- control-comandă și semnalizare (sisteme de clasă A și de clasă B);
- exploatarea trenului, inclusiv regimul de avarie, și în ceea ce privește caracteristicile liniei și caracteristicile vehiculului feroviar;
- incidentele și accidentele, inclusiv sistemul de raportare, planul de gestionare a incidentelor sau a accidentelor și măsurile detaliate care se impun a fi întreprinse în caz de accident sau incident;
- situațiile anormale și de urgență;
- pentru IF, tracțiunea și materialul rulant, inclusiv toate informațiile relevante pentru exploatarea materialului rulant în regim normal și în regim de avarie (cum ar fi trenurile care necesită asistență); această documentație trebuie, de asemenea, să acorde atenție interfeței specifice cu personalul administratorului de infrastructură în aceste cazuri.

Regulamentul trebuie însoțit de două appendice:

- Appendicele 1: Manualul de proceduri de comunicare în conformitate cu appendicele C1;
- Appendicele 2: Manualul de instrucțiuni europene și naționale în conformitate cu appendicele C2.

Mesajele și formularele predefinite trebuie să existe cel puțin în limba (limbile) de lucru a (ale) administratorului (administratorilor) de infrastructură.

În cazul în care limba aleasă de întreprinderea feroviară pentru manualul de proceduri nu este limba în care au fost furnizate inițial informațiile adecvate, întreprinderea feroviară este responsabilă pentru asigurarea oricăror traduceri necesare și/sau furnizarea de note explicative într-o altă limbă.”

9. Punctul 4.2.1.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.1.2.2. *Manualul de parcurs*

AI trebuie să stabilească informațiile privind infrastructura care acoperă rețeaua sa pentru uz propriu și pentru uzul IF care operează pe această rețea. AI trebuie să furnizeze fiecărei IF informațiile pentru manualul de parcurs al IF, astfel cum este definit în appendicele D2, inclusiv restricțiile și modificările permanente sau temporare.

Administratorul de infrastructură trebuie să se asigure că informațiile privind infrastructura sunt complete și exacte; informațiile se gestionează în conformitate cu punctul 4.4.3 din anexa II la Regulamentul delegat (UE) 2018/762.

Întreprinderea feroviară este responsabilă pentru compilarea completă și corectă a manualului de parcurs, utilizând informațiile furnizate de administratorul (administratorii) de infrastructură, în conformitate cu punctul 4.4.3 din anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2018/762. Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că manualul de parcurs descrie în mod corespunzător condițiile de exploatare aferente caracteristicilor liniei și caracteristicilor vehiculului.

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la orice modificare a informațiilor privind infrastructura, ori de câte ori aceste informații devin disponibile și afectează exploatarea trenurilor, inclusiv restricțiile și modificările permanente sau temporare.

AI, în consultare cu IF care operează în rețeaua sa, trebuie să definească procedurile adecvate atunci când modificarea manualului de parcurs nu este transmisă de AI către IF în termenul corespunzător convenit, astfel cum este definit în SMS-ul AI și reflectat în SMS-ul IF; în acest caz, AI trebuie, de asemenea, să informeze direct mecanicul de locomotivă.

Manualul de parcurs al IF:

Pe baza informațiilor primite, întreprinderea feroviară este responsabilă pentru compilarea completă și corectă a manualului de parcurs, acoperind infrastructura pe care exploatează trenurile.

Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că informațiile privind parcursul, compilate în manualul de parcurs, constau într-o descriere a liniilor și a echipamentelor de cale aferente pentru liniile pe care va opera mecanicul de locomotivă și care sunt relevante pentru sarcina de conducere.

Formatul manualului de parcurs se elaborează în același mod pentru toată infrastructura pe care sunt exploatare trenurile unei întreprinderi feroviare date.

Atunci când este informată de administratorul de infrastructură despre modificări ale informațiilor privind infrastructura, întreprinderea feroviară trebuie să actualizeze manualul de parcurs și să comunice modificarea în conformitate cu procedurile definite în SMS-ul său, instruind inclusiv proprii mecanici de locomotivă afectați de modificare.

Manualul de parcurs al AI:

AI trebuie să compileze – sub forma unui manual de parcurs al AI și în conformitate cu propriul SMS – informațiile privind infrastructura care urmează să fie partajate cu personalul său care execută sarcini esențiale pentru siguranță.

Administratorul de infrastructură trebuie să actualizeze manualul de parcurs al AI ori de câte ori aceste informații devin disponibile și afectează sarcinile personalului său care execută sarcini critice de siguranță, aici fiind incluse și restricțiile și modificările permanente sau temporare.”

10. Punctele 4.2.1.2.2.1, 4.2.1.2.2.2 și 4.2.1.2.2.3 se elimină.

11. Punctul 4.2.1.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.1.2.3. Informații privind circulația trenului pentru mecanicii de locomotivă

Atunci când întreprinderea feroviară pune la dispoziția mecanicilor de locomotivă planul lor de lucru, acesta trebuie să furnizeze informațiile necesare pentru circulația normală a trenului și să includă cel puțin:

- identificarea trenului;
- zilele de circulație a trenului (dacă este necesar);
- punctele de oprire și activitățile asociate acestora;
- alte puncte orare;
- orele de sosire/plecare/tranzit pentru fiecare dintre aceste puncte.

Aceste informații privind circulația trenului trebuie să fie actualizate ori de câte ori este necesar înainte de plecare și trebuie să fie bazate pe informațiile conținute în manualul de proceduri și în manualul de parcurs și să le completeze. Aceste informații trebuie puse la dispoziția mecanicilor de locomotivă în format digital până la 15 decembrie 2026.”

12. Punctul 4.2.1.2.4 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.1.2.4. Informarea mecanicului de locomotivă în timp real în cursul exploatării trenului

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze și să instruiască mecanicii de locomotivă în timp real cu privire la modificările de ultim moment în exploatarea liniei sau a echipamentelor de cale relevante, în conformitate cu metodologia de comunicare stabilită între AI și IF în conformitate cu apendicele C.

Informațiile în timp real se limitează la situații și modificări care nu au fost gestionate în temeiul punctelor 4.2.1.2.2 și 4.2.1.2.3 în conformitate cu procedurile SMS ale AI și IF și care afectează în mod direct ruta mecanicului de locomotivă.

Pentru situații de urgență, se stabilesc mijloace de comunicare alternative adecvate între AI și IF pentru a se asigura punerea la dispoziție a informațiilor relevante.

Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare trebuie să dispună de un proces prin care să poată confirma caracterul adecvat al vehiculelor și al mecanicilor de locomotivă în ceea ce privește cunoașterea rutelor pentru devierea în timp real a rutei.”

13. Punctele 4.2.1.3 și 4.2.1.4 se înlocuiesc cu „Neutilizat”.

14. La punctul 4.2.2.1.2, al cincilea alineat se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a avea acces la liniile identificate în RINF pe care se utilizează conducerea permisivă, până la datele menționate mai jos pentru armonizarea semnalizării de fine de tren în conformitate cu punctul 4.2.2.1.3.2, intensitatea luminoasă a farurilor vehiculului trebuie să fie conformă cu nivelul definit pentru farurile cu lumină de drum prevăzut la punctul 5 din secțiunea 4.2.7.1.1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei (*) («STI Loc & Pas»).

(*) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul «material rulant – material rulant de călători și locomotive» al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228).”

15. La punctul 4.2.2.1.3.2 se elimină următorul text:

„Rapoarte:

Cel târziu până la 31 decembrie 2020, statele membre în cauză trebuie să transmită Comisiei rapoarte cu privire la utilizarea plăcilor reflectorizante, identificând orice obstacole majore în calea eliminării planificate a regulilor naționale.”

16. Punctul 4.2.2.5.1 se modifică după cum urmează:

(a) litera (B) se înlocuiește cu următorul text:

„(B) Administratorul de infrastructură trebuie să pună la dispoziție, prin intermediul RINF, informațiile privind compatibilitatea cu ruta definite în apendicele D1.

Apendicele D1 stabilește toți parametrii care trebuie utilizați în cadrul procesului întreprinderii feroviare înainte de prima utilizare a unui vehicul sau a unei configurații de tren pentru a se asigura că toate vehiculele care compun un tren sunt compatibile cu ruta sau rutele pe care se intenționează să fie exploatat trenul, inclusiv, după caz, rute de deviere și rute către ateliere. Trebuie să fie luate în considerare modificările rutei și modificările caracteristicilor infrastructurii. Atunci când un parametru din apendicele D1 este armonizat la nivelul rețelei sau al rețelelor dintr-o zonă de utilizare, se poate presupune conformitatea cu acel parametru pentru orice vehicul autorizat pentru zona de utilizare respectivă. regulile naționale sau cerințele naționale suplimentare pentru accesul la rețea referitoare la compatibilitatea cu ruta sunt considerate, în principiu, incompatibile cu apendicele D1. Administratorul de infrastructură nu trebuie să solicite verificări tehnice suplimentare în scopul stabilirii compatibilității cu ruta, în plus față de lista prevăzută în apendicele D1.

Cel târziu până la 15 decembrie 2026, până când RINF permite găzduirea următorilor noi parametri:

- (a) Control specific pentru transportul combinat
 - (i) 1.1.1.1.3.4. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru cutiile mobile
 - (ii) 1.1.1.1.3.9. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru unitățile rulante
 - (iii) 1.1.1.1.3.8. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru containere
 - (iv) 1.1.1.1.3.5. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru semiremorci
 - (v) (Cod de linie CT)
- (b) Sisteme de detectare a trenurilor: unitate de influență
 - (i) 1.1.1.3.4. Sisteme de detectare a trenurilor definite pe baza benzilor de frecvență
 - (ii) 1.1.1.3.4.2. Benzi de frecvență pentru detecție
 - (iii) 1.1.1.3.4.2.1. Curentul perturbator maxim
 - (iv) 1.1.1.3.4.2.2. Impedanța de intrare minimă
 - (v) 1.1.1.3.4.2.3. Câmpul magnetic maxim
- (c) 1.1.1.3.2.11. Informații de la bord privind lungimea de siguranță a compunerii trenului necesare pentru accesul la linie și SIL.

Administratorul de infrastructură trebuie să furnizeze aceste informații prin alte mijloace – în mod gratuit, cât mai curând posibil și în format electronic – întreprinderilor feroviare, solicitanților autorizați pentru cererile de trasă și, dacă este cazul, solicitantului menționat la articolul 22 din Directiva (UE) 2016/797.

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la modificările caracteristicilor rutei prin intermediul RINF, ori de câte ori aceste informații devin disponibile și afectează exploatarea trenurilor.”;

(b) se adaugă următoarea literă (D):

„(D) Elemente specifice privind compatibilitatea cu ruta a trenurilor de transport combinat:

- un tren de transport combinat care nu depășește gabaritul de încărcare al tuturor liniilor de cale ferată de pe linie și pentru care codul CT nu depășește codificarea tuturor liniilor de cale ferată de pe linie este considerat transport normal;
- un tren de transport combinat care depășește gabaritul de încărcare și în cazul căruia codul TC nu depășește codificarea liniei trebuie considerat transport cu cerințe specifice, astfel cum se menționează în apendicele I. Aceste cerințe sunt universale aplicabile tuturor trenurilor din această categorie, iar conformitatea cu acestea nu trebuie să implice niciun alt proces de autorizare între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură;
- în cazul în care codul CT depășește codificarea liniei sau în cazul în care linia nu este codificată, AI trebuie să elibereze o autorizație specifică (transport excepțional), bazată pe o evaluare a fezabilității de exploatare și tehnice.

Procedurile de exploatare aplicabile transportului combinat trebuie să fie conforme cu specificațiile prevăzute la punctul 3 din documentul tehnic al ERA privind codificarea transportului combinat [ERA/TD/2023-01/CCT v1.1 21/03/2023 ⁽¹⁾].

(¹) ERA/TD/CCT pus la dispoziția publicului pe site-ul web al ERA.”

17. Punctul 4.2.2.5.2 se modifică după cum urmează:

- (a) litera (d) se elimină;
- (b) se introduce un al doilea paragraf, cu următorul text:

„Întreprinderea feroviară este responsabilă pentru asigurarea faptului că toate vehiculele care intră în compunerea trenului, inclusiv încărcăturile acestora, sunt adecvate din punct de vedere tehnic pentru călătoria prevăzută și că vor rămâne astfel pe durata întregii călătorii.”

18. Punctul 4.2.2.6 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.2.6. Frânarea trenului

Întreprinderea feroviară trebuie să stabilească și să pună în aplicare cerințele aplicabile în materie de frânare în conformitate cu punctele 4.2.2.6.1 și 4.2.2.6.2 și să le gestioneze în cadrul sistemului său de management al siguranței.”

19. Punctul 4.2.2.6.2 se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Administratorul de infrastructură trebuie să pună la dispoziția întreprinderii feroviare, prin intermediul RINF, toate caracteristicile relevante ale liniei pentru fiecare rută:

- (i) distanțele de semnalizare (avertizare, oprire) conținând propriile marje de siguranță inerente, care sunt furnizate prin locațiile respective ale «semnalului de oprire» și «semnalului de avertizare», prevăzute în apendicele D2 prin parametrul 1.1.1.3.14.3;
- (ii) declivitățile;
- (iii) vitezele maxime admise;
- (iv) condițiile de utilizare a sistemelor de frânare care ar putea afecta infrastructura, cum ar fi frâna magnetică, frâna cu recuperare și frâna cu curenți turbionari.

Administratorul de infrastructură trebuie să se asigure că informațiile furnizate întreprinderii (întreprinderilor) feroviare sunt complete și exacte și trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la modificările caracteristicilor liniei prin RINF ori de câte ori aceste informații devin disponibile și afectează exploatarea trenurilor.”;

- (b) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. În etapa de planificare, întreprinderea feroviară trebuie să determine regimul de frânare, capacitatea de frânare și viteza maximă corespondentă a trenului, luând în considerare:

- (i) caracteristicile relevante ale liniei menționate la punctul 1 și, dacă sunt disponibile, informațiile furnizate de administratorul de infrastructură în conformitate cu punctul 2; și
- (ii) marjele legate de materialul rulant, obținute pe baza fiabilității și a disponibilității sistemului de frânare.

Mai mult, întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că fiecare tren atinge în timpul exploatării cel puțin performanța de frânare necesară. În special, întreprinderea feroviară trebuie să stabilească regulile de utilizat în cazul în care un tren nu atinge performanța de frânare necesară în timpul exploatării. În acest caz, întreprinderea feroviară trebuie să informeze imediat administratorul de infrastructură. Administratorul de infrastructură poate să ia măsurile necesare pentru a reduce impactul asupra traficului global din rețeaua sa.”

20. Punctul 4.2.2.8 se modifică după cum urmează:

„4.2.2.8. Cerințe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale

Fără a aduce atingere operațiunilor ERTMS definite în apendicele A, mecanicul de locomotivă trebuie să poată observa semnalele și marcajele laterale. Semnalele și marcajele laterale, precum și toate celelalte tipuri de indicatoare laterale care sunt legate de siguranță trebuie să poată fi observate de mecanicul de locomotivă ori de câte ori este cazul.

Prin urmare, semnalele, marcajele laterale, indicatoarele și panourile de informare trebuie proiectate și poziționate astfel încât să faciliteze acest lucru. Aspectele care trebuie luate în considerare includ (a se vedea punctul 4.3.2 din prezentul regulament pentru trimiteri la STI CCS):

- (i) amplasarea adecvată, astfel încât farurile trenului să îi permită mecanicului de locomotivă să citească informațiile;
- (ii) adecvarea și intensitatea iluminării, în cazul în care este necesară iluminarea informațiilor;
- (iii) în caz de utilizare a retroreflecției, proprietățile de reflecție ale materialului utilizat trebuie să fie conforme cu specificațiile corespunzătoare, iar indicatoarele trebuie fabricate astfel încât mecanicul de locomotivă să poată citi cu ușurință informațiile în lumina dată de farurile trenului.

Cabinele de conducere trebuie proiectate astfel încât mecanicul de locomotivă să poată vedea cu ușurință informațiile afișate (a se vedea punctul 4.3.3.1 din prezentul regulament pentru trimiteri la STI Loc & Pas).”

21. Punctul 4.2.2.9 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.2.9. Vigilența mecanicului de locomotivă

Activitatea la bord a mecanicului de locomotivă trebuie să fie monitorizată astfel încât trenul să fie oprit automat atunci când se detectează o lipsă de activitate a mecanicului de locomotivă. Cerințele referitoare la mijloacele de monitorizare a activității la bord a mecanicului de locomotivă sunt specificate în clauza prevăzută la punctul 4.2.9.3.1 din STI LOC&PAS.”

22. Punctul 4.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.3. *Specificații referitoare la exploatarea trenurilor, inclusiv exploatarea bazată pe ERTMS*

Principiile fundamentale și regulile comune de exploatare prevăzute în apendicele B se aplică, în plus față de prezentul capitol, pentru exploatarea trenurilor în cadrul sistemului feroviar al Uniunii.

Principiile și regulile de exploatare ERTMS specificate în apendicele A la prezenta STI se aplică atunci când este implementat ERTMS.”

23. Punctul 4.2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.3.1. Planificarea și mersul trenurilor

În conformitate cu Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură trebuie să comunice datele necesare în cazul solicitării unei trase de tren.

Fiecare tren trebuie să respecte un mers al trenurilor convenit între administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară în cadrul procesului de alocare a traselor; administratorul de infrastructură trebuie să asigure circulația punctuală a trenurilor și să sprijine performanța serviciilor atunci când stabilește mersul trenurilor.”

24. Punctul 4.2.3.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.3.3.1. *Verificări și încercări înainte de plecare*

Întreprinderea feroviară trebuie să stabilească verificările și încercările necesare pentru a asigura faptul că plecarea trenului se face în condiții de siguranță.”

25. Cuvântul „supraveghere” din titlul punctelor 4.2.3.5.1 și 4.2.3.5.2 se înlocuiește cu „monitorizare”.

26. La punctul 4.2.3.4.3, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— informarea mecanicului de locomotivă cu privire la prezența și amplasarea mărfurilor periculoase în tren”.

27. La punctul 4.3.1, rândul din tabel intitulat „Modificări ale informațiilor conținute în manualul de parcurs – Exploatarea în condiții de avarie” se înlocuiește cu următorul text:

„Manualul de parcurs	4.2.1.2.2	Reguli de exploatare	4.4”
Exploatarea în condiții de avarie	4.2.3.6		

28. La punctul 4.3.2, tabelul se modifică după cum urmează:

- (i) rândul „Manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă Reguli de exploatare” se înlocuiește cu următorul text:

„Manualul de proceduri	4.2.1.2.1	Reguli de exploatare (condiții normale și condiții de avarie) Lista mesajelor și a indicațiilor textuale armonizate afișate de interfața mecanic-mașină a ETCS	4.4 Apendicele E”
Reguli de exploatare	4.4		
Informații tehnice de cale ERTMS relevante pentru exploatare	Apendicele D3		

- (ii) rândul „Cerințe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale” se înlocuiește cu următorul text:

„Cerințe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale	4.2.2.8	Obiecte de control-comandă și semnalizare de cale	4.2.15 4.2.18”
--	---------	---	-------------------

- (iii) rândul „Manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă” se înlocuiește cu următorul text:

„Manualul de proceduri	4.2.1.2.1	Folosirea echipamentului de înnisipare Dispozitiv la bord pentru lubrifierea buzelor de bandaj Utilizarea saboților de frână din materiale compozite	4.2.10”
------------------------	-----------	--	---------

29. La punctul 4.3.3.1:

- (a) rândul „Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului” se înlocuiește cu următorul text:

„Înregistrarea datelor de monitorizare la bordul trenului	4.2.3.5 Apendicele I	Dispozitivul de înregistrare	4.2.9.6”
---	-------------------------	------------------------------	----------

- (b) rândul „Compatibilitatea cu ruta și compunerea trenului, Elemente minime relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinilor legate de însoțirea trenurilor” se înlocuiește cu următorul text:

„Compatibilitatea cu ruta și compunerea trenului Elemente relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinilor legate de «însoțirea trenurilor»	4.2.2.5 Apendicele F	Documentația de exploatare	4.2.12.4”
---	-------------------------	----------------------------	-----------

30. La punctul 4.3.4, tabelul se înlocuiește cu următorul tabel:

„Referință: prezentul regulament		Referință: STI ENE	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Compatibilitatea cu ruta și compunerea trenului	4.2.2.5	Curentul maxim pentru tren	4.2.4.1
Manualul de parcurs	4.2.1.2.2		

Compatibilitatea rutei și compunerea trenului	4.2.2.5	Sectoare de separare	Fază	4.2.15
Manualul de parcurs	4.2.1.2.2		Sistem	4.2.16
Parametrii pentru compatibilitatea vehiculului și a trenului pe ruta destinată exploatarei	Apendicele D1	Verificarea compatibilității cu ruta înainte de utilizarea vehiculelor autorizate		7.3.5"

31. La punctul 4.3.6, rândul „Planificarea trenului” se înlocuiește cu următorul text:

„Planificarea și mersul trenurilor	4.2.3.1	Rute mai silențioase	Apendicele D”
------------------------------------	---------	----------------------	---------------

32. La punctul 4.4.3, al treilea și al patrulea paragraf se elimină.

33. La punctul 4.6.1, ultimul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură își definesc propriul sistem de management al competențelor bazat pe riscuri în cadrul proceselor din sistemele lor de management al siguranței, în conformitate cu anexa I și cu anexa II la Regulamentul delegat (UE) 2018/762.

Apendicele F și G definesc calificările profesionale relevante pentru sistemul de management al competențelor.”

34. La punctul 4.6.2.2 litera (a), a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— completa formularele asociate utilizării Manualului de instrucțiuni europene și naționale”.

35. La punctele 4.6.3.1 și 4.6.3.2, se elimină următorul text:

„sau Regulamentele (UE) nr. 1158/2010 ⁽¹⁵⁾ și (UE) nr. 1169/2010 ⁽¹⁶⁾ ale Comisiei;

⁽¹⁵⁾ Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară (JO L 326, 10.12.2010, p. 11).

⁽¹⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei din 10 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea autorizației de siguranță feroviară (JO L 327, 11.12.2010, p. 13).”

36. punctul 4.7.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.7.1. Introducere

Personalul identificat la punctul 4.2.1.1 care execută sarcini esențiale pentru siguranță, astfel cum sunt specificate în SMS-ul unei IF sau AI, trebuie să aibă capacitatea fizică necesară pentru a se asigura că sunt îndeplinite standardele generale de exploatare și de siguranță.

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să instituie și să documenteze procesul pe care l-au instituit pentru a îndeplini cerințele medicale, psihologice și de sănătate aplicabile personalului lor în cadrul sistemului lor de management al siguranței, în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2018/762 al Comisiei de stabilire a unor metode comune de siguranță privind SMS.

Examinările medicale menționate la punctele 4.7.2 și 4.7.3 privind capacitatea fizică individuală a personalului se efectuează de către o persoană calificată ca medic sau de către un psiholog calificat să efectueze astfel de examinări. Rezultatele trebuie să fie acceptate de fiecare AI și IF ca dovadă a capacității fizice a personalului sau a potențialilor membri ai personalului.

Aceste examinări trebuie să permită membrului personalului care execută sarcini esențiale pentru siguranță să îndeplinească sarcini similare pentru o altă IF sau un alt AI, sub rezerva identificării unor cerințe medicale, psihologice și de sănătate suplimentare în SMS-ul IF sau al AI și a unei capacități fizice satisfăcătoare a personalului sau a potențialilor membri ai personalului.

Cerințele privind capacitatea fizică stabilite la punctul 4.7.2 și la punctul 4.7.3 se aplică:

- personalului «însoțitor al trenurilor», altul decât mecanicul de locomotivă;
- personalului care îndeplinește sarcina de pregătire a trenurilor;
- personalului care îndeplinește sarcina de dispecerat și autorizare a mișcărilor de trenuri.

4.7.1.1. Limite privind alcoolul, medicamentele și medicația psihotropă

Personalul trebuie să nu presteze sarcini esențiale pentru siguranță atunci când vigilența îi este afectată de substanțe precum alcoolul, medicamentele sau medicația psihotropă. Prin urmare, întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură trebuie să aibă instituite proceduri pentru controlarea riscului ca personalul să se prezinte la muncă sub influența acestor substanțe sau să consume aceste substanțe la locul de muncă.

În ceea ce privește limitele definite ale substanțelor menționate mai sus, se aplică regulile europene sau naționale ale statului membru în care este exploatat un serviciu feroviar.”

37. Titlul punctului 4.7.2.1.1 se modifică după cum urmează:

„4.7.2.1.1. *Conținutul examinării medicale*”.

38. La punctul 4.7.2.1.2, al doilea paragraf se modifică după cum urmează:

„cel puțin” se elimină.

39. Titlul punctului 4.7.2.2.2 se modifică după cum urmează:

„4.7.2.2.2. *Conținutul examinării medicale periodice*”.

40. La punctul 4.7.2.2.2, primul paragraf se modifică după cum urmează:

„cel puțin” se elimină.

41. Punctul 4.8.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.8.1. *Infrastructura*

Cerințele legate de datele referitoare la infrastructura feroviară aferente subsistemului «exploatare și gestionarea traficului», care trebuie furnizate întreprinderilor feroviare prin intermediul RINF, sunt specificate în apendicele D.

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la modificările datelor referitoare la infrastructură prin intermediul RINF, ori de câte ori aceste informații devin disponibile și afectează exploatarea trenurilor. Administratorul de infrastructură este responsabil pentru exactitatea datelor.

Până la 15 decembrie 2026, cu condiția ca agenția să fi pus în aplicare adaptările necesare ale aplicației RINF, administratorul de infrastructură trebuie să furnizeze aceste informații prin alte mijloace – în mod gratuit, cât mai curând posibil și în format electronic – întreprinderilor feroviare, solicitanților autorizați pentru cererile de trasă și, dacă este cazul, solicitantului menționat la articolul 22 din Directiva (UE) 2016/797.”

42. La punctul 6.2.1, al doilea și al treilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„În conformitate cu articolele 9 și 10 din Directiva (UE) 2016/798, atunci când solicită un certificat sau o autorizație de siguranță nouă sau modificată în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/763 al Comisiei (*), întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să demonstreze că respectă cerințele prezentului regulament în cadrul propriului sistem de management al siguranței.

Metodele comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul delegat (UE) 2018/762, impun autorităților naționale responsabile cu siguranță să instituie un regim de inspecție pentru supravegherea și monitorizarea conformității cu sistemul de management al siguranței în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei (**), inclusiv cu toate STI-urile. Niciuna dintre cerințele incluse în prezentul regulament nu necesită o evaluare separată de către un organism notificat.

- (*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 49).
- (**) Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 16).”

43. Punctul 7.1 se înlocuiește cu următorul text:

„7.1. Reguli generale pentru implementare

În conformitate cu articolul 9 din Directiva (UE) 2016/798 și cu articolul 5b din prezentul regulament, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să asigure conformitatea cu prezentul regulament în cadrul propriilor SMS-uri, instituite ca urmare a Regulamentului delegat (UE) 2018/762.

7.1.1. Reguli tranzitorii specifice pentru apendicele A și C

Administratorii de infrastructură pot amâna, în coordonare cu întreprinderile feroviare care operează în rețelele lor și în conformitate cu punctul 5.1.1 din anexa II la Regulamentul delegat (UE) 2018/762, punerea în aplicare a apendicelui A și a apendicelui C până la 16 decembrie 2025 cel târziu. Acest lucru este supus condiției ca agenția și ANS în cauză să primească cel târziu la 16 iunie 2024:

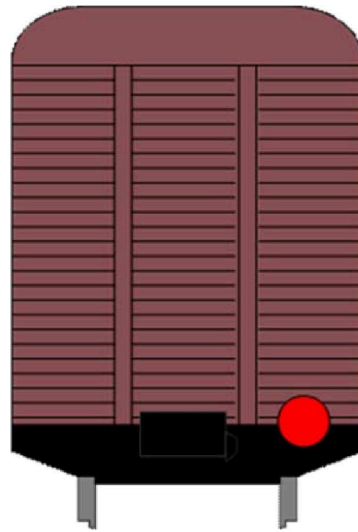
- (a) un angajament de punere în aplicare emis de conducerea AI;
- (b) un plan de punere în aplicare al AI, inclusiv programe de formare, care să stabilească întârzierile în aplicarea procedurilor de exploatare modificate necesare și, după caz, punerea în aplicare a instrumentelor informatice corespunzătoare respective.

IF trebuie să asigure formarea mecanicilor de locomotivă și a personalului relevant pentru exploatarea trenurilor în conformitate cu apendicele A și C până cel târziu la 16 decembrie 2025 sau până la orice dată anterioară definită de AI.”

44. Punctul 7.2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

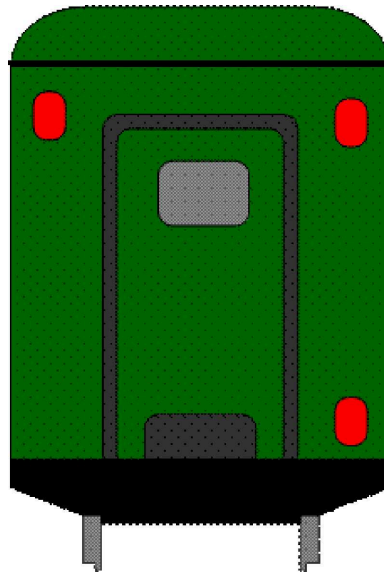
„7.2.2.1. Caz specific permanent (P) Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Ungaria și Slovacia

Pentru implementarea punctului 4.2.2.1.3.2, trenurile de marfă care sunt exploatate exclusiv pe rețeaua cu ecartament de 1 520 mm din Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Ungaria și Slovacia pot utiliza următorul semnal de fine de tren.



Discul reflectorizant trebuie să aibă un diametru de 185 mm cu un cerc roșu de 140 mm. Atunci când practicile de exploatare justifică acest lucru, discul reflectorizant poate fi înlocuit cu o placă reflectorizantă, în conformitate cu apendicele E la STI WAG.

Pentru implementarea punctului 4.2.2.1.3.1, trenurile de călători care sunt exploatate exclusiv pe rețeaua cu ecartament de 1 520 mm din Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Ungaria și Slovacia pot utiliza trei lumini fixe de culoare roșie ca semnal de fine de tren, în conformitate cu schema:



Acest caz specific nu împiedică accesul materialului rulant conform cu STI la rețeaua lor.”

45. Apendicele A se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele A

Principii și reguli de exploatare ale ERTMS – versiunea 6

1. LĂSAT NECOMPLETAT ÎN MOD INTENȚIONAT
2. LĂSAT NECOMPLETAT ÎN MOD INTENȚIONAT

3. INTRODUCERE

3.1. Scopul și structura documentului

Prezentul apendice stabilește principiile și regulile armonizate de exploatare a ERTMS.

Structura fiecărei reguli este următoarea:

- (i) titlu;
- (ii) dacă este necesar, sunt prezentate într-o casetă situații în care se aplică regula, incluzând nivelurile ETCS aplicabile; uneori, pentru anumite subsecțiuni specifice ale regulilor, există și o descriere a situațiilor;
- (iii) regula propriu-zisă.

Atunci când prezentul apendice se referă la ETCS de nivelul 1, acesta se aplică ambelor aplicații, cu sau fără semnale de cale, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

Atunci când prezentul apendice se referă la ETCS de nivelul 2, acesta se aplică ambelor aplicații, cu sau fără semnale de cale, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

Instrucțiunile europene menționate în prezentul apendice sunt enumerate în apendicele C2 la prezenta STI.

Toți termenii care se referă la persoane se aplică în mod egal persoanelor de sex masculin și celor de sex feminin.

Partea A este lăsată necompletată în mod intenționat.

Partea B conține diferitele categorii de trenuri din punctul de vedere al exploatării ETCS.

Partea C conține lista referințelor regulilor nearmonizate. În unele situații, o procedură nu are legătură cu ERTMS și, prin urmare, depinde de regulile nearmonizate.

Descrierea funcțiilor tehnice pentru ETCS și GSM-R este inclusă în specificația cerințelor de sistem corespunzătoare.

În cazul în care informațiile afișate pe DMI nu necesită o acțiune din partea mecanicului de locomotivă, aceste informații nu sunt incluse în reguli.

OBIECTUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul apendice se aplică în întregime trenurilor echipate cu unități ETCS la bord care respectă setul unic de specificații din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 cu o versiune a sistemului exploatat X.Y până la 2.2 inclusiv. Acesta se aplică, de asemenea, unităților de bord care respectă setul de specificații nr. 2 sau setul de specificații nr. 3 și, în mare parte, unităților ETCS de bord care respectă setul de specificații nr. 1 din Regulamentul (UE) 2016/919, cu condiția ca DMI utilizat să îndeplinească specificația ERA_ERTMS_015560.

Domeniul de aplicare este următorul:

- (i) aplicație ETCS de nivelul 0;
- (ii) aplicație ETCS de nivelul 1, cu sau fără semnale de cale sau funcție de continuitate;
- (iii) aplicație ETCS de nivelul 2, cu sau fără semnale de cale;
- (iv) tranziții ETCS între aplicațiile de nivelul 0, nivelul 1 și nivelul 2;
- (v) aplicație ETCS de nivelul NTC;
- (vi) tranziții ETCS către/de la nivelul NTC;
- (vii) GSM-R.

Sistemele de clasă B (chiar și atunci când sunt exploatate prin DMI a ETCS) nu intră în domeniul de aplicare.

Regulile au fost elaborate independent de alte sisteme de control-comandă care ar putea fi prezente, inclusiv în cazul în care liniile sunt prevăzute cu ETCS de nivelul 1/2.

Atunci când sistemele ETCS de nivelul 1 sau de nivelul 2 sunt implementate pe liniile prevăzute cu alte sisteme de control-comandă, este necesară evaluarea aplicabilității prezentelor reguli și, dacă este necesar, completarea lor cu reguli nearmonizate. În această situație sunt incluse liniile prevăzute atât cu ETCS de nivelul 1, cât și cu ETCS de nivelul 2.

Regulile de exploatare pentru sistemul GSM-R radio vocal sunt aplicabile pe liniile prevăzute cu GSM-R independent de sistemul de control-comandă utilizat. În schimb, regulile de exploatare pentru ETCS sunt aplicabile pe liniile prevăzute cu ETCS independent de sistemul radio vocal utilizat.

Aplicabilitatea regulilor depinde, de asemenea, de soluțiile tehnice adoptate de subsistemul ERTMS de cale. În acest context, este posibil ca aplicarea anumitor reguli să nu fie necesară în cazul în care funcțiile relevante nu sunt implementate la nivelul căii (de exemplu, atunci când condițiile căii nu sunt transmise sau procedura de trecere la nivel nu este pusă în aplicare); cu toate acestea, atunci când se impune aplicarea unei reguli, aceasta se va realiza întotdeauna în modul descris în prezentul apendice.

Toate acțiunile care implică mecanicul de locomotivă presupun prezența fizică a acestuia în cabina mecanicului de locomotivă, cu excepția cazurilor în care trebuie să examineze o defecțiune tehnică a trenului în regim de staționare, să obțină instrucțiunile impieगतului de mișcare printr-un telefon fix de cale sau la solicitarea impieगतului de mișcare ori în temeiul unor reguli nearmonizate.

În prezentul apendice, se presupune că unitatea ETCS de bord este alimentată cu energie electrică, dacă nu se precizează altfel. Se presupune că pupitrul din cabina de conducere activă este deschis, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

Sfârșitul autorizării (*End of Authority*, EOA) poate fi identificat fizic prin intermediul unui marcaj de oprire sau al unui marcaj de localizare ETCS. EOA poate fi, de asemenea, identificat printr-un semnal de cale sau alt panou de semnalizare cu indicator de oprire. În anumite condiții, EOA poate fi localizat, de asemenea, la capătul anterior al trenului.

4. REFERINȚE, TERMENI ȘI ABREVIERI

4.1. (neutilizat)

4.2. Termeni și abrevieri

Tabelul 1

Termeni*

Termen	Definiție
Confirmare	Confirmarea de către mecanicul de locomotivă, cu privire la o solicitare din partea ETCS de bord, a faptului că a primit informațiile pe care trebuie să le ia în considerare.
Limită de viteză aplicabilă (în SR)	Cea mai scăzută limită de viteză pentru: <ul style="list-style-type: none"> — viteza maximă pentru SR; — viteza maximă a trenului; — mersul trenurilor/manualul de parcurs; — restricții temporare de viteză (transmise prin alte metode decât instrucțiunile europene 1, 2, 5, 6, 7 sau 8); — instrucțiune europeană.
Autorizație pentru mișcările de trenuri în ERTMS	Permisioane pentru mișcarea unui tren dată prin intermediul: <ul style="list-style-type: none"> — unui semnal de cale afișând aspectul de avans; sau — o MA; sau — o instrucțiune europeană: <ul style="list-style-type: none"> — pentru pornire după pregătirea unei mișcări a trenului; sau — să depășească EOA; sau — pentru a continua mișcarea după o oprire prin declanșarea frânelor de urgență.

Trecerea frontierelor	Locul în care trenurile trec dintr-o rețea feroviară a unui stat membru într-o rețea feroviară a altui stat membru.
Anularea înregistrării	Încetarea relației temporare dintre numărul de telefon și numărul de circulație al trenului. Această acțiune poate fi inițiată de utilizatorul unui radio GSM-R, de sistemele automate sau de autoritatea responsabilă de rețea. Anularea înregistrării permite reutilizarea numărului de circulație al trenului a cărui înregistrare a fost anulată.
Interfață mecanic-mașină (DMI)	Dispozitiv aflat la bordul trenului care permite comunicarea între ETCS de bord și mecanicul de locomotivă.
Zona de propulsie de urgență	Zonă în care sunt permise mișcări de propulsie în RV.
Ordin de oprire de urgență	Ordin ETCS de frânare a unui tren cu forța maximă de frânare până în momentul în care trenul este oprit.
Marcaj de localizare ETCS	Panou de semnalizare ETCS de cale armonizat definit în EN 16494/2015 ⁽²⁾ utilizat pentru a identifica un eventual EOA, de exemplu sfârșitul unui tronson de linie.
ETCS de bord	Partea ETCS instalată pe un vehicul feroviar.
Marcaj de oprire ETCS	Panou de semnalizare ETCS de cale armonizat, definit în EN 16494/2015, utilizat pentru: <ul style="list-style-type: none"> — identificarea unui eventual EOA; și — indicarea locului în care un mecanic de locomotivă trebuie să oprească trenul, dacă acesta circulă fără o MA.
Categoria de tren din punctul de vedere al exploatării ETCS	Set de caracteristici tehnice și/sau de exploatare ale unui tren pentru care se aplică un profil de viteză ETCS specific.
Număr funcțional (GSM-R)	Număr complet utilizat cu schema de adresare funcțională pentru identificarea unui utilizator final sau a unui sistem după funcție sau rol, mai degrabă decât după un element specific de echipament radio sau înregistrare a utilizatorului. Numărul funcțional poate fi împărțit în două părți: <ul style="list-style-type: none"> — adresare funcțională (proces de adresare a unui apel utilizând un număr specific, care reprezintă funcția pe care o îndeplinește un utilizator, mai degrabă decât un număr de identificare a GSM-R la bord); — adresare dependentă de locație (proces de adresare a unei anumite funcții – de regulă, un impiegat de mișcare – pe baza locației actuale a utilizatorului – de regulă, un tren).
Mod GSM-R	Starea GSM-R la bord, care asigură funcții pentru: <ul style="list-style-type: none"> — mișcările de trenuri; — sau mișcarea unei compuneri de manevră.
Rețea GSM-R	Rețea radio care asigură funcții GSM-R.
Marcaj de rețea GSM-R	Semnal GSM-R de cale armonizat definit în EN 16494/2015 pentru indicarea rețelei care trebuie să fie selectată.
GSM-R de bord	Partea GSM-R instalată pe un vehicul feroviar.
Viteza maximă pentru RV	Viteza maximă indicată de ETCS de cale în RV.

Viteza maximă pentru SR	Viteza maximă indicată de ETCS de cale în SR.
Autorizație de mișcare (MA)	Permișiunea ca un tren (compunere de manevră) să efectueze o mișcare înspre o anumită locație, cu supravegherea vitezei.
Zonă în care nu este permisă oprirea	Zonă definită de administratorul de infrastructură, în care este posibil ca oprirea unui tren să nu fie sigură sau adecvată.
Viteză la dezactivarea EOA	Viteza maximă atunci când acționează funcția de dezactivare a EOA.
Viteză permisă	Viteza maximă la care poate circula un tren fără avertizare ETCS și/sau intervenție de frânare.
Aspect de avans	Orice aspect al semnalului care îi permite mecanicului de locomotivă să depășească semnalul.
Propulsie	Mișcarea unui tren atunci când mecanicul de locomotivă nu se află în cabina din față a primului vehicul al trenului.
Comunicație radio	Schimb de informații între ETCS de bord și RBC/unitatea de continuitate radio.
Unitate radio centrală (RBC)	Unitate centralizată de cale ETCS care controlează mișcările de trenuri ETCS la nivelul 2.
Zonă fără acoperire radio	O zonă predefinită unde nu este posibilă stabilirea unui canal fiabil de comunicații radio.
Înregistrare	Relație temporară dintre numărul de telefon și numărul de circulație al trenului.
Viteză de execuție	Viteza maximă pe care un tren are permișiunea de a o atinge la sfârșitul autorizației de mișcare.
Revocarea MA	Retragerea unei autorizații de mișcare acordate anterior.
Manual de parcurs	Descriere a liniilor și a echipamentelor de cale aferente liniilor pe care va circula mecanicul de locomotivă și care sunt relevante pentru sarcina de conducere a trenului.
Imobilizare	Măsuri care trebuie aplicate pentru a se evita mișcarea neintenționată a vehiculelor feroviare.
Mișcare de manevră	Metodă de mișcare a vehiculelor fără date referitoare la tren și controlată prin ordine de manevră.
Tandem	Două sau mai multe unități de tracțiune cuplate mecanic și pneumatic, dar nu electric, în același tren, fiecare necesitând propriul mecanic de locomotivă.
Restricție temporară de viteză	Reducerea vitezei pe linie pentru o perioadă limitată.
Mesaj text	Informații în scris afișate pe interfața mecanic-mașină.
Date referitoare la tren	Informații care descriu caracteristicile unui tren.
Responsabilul cu pregătirea trenului	Persoană responsabilă cu pregătirea unui tren.
Tranziție	Schimbare controlată între diferitele niveluri ETCS.
Punct de tranziție	Punct în care are loc o tranziție între nivelurile ETCS.
Oprire prin declanșarea frânei de urgență	Acționarea irevocabilă a frânelor de urgență de către ETCS până la oprirea trenului/compunerii de manevră.

(²) EN 16494/2015 – Aplicații feroviare – Cerințe pentru panourile ERTMS de cale.

Tabelul 2

Abrevieri*

Abreviere	
AD	Mod de conducere automată
ATO	Exploatarea automată a trenului
BMM	Masă metalică mare
BTM	Modul de transmisie baliză
DAS	Sistemul de consiliere a mecanicului de locomotivă
DMI	Interfață mecanic-mașină
EOA	Sfârșitul autorizării
ERTMS	Sistemul european de management al traficului feroviar
ETCS	Sistemul european de control al trenurilor
FS	Mod de supraveghere completă
G	Mod de frânare pentru tren de marfă
GSM-R	Sistemul global pentru comunicații mobile – căi ferate
IM	Administrator de infrastructură
LS	Mod de supraveghere limitată
MA	Autorizație de mișcare
NL	Mod de funcționare secundar (<i>Non-Leading</i>)
NTC	Sistemul național de control al trenurilor
OS	Circulație la vedere
P	Mod de frânare pentru tren de călători
RBC	Unitate radio centrală
REC	Apel radio de urgență
RU	Întreprindere feroviară
RV	Inversare
SH	Mod de manevră
SL	Mod inactiv
SN	Sistem național
SR	Mod personal responsabil
STM	Modul de transmisie specific
TIMS	Sistem de monitorizare a integrității trenului
UN	Mod neadaptat
VBC	Acoperire cu balize virtuale

(*) Pentru o listă completă a termenilor și abrevierilor ERTMS, a se vedea subsetul 023 «Glosar de termeni și abrevieri» din appendicele A la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 («STI CCS»).

5. PRINCIPII

5.1. Principii pentru ETCS

5.1.1. Semnalizarea în cabină

Mecanicul de locomotivă trebuie să urmărească informațiile afișate pe DMI și să acționeze în conformitate cu prezentul apendice.

În funcție de implementarea la nivelul căii, mecanicului de locomotivă i se poate solicita să ia în considerare panourile de semnalizare armonizate definite în EN 16494: 2015 – Aplicații feroviare – Cerințe pentru panourile ERTMS de cale, precum și alte informații de cale nearmonizate.

5.1.2. Cunoașterea nivelului de exploatare

Mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să opereze întotdeauna în conformitate cu regulile ETCS care sunt specifice nivelului ETCS operațional specific.

Atunci când coexistă mai multe niveluri ETCS, impiegatul de mișcare trebuie să verifice la ce nivel ETCS circulă trenul în cauză înainte de a emite instrucțiuni pentru mecanicul de locomotivă.

5.1.3. (neutilizat)

5.1.4. (neutilizat)

5.1.5. (neutilizat)

5.1.6. Autorizare de începere a mișcării în SR

Mecanicul de locomotivă trebuie să fie autorizat de către impiegatul de mișcare să înceapă o mișcare în SR prin intermediul instrucțiunii europene 7, exceptând situațiile în care se începe o mișcare în ETCS de nivelul 1/2 cu semnalele de cale.

5.1.7. Restricții de viteză în SR

Impiegatul de mișcare trebuie să transmită mecanicului de locomotivă al unui tren exploatat în SR toate restricțiile de viteză mai scăzute decât viteza maximă pentru SR, prin intermediul instrucțiunii europene 1, 2, 5, 6, 7 sau 8, exceptând cazul în care mecanicul de locomotivă este informat despre aceste limite de viteză printr-un document/suport electronic dedicat.

5.1.8. Autorizare depășirii unui EOA

Mecanicul de locomotivă poate fi autorizat să depășească un EOA numai de către impiegatul de mișcare prin intermediul instrucțiunii europene 1 sau 7.

5.1.9. Declanșarea frânei de urgență a trenului/compunerii de manevră

După o declanșare a frânei de urgență, mecanicul de locomotivă trebuie să repornească în direcția inițială sau în direcție opusă numai dacă a primit autorizația din partea impiegatului de mișcare prin intermediul instrucțiunii europene 2.

5.1.10. Marcaj de oprire ETCS

Mecanicul de locomotivă trebuie să se oprească la apropierea de un marcaj de oprire ETCS:

- (i) care indică EOA a actualei MA; sau
- (ii) atunci când se deplasează fără o MA, cu excepția cazului în care a primit o autorizație specifică din partea impiegatului de mișcare prin instrucțiunea europeană 1 sau 7.

5.1.11. Marcaj de localizare ETCS

Mecanicul de locomotivă trebuie să se oprească la apropierea de un marcaj de localizare ETCS:

- (i) care indică EOA a actualei MA; sau
- (ii) atunci când se deplasează fără o MA, dacă a primit o comandă specifică din partea impiegatului de mișcare.

5.2. (neutilizat)

6. REGULI DE EXPLOATARE PENTRU ETCS

6.1. Punerea în funcțiune a ETCS de bord

Mecanicul de locomotivă pornește ETCS de bord.
Nivelurile 0, 1, 2, NTC

6.1.1. Introducerea datelor în timpul începerii misiunii

La cererea ETCS de bord, mecanicul de locomotivă trebuie să introducă, să reintroducă sau să valideze identificarea mecanicului de locomotivă, numărul de circulație al trenului, nivelul ETCS, identificarea rețelei radio, precum și identificarea și numărul de telefon RBC.

În cazul în care este afișat următorul mesaj text:

«Înregistrarea rețelei radio a eșuat»

mecanicul de locomotivă trebuie să introducă datele de identificare ale rețelei radio.

6.1.2. Modificarea manuală a datelor

Dacă este necesară o modificare, mecanicul de locomotivă trebuie să introducă/modifice și să valideze:

- (i) numărul de circulație al trenului;
- (ii) datele de identificare ale mecanicului de locomotivă în regim de staționare sau, dacă valoarea națională permite acest lucru, în timpul rulării;
- (iii) nivelul ETCS, identificarea rețelei radio, precum și identificarea și numărul de telefon RBC în timpul staționării.

6.2. Pregătirea unei mișcări

ETCS de bord este în funcțiune.
Nivelurile 0, 1, 2, NTC

În ETCS de nivelul 2, în cazul în care trenul este respins, mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Reacția în situații neașteptate la pregătirea mișcărilor de trenuri» (punctul 6.40.2).

6.2.1. Unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze ca un tren

Mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să aplice regula «Înregistrarea datelor trenului în timpul pregătirii trenului» (punctul 6.4.1);
- (ii) să selecteze «Start».

În cazul în care se solicită o confirmare pentru SR, mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze ca un tren și este solicitată o confirmare pentru SR» (punctul 6.2.4).

În cazul în care se solicită o confirmare pentru SH în ETCS de nivelul 2, mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Reacția în situații neașteptate la pregătirea mișcărilor de trenuri» (punctul 6.40.1).

6.2.2. Unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze în SH

Mecanicul se pregătește pentru manevră și aplică regula «Efectuarea mișcărilor de manevră în SH» (punctul 6.3).

6.2.3. Unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze în NL

Mecanicul unității de tracțiune secundare trebuie să se pregătească pentru mișcarea în tandem și trebuie să aplice regula «Efectuarea unei mișcări în tandem» (punctul 6.32).

6.2.4. Unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze ca un tren și este solicitată o confirmare pentru SR

Nivelul 1 fără semnale de cale, nivelul 2 fără semnale de cale

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



Mecanicul de locomotivă trebuie să informeze impiegatul de mișcare, să primească autorizația de a porni în SR prin intermediul instrucțiunii europene 7 și să confirme acest lucru.

Înainte de a autoriza un mecanic de locomotivă să pornească în SR, impiegatul de mișcare trebuie să acționeze după cum urmează, în conformitate cu regulile nearmonizate:

- (i) să verifice dacă toate condițiile pentru rută sunt îndeplinite;
- (ii) să verifice toate restricțiile și/sau instrucțiunile necesare și să le includă în instrucțiunea europeană 7;
- (iii) să verifice dacă restricțiile temporare de viteză trebuie incluse în instrucțiunea europeană 7.

Dacă trenul se află în dreptul unui marcaj de oprire ETCS.

Impiegatul de mișcare trebuie să autorizeze mecanicul de locomotivă să depășească acest marcaj de oprire ETCS prin intermediul instrucțiunii europene 7. Această autorizație este valabilă de la acest marcaj de oprire ETCS până la următorul. Atunci când condițiile permit acest lucru, impiegatul de mișcare poate autoriza mecanicul de locomotivă să depășească acest al doilea marcaj de oprire ETCS utilizând, de asemenea, aceeași instrucțiune europeană 7. Autorizația este apoi valabilă până la marcajul de oprire ETCS care îi urmează celui de al doilea indicator în direcția de deplasare.

Mecanicul trebuie:

- (i) să primească instrucțiunea europeană 7 de la impiegatul de mișcare;
- (ii) să verifice limita de viteză aplicabilă;
- (iii) să folosească, cu excepția unor instrucțiuni contrare, funcția de dezactivare pentru fiecare dintre marcajele de oprire ETCS care trebuie depășite și să aștepte următorul simbol:



- (iv) să pună în mișcare trenul;
- (v) să nu depășească viteza în caz de dezactivare a EOA în timpul afișării acestui simbol.

Dacă trenul nu se află în dreptul unui marcaj de oprire ETCS

Impiegatul de mișcare autorizează mecanicul de locomotivă să pună în mișcare trenul prin intermediul instrucțiunii europene 7. Această autorizație este valabilă de la locația curentă a trenului până la primul marcaj de oprire ETCS în direcția de deplasare. Atunci când condițiile permit acest lucru, impiegatul de mișcare poate autoriza mecanicul de locomotivă să depășească acest marcaj de oprire ETCS, precum și următorul, utilizând aceeași instrucțiune europeană 7. Această autorizație este apoi valabilă până la marcajul de oprire ETCS care îi urmează ultimului marcaj autorizat să fie depășit prin instrucțiunea europeană 7.

Mecanicul trebuie:

- (i) să primească instrucțiunea europeană 7 de la impiegatul de mișcare;
- (ii) să verifice limita de viteză aplicabilă;
- (iii) să pună în mișcare trenul
- (iv) atunci când se apropie de un marcaj de oprire ETCS și, dacă instrucțiunea europeană 7 îl autorizează să îl depășească, se folosească funcția de dezactivare și să aștepte următorul simbol, cu excepția cazului în care primește dispoziții contrare;



- (v) să pună în mișcare trenul sau să continue mișcarea;
- (vi) nu depășește viteza de dezactivare a EOA în intervalul de timp în care este afișat acest simbol.

Este posibilă furnizarea mai multor instrucțiuni europene pentru depășirea unui număr egal de marcaje de oprire ETCS consecutive.

Dacă impieगतul de mișcare poate stabili că calea este liberă până la sfârșitul de autorizare care urmează să fie eliberat, atunci acesta îl poate scuti pe mecanicul de locomotivă de circulația la vedere în SR.

Nivelul 1 cu semnale de cale, nivelul 2 fără semnale de cale

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



Mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Circulația în SR» (punctul 6.14).

6.2.5. Unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze în SL

Mecanicul de locomotivă/responsabilul cu pregătirea trenului se asigură că toate pupitrele de comandă ale unei unități de tracțiune secundare, care este conectată electric și care va fi controlată de la distanță de la unitatea principală, sunt închise și rămân astfel atât timp cât această unitate de tracțiune este controlată de la distanță de unitatea principală.

6.3. Executarea mișcărilor de manevră în SH

Materialul rulant trebuie să fie deplasat în SH.

Nivelurile 1, 2

6.3.1. Intrare manuală în SH

Mecanicul de locomotivă trebuie să selecteze «Manevră» în conformitate cu regulile nearmonizate.

6.3.2. Intrare automată în SH

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să se asigure mai întâi că are informațiile corecte cu privire la mișcarea pe care trebuie să o efectueze;
- (ii) apoi să confirme.

6.3.3. Circulația în SH

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.3.4. Menținerea SH la schimbarea cabinei

Atunci când procedura de manevră necesită utilizarea unor cabine diferite, mecanicul de locomotivă are permisiunea de a selecta «Menținere manevră» înainte de a închide pupitrul de comandă.

6.3.5. *Ieșirea din SH*

Atunci când toate mișcările de manevră de efectuat în SH sunt finalizate, mecanicul de locomotivă:

- (i) să selecteze «Ieșire din manevră»;
- (ii) să se asigure că nicio unitate de tracțiune nu rămâne în starea «Menținere manevră».

6.3.6. *SH neacordat*

Nivelul 2

În cazul în care este afișat unul dintre următoarele mesaje text:

«SH a fost refuzat»

«Solicitarea SH a eșuat»

mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație.

Mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.3.7. *Depășirea unei limite definite a unei zone de manevră*

Atunci când o compunere de manevră trebuie să depășească o limită definită a unei zone de manevră, mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.4. **Introducerea datelor referitoare la tren**

Este necesară introducerea sau modificarea unor date referitoare la tren.

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

6.4.1. *Introducerea datelor referitoare la tren în timpul pregătirii trenului*

Mecanicul de locomotivă/responsabilul cu pregătirea trenului introduce/modifică și validează toate datele următoare referitoare la tren dacă aceste date nu sunt configurate în prealabil la bord sau primite din surse externe ETCS:

- (i) categoria de tren din punctul de vedere al exploataării ETCS;
- (ii) lungimea trenului;
- (iii) procentul de frânare;
- (iv) viteza maximă a trenului;
- (v) categoria sarcinii pe osie;
- (vi) tren prevăzut cu sistem de etanșeitate;
- (vii) gabaritul de încărcare;
- (viii) date suplimentare pentru STM disponibile;
- (ix) date specifice pentru ATO, dacă este necesar.

Înainte de a confirma datele referitoare la tren care sunt configurate în prealabil la bord sau primite din surse externe ETCS și care pot fi modificate de către mecanicul de locomotivă, responsabilul cu pregătirea trenului se asigură că datele referitoare la tren coincid cu compunerea trenului.

6.4.2. *Modificarea manuală a datelor referitoare la tren*

După fiecare modificare a compunerii trenului și după o problemă tehnică ce determină o modificare a datelor referitoare la tren, responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă:

- (i) stabilește noile date referitoare la tren;
- (ii) introduce noile date referitoare la tren;
- (iii) validează noile date referitoare la tren.

6.4.3. Modificarea datelor referitoare la tren prin surse externe ETCS

Atunci când pe DMI se afișează următorul mesaj:

«Datele referitoare la tren au fost modificate»

(a) **dacă modificarea datelor referitoare la tren determină o aplicare a frânei**

Atunci când trenul se află în regim de staționare, mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să confirme aplicarea frânei;
- (ii) să modifice și/sau să valideze datele referitoare la tren, dacă acest lucru este solicitat de sistemul de bord;
- (iii) să ia în considerare datele modificate referitoare la tren.

În ETCS de nivelul 1 și în ETCS de nivelul 2, dacă nu este primită nicio MA nouă, impiegatul de mișcare trebuie să autorizeze mecanicul de locomotivă să depășească EOA (regula «Autorizarea depășirii unui EOA» – punctul 6.39).

(b) **în toate celelalte cazuri**

Mecanicul de locomotivă trebuie să ia în considerare datele modificate referitoare la tren.

6.5. (neutilizat)

6.6. (neutilizat)

6.7. **Intrarea și circulația în ETCS de nivelul 0**

6.7.1. Anunț

Trenul se apropie de o zonă ETCS de nivelul 0.
Nivelurile 1, 2, NTC

Atunci când o tranziție la ETCS de nivelul 0 este anunțată prin afișarea simbolului următor:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.7.2. Confirmare

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie să confirme.

6.7.3. Circulație

Trenul circulă într-o zonă ETCS de nivelul 0.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.8. Intrarea și circulația în ETCS de nivelul 1

6.8.1. Anunț

Trenul se apropie de o zonă ETCS de nivelul 1.
Nivelurile 0, 2, NTC

Atunci când o tranziție la ETCS de nivelul 1 este anunțată prin afișarea simbolului următor:



mecanicul de locomotivă trebuie să se pregătească pentru aplicarea regulilor pentru ETCS de nivelul 1.

6.8.2. (neutilizat)

6.8.3. Circulație

Trenul circulă într-o zonă ETCS de nivelul 1.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile conform ETCS de nivelul 1.

6.9. Intrarea și exploatarea trenurilor în ETCS de nivelul 2

6.9.1. Anunț

Trenul se apropie de o zonă ETCS de nivelul 2.
Nivelurile 0, 1, NTC

Atunci când o tranziție la ETCS de nivelul 2 este anunțată prin afișarea simbolului următor:



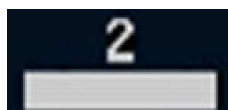
mecanicul de locomotivă trebuie să se pregătească pentru aplicarea regulilor pentru ETCS de nivelul 2.

6.9.2. (neutilizat)

6.9.3. Circulație

Trenul circulă într-o zonă ETCS de nivelul 2.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile conform ETCS de nivelul 2.

Atunci când impieगतul de mișcare solicită confirmarea manuală a integrității trenului pe DMI, mecanicul de locomotivă trebuie să facă acest lucru numai în regim de staționare și în conformitate cu regulile IF.

6.10. (neutilizat)

6.11. Intrarea și exploatarea trenurilor în ETCS de nivelul NTC

6.11.1. Anunț

Trenul se apropie de o zonă ETCS de nivelul NTC.

Nivelurile 0, 1, 2

Atunci când o tranziție la ETCS de nivelul NTC este anunțată prin afișarea unui simbol care indică numele NTC aplicabil, de exemplu:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

Există un simbol specific pentru fiecare NTC.

6.11.2. Confirmare

Atunci când simbolul care indică NTC aplicabil este afișat cu un cadru care luminează intermitent, de exemplu:



mecanicul de locomotivă trebuie să confirme acest lucru.

Există un simbol specific pentru fiecare NTC.

6.11.3. Circulație

Trenul circulă într-o zonă ETCS de nivelul NTC.

Atunci când simbolul care indică NTC introdus este afișat, de exemplu:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

Există un simbol specific pentru fiecare NTC.

6.12. Circulația în FS

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă:

- (i) trebuie să nu depășească viteza permisă;
- (ii) poate, în cazul în care informațiile DAS sunt disponibile la bord:
 - să respecte viteza prescrisă țintă atunci când aceasta este afișată pe DMI;



- să continue mișcarea prin inerție, atunci când se afișează
- să respecte punctele de oprire, dacă sunt indicate;
- să solicite omiterea unui punct de oprire în cazul în care i se solicită acest lucru, iar această opțiune este disponibilă pe DMI;
- să acționeze ușile atunci când i se solicită să acționeze în acest sens prin indicații DMI relevante.

În ETCS de nivelul 1 cu semnale de cale, mecanicul de locomotivă este autorizat să continue mișcarea fără o nouă MA atunci când semnalul de cale afișează un simbol de continuare.

În cazul în care, în plus, este afișat următorul mesaj text:

«Intrare în FS»

mecanicul de locomotivă trebuie să nu depășească restricțiile de viteză pentru acea parte a trenului care nu este acoperită de MA-FS.

6.13. Circulația în OS

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să confirme;
- (ii) să pornească sau să continue mișcarea aplicând regula 9 din apendicele B2.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să aplice regula 9 din apendicele B2 atât timp cât acest simbol este afișat;
- (ii) să nu depășească viteza permisă.

În cazul în care, în plus, este afișat următorul mesaj text:

«Intrare în OS»

mecanicul de locomotivă trebuie să nu depășească restricțiile de viteză pentru acea parte a trenului care nu este acoperită de MA-OS.

6.14. Circulația în SR

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să primească mai întâi o autorizație pentru mișcările de trenuri în ERTMS;
- (ii) să verifice limita de viteză aplicabilă;
- (iii) apoi să confirme.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să circule la vedere, exceptând cazul în care o instrucțiune europeană 1, 2 sau 7 îl scutește de circulația la vedere în SR;
- (ii) să nu depășească limita de viteză aplicabilă;
- (iii) în ETCS de nivelul 1 fără semnale de cale și în ETCS de nivelul 2 fără semnale de cale, atunci când se apropie de următorul marcaj de oprire ETCS, să informeze împiegatul de mișcare și să aplice regula «Autorizarea depășirii unui EOA» (punctul 6.39), cu excepția cazului în care este deja autorizat să depășească acest marcaj de oprire ETCS prin intermediul unei instrucțiuni europene.

Este posibilă furnizarea mai multor instrucțiuni europene pentru depășirea unui număr egal de marcaje de oprire ETCS consecutive.

6.15. Circulația în LS

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie să confirme potrivit regulilor nearmonizate.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.16. Circulația în UN

Nivelul 0

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie să confirme potrivit regulilor nearmonizate.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.17. Circulația în SN

Nivelul NTC

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie să confirme potrivit regulilor nearmonizate.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.18. Aproximarea de EOA cu o indicație pentru viteza de execuție

Nivelurile 1, 2

Atunci când trenul se apropie de EOA, iar viteza de execuție este afișată pe DMI, mecanicul de locomotivă este autorizat:

- (i) să se apropie de un semnal, de un marcaj de oprire ETCS, de un marcaj de localizare ETCS sau de un opritor de linie fix, care se află la scurtă distanță dincolo de EOA indicată pe DMI, fără să depășească viteza de execuție;
- (ii) în ETCS de nivelul 1 cu semnale de cale, să continue mișcarea fără a depăși viteza de execuție când semnalul de cale afișează un simbol de continuare.

6.19. Gestionarea unei solicitări de linie de cale ferată liberă

Trenul se află în regim de staționare sau se apropie de un semnal de cale sau de un marcaj de oprire ETCS/un marcaj de localizare ETCS.

Nivelul 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă are permisiunea de a confirma că linia de cale ferată este liberă, dacă poate stabili că tronsonul de cale dintre partea anterioară a trenului și următorul semnal de cale, marcajul de oprire ETCS sau marcajul de localizare ETCS este liber.

6.20. Trecerea printr-un tronson cu pantograful (pantografele) coborât(e)

Trenul se apropie de un tronson de linie pe care trebuie să treacă având pantograful (pantografele) coborât(e).
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă trebuie să coboare pantograful (pantografele), ținând seama de poziția (pozițiile) acestuia (acestora).

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă trebuie să mențină pantograful (pantografele) coborât(e).

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă este autorizat să ridice pantograful (pantografele), ținând seama de poziția (pozițiile) acestuia (acestora).

* Pentru dimensiunile și configurația exactă a panourilor de semnalizare, trebuie utilizat standardul EN 16494/2015

6.21. Schimbarea sursei de alimentare cu energie electrică

Trenul se apropie de o secțiune a liniei în care trebuie schimbată sursa de alimentare cu energie electrică.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat unul dintre următoarele simboluri:

25
kV15
kV3000
V1500
V750
V

sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește unul dintre următoarele panouri de semnalizare:

25 kV
XXX15 kV
XXX3000 V
XXX1500 V
XXX750 V
XXX

mecanicul de locomotivă trebuie să schimbe sursa de alimentare cu energie electrică în consecință.

Atunci când este afișat unul dintre următoarele simboluri:

A black rectangular panel with the text "25 kV" in white.A black rectangular panel with the text "15 kV" in white.A black rectangular panel with the text "3000 V" in white.A black rectangular panel with the text "1500 V" in white.A black rectangular panel with the text "750 V" in white.

sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește unul dintre următoarele panouri de semnalizare:

A blue rectangular panel with the text "25 kV" and "XXX" in white.A blue rectangular panel with the text "15 kV" and "XXX" in white.A blue rectangular panel with the text "3000 V" and "XXX" in white.A blue rectangular panel with the text "1500 V" and "XXX" in white.A blue rectangular panel with the text "750 V" and "XXX" in white.

mecanicul de locomotivă trebuie să se asigure că sursa de alimentare s-a schimbat în mod corespunzător.

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă este informat cu privire la apropierea de o linie fără niciun sistem de tracțiune.

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă este informat cu privire la ajungerea la o linie fără niciun sistem de tracțiune.

6.22. Trecerea printr-o secțiune cu comutatorul principal de alimentare în poziția oprit

Trenul se apropie de o secțiune a liniei în care comutatorul principal de alimentare trebuie adus în poziția oprit.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă trebuie să oprească întrerupătorul principal, ținând seama de poziția pantografelor sau, dacă administratorul de infrastructură permite acest lucru, să mențină întrerupătorul principal și să se abțină de la aplicarea tracțiunii.

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă trebuie să mențină întrerupătorul principal oprit sau, dacă administratorul de infrastructură permite acest lucru, să continue să se abțină de la aplicarea tracțiunii.

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă este autorizat să pornească întrerupătorul principal, ținând seama de poziția pantografelor, și este autorizat să aplice din nou tracțiunea.

(*) Pentru dimensiunile și dispunerea exactă a panourilor de semnalizare, trebuie utilizat standardul EN 16494: 2015.

6.23. Trecerea printr-o zonă cu interdicție de oprire

Trenul se apropie de o zonă cu interdicție de oprire.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă este anunțat că urmează o zonă în care trebuie să evite oprirea.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să evite oprirea.

6.24. Trecerea printr-o secțiune cu interdicție de utilizare a frânei cu saboți magnetici

Trenul se apropie de o secțiune a liniei pe care nu se utilizează frâna cu saboți magnetici.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să elibereze frâna cu saboți magnetici, dacă a fost activată, exceptând situațiile de urgență.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să nu utilizeze frâna cu saboți magnetici, exceptând situațiile de urgență.

6.25. Trecerea printr-o secțiune cu interdicție de utilizare a frânei cu curenți turbionari

Trenul se apropie de o secțiune a liniei pe care nu se utilizează frâna cu curenți turbionari.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să elibereze frâna cu curenți turbionari, dacă a fost activată, exceptând situațiile de urgență.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să nu utilizeze frâna cu curenți turbionari, exceptând situațiile de urgență.

6.26. Trecerea printr-o secțiune cu interdicție de utilizare a frânei cu recuperare de energie

Trenul se apropie de o secțiune a liniei în care nu se utilizează frâna cu recuperare de energie.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să elibereze frâna cu recuperare de energie, dacă a fost activată, exceptând situațiile de urgență.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să nu utilizeze frâna cu recuperare de energie, exceptând situațiile de urgență.

6.27. Trecerea printr-o secțiune în care este necesară etanșarea la presiune

Trenul se apropie de o secțiune a liniei în care orificiile de admisie ale sistemului de aer condiționat trebuie să fie închise.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să închidă orificiile de admisie ale sistemului de aer condiționat.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să mențină închise orificiile de admisie ale sistemului de aer condiționat.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă este autorizat să deschidă orificiile de admisie ale sistemului de aer condiționat.

6.28. Acționarea dispozitivului de avertizare sonoră

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care se deplasează fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă trebuie să acționeze dispozitivul de avertizare sonoră, cu excepția cazului în care regulile nearmonizate interzic acest lucru.

6.29. Modificarea factorului de aderență

Trenul este pe o secțiune de linie unde factorul de aderență se poate modifica.

Nivelurile 1, 2

În cazul în care valoarea națională permite mecanicului de locomotivă să selecteze «Șină alunecoasă», el poate face acest lucru atunci când condițiile de aderență sunt precare sau când impiegatul de mișcare îl informează în acest sens. În cazul în care mecanicul de locomotivă nu este informat de către impiegatul de mișcare înainte de a selecta «Șină alunecoasă», mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare în acest sens.

Atunci când un impiegat de mișcare este informat cu privire la condițiile precare de aderență, acesta trebuie să activeze funcția de aderență redusă în ETCS, în cazul în care este posibil, iar dacă acest lucru nu este posibil, trebuie să ia măsurile prevăzute de administratorul de infrastructură până la restabilirea funcționării normale.

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile interne ale IF.

6.30. Trecerea printr-o zonă fără acoperire radio

Trenul se află pe o secțiune fără acoperire radio.

Nivelul 2

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă poate continua în baza oricărei autorizații de mișcare valabile.

În cazul în care mecanicul de locomotivă ajunge la sfârșitul autorizării, iar simbolul continuă să fie afișat, el trebuie să informeze impiegatul de mișcare în legătură cu acest fapt. Impiegatul de mișcare și mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Autorizarea depășirii unui EOA» (punctul 6.39).

6.31. (neutilizat)**6.32. Efectuarea unei mișcări în tandem**

O unitate de tracțiune neprincipală este cuplată la unitatea de tracțiune principală (sau la un tren, inclusiv la unitatea de tracțiune principală).

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

6.32.1. Intrarea în NL

Mecanicul unității de tracțiune secundare trebuie să selecteze modul «Secundar».

Atunci când pe DMI este afișat următorul simbol:



mecanicul unității de tracțiune secundare trebuie să îi confirme mecanicului unității de tracțiune principale că unitatea de tracțiune secundară este în modul NL.

6.32.2. Efectuarea mișcării în tandem

Ambii mecanici trebuie să aplice regulile interne ale IF.

6.32.3. Ieșirea din NL

Atunci când trenul se află în regim de staționare, mecanicul unității de tracțiune secundare trebuie:

- (i) să acționeze frânele;
- (ii) să îi confirme mecanicului unității de tracțiune principale că unitatea de tracțiune secundară nu se mai află în modul NL.

6.33. Revocarea unei autorizații pentru mișcările de trenuri în ERTMS

Impiegatul de mișcare decide să modifice măsurile de trafic existente.

Nivelurile 1, 2

6.33.1. Dispoziții înainte de luarea măsurilor de trafic

- (a) În cazul în care este posibilă scurtarea MA prin cooperare

Dacă este posibil, în ETCS de nivelul 2, impiegatul de mișcare trebuie să revoce o MA prin scurtarea acesteia, în cooperare.

(b) În toate celelalte cazuri

În toate celelalte cazuri, impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate pentru a opri trenul dacă acesta nu se află deja în regim de staționare.

Odată ce trenul se află în regim de staționare și înainte de luarea măsurilor de trafic, impiegatul de mișcare trebuie să dispună ca mecanicul să rămână în regim de staționare prin intermediul instrucțiunii europene 3 sau al altor mijloace disponibile și să șteargă orice MA rămasă la bord, dacă este necesar.

6.33.2. Pentru repornirea trenurilor

Pentru repornirea trenurilor, impiegatul de mișcare trebuie:

- (i) să emită o autorizație pentru mișcările de trenuri în ERTMS;
- (ii) să revoce instrucțiunea europeană 3, dacă aceasta a fost emisă.

6.34. Luarea de măsuri în situații de urgență

Apare o situație de urgență.

Nivelurile 1, 2

6.34.1. Pentru protejarea trenurilor

În cazul în care un membru al personalului descoperă o situație de urgență, acesta aplică norma 14 din apendicele B2.

Pentru a opri trenurile în ETCS de nivelul 2, impiegatul de mișcare poate utiliza ordinul de oprire de urgență; ordinul de oprire de urgență nu este revocat înainte ca trenurile în cauză să poată reporni în siguranță.

Impiegatul de mișcare poate utiliza instrucțiunea europeană 3 pentru a menține trenurile oprite în regim de staționare, dacă este necesar.

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«Oprire de urgență»

iar trenul este oprit prin declanșarea frânei de urgență, mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Răspunsul la o oprire prin declanșarea frânei de urgență» (punctul 6.41).

6.34.2. Pentru repornirea trenurilor

Impiegatul de mișcare trebuie:

- (i) să decidă dacă este posibil să autorizeze mișcările de trenuri;
- (ii) să decidă dacă sunt necesare instrucțiuni și/sau restricții pentru mișcările de trenuri;
- (iii) să revoce ordinul de oprire de urgență, dacă acesta a fost emis;
- (iv) să revoce instrucțiunea europeană 3, dacă aceasta a fost emisă;
- (v) să îi autorizeze pe mecanici să repornească trenurile.

Pentru a reporni trenurile care nu au fost oprite prin declanșarea frânei de urgență și în cazul în care sunt necesare instrucțiuni și/sau restricții, impiegatul de mișcare emite o instrucțiune (instrucțiunii) europeană (europene). În ETCS de nivelul 1 cu semnale de cale, mecanicul de locomotivă trebuie să circule la vedere până la următorul semnal de cale.

Pentru repornirea trenurilor oprite prin declanșarea frânei de urgență, impiegatul de mișcare și mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Răspunsul la o oprire prin declanșarea frânei de urgență – repornirea» (punctul 6.41.2).

6.34.3. Pentru protejarea și repornirea mișcărilor de manevră

Impiegatul de mișcare și mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.35. Oprirea într-o zonă sigură

Mecanicul de locomotivă trebuie să oprească trenul într-o zonă sigură.

Nivelurile 1, 2

Mecanicul de locomotivă trebuie să selecteze pe afișaj una dintre zonele sigure în care trenul poate să oprească.

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care circulă fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



iar mecanicul de locomotivă decide să oprească în zona sigură indicată, acesta trebuie să ia în considerare distanța rămasă afișată pe DMI sau distanța până la panoul de semnalizare care marchează începutul zonei sigure.

Atunci când este afișat următorul simbol:



sau, în cazul în care circulă fără o MA sau dacă această funcționalitate nu este suportată de cale, atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



iar mecanicul de locomotivă decide să oprească în zona sigură indicată, acesta oprește trenul ținând seama de lungimea sa.

Atunci când se întâlnește următorul panou de semnalizare:



mecanicul de locomotivă este informat că a ajuns la sfârșitul zonei sigure.

6.36. Propulsia în RV

Un tren trebuie mișcat în direcție inversă în interiorul unei zone de propulsie de urgență.

Nivelurile 1, 2

6.36.1. Pregătirea mișcării care trebuie să fie efectuată în RV

Atunci când trenul se află în regim de staționare și este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să declanșeze tranziția către RV, informând impiegatul de mișcare dacă este posibil și ținând seama de orice instrucțiuni suplimentare.

6.36.2. Circulația în RV

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să confirme;
- (ii) să propulseze trenul în conformitate cu instrucțiunile impiegatului de mișcare imediat ce este afișat următorul simbol:



- (iii) să nu depășească viteza maximă pentru RV;
- (iv) să nu depășească distanța de deplasare permisă.

6.36.3. Depășirea distanței permise în RV

Atunci când este afișat următorul mesaj text cu un cadru care luminează intermitent:

«Distanța RV a fost depășită»,

mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să raporteze acest lucru impiegatului de mișcare;
- (ii) să confirme mesajul la oprire dacă distanța permisă în RV nu a fost extinsă;
- (iii) să elibereze frâna.

6.36.4. Ieșirea din RV

După finalizarea operațiunii de propulsie a trenului și imediat ce acesta se află în regim de staționare, mecanicul de locomotivă trebuie să raporteze impiegatului de mișcare. Dacă nu este necesară nicio mișcare suplimentară în RV, mecanicul de locomotivă trebuie să închidă pupitrul de comandă pentru a ieși din RV.

6.37. Reacția în cazul mișcărilor neintenționate

După ce a fost în regim de staționare, trenul/compunerea de manevră s-a mișcat în mod neintenționat, iar ETCS de la bord a declanșat frâna.

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«Scăpare»,

mecanicul de locomotivă trebuie să oprească trenul/compunerea de manevră în conformitate cu regulile interne ale IF și să confirme acționarea frânei.

6.38. Gestionarea caracterului inadecvat al rutei detectat de sistemul de board

Nivelurile 1, 2

Atunci când se afișează oricare dintre următoarele mesaje:

- «Rută inadecvată – gabarit de încărcare»
- «Rută inadecvată – sistem de tracțiune»
- «Rută inadecvată – categoria sarcinii pe osie»

este detectată o inadecvare a rutei.

Mecanicul de locomotivă trebuie să oprească trenul folosind frâna de serviciu.

Mecanicul de locomotivă trebuie să informeze impiegatul de mișcare și să urmeze toate instrucțiunile date.

6.39. Autorizarea depășirii unui EOA

Este necesar ca un mecanic de locomotivă să fie autorizat să depășească un EOA.

Nivelurile 1, 2

Înainte de a autoriza un mecanic de locomotivă să depășească un EOA prin intermediul instrucțiunii europene 1, impiegatul de mișcare, în conformitate cu regulile nearmonizate, trebuie să acționeze după cum urmează:

- (i) să verifice dacă toate condițiile pentru rută sunt îndeplinite;
- (ii) să verifice toate restricțiile și/sau instrucțiunile necesare și să le includă în instrucțiunea europeană 1;
- (iii) să verifice restricțiile de viteză temporare care trebuie incluse în instrucțiunea europeană 1.

Dacă impiegatul de mișcare poate stabili că calea este liberă până la sfârșitul de autorizare care trebuie eliberat, atunci acesta îl poate scuti pe mecanicul de locomotivă de circulația la vedere în SR.

Este posibilă furnizarea mai multor instrucțiuni europene pentru depășirea unui număr egal de marcaje de oprire ETCS consecutive.

Pentru a depăși EOA, mecanicul de locomotivă trebuie:

- (iv) să primească instrucțiunea europeană 1 de la impiegatul de mișcare pentru acest EOA;
- (v) să verifice limita de viteză aplicabilă;
- (vi) să utilizeze funcția de dezactivare; iar
- (vii) atunci când este afișat următorul simbol:



să pornească trenul sau să continue mișcarea;

să nu depășească viteza de depășire a EOA în intervalul de timp în care este afișat acest simbol.

6.40. Reacția în situații neprevăzute la pregătirea mișcărilor de trenuri

Nivelul 2

6.40.1. *Unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze ca un tren, dar este solicitată o confirmare pentru SH*

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație, iar apoi să confirme și să continue în conformitate cu instrucțiunile primite de la impiegatul de mișcare.

6.40.2. *Trenul este respins*

Atunci când pe DMI se afișează următorul mesaj:

«Trenul este respins»

mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație. Mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.41. Răspunsul la o oprire prin declanșarea frânei de urgență

Un tren/o compunere de manevră este oprit/ă prin declanșarea frânei de urgență.
Nivelurile 1, 2

6.41.1. Măsurile imediate

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să presupună că există o situație potențial periculoasă și să întreprindă toate acțiunile necesare pentru a evita sau a reduce efectul situației respective. Acestea pot include mișcarea înapoi a trenului/compunerii de manevră.

Atunci când este afișat următorul simbol cu un cadru care luminează intermitent:



mecanicul de locomotivă trebuie să confirme și să acționeze frânele.

(a) În cazul în care este necesară o mișcare înapoi imediată din cauza unei situații de urgență

Atunci când mecanicul de locomotivă decide sau este instruit de către impiegat de mișcare să miște trenul/compunerea de manevră înapoi din cauza unei situații de urgență

și

atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să miște trenul/compunerea de manevră înapoi, urmând instrucțiunile date de impiegat de mișcare.

De îndată ce trenul/compunerea de manevră se află în regim de staționare, mecanicul de locomotivă trebuie să informeze impiegatul de mișcare cu privire la situație.

(b) În toate celelalte cazuri

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la situația respectivă și să urmeze toate instrucțiunile date.

6.41.2. Pentru a reporni**(a) În direcția inițială**

Înainte de a da mecanicului de locomotivă autorizația să continue după o oprire prin declanșarea frânei de urgență prin intermediul instrucțiunii europene 2, impiegatul de mișcare, în conformitate cu regulile nearmonizate, trebuie:

- (i) să verifice dacă toate condițiile pentru rută sunt îndeplinite;

- (ii) să verifice toate restricțiile și/sau instrucțiunile necesare și le include în instrucțiunea europeană 2;
- (iii) să verifice restricțiile de viteză temporare care trebuie să fie incluse în instrucțiunea europeană 2.

Dacă impiegatul de mișcare poate stabili că calea este liberă până la sfârșitul mișcării autorizate, atunci acesta îl poate scuti pe mecanicul de locomotivă de circulația la vedere în SR.

Pentru a continua, mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să primească instrucțiunea europeană 2 cu toate instrucțiunile suplimentare date de impiegatul de mișcare;
- (ii) în funcție de sarcina care trebuie îndeplinită, să selecteze «Pornire» sau «Manevră» și să urmeze instrucțiunile din instrucțiunea europeană 2;
- (iii) repune în mișcare trenul/reia mișcarea de manevră.

Dacă în ETCS de nivelul 2, în orice etapă a procedurii, este afișat următorul mesaj text:

«Eroare de comunicație»,

mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație. Impiegatul de mișcare și mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Autorizarea depășirii unui EOA» (punctul 6.39). În acest caz, impiegatul de mișcare trebuie să emită instrucțiunea europeană 1, în locul instrucțiunii europene 2.

(b) **În direcția opusă**

Impiegatul de mișcare trebuie să dispună ca mecanicul de locomotivă să rămână în regim de staționare și să efectueze încheierea misiunii prin intermediul instrucțiunii europene 3, iar apoi să repornească în direcția opusă prin intermediul instrucțiunii europene 7.

Mecanicul de locomotivă trebuie să efectueze încheierea misiunii și apoi trebuie să aplice regula «Punerea în funcțiune a ETCS de bord» (punctul 6.1) și regula «Pregătirea unei mișcări» (punctul 6.2). În cazul în care mecanicul de locomotivă nu operează din cabina din față, acesta trebuie să aplice regulile interne ale IF pentru a asigura circulația în condiții de siguranță.

6.41.3. *Nu este necesară nicio mișcare după o oprire prin declanșarea frânei de urgență*

În cazul unui tren/compuneri de manevră care nu trebuie mișcat/ă după o călătorie, impiegatul de mișcare trebuie să dispună ca mecanicul de locomotivă să rămână în regim de staționare și să efectueze încheierea misiunii prin instrucțiunea europeană 3.

6.41.4. *Oprirea prin declanșarea frânei de urgență în SH la depășirea unei limite definite a unei zone de manevră*

Nivelurile 1, 2

Atunci când o compunere de manevră este oprită prin declanșarea frânei de urgență la depășirea unei limite definite a unei zone de manevră, mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.42. **Gestionarea unei defecțiuni la nivelul ETCS de cale**

Dispozitivul de bord primește informații cu privire la o defecțiune a echipamentului ETCS de cale.
Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«Defecțiune de cale»,

mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație.

6.43. Gestionarea incompatibilității dintre ETCS de cale și ETCS de bord

Sistemul detectează o incompatibilitate între ETCS de cale și ETCS de bord, iar trenul este oprit prin declanșarea frânei de urgență.

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«Cale incompatibilă»,

trenul nu poate continua deplasarea în ETCS.

Mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula «Răspunsul la o oprire prin declanșarea frânei de urgență» (punctul 6.41).

6.44. Gestionarea unei treceri la nivel neprotejate

Trenul se apropie de o trecere la nivel care nu este protejată.

Nivelurile 1, 2

6.44.1. În cazul în care trenul circulă în FS, OS sau LS

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula 7 din apendicele B2.

6.44.2. În cazul în care trenul circulă în SR

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«Trecere la nivel neprotejată»,

mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula 7 din apendicele B2.

6.45. Gestionarea unei erori de citire a balizei

Apare o eroare de citire a balizei, iar frânele sunt declanșate de ETCS de bord (trenul nu este oprit prin declanșarea frânei de urgență).

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«Eroare de citire a balizei»,

iar trenul nu este oprit prin declanșarea frânei de urgență, mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație.

În cazul în care nu se primește nicio nouă MA atunci când trenul se află în regim de staționare, impiegatul de mișcare trebuie să îl autorizeze pe mecanicul de locomotivă să depășească EOA prin aplicarea regulii «Autorizarea depășirii unui EOA» (secțiunea 6.39).

Dacă situația se repetă, mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.46. Gestionarea unei tranziții de nivel eșuate

Tranziția are loc, dar la bord nu este recepționată nicio MA valabilă după punctul de tranziție sau tranziția nu are loc la depășirea punctului de tranziție.

Nivelurile 1, 2

Punctul de tranziție la nivel ETCS poate fi semnalizat prin următorul panou de semnalizare de cale:



(*) Pentru dimensiunile și dispunerea exactă a panourilor de semnalizare, trebuie utilizat standardul EN 16494: 2015.

6.46.1. Dacă trenul a fost oprit prin declanșarea frânei de urgență

Mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regula «Răspunsul la o oprire prin declanșarea frânei de urgență» (punctul 6.41).

După ce selectează «Start», mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să verifice nivelul ETCS corect care trebuie selectat;
- (ii) să modifice nivelul ETCS [regula «Modificarea manuală a datelor» (secțiunea 6.1.2)], și apoi să repornească trenul.

În cazul în care nivelul ETCS care urmează să fie selectat nu este disponibil la bord, mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regula 15 din apendicele B2.

6.46.2. În cazul în care trenul circulă în SR

Mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să oprească trenul;
- (ii) să aplice următoarea regulă «În toate celelalte cazuri» (punctul 6.46.3).

6.46.3. În toate celelalte cazuri

Mecanicul de locomotivă trebuie:

- (i) să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație;
- (ii) atunci când se află în regim de staționare, să verifice nivelul corect al ETCS care trebuie selectat;
- (iii) să modifice nivelul ETCS [regula «Modificarea manuală a datelor» (secțiunea 6.1.2)], și apoi să repornească trenul.

În cazul în care nivelul ETCS care urmează să fie selectat nu este disponibil la bord, mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regula 15 din apendicele B2.

6.47. Gestionarea absenței informațiilor RBC

Nu există informații RBC recepționate într-o zonă neidentificată ca zonă fără acoperire radio, iar frânele sunt declanșate de ETCS de bord (trenul nu este oprit prin declanșarea frânei de urgență).

Nivelul 2

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«Eroare de comunicație»,

mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație când se află în regim de staționare.

În cazul în care nu se primește nicio nouă MA atunci când trenul se află în regim de staționare, impiegatul de mișcare trebuie să îl autorizeze pe mecanicul de locomotivă să depășească EOA prin aplicarea regulii «Autorizarea depășirii unui EOA» (secțiunea 6.39).

6.48. Gestionarea unei erori de comunicație radio

Apare o eroare de comunicație radio ETCS.

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să verifice nivelul ETCS, identificarea rețelei radio, identificarea și numărul de telefon RBC și să le corecteze dacă este necesar [regula «Modificarea manuală a datelor» (secțiunea 6.1.2)].

În cazul în care comunicațiile radio cu RBC nu pot fi încă stabilite, mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impieगतul de mișcare cu privire la această situație.

- (a) **când se află în ETCS nivelul 2 pregătind o mișcare, iar unitatea de tracțiune trebuie să se deplaseze în SH**

Mecanicul de locomotivă și impieगतul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

- (b) **când se află în ETCS nivelul 2 pregătind o mișcare în tandem**

Mecanicul unității de tracțiune secundare trebuie să îl informeze pe mecanicul unității de tracțiune principale cu privire la eroarea de comunicație radio. Ambii mecanici trebuie să aplice regulile interne ale IF.

- (c) **în toate celelalte cazuri**

Impieगतul de mișcare trebuie să îl autorizeze pe mecanicul de locomotivă să depășească EOA prin aplicarea regulii «Autorizarea depășirii unui EOA» (secțiunea 6.39).

6.49. Gestionarea unui eșec al testului automat

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

Atunci când mecanicului de locomotivă îi sunt afișate informații referitoare la defectarea unui dispozitiv ETCS, acesta trebuie să oprească ETCS de bord și să îl repornească pentru a declanșa un nou test automat. Dacă aceleași informații sunt afișate din nou, mecanicul de locomotivă trebuie să încerce să remedieze problema utilizând informațiile tehnice aplicabile. Dacă această încercare eșuează sau nu este posibilă, mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impieगतul de mișcare cu privire la această situație.

Mecanicul de locomotivă trebuie să solicite o schimbare a unității de tracțiune.

Dacă unitatea de tracțiune trebuie mișcată, mecanicul și impieगतul de mișcare trebuie să aplice regula 15 din apendicele B2.

6.50. Gestionarea unei defecțiuni care afectează echipamentul radio de bord

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

Atunci când este detectată o defecțiune a echipamentului radio de bord, mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impieगतul de mișcare cu privire la această situație.

6.50.1. În timpul pregătirii unității de tracțiune

Nivelul 2

Mecanicul de locomotivă trebuie să solicite o schimbare a unității de tracțiune.

Dacă unitatea de tracțiune trebuie să fie deplasată, mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impieगतul de mișcare și trebuie să aplice regulile întreprinderii feroviare și orice instrucțiuni furnizate de impieगत.

Dacă unitatea de tracțiune nu trebuie deplasată, mecanicul de locomotivă trebuie să oprească ETCS de bord.

6.50.2. În timpul circulației

Nivelul 1 cu funcție de continuitate prin radio, nivelul 2

Mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula 15 din appendicele B2.

6.51. Gestionarea unei defecțiuni la nivelul DMI

DMI se defectează.
Nivelurile 0, 1, 2, NTC

În cazul în care DMI se defectează, mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regula 15 din appendicele B2, cu excepția cazului în care o altă DMI este disponibilă pe pupitru.

6.52. Gestionarea unei defecțiuni a sistemului

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

Atunci când este afișat următorul simbol:



mecanicul de locomotivă trebuie să încerce să remedieze problema utilizând informațiile tehnice aplicabile.

Dacă această încercare eșuează sau nu este posibilă, mecanicul și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regula 15 din appendicele B2.

6.53. Gestionarea unei defecțiuni NTC

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«[denumire NTC] eșuat(ă)»

mecanicul de locomotivă trebuie să confirme și să aplice regulile nearmonizate.

6.54. Gestionarea VBC

Nivelurile 0, 1, 2, NTC

Mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

6.55. Circulația în AD

Mecanicul de locomotivă pornește ATO de bord.
Nivelurile 1, 2

6.55.1. Activarea ATO

Atunci când este afișat următorul simbol, mecanicul de locomotivă poate activa exploatarea automată a trenului selectându-l:



Atunci când este activată ATO, este afișat următorul simbol:



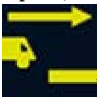
Circulația în ATO


Atunci când este afișat următorul simbol:




mecanicul de locomotivă:

- (i) trebuie să activeze «omiterea punctului de oprire» atunci când graficul o impune sau dacă i se solicită acest lucru;
- (ii) după ce intră în regim de staționare la un punct de oprire operațional, poate mișca trenul manual pentru a-i

corecta poziția, în direcția înainte (atunci când este afișat ) după notificarea călătorilor sau în sens

invers (atunci când este afișat  , dacă impiegatul de mișcare autorizează acțiunea și după notificarea

corespunzătoare a călătorilor, până în momentul în care este afișat  ;

- (iii) trebuie să pună în funcțiune deschiderea/închiderea ușilor, dacă acest lucru este solicitat de indicațiile DMI respective.

6.55.2. Dezactivarea ATO

Mecanicul de locomotivă poate dezactiva ATO fie prin:



- (i) selectarea butonului asociat acestei pictograme
- (ii) acționarea frânei;
- (iii) oprirea ATO;
- (iv) selectarea funcției de dezactivare.

După dezactivarea ATO, mecanicul de locomotivă trebuie să observe pictograma care afișează modul ETCS actual și să urmeze regula aplicabilă modului introdus.

6.56. Gestionarea unei defecțiuni TIMS

Nivelul 2 atunci când trebuie confirmată integritatea trenului

Atunci când preparatorul/mecanicul de locomotivă al unui tren programat să circule sau care circulă într-o zonă ETCS de nivelul 2 în care trebuie confirmată integritatea trenului constată că TIMS s-a defectat, acesta trebuie să aplice regula 15 din apendicele B2.

6.57. Gestionarea unui odometru defect

Nivelurile 1, 2

Atunci când este afișat următorul mesaj text:

«odometru defect»

mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula 15 din apendicele B2.

7. REGULI DE EXPLOATARE PENTRU SISTEMUL GSM/R RADIO VOCAL**7.1. Selectarea modului GSM-R**

Mecanicul de locomotivă trebuie să schimbe modul GSM-R.

Atunci când modul GSM-R afișat nu corespunde sarcinii care trebuie să fie efectuată (mișcarea trenului sau mișcarea de manevră), mecanicul de locomotivă selectează modul corect.

7.2. Introducerea numărului funcțional

Responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă efectuează înregistrarea.

Responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă trebuie să introducă numărul funcțional:

- (i) cât mai curând posibil înainte de plecarea inițială;
- (ii) de fiecare dată când numărul funcțional se modifică.

7.3. Selectarea rețelei GSM-R la trecerea unei frontiere

Trenul se apropie de o zonă de trecere a frontierei.

7.3.1. Blocarea selectării automate a rețelei

Atunci când se apropie de un tronson aflat în apropierea granițelor rețelei, mecanicul de locomotivă trebuie să blocheze funcția de selectare automată a rețelei (la bord) a radioului din cabină, dacă aceasta este activată, atunci când manualul de parcurs prevede acest lucru.

7.3.2. Selectarea unei alte rețele GSM-R

Atunci când, în conformitate cu manualul de parcurs sau cu un marcaj de rețea GSM-R,



mecanicul de locomotivă primește instrucțiunea să selecteze o altă rețea GSM-R, acesta trebuie să selecteze rețeaua GSM-R indicată pe radioul din cabină, cu excepția cazului în care rețeaua este selectată în urma unei comenzi ETCS de cale. În cazul în care mecanicul de locomotivă este angajat într-un apel de urgență, acesta trebuie să nu efectueze selecția manuală atât timp cât apelul este activ.

(*) Pentru dimensiunile și dispunerea exactă a panourilor de semnalizare, trebuie utilizat standardul EN 16494: 2015.

7.4. Efectuarea unei anulări a înregistrării

Anularea înregistrării trenului trebuie să fie efectuată manual.

La încheierea cursei trenului sau la cererea impiegatului de mișcare, mecanicul de locomotivă trebuie să efectueze anularea înregistrării.

7.5. (neutilizat)

7.6. Gestionarea unei defecțiuni a autotestului

Atunci când se afișează un mesaj text care indică o defecțiune a autotestului GSM-R Cab Radio (de exemplu, «autotest eșuat»), mecanicul de locomotivă trebuie să informeze impiegatul de mișcare cu privire la situație.

Mecanicul de locomotivă trebuie să aplice regula 8 din apendicele B2.

7.7. Gestionarea lipsei de acoperire a rețelei GSM-R după darea în exploatare a trenului

Atunci când se afișează un mesaj text care indică lipsa de acoperire a rețelei GSM-R (de exemplu, «Nicio rețea», «lipsește semnalul GSM-R»), mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regula 8.2 din apendicele B2.

7.8. (neutilizat)

7.9. Gestionarea unei erori de anulare a înregistrării

În cazul în care anularea înregistrării nu este posibilă, mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la situație și trebuie să aplice regulile IF și să urmeze instrucțiunile date.

7.10. Luarea de măsuri în cazul în care numărul funcțional nu este disponibil

Atunci când se afișează un mesaj text care indică faptul că numărul funcțional introdus nu este disponibil (de exemplu, «Numărul nu este disponibil»), persoana care pregătește trenul/mecanicul de locomotivă trebuie să verifice numărul și să încerce din nou să se înregistreze utilizând numărul corect.

Dacă înregistrarea eșuează din nou, acesta trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație și trebuie să aplice regulile întreprinderii feroviare și să urmeze toate instrucțiunile date.

7.11. Luarea de măsuri în cazul în care numărul funcțional este deja utilizat

Atunci când se afișează un mesaj text care indică faptul că numărul funcțional introdus este deja în uz (de exemplu, «Număr deja utilizat» sau «Număr deja alocat»), persoana care pregătește trenul/mecanicul de locomotivă trebuie să verifice numărul și să încerce din nou să se înregistreze utilizând numărul corect.

În cazul în care numărul funcțional utilizat a fost corect, responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă trebuie să apeleze acest număr funcțional și să solicite celelalte părți să anuleze înregistrarea numărului curent, cu excepția cazului în care regulile nearmonizate interzic acest lucru.

- (i) În cazul în care apelul este efectuat cu succes, iar cealaltă parte anulează înregistrarea numărului în cauză, responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă trebuie să reînceapă procedura de înregistrare a numărului funcțional.
- (ii) Dacă apelul rămâne fără răspuns, responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă trebuie să inițieze anularea forțată a înregistrării numărului funcțional specific.

În toate celelalte cazuri, responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la acest aspect și să urmeze toate instrucțiunile date.

7.12. Gestionarea unei defecțiuni la înregistrarea numărului funcțional

Atunci când nu este posibilă înregistrarea numărului funcțional, responsabilul cu pregătirea trenului/mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la această situație, să aplice regulile întreprinderii feroviare și să urmeze toate instrucțiunile date.

7.13. GSM-Public ca formă de comunicare primară (dacă această opțiune este disponibilă la board)

7.13.1. Trecerea de la GSM-R la GSM-Public

Atunci când primește instrucțiuni prin intermediul unui panou de semnalizare care indică intrarea într-o rețea GSM sau prin intermediul instrucțiunilor din manualul de parcurs, mecanicul de locomotivă trebuie să selecteze rețeaua publică GSM indicată, cu excepția cazului în care rețeaua este selectată în mod automat.

Mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

7.13.2. Trecerea de la GSM-Public la GSM-R

Atunci când primește instrucțiuni prin intermediul unui panou de semnalizare care indică (re)intrarea într-o rețea GSM-R sau prin intermediul instrucțiunilor din manualul de parcurs, mecanicul de locomotivă trebuie să selecteze rețeaua GSM-R indicată, cu excepția cazului în care rețeaua GSM-R este selectată în mod automat.

Dacă rețeaua GSM-R nu este disponibilă, mecanicul și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regula 8.2 din apendicele B2.

7.14. GSM-Public ca formă de comunicare alternativă (dacă această opțiune este disponibilă la board)

7.14.1. Trecerea de la GSM-R la GSM-Public

În cazul pierderii conexiunii la rețeaua GSM-R, mecanicul de locomotivă trebuie să selecteze o rețea publică GSM alternativă, dacă este autorizat în acest sens în conformitate cu instrucțiunile date anterior de impiegatul de mișcare sau prevăzute în manualul de proceduri și/sau în manualul de parcurs, cu excepția cazului în care terminalul GSM-R de la bord este configurat pentru a efectua o selecție automată a rețelei.

Mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să aplice regulile nearmonizate.

7.14.2. Trecerea de la GSM-Public la GSM-R

În cazul în care impiegatul de mișcare solicită acest lucru sau în conformitate cu instrucțiunile prevăzute în manualul de proceduri și/sau de parcurs, mecanicul de locomotivă trebuie să selecteze manual rețeaua GSM-R indicată la radioul din cabină, cu excepția cazului în care terminalul GSM-R de la bord este configurat pentru a efectua o selecție automată a rețelei.

8. PARTEA A – LĂSATĂ NECOMPLETATĂ ÎN MOD INTENȚIONAT

9. PARTEA B – LISTA CATEGORIILOR DE TRENURI DIN PUNCTUL DE VEDERE AL EXPLOATĂRII ETCS

Categoriile de trenuri din punctul de vedere al exploatării ETCS sunt enumerate în tabelul de mai jos:

Etichetă	Tipul trenului	Tipul frânei	Insuficiență de supraînălțare
PASS 1	tren de călători	P	80
PASS 2			130
PASS 3			150
TILT 1	tren de călători cu sistem de înclinare a caroseriei		165
TILT 2			180
TILT 3			210
TILT 4			225
TILT 5			245
TILT 6			275
TILT 7			300
FP 1	tren de marfă	P	80
FP 2			100
FP 3			130
FP 4			150
FG 1		G	80
FG 2			100
FG 3			130
FG 4			150

10. PARTEA C – TABEL CU REFERINȚELE REGULILOR NEARMONIZATE

Prezenta parte enumeră regulile nearmonizate din apendicele A.

Tablelul definește în continuare entitatea (administrator de infrastructură sau întreprindere feroviară) responsabilă cu stabilirea oricăror detalii suplimentare necesare pentru fiecare dintre aceste reguli în cadrul sistemului lor de management al siguranței.

Referință	Subiect	Responsabil
5.1.1	Respectarea de către mecanicul de locomotivă a semnalizării în cabină cu privire la linie	RU
6.2.4 6.39 6.41.2	Verificarea condițiilor liniei	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Verificarea restricțiilor și/sau instrucțiunilor necesare pentru circulația în SR	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Verificarea restricțiilor de viteză mai scăzute decât viteza maximă pentru SR	IM
6.3.1	Intrare manuală în SH	RU
6.3.3	Circulația în SH	IM
6.3.6	SH refuzat de RBC/solicitare SH eşuată	IM
6.3.7	Depășirea unei limite definite a unei zone de manevră	IM
6.7.1	Anunțarea unei tranziții ETCS de nivelul 0	IM
6.7.3	Circulația în ETCS de nivelul 0	IM
6.11.1	Anunțarea unei tranziții ETCS de nivelul NTC	IM
6.11.3	Circulația în ETCS de nivelul NTC	IM
6.15	Confirmarea LS	IM
6.15	Circulația în LS	IM
6.16	Confirmarea UN	IM
6.16	Circulația în UN	IM
6.17	Confirmarea SN	IM
6.17	Circulația în SN	IM
6.28	Acționarea dispozitivului de avertizare sonoră	IM
6.33.1	Revocarea unei autorizații pentru mișcările de trenuri în ERTMS	IM
6.34.3	Protejarea și repornirea mișcărilor de manevră	IM
6.40.2	Trenul este respins la pregătirea unei mișcări	IM
6.41.4	Oprirea prin declanșarea frânei de urgență în SH	IM
6.45	Gestionarea unei erori de citire a balizei	IM
6.48 a)	Gestionarea unei erori de comunicații radio la solicitarea SH	IM
6.53	Gestionarea unei defecțiuni NTC	IM
6.54	Gestionarea VBC	IM

Referință	Subiect	Responsabil
7.11	Luarea de măsuri în cazul în care numărul funcțional este deja utilizat	IM
7.13.1	Trecerea de la GSM-R la GSM-Public	IM
7.14.1	Trecerea de la GSM-R la GSM-Public	IM*

46. Apendicele B se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele B

Principii fundamentale și reguli comune de exploatare”;

(b) punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„11. AUTORIZAȚIA DE A DEPĂȘI SFÂRȘITUL UNEI AUTORIZĂRI

Mecanicul de locomotivă al trenului în cauză trebuie să aibă autorizația de a depăși un EOA.

Atunci când acordă autorizația, impiegatul de mișcare trebuie să îi dea mecanicului de locomotivă instrucțiuni de mișcare. Mecanicul de locomotivă trebuie să aplice instrucțiunile și nu trebuie să depășească nicio restricție de viteză, dacă a fost impusă vreuna, până când ajunge la locul unde poate fi reluată exploatarea normală.”;

(c) la punctul 13 se adaugă un al patrulea alineat, cu următorul text:

„Orice persoană care primește un apel de urgență trebuie să asculte și să nu intervină în comunicarea în curs decât pentru a furniza elemente relevante pentru context.”;

(d) punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„14. MĂSURI IMEDIATE PENTRU A PREVENI UN PERICOL PENTRU TRENURI

Orice membru al personalului întreprinderii feroviare/administratorului de infrastructură care ia cunoștință de un pericol pentru trenuri trebuie să ia măsuri imediate pentru a opri orice tren care ar putea fi afectat, trebuie să alerteze impiegatul de mișcare și să ia orice alte măsuri necesare pentru a evita producerea de vătămări sau de daune, în special:

1. Orice mecanic de locomotivă care a fost informat cu privire la un pericol pentru trenul său trebuie să oprească de îndată ce acest lucru este posibil în condiții de siguranță și să alerteze imediat impiegatul de mișcare cu privire la pericol utilizând apelul de urgență.
2. Orice impiegat de mișcare care a fost informat cu privire la un pericol trebuie să alerteze toți mecanicii de locomotivă, după caz, printr-un apel de urgență sau utilizând orice alte mijloace disponibile.”;

(e) punctul 15 se modifică după cum urmează:

(i) al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Dacă mecanicul de locomotivă constată o defecțiune a oricăror echipamente de la bord care afectează funcționarea trenului, mecanicul de locomotivă trebuie:

- să îl informeze pe impiegatul de mișcare cu privire la situație, la locație și la restricțiile impuse trenului în cazul în care i se permite să își continue misiunea;
- să nu înceapă sau să reînceapă misiunea până când impiegatul de mișcare nu îi acordă permisiunea de a face acest lucru.”;

(ii) se adaugă al patrulea paragraf, cu următorul text:

„Dacă impiegatul de mișcare dă trenului permisiunea să își înceapă sau să își continue misiunea, mecanicul de locomotivă trebuie să acționeze în conformitate cu restricțiile impuse trenului.”;

(f) se adaugă punctul 18 cu următorul text:

„18. INTRAREA PE UN TRONSON DE CALE OCUPAT DINTR-O GARĂ

- În cazul unei intrări neplanificate pe un tronson de cale ocupat, impiegatul de mișcare trebuie, înainte de a autoriza intrarea pe tronsonul de cale ocupat, să se asigure că mecanicii de locomotivă implicați sunt informați cu privire la circumstanțe.
- În toate cazurile în care un tren trebuie să intre pe un tronson de cale ocupat, impiegatul de mișcare trebuie să obțină, înainte de a autoriza intrarea pe tronsonul de cale ocupat, confirmarea faptului că trenul sau vehiculele care ocupă tronsonul de cale nu se vor deplasa către trenul care intră pe tronsonul de cale ocupat.”

47. Apendicele C se modifică după cum urmează:

(a) în secțiunea C1, se adaugă un nou punct 2.4 după cum urmează:

„2.4. **Glosar de terminologie feroviară**

Atunci când este cazul, întreprinderea feroviară trebuie să elaboreze un glosar de terminologie feroviară pentru fiecare rețea pe care sunt exploatate trenurile sale. Acesta trebuie să prezinte termenii folosiți în mod obișnuit în limba aleasă de întreprinderea feroviară și în limba «de lucru» a administratorului (administratorilor) de infrastructură pe a cărui (căror) infrastructură activează întreprinderea feroviară, pe baza terminologiei utilizate de respectivul administrator de infrastructură.”;

(b) în secțiunea C1, punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. **Reguli de comunicare**

Pentru înțelegerea corectă a comunicărilor legate de siguranță, indiferent de mijloacele de comunicare folosite, trebuie utilizate următoarele reguli:”;

(c) secțiunea C2 se modifică după cum urmează:

(i) titlul și punctul 1 se înlocuiesc cu următorul text:

„C2. **Instrucțiuni europene**

1. **Introducere**

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să utilizeze instrucțiunile europene în cadrul procedurii de comunicare în următoarele cazuri:

1. autorizația de a depăși sfârșitul unei autorizări;
2. autorizația de a continua după o oprire prin declanșarea frânei de urgență;
3. obligația de a rămâne în regim de staționare;
4. revocarea unei instrucțiuni;
5. obligația de a circula cu restricții de viteză;
6. obligația de a circula la vedere;
7. autorizația de a porni după pregătirea unei mișcări a trenului;
8. autorizația de a trece prin treceri la nivel defecte;
9. obligația de a circula cu restricții privind alimentarea cu energie electrică;

10-20 REZERVAT

Numerele de la 1 la 20 sunt rezervate pentru instrucțiuni europene.

Utilizarea instrucțiunilor europene cu numerele 1-4 și 7 este obligatorie pentru ETCS, în conformitate cu regulile din apendicele A.

Ori de câte ori este necesar ca impiegatul de mișcare să emită o instrucțiune de exploatare pentru care există o instrucțiune europeană, impiegatul de mișcare trebuie să utilizeze instrucțiunea europeană respectivă. Dacă o instrucțiune de exploatare legată de un sistem de clasă B necesită mai multe informații decât instrucțiunile europene, în locul acesteia se poate utiliza o instrucțiune națională. În acest caz, administratorul de infrastructură poate stabili aceste cerințe în instrucțiunile sale naționale.

Dacă sunt numerotate, instrucțiunile naționale elaborate de administratorii de infrastructură individuali trebuie să înceapă de la numărul 21.

Instrucțiunile naționale trebuie să aibă cel puțin același conținut ca cel al unei instrucțiuni europene.”;

- (ii) la punctul 2, „mișcare de manevră” se înlocuiește cu „compunere de manevră” și se adaugă un al patrulea paragraf, după cum urmează:

„Prin derogare, o instrucțiune europeană 3 poate fi, de asemenea, revocată printr-o instrucțiune europeană 1, 2 sau 7 fără a fi necesară o instrucțiune europeană 4 specifică.”;

- (iii) la punctul 3, „mișcare de manevră” se înlocuiește cu „compunere de manevră”, iar primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„O instrucțiune de exploatare include informații transmise digital, verbal, fizic pe hârtie sau sub formă de instrucțiuni verbale care trebuie notate în scris de mecanicul de locomotivă sau prin alte metode sigure de comunicare cu același nivel de informare.”;

- (iv) punctele 6, 7 și 8 se înlocuiesc cu următorul text:

„6. Instrucțiuni europene

Fiecare căsuță de bifat, fiecare câmp de informații și fiecare opțiune de introducere într-un câmp conținute într-o instrucțiune europeană trebuie să primească propriul identificator alfabetic sau numeric. Identificatorii numerotați care fac parte din mai multe instrucțiuni europene trebuie să primească un identificator începând cu «x» în loc de numărul instrucțiunii europene. Acest «x» poate fi înlocuit numai cu numărul instrucțiunii europene atunci când instrucțiunea respectivă este transmisă în format digital.

În timp ce conținutul și identificatorii trebuie să fie utilizați, iar ordinea alfabetică și numerică a identificatorilor trebuie să fie respectată, formatul în sine este orientativ.

Dacă într-un stat membru sau în rețeaua unui administrator de infrastructură nu se utilizează o anumită căsuță de bifat, un anumit câmp sau o anumită opțiune de introducere într-un câmp, nu există nicio obligație de a afișa căsuța de bifat, câmpul sau opțiunea de introducere într-un câmp în cauză în instrucțiunea europeană.

Nu trebuie să se adauge nicio altă căsuță de bifat, niciun alt câmp și nicio altă opțiune de introducere într-un câmp.

Domeniul de aplicare al fiecărui câmp individual nu poate depăși domeniul de aplicare al instrucțiunii europene din care face parte.

Administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară pot adăuga orientări privind modul de completare și de citire a formularelor instrucțiunilor europene, cu condiția ca aceste orientări să nu facă parte din procedura de comunicare.

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
A Tren nr. Compunere de manevră nr.		B Data	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
C Locația trenului Locația compunerii de manevră		D Locația emitentului	
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea europeană 3 – Obligația de a rămâne în regim de staționare 3			
<input type="checkbox"/> Rămâneți în regim de staționare la actuala locație 3.10			
<input type="checkbox"/> Încheiați misiunea 3.15			
<input type="checkbox"/> Eliminați MA disponibilă 3.20			
<input type="checkbox"/> Instrucțiuni suplimentare x.95		<input type="text"/> x.96 [text liber]	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
V Identitatea mecanicului de locomotivă		W Identitatea emitentului	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Y Ora		Z Identificator unic	
Instrucțiuni pentru utilizatori: Marcați cu un „X” casetele care devin valabile, în felul următor:			
<input checked="" type="checkbox"/>		În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, în felul următor:	
		<input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Sema	
În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.			

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
A Tren nr. Compunere de manevră nr.		B Data	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
C Locația trenului Locația compunerii de manevră		D Locația emitentului	
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea europeană 4 – Revocarea unei instrucțiuni 4			
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea de exploatare <input type="text"/> este revocată 4.10 4.11 Identificator unic			
<input type="checkbox"/> Instrucțiuni suplimentare <input type="text"/> x.95 x.96 [text liber]			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
V Identitatea mecanicului de locomotivă		W Identitatea emitentului	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Y Ora		Z Identificator unic	
Instrucțiuni pentru utilizatori: Marcați cu un „X” casetele care devin valabile, în felul următor: <input checked="" type="checkbox"/> În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, în felul următor: <input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Semaal În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.			

<input type="text"/> A Tren nr. Compunere de manevră nr. <input type="text"/>	<input type="text"/> B Data <input type="text"/>
C Locația trenului Locația compunerii de manevră <input type="text"/>	D Locația emitentului <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea europeană 5 – Obligația de a circula cu restricții de viteză 5	
<input type="checkbox"/> Nu depășiți viteza de <input type="text"/> între în <input type="text"/> și <input type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Locație x.44 Locație pe <input type="text"/> și <input type="text"/> x.45.1 Cale x.45.2 Linie x.46.1 Cale x.46.2 Linie de la <input type="text"/> până la <input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Semnal x.48.1 Km x.48.2 Semnal	
Restricție de viteză indicată prin panouri laterale <input type="checkbox"/> Da 5.67 [sau] <input type="checkbox"/> Nu 5.68	
<input type="checkbox"/> Examinați linia din următorul motiv <input type="text"/> și raportați constatările <input type="text"/> x.90 x.91 [text liber] către x.92 [text liber]	
<input type="checkbox"/> Instrucțiuni suplimentare <input type="text"/> x.95 x.96 [text liber]	
<input type="text"/> V Identitatea mecanicului de locomotivă <input type="text"/>	<input type="text"/> W Identitatea emitentului <input type="text"/>
Y Ora <input type="text"/>	Z Identificator unic <input type="text"/>
Instrucțiuni pentru utilizatori: Marcați cu un „X” casetele care devin valabile, în felul următor: <input checked="" type="checkbox"/> În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, în felul următor: <input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Semnal În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.	

<input style="width: 95%;" type="text"/> A Tren nr. Compunere de manevră nr.	<input style="width: 95%;" type="text"/> B Data
<input style="width: 95%;" type="text"/> C Locația trenului Locația compunerii de manevră	<input style="width: 95%;" type="text"/> D Locația emitentului
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea europeană 6 – Obligația de a circula la vedere 6	
<input type="checkbox"/> Circulați la vedere 6.40 [s/] <input type="checkbox"/> Nu depășiți viteza de <input style="width: 100px;" type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph	
între în <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> x.43 Locație x.44 Locație	
pe <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> x.45.1 Cale x.45.2 Linie x.46.1 Cale x.46.2 Linie	
de la <input style="width: 100px;" type="text"/> până la <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Semnal x.48.1 Km x.48.2 Semnal	
<input type="checkbox"/> Examinați linia din următorul motiv <input style="width: 150px;" type="text"/> și raportați constatările <input style="width: 150px;" type="text"/> x.90 x.91 [text liber] căt re x.92 [text liber]	
<input type="checkbox"/> Instrucțiuni suplimentare <input style="width: 150px;" type="text"/> x.95 x.96 [text liber]	
<input style="width: 95%;" type="text"/> V Identitatea mecanicului de locomotivă	<input style="width: 95%;" type="text"/> W Identitatea emitentului
<input style="width: 95%;" type="text"/> Y Ora	<input style="width: 95%;" type="text"/> Z Identificator unic
Instrucțiuni pentru utilizatori: Marcați cu un „X” casetele care devin valabile, în felul următor: <input checked="" type="checkbox"/> În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, în felul următor: <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Semnal	
În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.	

A Tren nr. Componere de manevră nr.		B Data	
C Locația trenului Locația compunerii de manevră		D Locația emitentului	
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea europeană 7 – Autorizația de a porni după pregătirea unei mișcări a trenului 7			
<input type="checkbox"/> Este autorizat să pornească în SR 7.10 [sau] <input type="checkbox"/> Este autorizat să pornească în SH 7.11 în direcția _____ înspre 7.12.1 Locație 7.12.2 Semnal			
<input type="checkbox"/> Este autorizat să depășească EOA la 7.20 _____ și la 7.22 _____ 7.21 Semnal [și] <input type="checkbox"/> I se interzice să utilizeze funcția de dezactivare 7.23			
<input type="checkbox"/> Este scutit de obligația de a circula la vedere x.25			
<input type="checkbox"/> Setează viteza SR la x.30 _____ x.31.1 Km/h x.31.2 Mph			
<input type="checkbox"/> Setează distanța SR la x.35 _____ x.36 metri			
<input type="checkbox"/> Nu depășiți viteza de x.41 _____ între _____ și _____ x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Locație x.44 Locație pe x.45.1 Cale x.45.2 Linie și x.46.1 Cale x.46.2 Linie de la x.47.1 Km x.47.2 Semnal până la x.48.1 Km x.48.2 Semnal			
<input type="checkbox"/> Examinați linia din următorul motiv x.90 _____ și raportați constatările către x.92 _____ x.91 [text liber]			
<input type="checkbox"/> Instrucțiuni suplimentare x.95 _____ x.96 [text liber]			
V Identitatea mecanicului de locomotivă		W Identitatea emitentului	
Y Ora		Z Identificator unic	
Instrucțiuni pentru utilizatori: Marcați cu un „X” casetele care devin valabile, în felul următor: <input checked="" type="checkbox"/> În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, în felul următor: x.47.1 Km x.47.2 Semnal			
În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.			

A Tren nr. Compunere de manevră nr. <input style="width: 100%;" type="text"/>	B Data <input style="width: 100%;" type="text"/>
C Locația trenului Locația compunerii de manevră <input style="width: 100%;" type="text"/>	D Locația emitentului <input style="width: 100%;" type="text"/>
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea europeană 8 – Autorizația de a trece prin treceri la nivel defecte 8	
<input type="checkbox"/> Luați cunoștință de trecerea sau trecerile la nivel defecte 8.40 [și / sau]	
<input type="checkbox"/> Nu depășiți viteza de <input style="width: 100px;" type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph	
între în <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> x.43 Locație x.44 Locație	
pe <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> x.45.1 Cale x.45.2 Linie x.46.1 Cale x.46.2 Linie	
de la <input style="width: 100px;" type="text"/> până <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Semnal x.48.1 Km x.48.2 Semnal	
<input type="checkbox"/> Trecerea sau treceri la nivel defecte (la) <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> 8.50 8.51.1 Km 8.51.2 ID 8.52.1 Km 8.52.2 ID 8.53.1 Km 8.53.2 ID 8.54.1 Km 8.54.2 ID și <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> și <input style="width: 100px;" type="text"/> 8.55.1 Km 8.55.2 ID 8.56.1 Km 8.56.2 ID 8.57.1 Km 8.57.2 ID 8.58.1 Km 8.58.2 ID 8.59.1 Km 8.59.2 ID	
<input type="checkbox"/> La apropierea de trecerea sau trecerile la nivel, nu depășiți viteza de <input style="width: 100px;" type="text"/> 8.60 8.61.1 Km/h 8.61.2 Mph	
<input type="checkbox"/> Oprii înainte de trecerea sau trecerile la nivel 8.65	
<input type="checkbox"/> Examinați trecerea sau trecerile la nivel 8.70	
<input type="checkbox"/> Activați manual trecerea sau trecerile la nivel 8.75	
<input type="checkbox"/> Activați dispozitivul de avertizare sonoră 8.80	
<input type="checkbox"/> Este autorizat să treacă prin trecerea sau trecerile la nivel 8.85	
<input type="checkbox"/> Instrucțiuni suplimentare <input style="width: 100px;" type="text"/> x.95 x.96 [text liber]	
V Identitatea mecanicului de locomotivă <input style="width: 100%;" type="text"/>	W Identitatea emitentului <input style="width: 100%;" type="text"/>
Y Ora <input style="width: 100%;" type="text"/>	Z Identificator unic <input style="width: 100%;" type="text"/>
Instrucțiuni pentru utilizatori: Marcați cu un „X” casetele care devin valabile, în felul următor: <input checked="" type="checkbox"/> În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, în felul următor: <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Semnal	
În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.	

<input type="text"/> A Tren nr. Componere de manevră nr. <input type="text"/>	<input type="text"/> B Data <input type="text"/>
C Locația trenului Locația compunerii de manevră <input type="text"/>	D Locația emitentului <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Instrucțiunea europeană 9 – Obligația de a circula cu restricții privind alimentarea cu energie electrică <small>9</small>	
<input type="checkbox"/> Restricție privind alimentarea cu energie electrică <small>9.40</small>	
între <input type="text"/> și <input type="text"/> <small>x.43 Locație</small> <small>x.44 Locație</small>	pe <input type="text"/> și <input type="text"/> <small>x.45.1 Cale x.45.2 Linie</small> <small>x.46.1 Cale x.46.2 Linie</small>
de la <input type="text"/> până la <input type="text"/> <small>x.47.1 Km x.47.2 Semnal</small> <small>x.48.1 Km x.48.2 Semnal</small>	
Restricție privind alimentarea cu energie electrică indicată prin panouri laterale	
<input type="checkbox"/> Da <small>9.67</small> [sau]	
<input type="checkbox"/> Nu <small>9.68</small>	
<input type="checkbox"/> Circulați cu pantograful (pantografele) coborât(e) <small>9.70</small>	
<input type="checkbox"/> Circulați cu întrerupătorul principal în poziția „oprit” <small>9.75</small>	
<input type="checkbox"/> Limitați consumul de energie electrică la <small>9.80</small>	
<input type="text"/> <small>9.81.1 % 9.81.2 Amp. 9.81.3 kVA</small>	
<input type="checkbox"/> Examinați linia din următorul motiv <small>x.90</small>	
<input type="text"/> <small>x.91 [text liber]</small>	și raportați constatările către <input type="text"/> <small>x.92 [text liber]</small>
<input type="checkbox"/> Instrucțiuni suplimentare <small>x.95</small>	
<input type="text"/> <small>x.96 [text liber]</small>	
<input type="text"/>	
V Identitatea mecanicului de locomotivă <input type="text"/>	W Identitatea emitentului <input type="text"/>
Y Ora <input type="text"/>	Z Identificator unic <input type="text"/>
Instrucțiuni pentru utilizatori: Marcați cu un „X” casetele care devin valabile, în felul următor:	
<input checked="" type="checkbox"/>	În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, în felul următor: <input type="text"/> <small>x.47.1 Km x.47.2 Semnal</small>
În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.	

7. Comunicarea unei instrucțiuni de exploatare

Următoarea terminologie trebuie folosită în procedura de comunicare de către toate părțile.

Situație	Terminologie
Începerea furnizării unei instrucțiuni de exploatare	«Pregătirea procedurii [identificarea procedurii]»
Confirmarea faptului că poate fi furnizată o instrucțiune de exploatare	«Gata pentru procedură [identificarea procedurii]»
Anularea unei instrucțiuni de exploatare	«Anularea procedurii [identificarea procedurii]»
Dacă mesajul urmează a fi reluat ulterior, procedura se repetă de la început	«Eroare în timpul transmisiei»
Atunci când expeditorul descoperă o eroare de transmisie, el trebuie să solicite anularea	«Eroare (+ pregătiți o nouă procedură [identificarea procedurii])» sau «Eroare (+ repet)»
Eroare în timpul reproducerii de către destinatar	«Eroare (+ repet)»
Înțelegere greșită: dacă una dintre părți nu înțelege pe deplin un mesaj, mesajul trebuie repetat	«Repetati (+ vorbiți rar)»

8. Manualul de instrucțiuni europene și naționale

Administratorul de infrastructură este responsabil cu întocmirea Manualului de instrucțiuni europene și naționale în limbile sale de lucru.

Toate formele instrucțiunilor naționale și ale instrucțiunilor europene de utilizat trebuie să fie reunite într-un document sau pe un suport electronic denumit Manualul de instrucțiuni europene și naționale.

Acest manual trebuie utilizat atât de mecanicul de locomotivă, cât și de personalul care autorizează circulația trenurilor. Manualul utilizat de mecanicul de locomotivă și manualul utilizat de personalul care autorizează circulația trenurilor trebuie să fie structurat și numerotat în același mod.

Manualul trebuie să cuprindă două părți.

Prima parte cuprinde cel puțin următoarele:

- un index al instrucțiunilor europene utilizate de administratorii de infrastructură;
- un index al instrucțiunilor naționale de exploatare;
- o listă a situațiilor în care se aplică fiecare instrucțiune de exploatare;
- modul de furnizare a fiecărei instrucțiuni de exploatare, inclusiv dacă este permisă înregistrarea acestuia în scris de către mecanicul de locomotivă în timpul mișcării;
- tabelul care conține alfabetul fonetic internațional.

Cea de a doua parte cuprinde, în limbile de exploatare ale administratorului infrastructurii, formularele:

- instrucțiunilor europene;
- instrucțiunilor naționale de exploatare.

Acestea trebuie colectate de întreprinderea feroviară și înmânate mecanicului de locomotivă. Întreprinderile feroviare care operează în mai multe rețele de administratori de infrastructură trebuie să furnizeze mecanicului de locomotivă:

- formele generice ale instrucțiunilor europene, astfel cum sunt definite la punctul 6 din apendicele C2, sau
- forme reduse ale instrucțiunilor europene care includ cel puțin câmpurile utilizate de administratorul (administratorii) de infrastructură pe rețeaua (rețelele) în care va opera întreprinderea feroviară.”

(v) punctul 9 se elimină.

48. Apendicele D se modifică după cum urmează:

(a) Nota n.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. În vederea evitării repetării încercărilor, în ceea ce privește parametrii «Sarcini de trafic și capacitate de încărcare a infrastructurii» și «Sisteme de detectare a trenurilor», administratorii de infrastructură furnizează, prin parametrii 1.1.1.5.1 sau 1.1.1.5.2 ai RINF, lista tipurilor de vehicule sau a vehiculelor compatibile cu ruta pentru care s-a verificat deja compatibilitatea cu ruta, atunci când aceste informații sunt disponibile.»;

(b) în secțiunea D1, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) primul rând „Sarcini de trafic și capacitatea de încărcare a infrastructurii” se înlocuiește cu următorul text:

<p>„Sarcini de trafic și capacitate de încărcare a infrastructurii</p>	<p>Sarcini statice pe osie și mase proiectate și operaționale în următoarele cazuri de sarcină: — masa proiectată, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 — în stare de funcționare; — în cazul unei sarcini utile normale; — în cazul unei sarcini utile excepționale; — După caz, masa operațională în conformitate cu EN 15663: 2017- A1 2018: — în stare de funcționare; — în cazul unei sarcini utile normale.</p> <p>Viteza maximă prin construcție; Lungimea vehiculului;</p> <p>Poziția osiilor de-a lungul unității (distanța dintre osii).</p> <p>Categorie de linie EN;</p> <p>Pentru vehiculele care pot transporta o sarcină utilă a călătorilor: Categoria de linie EN pentru valoarea standard a sarcinii utile în zonele de stat în picioare și – în cazul aplicării – pentru orice valoare specifică a sarcinii utile în zonele de stat în picioare, în conformitate cu punctul 6.4 din EN 15528:2021.</p>	<p>1.1.1.1.2.4. Capacitatea de încărcare.</p> <p>1.1.1.1.2.4.1. Clasificarea națională pentru capacitatea de încărcare.</p> <p>1.1.1.1.2.4.2. Conformitatea structurilor cu modelul de sarcină de mare viteză (HSLM).</p> <p>1.1.1.1.2.4.3. Localizarea în cadrul sistemului feroviar a structurilor care necesită verificări specifice.</p> <p>1.1.1.1.2.4.4. Document (documente) conținând procedura (procedurile) pentru verificările privind compatibilitatea statică și dinamică cu ruta.</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>Verificările compatibilității statice pentru vehicule trebuie efectuate în conformitate cu punctul 7 din EN 15528:2021 și cu procedura (procedurile) suplimentară (suplimentare) sau cu informațiile relevante dacă sunt puse la dispoziție de administratorul de infrastructură prin RINF în conformitate cu parametrul 1.1.1.1.2.4.4.</p> <p>În cazul Regatului Unit, în ceea ce privește rețelele din Irlanda de Nord, verificările privind compatibilitatea statică a vehiculelor se efectuează conform regulilor naționale relevante în conformitate cu punctul 4.2.7.4 alineatul (4) din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 («STI INF»).</p> <p>Orice cerință stabilită de administratorul de infrastructură referitoare la sarcina utilă a călătorilor, care trebuie luată în considerare în timpul verificărilor compatibilității cu ruta pentru vehiculele care pot transporta o sarcină utilă a călătorilor, trebuie inclusă în procedura (procedurile) sau informațiile relevante puse la dispoziție de administratorul de infrastructură prin RINF în conformitate cu parametrul 1.1.1.1.2.4.4. O astfel de procedură poate lua în considerare măsurile tehnice sau de exploatare care au un impact asupra sarcinii utile a călătorilor în zonele de stat în picioare.</p>
--	--	---	----------	----------	---

	Verificarea compatibilității statice pentru vagoane: Sarcina utilă admisă pentru diferite categorii de linie în conformitate cu STI WAG.				Verificările compatibilității dinamice pentru trenuri, atunci când este necesar în conformitate cu informațiile furnizate de administratorul de infrastructură, trebuie efectuate în conformitate cu procedura (procedurile) sau cu informațiile relevante puse la dispoziție de administratorul de infrastructură prin RINF în conformitate cu parametrul 1.1.1.1.2.4.4.”
--	---	--	--	--	--

(ii) după rândul „Gabarit” se introduce următorul rând nou:

„Control specific pentru transportul combinat	Codul de compatibilitate al vagonului, cifra de corecție a vagonului și numărul tehnic ILU (WCC + numărul tehnic ILU) combinat cu cifra de corecție a vagonului de marfă = codul TC	1.1.1.1.3.4. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru cutiile mobile		X	Comparație în conformitate cu specificația definită la punctul 3.1 din documentul tehnic al ERA privind codificarea transportului combinat (ERA/TD/2023-01/CCT), versiunea 1.0 din 6 martie 2023.”
		1.1.1.1.3.9. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru unitățile rulante			
		1.1.1.1.3.8. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru containere			
		1.1.1.1.3.5. Numărul standard al profilului de transport combinat pentru semiremorci (Cod de linie TC)			

(iii) rândul „Sistem de detectare a trenurilor” se înlocuiește cu următorul text:

„Sisteme de detectare a trenurilor	<p>Informații care indică dacă vehiculul are la bord echipamente electrice sau electronice care creează un curent perturbator în șină sau dacă vehiculul are la bord echipamente electrice sau electronice care creează câmpuri electromagnetice perturbatoare în apropierea număratorului de osii</p> <p>Tipul de sisteme de detectare a trenurilor pentru care a fost proiectat și evaluat vehiculul prin încercări efectuate în conformitate cu ERA/ERTMS/033281</p>	<p>1.1.1.3.7.1.1. Tip de sistem de detectare a trenurilor</p> <p>1.1.1.3.7.1.2. Tip de circuite de cale sau de numărătoare de osii pentru care sunt necesare verificări specifice</p> <p>1.1.1.3.7.1.3. Document conținând procedura (procedurile) referitoare la tipul sistemelor de detectare a trenurilor declarate la punctul 1.1.1.3.7.1.2</p> <p>Specific rețelei din Franța:</p> <p>1.1.1.3.7.1.4. Tronson cu o limitare a detectării trenurilor</p>	X		<p>Verificarea este necesară numai:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Dacă 1.1.1.3.7.1.1 este «circuit de cale», atunci numai pentru vehiculele care au la bord echipamente electrice sau electronice care creează curent perturbator în șină. — Dacă 1.1.1.3.7.1.1 este «numărător de osii», iar atunci numai pentru vehiculele care au la bord echipamente electrice sau electronice care creează câmpuri electromagnetice perturbatoare în apropierea număratorului de osii — Dacă 1.1.1.3.7.1.1 este «buclă», atunci nu este necesar. <p>Compararea, între vehicul și ruta avută în vedere, a tipului declarat de sistem (sisteme) de detectare a trenurilor.</p> <p><i>Notă:</i></p> <p>La autorizarea vehiculului, pe baza STI-urilor și a documentelor detaliind cazuri specifice, care sunt menționate în RINF și se bazează pe ERA/ERTMS/033281, compatibilitatea tehnică este verificată între vehicul și toate sistemele de detectare a trenurilor ale rețelei (rețelelor) din zona de utilizare.</p> <p>În cazuri justificate în mod corespunzător (de exemplu, probleme de nedetectare a vehiculului care survin în timpul exploatării), încercările și/sau verificările ar putea fi efectuate după autorizarea vehiculului, cu implicarea întreprinderii feroviare și a administratorului de infrastructură.</p>
Sistem de detectare a trenurilor	Posibilitatea de a împiedica utilizarea dispozitivului de lubrifiere	1.1.1.1.7.1. Utilizarea dispozitivului de lubrifiere a buzei de bandaj	X		<p>Verificarea faptului că utilizarea dispozitivului de lubrifiere a buzei de bandaj este permisă pe ruta avută în vedere.</p> <p><i>Notă:</i></p> <p>Sistemul de management al siguranței al întreprinderii feroviare trebuie să țină seama de rezultatul verificării (de exemplu, împiedicarea utilizării dispozitivului de lubrifiere a buzei de bandaj pe tronsonul de linie respectiv)</p>

Sisteme de detectare a trenurilor: unitate de influență	<p>Din dosarul tehnic al fiecărui vehicul al trenului</p> <p>Pentru fiecare bandă de gestionare a frecvențelor definită în specificația menționată în apendicele J.2 indicele [A] la STI LOC & PAS și în cazurile specifice sau în documentele tehnice menționate la articolul 13 din STI CCS, atunci când acestea sunt disponibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> — curenții perturbatori maximi (A) și regula de însumare aplicabilă; — câmpul magnetic maxim (dBμA/m) – atât câmpul radiat, cât și câmpul datorat curentului de retur – și regula de însumare aplicabilă; — impedanța de intrare minimă (Ohm). <p>Parametrii comparabili specificați în cazurile specifice sau în documentele tehnice menționate la articolul 13 din STI CCS, atunci când aceștia sunt disponibili.</p>	<p>1.1.1.3.4.2. Benzi de frecvență pentru detecție</p> <p>1.1.1.3.4.2.1. Curentul perturbator maxim</p> <p>1.1.1.3.4.2.2. Impedanța de intrare minimă</p> <p>1.1.1.3.4.2.3. Câmpul magnetic maxim</p>	X	<p>Verificarea compatibilității cu ruta se aplică:</p> <ul style="list-style-type: none"> — trenurilor de călători formate din locomotivă (locomotive) și vagoane de călători; — trenurilor de marfă la care unul sau mai multe vagoane de marfă au la bord echipamente electrice sau electronice care creează un curent perturbator în calea ferată sau câmpuri electromagnetice perturbatoare în apropierea numărătorului de osii. <p>Trebuie verificată conformitatea emisiilor rezultate la nivelul «unității de influență» (astfel cum este definită în clauza 3.2 apendicele A indicele 77 din STI CCS) cu valorile maxime de interferență (nivelul curentului și limita câmpului magnetic) și impedanța minimă permisă.</p> <p>Pentru fiecare bandă de frecvență, emisiile rezultate la nivelul «unității de influență» se calculează pe baza regulilor de însumare specificate în:</p> <ul style="list-style-type: none"> — clauzele 3.2.1 și 3.2.2 din apendicele A indicele 77 al sistemului de detectare a trenurilor conform cu STI CCS; — cazuri specifice care se referă la documentele tehnice, astfel cum se specifică la articolul 13 din STI CCS pentru sistemele de detectare a trenurilor neconforme cu STI. Până la notificarea cazurilor specifice menționate la articolul 13 din STI CCS, se aplică regulile naționale notificate.”;
---	--	---	---	---

(iv) rândul „Tensiuni și frecvențe” se înlocuiește cu următorul text:

„Tensiuni și frecvențe	Sistemul de alimentare cu energie: — tensiunea și frecvența nominale; — tipul de sistem de linii de contact	1.1.1.2.2.1.1.	Tipul de sistem de linii de contact	X		Compararea, între vehicul și ruta avută în vedere, a tensiunii declarate a sistemului de alimentare cu energie de tracțiune (tensiunea și frecvența nominale) și a tipului de sistem de linii de contact. <i>Notă:</i> Pentru Franța, comparația la nivelul celei mai înalte tensiuni nepermanente (U_{max2}) între vehicul și rutele avute în vedere, având U_{max2} neconformă cu valorile din tabelul 1 din EN 50163:2004”
		1.1.1.2.2.1.2.	Sistemul de alimentare cu energie (tensiune și frecvență)			
		1.1.1.2.2.1.3.	Cea mai înaltă tensiune nepermanentă (U_{max2}) pentru Franța pe linii neconforme cu valorile din tabelul 1 din EN 50163:2004			

(v) rândul „ETCS – Integritatea trenului” se înlocuiește cu următorul text:

„ETCS	Gestionarea informațiilor cu privire la caracterul complet al trenului (nu din partea mecanicului de locomotivă)	1.1.1.3.2.8.	Necesitatea confirmării de la bord (nu din partea mecanicului de locomotivă) a integrității trenului pentru accesul pe linie	X	X	Verificare privind capacitatea vehiculului/trenului de a confirma (nu prin mecanicul de locomotivă) integritatea trenului dacă acest lucru este impus de echipamentele de cale.”
-------	--	--------------	--	---	---	--

(vi) după rândul „ETCS – Integritatea trenului” se introduc următoarele două rânduri noi:

„ETCS	Pachetul versiunilor sistemului ETCS exploatat în mod legal	1.1.1.3.2.10.	Versiunea M a ETCS	X		Verificarea faptului că valoarea ETCS M_VERSION din RINF se încadrează în intervalul versiunilor sistemului ETCS exploatate legal suportate de vehicul.
ETCS	Informații de la bord privind lungimea de siguranță a compunerii trenului, necesare pentru accesul la linie și la nivelul SIL	1.1.1.3.2.11.	Informații de la bord privind lungimea de siguranță a compunerii trenului necesare pentru accesul la linie și la SIL	X	X	Verificarea capacității vehiculului/trenului de a furniza informații privind lungimea de siguranță a compunerii trenului, cu nivelul minim necesar indicat în RINF.”

(vii) rândul „GSM-R – Rețeaua de origine a cartelei SIM GSM-R” se înlocuiește cu următorul text:

„GSM-R	Rețeaua de origine a cartelei SIM de voce GSM-R	1.1.1.3.3.5. Rețele GSM-R care fac obiectul unui acord de roaming	X		Verificare privind prezența rețelei de origine a cartelei SIM GSM-R în lista rețelelor GSM-R cu acord de roaming pentru toate punctele de pe rută. Aceasta trebuie realizată pentru toate cartelele SIM din vehicul.”
--------	---	---	---	--	---

(viii) după rândul „GSM-R - Rețeaua de origine a cartelei SIM de voce GSM-R” se introduce următorul rând nou:

„GSM-R	Rețeaua de origine a cartelei SIM de date GSM-R	1.1.1.3.3.5. Rețele GSM-R care fac obiectul unui acord de roaming	X		Verificare privind prezența rețelei de origine a cartelei SIM GSM-R în lista rețelelor GSM-R cu acord de roaming pentru toate punctele de pe rută. Aceasta trebuie realizată pentru toate cartelele SIM din vehicul.”
--------	---	---	---	--	---

(ix) rândul „GSM-R – Suport pentru cartela SIM aferent grupului cu ID 555” se înlocuiește cu următorul text:

„GSM-R	Suport pentru cartela SIM de voce GSM-R aferent grupului cu ID 555	1.1.1.3.3.4. Utilizarea grupului 555 de către GSM-R	X		Verificarea utilizării grupului cu ID 555 de către echipamentele de cale. În lipsa configurării la bord, trebuie stabilite în prealabil proceduri de exploatare alternative împreună cu administratorul de infrastructură.”
--------	--	---	---	--	---

(c) Apendicele D2 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele D2

Elemente pe care administratorul de infrastructură trebuie să le furnizeze întreprinderii feroviare pentru manualul de parcurs

Număr	Informații privind manualul de parcurs	Informațiile privind manualul de parcurs din Registrul de infrastructură (RINF)	Explicații
1	Informații generice privind administratorul de infrastructură		
1.1	Codul administratorului de infrastructură – Codul AI	1.1.0.0.1 – tronson de linie 1.1.1.1.8.1 – tronson al tunelului de cale ferată 1.2.1.0.0.1 – cale ferată la punctul de exploatare 1.2.1.0.5.1 – tunel de cale ferată la punctul de exploatare 1.2.1.0.6.1 – peron 1.2.2.0.0.1 – linie abătută	
2	Hărți și diagrame		
2.1	Hartă: prezentare schematică incluzând		
2.1.1	Tronsoane de linie	1.1.1.0.1.1	Elementele RINF sunt geolocalizate. O hartă a unui tronson de linie este obținută prin suprapunerea geolocalizării sale peste un serviciu de cartografiere O hartă a tronsoanelor consecutive de linie va rezulta dintr-un calcul al rutei
2.1.2	Puncte de exploatare (principale)	1.2.0.0.0.5	Elementele RINF sunt geolocalizate. O hartă a unui punct de exploatare este obținută prin suprapunerea geolocalizării sale peste un serviciu de cartografiere
2.2	Diagrama de parcurs		Un parcurs este definit printr-o listă de linii de cale ferată sau de tronsoane de linie consecutive, cu punctele lor de exploatare corespunzătoare, care leagă un punct de exploatare A de punctul de exploatare B
2.2.1.1	Indicarea liniilor curente	1.1.0.0.0.2 1.1.1.0.0.1 1.1.1.0.0.2	Identificarea națională a liniei este o proprietate a fiecărui tronson de linie Linia de cale ferată curentă este dată de identificarea liniei de cale ferată și a direcției de mers (N/O/B)

2.2.1.2	Indicarea buclelor	1.2.0.0.0.4	
2.2.1.3	Indicarea macazurilor de siguranță	1.2.0.0.0.4	
2.2.1.4	Indicarea liniilor abătute	1.2.2.0.0.2	Linile abătute sunt definite ca făcând parte din punctele de exploatare (geolocalizate)
2.2.2	Locurile principale (gări, triaje, joncțiuni, terminale de marfă) și poziția lor în raport cu linia	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3 1.2.0.0.0.4 1.2.0.0.0.5 1.2.0.0.0.6	
2.2.3	Amplasarea, tipul și denumirea tuturor semnalelor fixe relevante pentru trenuri	1.1.1.3.14 – semnal pe cale 1.2.1.0.8 – semnal în punctul de exploatare	La «semnal» se face referire în legătură cu calea sau tronsonul de cale sau cu punctul de exploatare
2.3	Diagrame de gară/triaj/depou		Gara, triajul, depoul sunt definite în RINF ca tipuri de puncte de exploatare
2.3.1	Identificatorul unic al punctului de exploatare (UOPID)	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3	
2.3.2	Tipul locului – terminal de călători, terminal de marfă, triaj, depou	1.2.0.0.0.4	
2.3.3	Amplasarea, tipul și identificarea semnalelor fixe care protejează puncte de pericol	1.2.1.0.8.1 1.2.1.0.8.2 1.2.1.0.8.3 1.2.1.0.8.4	La «semnal» se face referire în legătură cu punctul de exploatare
2.3.4	Identificarea și planul liniilor de cale ferată, inclusiv macazurile	1.2.1.0.0.2 1.2.0.0.0.7.1 1.2.0.0.0.7.2	Parametri de prezentare schematică adăugați
2.3.5	Identificarea peroanelor	1.2.1.0.6.2	
2.3.6	Lungimea peroanelor	1.2.1.0.6.4	
2.3.7	Înălțimea peroanelor	1.2.1.0.6.5	
2.3.8	Curbura peroanelor	1.2.1.0.6.8	
2.3.9	Identificarea buclelor	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3 1.2.0.0.0.4	
2.3.10	Instalații fixe pentru întreținerea trenurilor (vidanjarea toaletelor, instalații de curățare, realimentarea cu apă, realimentarea cu combustibil, realimentarea cu nisip, alimentarea cu electricitate de la sol)	1.2.2.0.4.1 1.2.2.0.4.2 1.2.2.0.4.3 1.2.2.0.4.4 1.2.2.0.4.5 1.2.2.0.4.6	

3	Informații specifice privind tronsonul de linie		
3.1	Caracteristici generale		
3.1.1	Extremitatea 1 a tronsonului de linie	1.1.0.0.3	
3.1.2	Extremitatea 2 a tronsonului de linie	1.1.0.0.4	
3.1.3	Indicarea distanței la sol (frecvența, prezentarea și poziționarea)	1.1.1.0.3	
3.1.4	Viteza maximă admisă pentru fiecare linie de cale ferată	1.1.1.1.2.5	
3.1.5	Lăsat necompletat în mod intenționat		
3.1.6	Lăsat necompletat în mod intenționat		
3.1.7	Mijloacele de comunicare cu regulatorul de circulație/centrul de control, în situații normale, de avarie și de urgență	1.1.1.3.3.1 – Versiunea GSM-R 1.1.1.3.6.1 – Alte sisteme radio instalate (sisteme radio preexistente) 1.1.1.3.3.3 – Funcții GSM-R opționale	
3.2	Caracteristici tehnice specifice		
3.2.1	Profilul declivității	1.1.1.1.3.6	
3.2.2	Locația declivității	1.1.1.1.3.6	
3.2.3	Tuneluri: locația, denumirea, lungimea, informații specifice, precum existența pasarelelor și a punctelor de evacuare și de salvare, precum și locația zonelor unde poate avea loc evacuarea în siguranță a călătorilor; categoria de protecție împotriva incendiilor	1.1.1.1.8.2 1.1.1.1.8.3 1.1.1.1.8.4 1.1.1.1.8.7 1.1.1.1.8.10 1.1.1.1.8.11 1.1.1.1.8.12 1.1.1.1.8.12.1 1.1.1.1.8.13 1.1.1.1.8.13.1	
3.2.4	Zone în care nu este permisă oprirea: identificare, locație, tip	1.1.1.3.14.1 1.1.1.3.14.2 1.1.1.3.14.3 1.1.1.3.14.5	Tipul specific de semnal «zonă în care nu este permisă oprirea» plus lungimea zonei în care nu este permisă oprirea
3.2.5	Riscuri industriale – locații în care este periculos pentru mecanicul de locomotivă să iasă din cabină	1.1.0.0.1.1	
3.2.6	Lăsat necompletat în mod intenționat		

3.2.7	Tipul de sistem de semnalizare și regimul corespunzător de exploatare (cale ferată dublă, sens banalizat, circulație pe partea stângă sau pe partea dreaptă etc.)	1.1.1.3.2.1 – nivelul ETCS 1.1.1.3.2.2 – ETCS de referință 1.1.1.3.5.3 – Sistem preexistent de protecție a trenului 1.1.1.0.0.2 – Sensul normal de circulație 1.1.0.0.1.3 – Regimul de exploatare	Sisteme de semnalizare aflate deja în RINF în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777. Regim de lucru reversibil definit deja în RINF la nivel de cale. Parametru pentru regimul de circulație pe cale ferată dublă și regimul de circulație pe partea dreaptă/stângă definit la nivelul tronsonului de linie
3.2.8	Lăsat necompletat în mod intenționat		
3.3	Subsistemul «energie»		
3.3.1	Sistemul de alimentare cu energie (tensiune și frecvență)	1.1.1.2.2.1.2	
3.3.2	Curentul maxim pentru tren	1.1.1.2.2.2	
3.3.3	Restricții legate de consumul de energie al anumitor unități de tracțiune electrică	1.1.1.2.5.1 1.1.1.2.5.4	Da/Nu aflate deja în RINF în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777. Parametri din grupul de parametri «Reguli și restricții» pentru un document care descrie restricția
3.3.4	Restricții legate de poziționarea ramelor pentru respectarea separării liniei de contact (poziția pantografului)	1.1.1.2.5.5	Parametri din grupul de parametri «Reguli și restricții»
3.3.5	Locația zonelor neutre	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.6	Locația zonelor prin care trebuie să se treacă cu pantografele coborâte.	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.7	Condiții aplicabile frânării cu recuperare	1.1.1.2.2.4.1	
3.3.8	Curentul maxim per pantograf în regim de staționare	1.1.1.2.2.3	
3.4	Subsistemul «control-comandă și semnalizare»		
3.4.1	Necesitatea de a avea mai multe sisteme active simultan	1.1.1.3.10.1 1.1.1.3.10.2 1.2.1.1.9.1 1.2.1.1.9.2	

3.4.2	Condiții speciale de comutare între diferite sisteme de clasa B de protecție, de control și de avertizare a trenurilor	1.1.1.3.8.1.1 1.2.1.1.7.1.1	
3.4.3	Condiții tehnice speciale necesare pentru comutarea între sistemele ERTMS/ETCS și de clasă B, locația limitelor geografice între sistemele ERTMS/ETCS și cel de clasă B	1.1.1.3.8.3 1.2.1.1.7.3	Locația limitelor geografice poate fi dedusă considerând calea ferată asociată cu ETCS și calea ferată adiacentă asociată cu sistemul de clasă B
3.4.4	Numărul (numerele) de identificare al (ale) rețelei radio utilizat(e) pe rută și instrucțiuni speciale (locația) pentru comutarea între diferite sisteme radio	1.1.1.3.3.1 – Versiunea GSM-R 1.2.1.1.2.1 1.1.1.3.6.1 – Alte sisteme radio instalate (sisteme radio preexistente) 1.2.1.1.5.1 1.1.1.3.8.2 1.1.1.3.8.2.1 1.2.1.1.7.2 1.2.1.1.7.2.1	Locația pentru comutare poate fi dedusă considerând calea ferată asociată cu un sistem radio și calea ferată adiacentă asociată cu un alt sistem radio.
3.4.5	Permișiunea de a utiliza frâna cu curenți turbionari	1.1.1.1.6.2 1.2.1.0.4.2	
3.4.6	Permișiunea de a utiliza frâna magnetică	1.1.1.1.6.3 1.2.1.0.4.3	
3.4.7	Numărul (numerele) de identificare, numărul (numerele) de telefon și zona (zonele) de autoritate (locațiile limitelor geografice) ale Centrelor de blocuri radio ERTMS/ETCS care acoperă ruta	1.1.1.3.2.17 1.2.1.1.1.17	Zona acoperită de RBC este definită de toate tronsoanele de linie de cale ferată asociate aceluiași număr de identificare sau număr de telefon
3.4.8	Gradul de automatizare și versiunea ATO instalată la sol	1.1.1.3.13.1 1.1.1.3.13.2 1.2.1.1.10.1 1.2.1.1.10.2	Parametri RINF asociați tronsonului de linie de cale ferată
3.4.9	Sistemul de comunicații ATO suportat de echipamentele de cale	1.1.1.3.13.3 1.2.1.1.10.3	
3.4.10	Masă metalică mare	1.1.1.3.2.18 1.2.1.1.1.18	
3.4.11	Integritatea trenului confirmată de la bord	1.1.1.3.2.8 1.2.1.1.1.8	
3.5	Subsistemul «exploatare și gestionarea traficului»		
3.5.1	Limba de lucru	1.1.0.0.1.2 1.2.0.0.0.8”	

(d) se adaugă următoarea secțiune D3:

„Apendicele D3

Informații tehnice de cale ERTMS relevante pentru exploatare pe care administratorul de infrastructură trebuie să le furnizeze întreprinderii feroviare

Note:

1. Informațiile furnizate în prezentul document sunt complementare verificării compatibilității cu ruta, care se presupune că a fost deja efectuată pentru un tren destinat să fie exploatat pe o rută. Acestea trebuie furnizate de administratorii de infrastructură prin intermediul RINF. Acești parametri pot fi publicați în aplicația RINF utilizând conceptul de «subset de caracteristici comune» definit în vocabularul ERA și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 privind RINF, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1694.
2. Majoritatea informațiilor enumerate mai jos nu sunt vizibile altfel pentru mecanicul de locomotivă sau pot fi percepute doar indirect în anumite condiții de exploatare, de obicei prin observarea comportamentului sistemului în anumite situații.
3. Punctul 1.5 enumeră setul minim de valori naționale ETCS care trebuie puse la dispoziția întreprinderilor feroviare. La cerere, administratorii de infrastructură trebuie să furnizeze, de asemenea, unei întreprinderi feroviare setul complet de valori naționale.
4. Termenii ERTMS menționați în tabel sunt definiți în glosar și în specificația cerințelor sistemului din cadrul STI privind subsistemul de control-comandă și semnalizare (conform indicilor 3 și, respectiv, 4 din apendicele A).
5. Informațiile furnizate în prezentul apendice vor îmbunătăți cunoștințele mecanicilor de locomotivă cu privire la condițiile de exploatare pe care trebuie să le ia în considerare atunci când circulă în temeiul ERTMS în rețeaua administratorului de infrastructură. Acestea pot fi utilizate în contextul formării mecanicilor de locomotivă și pot fi integrate în regulile și procedurile interne ale întreprinderii feroviare.

Număr	Informație	Explicație
1	Particularitățile ETCS	
1.1	Dacă ETCS de cale este proiectat pentru a transmite condițiile căii ferate și, în caz afirmativ, care sunt acestea	În cazul în care echipamentul de cale nu prevede condițiile căii ferate, mecanicul de locomotivă va trebui să fie informat cu privire la astfel de condiții prin metode alternative
1.2	Dacă ETCS de cale pune în aplicare procedura de trecere la nivel (LX) sau o soluție echivalentă	În cazul în care echipamentul de cale nu pune în aplicare nicio soluție pentru acoperirea trecerilor la nivel defectuoase (care sunt în mod normal protejate prin intermediul unui sistem tehnic), mecanicilor de locomotivă li se va solicita să respecte instrucțiunile primite din alte surse
1.3	Insuficiența de supraînălțare utilizată pentru a determina profilul de viteză maximă permisă pe linie și alte categorii de trenuri cu insuficiență de supraînălțare pentru care ETCS de cale este configurat pentru a furniza profiluri de viteză maximă permisă	Informații esențiale pentru mecanicii de locomotivă ai trenurilor cu o toleranță mai slabă (mai mică) la insuficiența de supraînălțare decât cele pentru care ETCS de cale furnizează profiluri de viteză maximă permisă
1.4	Motivele pentru care o unitate radio centrală ETCS poate respinge un tren	Lista cazurilor care fac obiectul opțiunilor administratorului de infrastructură în materie de proiectare a sistemului
1.5	Valori naționale ETCS	Set minim de parametri care trebuie comunicați întreprinderilor feroviare

1.5.1	D_NVROLL	Parametru utilizat de ETCS de bord pentru a monitoriza distanța care poate fi parcursă în condiții de protecție în caz de răsturnare și de protecție pentru mișcarea în direcție inversă
1.5.2	Q_NVEMRRLS	Calificativ care definește dacă aplicarea frânei de urgență din alte motive decât o oprire prin declanșarea frânei de urgență poate fi revocată de îndată ce condițiile pentru aceasta au dispărut sau după ce trenul s-a oprit complet
1.5.3	V_NVALLOWVTRP	Viteza maximă permisă la selectarea funcției «Dezactivare EOA»
1.5.4	V_NVSUPOVTRP	Limita de viteză permisă monitorizată atunci când este activă funcția «Dezactivare EOA»
1.5.5	D_NVOVTRP	Distanța maximă pentru dezactivarea funcției de oprire a trenului prin declanșarea frânei de urgență
1.5.6	T_NVOVTRP	Durata maximă pentru dezactivarea funcției de oprire a trenului prin declanșarea frânei de urgență
1.5.7	D_NVPOTRP	Distanța maximă permisă pentru schimbarea sensului de mers în modul <i>Post Trip</i> (ulterior opririi prin acționarea frânei de urgență)
1.5.8	T_NVCONTACT	Timpul maxim fără un mesaj de siguranță din partea unității radio centrale înainte ca trenul să acționeze
1.5.9	M_NVCONTACT	Reacția la bord a sistemului atunci când T_NVCONTACT expiră
1.5.10	M_NVDERUN	Calificativ care determină dacă ETCS de bord permite schimbarea identificatorului unui mecanic de locomotivă în timpul rulării sau numai în regim de staționare
1.5.11	Q_NVDRIVER_ADHES	Calificativ care determină dacă mecanicul de locomotivă are permisiunea de a modifica factorul de aderență utilizat de ETCS de bord pentru a calcula curbele de frânare
1.5.12	Q_NVSBTSMPerm	Permisiunea de a utiliza frâna de serviciu în monitorizarea vitezei-țintă
1.5.13	Valori naționale utilizate pentru modelul de frână	Set de parametri pentru modificarea curbelor de frânare calculate de sistemul ETCS de bord pentru a corespunde marjelor de acuratețe, performanță și siguranță impuse de administratorul de infrastructură
2	Particularitățile GSM-R	
2.1	Dacă rețeaua GSM-R este configurată astfel încât să permită anularea forțată a înregistrării unui număr funcțional de către un alt mecanic de locomotivă	Această funcție va condiționa regulile de exploatare aplicabile mecanicilor de locomotivă și impiegaților de mișcare atunci când este vorba despre radiouri pentru cabine înregistrate sub numere greșite.

2.2	Constrângeri specifice impuse de operatorul de rețea GSM-R asupra unităților ETCS de bord capabile să funcționeze numai cu comutator de circuit	Aceste constrângeri, după caz, sunt menite să gestioneze numărul limitat de conexiuni radio cu comutare de circuite care pot fi gestionate simultan de o unitate radio centrală”
-----	---	--

49. Titlul apendicelui F se înlocuiește în tot textul cu următorul text:

„Elemente relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinilor legate de însoțirea trenurilor”.

50. Titlul apendicelui G se înlocuiește în tot textul cu următorul text:

„Elemente relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinii de pregătire a trenurilor”.

51. Litera (a) punctul 1 din apendicele G se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Prezentul apendice, care trebuie interpretat în coroborare cu punctele 4.6 și 4.7, oferă o listă a elementelor considerate relevante pentru sarcina pregătirii unui tren pe rețea.”

52. Litera (a) punctul 3 din apendicele G se înlocuiește cu următorul text:

„(a) aplicarea regulilor de pregătire a trenului, a regulilor de compunere a trenului, a regulilor privind frânarea trenului, a regulilor de încărcare a trenului etc., pentru a se asigura faptul că trenul este în stare de funcționare;”.

53. Apendicele I se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele I

Lista zonelor pentru care regulile naționale pot continua să se aplice în conformitate cu articolul 8 din Directiva (UE) 2016/798

1. DOMENII PENTRU REGULILE NAȚIONALE

(a) Manevră

- Sunt excluse regulile de exploatare pentru cuplarea automată digitală (DAC)
- Regulile naționale pentru manevrarea ERTMS se limitează la zonele definite în partea C din apendicele A

(b) Reguli de semnalizare

- Reguli legate de utilizarea în exploatare a sistemului de semnalizare național

(c) Vitezele maxime în regim de avarie, inclusiv circulația la vedere

(d) Circulație cu precauție

(e) Regulă de exploatare locală

- Reguli cu caracter strict local referitoare la condiții locale specifice, atunci când nu sunt menționate în RINF în conformitate cu articolul 14 alineatul (11) din Directiva (UE) 2016/797

(f) Exploatarea în timpul lucrărilor

(g) Exploatarea în siguranță a trenurilor de încercare

(h) Vizibilitatea trenului

- Capătul anterior (a se vedea punctul 4.2.2.1.2)
- Vehicule existente neconforme cu STI

(i) Gestionarea unei situații de urgență și a reacțiilor în caz de urgență (a se vedea punctul 4.2.3.7)

- Rolul autorităților locale/naționale și al serviciilor de urgență, precum și datele de contact ale acestora.
- Metode și proceduri în situații de urgență care nu fac obiectul cerințelor prezentului regulament, inclusiv notificarea accidentelor și a incidentelor: instrucțiuni naționale privind modalitățile de notificare către autorități.

- (j) Metodologie privind comunicările referitoare la siguranță
 - Instrucțiuni de exploatare naționale (a se vedea apendicele C2)
- (k) Cerințe privind cunoașterea rutei în temeiul transpunerii în legislația națională a Directivei 2007/59/CE.

2. LISTA PUNCTELOR DESCHISE

- (a) Transporturi excepționale
- (b) Cerințe specifice pentru exploatarea trenurilor de transport combinat care depășesc gabaritul de încărcare, dar care nu depășesc codificarea liniei
- (c) Informații privind circulația trenului pentru mecanicii de locomotivă (a se vedea punctul 4.2.1.2.3)
 - Informații suplimentare
- (d) Înregistrarea datelor de monitorizare în exteriorul trenului (a se vedea punctul 4.2.3.5.1)
 - Informații suplimentare
- (e) Înregistrarea datelor de monitorizare la bordul trenului (a se vedea punctul 4.2.3.5.2)
 - Informații suplimentare
- (f) Competențe profesionale (a se vedea punctele 4.2.1.1 și 4.6)
 - Elemente relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinilor legate de dispeceratul trenurilor și autorizarea mișcării trenurilor.
 - Dovada competențelor profesionale.
- (g) Condiții de sănătate și de siguranță (a se vedea punctul 4.7)
 - Limite privind alcoolul, medicamentele și medicația psihotropă (a se vedea punctul 4.7.1)
- (h) Principii și reguli de exploatare comune (a se vedea punctul 4.4 și apendicele B)
 - Înnisiparea – echipament de înnisipare automată și raportare în cazul utilizării echipamentului de înnisipare;
 - Defectarea unei treceri la nivel – informații suplimentare
- (i) Metodologie privind comunicările referitoare la siguranță
 - Termeni suplimentari (a se vedea apendicele C1)
- (j) Exploatarea în tuneluri lungi (a se vedea punctul 4.3.5)
 - Informații suplimentare”

54. Apendicele J se modifică după cum urmează:

(a) primul tabel se modifică după cum urmează:

(i) după rândul „Autorizarea mișcării trenurilor” se introduce următorul rând:

„Tren de transport combinat	Un tren de transport combinat este un tren de marfă compus integral sau parțial din vagoane de marfă încărcate cu unități de încărcare intermodale (de exemplu, cutii mobile, semiremorci, containere, unități de rulare).”
-----------------------------	---

(ii) rândul „Apel de urgență” se înlocuiește cu următorul text:

„Apel de urgență	Apel efectuat în anumite situații periculoase pentru a avertiza toate trenurile/compuerile de manevră dintr-o zonă definită.”
------------------	---

(iii) după rândul „Apel de urgență” se introduce următorul rând:

„Sfârșitul autorizării	Locul până la care un tren sau o compunere de manevră este autorizată să circule.”
------------------------	--

- (iv) Rândul „Sarcină esențială pentru siguranță” se înlocuiește cu următorul text:

„Sarcină esențială pentru siguranță	Sarcină care afectează siguranța feroviară, executată de personalul care pregătește, exploatează, controlează sau este implicat în alt mod în mișcarea trenurilor.”
-------------------------------------	---

- (v) după rândul „Oprire programată” se adaugă un nou rând „Compunerea de manevră”:

„Compunerea de manevră	O unitate de tracțiune cuplată sau nu la un set de vehicule și destinată a fi deplasată în condiții de manevră fără date privind trenul.”
------------------------	---

- (vi) rândul „Impieगत de mișcare” se înlocuiește cu următorul text:

„Impieगत de mișcare	Personal responsabil cu stabilirea rutelor trenurilor/compunerilor de manevră și cu emiterea de instrucțiuni pentru mecanicii de locomotivă.”
---------------------	---

- (vii) rândul „Tren” se înlocuiește cu următorul text:

„Tren	Un tren este definit ca (o) unitate (unități) de tracțiune cu sau fără vehicule cuplate cu date disponibile privind trenul, care circulă între două sau mai multe puncte definite în conformitate cu o trasă alocată și identificată prin intermediul unui număr unic de circulație al trenului.”
-------	---

- (viii) după rândul „Tren” se introduce următorul rând:

„Compunerea trenului	Compunerea trenului este succesiunea vehiculelor dintr-un tren. Aceasta înseamnă atât compunerea vehiculelor în cadrul unui tren, cât și caracteristicile specifice ale acestora.”
----------------------	--

- (ix) rândul „Pregătirea trenului” se înlocuiește cu următorul text:

„Pregătirea trenului	Procesul prin care se asigură faptul că un tren se află într-o stare adecvată pentru a intra în exploatare, că echipamentul trenului este instalat corect și compunerea trenului corespunde rutei (rutelor) desemnate. Acesta include cuplarea sau decuplarea vehiculelor, conectarea sau deconectarea conductelor, serviciile, cablajul și indicarea unui semnal de fine de tren. Pregătirea trenului include, de asemenea, reglajul configurației frânei și inspecțiile, încercările și verificările efectuate înainte de plecare. <i>Notă:</i> Mișcarea pentru intrarea sau ieșirea unui vehicul din compunerea trenului este o mișcare de manevră.”
----------------------	--

- (b) al doilea tabel se modifică după cum urmează:

- (i) după rândul „COTIF” se introduce următorul rând:

„CT	Transport combinat”
-----	---------------------

- (ii) după rândul „ENE” se introduce următorul rând:

„EOA	Sfârșitul autorizării”
------	------------------------

(iii) după rândul „GSM-R” se introduce următorul rând:

„ILU	Unitate de încărcare intermodală”
------	-----------------------------------

(iv) după rândul „Întreprindere feroviară” se introduce următorul rând:

„SIL	Nivel de integritate al siguranței”
------	-------------------------------------