



**Republika e Kosovës-Republika Kosova-Republic of Kosovo**

**Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave**

**Regulativni Autoritet Železnica**

**Railway Regulatory Authority**



REPUBLIKA E KOSOVËS / REPUBLIKA KOSOVO / REPUBLIC OF KOSOVO	
AUTORITETI RREGULLATIV I HEKURUDHAVE	
REGULATIVNI AUTORITET ŽELEZNICA	
RAILWAY REGULATORY AUTHORITY	
DEP/SEK.	NR.PROT.
DEP/SEK:	BR.PROT.
DEP/SEK.	NR.PROT.
01	371
NUMRI I FAQEVE	DD.MM.VVV:
BROJ STRANA	DD.MM.GGGG: 27/12/2018
NR. OF PAGES	DD.MM.YYYY: 27/12/2018
PRISHTINË / A	

Në mbështetje të nenit 38, paragrafi 2, 106 paragrafi 1 dhe 2, si dhe 114 të Ligjit Nr. 04/L-063 për Hekurudhat e Kosovës, Bordi i Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave miraton:

Rregulloren Nr. 08/2018

Mbi Specifikacionet Teknike për Interoperabilitet në lidhje me nën-Sistemin “Operimi dhe Menaxhimi i Trafikut” STI OPE

Rr. Rrustem Statovci nr.29  
Prishtinë, Kosovë  
Tel:+381 38 220040  
Fax:+381 38 22 334  
[www.azh-ks.org](http://www.azh-ks.org)

Kuvendi i Kosovës  
Skupština Kosova  
Assembly of Kosovo

Rregullorja Nr.08/2018 adopton Rregulloren e Bashkimit Evropian (BE) Nr. 2015/995 e datës 8 qershor 2015 për amendamentimin e Vendimit 2012/757/EU në lidhje me specifikimin teknik për interoperabilitet në lidhje me nënsistemin për "operimin dhe menaxhimin e trafikut" të sistemit hekurudhor në Bashkimin Evropian

Duke marre për bazë karakterin teknik dhe të detajuar të Specifikacionet Teknik për Interoperabilitet 'Operimi dhe Menaxhimi i Trafikut'-STI OPE, si dhe duke ju referuar praktikave të vendeve tjera fjinje të cilat janë po ashtu në fazën e përafrimit të legjislacionit vendor me atë të BE-së, optimi i STI-së së lartcekur nga ana e ARH-së bëhet në tërësinë e saj. Adoptimi i STI-ve në tërësinë e tyre, ka qenë edhe vazhdon të jetë edhe rekomandim nga Agjencija Evropiane e Hekurudhave si dhe Shoqata Evropiane e Organeve Njoftuese.

Referimi brenda STI OPE tek vendet anëtare të BE-së nënkupton Republikës e Kosovës, kurse rrjeti hekurudhor Evropian, e nënkupton rrjetin hekurudhor të Kosovës.

Në rast të mospërputhjes në mes të versionit Shqip dhe atij Anglisht për këtë STI, mbizotëron ky i fundit.

Kjo Rregullore për STI OPE hynë në fuqi me datë 01/07/2019.

Arsim Berisha



Kryesues i Bordit

Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave



---

## RREGULLORJA E KOMISIONIT (BE) 2015/995

e datës 8 qershor 2015

për amendamentimin e Vendimit 2012/757/EU në lidhje me specifikimin teknik për interoperabilitet në lidhje me nënsistemin për “operimin dhe menaxhimin e trafikut” të sistemit hekurudhor në Bashkimin Evropian

(Tekst me rëndësi për ZEE)

KOMISIONI EVROPIAN,

Duke pasur parasysh Traktatin mbi Funksionimin e Bashkimit Evropian,

Duke pasur parasysh Direktivën 2008/57/EC të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 17 qershor 2008 për interoperabilitetin e sistemit hekurudhor brenda Komunitetit (1) dhe në veçanti Nenin 6(1) të tij,

Duke pasur parasysh:

- (1) Neni 12 i Rregullores (KE) Nr. 881/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit (2) kërkon nga Agjencja Evropiane e Hekurudhave (Agjencia) që të sigurojë që specififikimet teknike për interoperabilitet (STI-të) të përshtaten me progresin teknik, trendet e tregut dhe kërkuesat sociale, si dhe t'i propozojë Komisionit ndryshimet në STI të cilat i konsideron të nevojshme.
- (2) Komisioni, me Vendimin C (2010) 2576 të datës 29 prill 2010, i ka dhënë mandatin Agjencisë për hartimin dhe shqyrtimin e STI-ve me qëllim të shtrirjes së fushëveprimit të tyre në tërë sistemin hekurudhor të Bashkimit. Sipas kushteve të këtij mandati, Agjencisë i është kërkuar të zgjerojë fushëveprimin e STI-ve në lidhje me nënsistemin e “operimit dhe menaxhimit të trafikut,” në tërë sistemin hekurudhor në Bashkim.
- (3) Pas raportit të Komisionit mbi profilin dhe detyrat e anëtarëve të tjerë të ekuipazhit të trenave (3), Komisioni ka kërkuar nga Agjencia që të identifikojë detyrat e përbashkëta qenësish të ndërlidhura me sigurinë të anëtarëve tjerë të ekuipazhit që nuk ndërlidhen me dizajnin e automjetit/mjeteve lëvizëse dhe të përcaktojë fushëveprimin e Shtojcës J në Aneksin I në Vendimin e Komisionit 2012/757/EU (4) (STI OPE).
- (4) Më 18 dhjetor 2013 dhe 18 korrik 2014, Agjencia ka nxjerrë dy rekomandime mbi amendamentimet në STI që ndërlidhen me nënsistemin për “operimin dhe menaxhimin e trafikut” (ERA-REC-100-2013 dhe ERA-REC-101-2014/REC).
- (5) Vendimi 2012/757/EU prandaj duhet të ndryshohet në përputhje me rrethanat.

---

<sup>1</sup> GZ L 191, 18.7.2008, f. 1.

<sup>2</sup> Rregullorja (EC) Nr. 881/2004 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, e datës 29 prill 2004 për themelimin e Agjencisë Evropiane të Hekurudhave (GZ L 164, 30.4.2004 f. 1).

<sup>3</sup> Raporti nga Komisioni për Parlamentin Evropian, Këshillin, Komitetin Ekonomik dhe Social Evropian dhe Komitetin e Rajoneve mbi profilin dhe detyrat e anëtarëve tjerë të ekuipazhit (COM (2013) 33 final, 30.1.2013)

<sup>4</sup> Vendimi i Komisionit 2012/757/EU, i datës 14 nëntor 2012 në lidhje me specifikimet teknike për interoperabilitet në lidhje me nënsistemin e operimit dhe menaxhimit të trafikut të sistemit hekurudhor në Bashkimin Evropian dhe që amendamenton Vendimin 2007/756/EC (GZ L 345, 15.12.2012, f. 1).

- 
- (6) STI për operimin dhe menaxhimin e trafikut, e krijuar me anë të kësaj Rregulloreje nuk mbulon të gjitha kërkesat themelore. Në përputhje me Nenin 5(6) të Direktivës 2008/57/EC, aspektet teknike që nuk mbulohen nga kjo duhet të identifikohen si “çështje të hapura” që rregullohen sipas rregullave kombëtare në fuqi në secilin shtet anëtar.
  - (7) Zbatimi dhe konformiteti me pikat përkatëse, i STI të përcaktuar në Aneks duhet të përcaktohet në përputhje me planin e zbatimit që secili Shtet Anëtar duhet ta përditësojë për linjat për të cilat është përgjegjës.
  - (8) Trafiku hekurudhor aktualisht operon sipas marrëveshjeve kombëtare, bilaterale, multilaterale dhe ndërkombëtare. Është me rëndësi që këto të mos pengojnë progresin aktual dhe të ardhshëm të interoperabilitetit. Prandaj, Shtetet Anëtare duhet ta njoftojnë Komisionin për marrëveshje të tilla.
  - (9) Direktiva 2008/57/EC përcakton nënsistemin e “operimit dhe menaxhimit të trafikut” si funksional. Si rrjedhojë, pajtueshmëria me STI për operimin dhe menaxhimin e trafikut nuk vlerësohet kur bëhet autorizimi i një mjeti që duhet të futet në shërbim, por duhet të vlerësohet kur vlerësohen sistemet e menaxhimit të sigurisë të ndërmarrjeve hekurudhore dhe menaxherëve të infrastrukturës.
  - (10) Masat e parapara në këtë Rregullore janë në përputhje me opinionin e Komitetit të themeluar në përputhje me Nenin 29(1) të Direktivës 2008/57/EC,

#### KA MIRATUAR KËTË RREGULLORE:

*Neni 1*

Vendimi 2012/757/EU amendamentohet si në vijim:

- (1) Nenet 1, 2 dhe 3 zëvendësohen si në vijim:

*“Neni 1*

#### Objekti

Miratohet specifikimi teknik për interoperabilitet (STI) në lidhje me nënsistemin për “operim dhe menaxhim të trafikut” të sistemit hekurudhor në tërë Bashkimin Evropian, siç përcaktohet në Aneksin I.

*Neni 2*

#### Fushëveprimi

1. STI i përcaktuar në Aneksin I vlen për nënsistemin për “operimin dhe menaxhimin e trafikut” të sistemit hekurudhor në Bashkim, siç përcaktohet në pikën 2.5 të Aneksit II të Direktivës 2008/57/EC.
2. STI vlen për këto rrjete:
  - (a) Rrjeti i sistemit hekurudhor konvencional trans-evropian, siç përcaktohet në pikën 1.1 të Aneksit I të Direktivës 2008/57/EC;
  - (b) Rrjeti i sistemit hekurudhor i shpejtësisë së lartë trans-evropian (TEN), siç përcaktohet në pikën 2.1 të Aneksit I të Direktivës 2008/57/EC; dhe
  - (c) Pjesët e tjera të rrjetit të sistemit hekurudhor në Bashkim.

Ai përjashton rastet e referuara në nenin 1 (3) të Direktivës 2008/57/EC.

*Neni 3*

## Çështjet e hapura

1. Sa i përket çështjeve të klasikuara si “çështje të hapura” të referuara në Shtojcën i të Aneksit I, kushtet që duhet të përmbushen për verifikimin e interoperabilitetit në bazë të Nenit 17(3) të Direktivës 2008/57/EC janë të përcaktuara në rregullat kombëtare të zbatueshme në Shtetin Anëtar ku zhvillohet operimi.

2. Më së voni deri më 1 janar 2016, secili Shtet Anëtar informon Shtetet tjera Anëtare dhe Komisionin për rregullat e tij përkatëse kombëtare.

*Neni 3a*

## Rastet specifike

1. Sa i përket rasteve specifike në lidhje me pikën 7.3 të Aneksit I, kushtet që duhet të plotësohen për verifikimin e interoperabilitetit në bazë të Nenit 17(3) të Direktivës 2008/57/EC duhet të përcaktohen në rregullat kombëtare të zbatueshme në Shtetin Anëtar ku zhvillohet operimi.

2. Më së voni deri më 1 janar 2016, secili Shtet Anëtar informon Shtetet tjera Anëtare dhe Komisionin për rregullat e tij përkatëse kombëtare.

*Neni 3b*

## Njoftimi mbi marrëveshjet bilaterale

Shtetet Anëtare njoftojnë Komisionin për llojet në vijim të marrëveshjeve më së voni deri më 1 janar 2016, nëse ato tashmë nuk e kanë bërë këtë sipas Vendimit të Komisionit 2006/920/EC (\*), Vendimit 2008/231/EC, Vendimit 2011/314/EU apo këtij Vendimi:

- (a) marrëveshjet kombëtare ndërmjet Shteteve Anëtare dhe ndërmarrjeve hekurudhore apo menaxherëve të infrastrukturës, të dakorduara në baza të përhershme apo të përkohshme, dhe të nevojshme për shkak të natyrës shumë specifike apo lokale të shërbimit të paraparë të transportit;
- (b) marrëveshjet bilaterale apo multilaterale ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore, menaxherëve të infrastrukturës apo autoriteteve të sigurisë që ofrojnë nivele të konsiderueshme të interoperabilitetit lokal apo rajonal; dhe
- (c) marrëveshjet ndërkombëtare ndërmjet një apo më shumë Shteteve Anëtare dhe së paku një vendi të tretë, apo ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore apo menaxherëve të infrastrukturës të Shteteve Anëtare dhe së paku një ndërmarrjeje hekurudhore apo menaxheri të infrastrukturës të një vendi të tretë, që ofrojnë nivele të konsiderueshme të interoperabilitetit lokal apo rajonal.

*Neni 3c*

## Njoftimi mbi rregullat që ndërlidhen me tipin e sinjalit të pjesës së pasme

Shtetet Anëtare njoftojnë Komisionin për rregullat që përcaktojnë tipin e sinjalit të pjesës së pasme, siç përshkruhet në pikat 4.2.2.1.3.2 dhe 4.2.2.1.3.3 të Aneksit I, më së voni deri më 1 janar 2016, nëse këto nuk janë njoftuar tashmë me Vendimet 2006/920/EC, 2008/231/EC, 2011/314/EU apo me këtë Vendim.

*Neni 3d*

## Zbatimi

1. Hapat që duhet të ndiqen për zbatimin e një nënsistemi të një operimi interoperabil dhe menaxhimit të trafikut përcaktohen në pikën 7 të Aneksit I.

\* Vendimi i Komisionit 2006/920/EC i datës 11 gusht 2006 në lidhje me specifikimin teknik të interoperabilitetit në lidhje me nënsistemin “operimi dhe menaxhimi i trafikut” i sistemit hekurudhor konvencional trans-evropian (GZ L 359, 18.12.2006, fq. I).

---

2. Shtetet Anëtare përgatisin planin kombëtar të zbatimit, duke përshkruar veprimet që planifikojnë t'i ndërmarrin për të qenë në përputhje me këtë vendim, në përputhje me pikën 7 të Aneksit I.

Shtetet Anëtare njoftojnë Komisionin për planet e tyre kombëtare të zbatimit më së voni deri më 1 korrik 2017. Shtetet Anëtare gjithashtu njoftojnë edhe për përditësimet e mundshme në këto plane kombëtare të zbatimit.

3. Komisioni publikon planet kombëtare të zbatimit dhe çdo rishikim të mëpasshëm të njoftuar, në ueb-faqen e tij dhe informon Shtetet Anëtare në lidhje me këto nëpërmjet Komitetit të referuar në Direktivën 2008/57/EC.

4. Shtetet Anëtare që tashmë kanë dërguar planin e tyre të përditësuar të zbatimit nuk kërkohen të dërgojnë atë përsëri.

(2) Aneksi I zëvendësohet me tekstin në Aneksin e kësaj Rregulloreje.

*Neni 2*

**Hyrja në fuqi**

Kjo Rregullore hyn në fuqi në ditën e njëzetë pas publikimit në *Gazeten Zyrtare të Bashkimit Evropian*.

Zbatohet nga data 1 korrik 2015.

Kjo Rregullore është e detyrueshme në tërësi dhe zbatohet drejtpërdrejtë në të gjitha Shtetet Anëtare.  
Nënshkruar në Bruksel, më 8 qershor 2015.

Për Komisionin  
Presidenti  
Jean – Claude JUNCKER

---

## ANEKSI

### “ANEKSI I

#### TABELA E PËRMBAJTJES

1. Hyrje.....	10
1.1. Fushëveprimi teknik.....	10
1.2. Fushëveprimi gjeografik.....	10
1.3. Përbajtja e këtij STI.....	10
2. Përshkrimi i nënsistemit/fushëveprimit.....	11
2.1. Nënsistemi.....	11
2.2. Fushëveprimi.....	11
2.2.1. Personeli dhe trenat.....	11
2.2.2. Parimet.....	11
2.2.3. Zbatueshmëria për mjetet dhe infrastrukturën ekzistuese.....	12
3. Kërkesat themelore.....	12
3.1. Përbushja e kërkesave themelore.....	12
3.2. Kërkesat themelore – përbledhje.....	12
4. Karakteristika e nënsistemit .....	16
4.1. Hyrje.....	16
4.2. Specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit.....	16
4.2.1. Specifikimet që lidhen me personelin.....	16
4.2.1.1. Kërkesat e përgjithshme.....	16
4.2.1.2. Dokumentacioni për makinistët.....	16
4.2.1.2.1. Libër-Rregullorja e makinistit.....	17
4.2.1.2.2. Përshkrimi i pajisjeve të linjës dhe anash linjës të ndërlidhura me linjat e operuara.....	18
4.2.1.2.2.1. Përgatitja e Librit te linjes.....	18

---

4.2.1.2.2.2.	Ndryshimet në informacionet e përfshira në Librin e linjes.....	19
4.2.1.2.2.3.	Informimi i makinistit në kohë reale.....	19
4.2.1.2.3.	Oraret.....	19
4.2.1.2.4.	Mjetet lëvizëse.....	20
4.2.1.3.	Dokumentacioni për personelin e ndërmarrjes hekurudhore përvèç vozitësve.....	20
4.2.1.4.	Dokumentacioni për personelin e menaxherëve të infrastrukturës që autorizojnë lëvizjet e trenave...20	20
4.2.1.5.	Komunikimet e ndërlidhura me sigurinë ndërmjet ekuipazhit të trenit, personelit tjetër të ndërmarrjes dhe personelit që autorizon lëvizjet e trenave.....	20
4.2.2.	Specifikimet e ndërlidhura me trenat.....	20
4.2.2.1.	Dukshmëria e trenit.....	20
4.2.2.1.1.	Kërkesa e përgjithshme.....	20
4.2.2.1.2.	Pjesa e përparme.....	20
4.2.2.1.3.	Pjesa e pasme.....	21
4.2.2.2.	Dëgjueshmëria (zëshmëria) e trenit.....	22
4.2.2.2.1.	Kërkesa e përgjithshme.....	22
4.2.2.2.2.	Kontrolli.....	22
4.2.2.3.	Identifikimi i mjetit.....	22
4.2.2.4.	Siguria e udhëtarëve dhe ngarkesës.....	23
4.2.2.4.1.	Siguria e ngarkesës.....	23
4.2.2.4.2.	Siguria e udhëtarëve.....	23
4.2.2.5.	Kompozicioni i trenit.....	23
4.2.2.6.	Frenimi i trenit.....	24
4.2.2.6.1.	Kërkesat minimale të sistemit të frenimit.....	24
4.2.2.6.2.	Performanca e frenimit dhe shpejtësia maksimale e lejuar.....	24
4.2.2.7.	Sigurimi se treni është në gjendje për të operuar.....	25
4.2.2.7.1.	Kërkesa e përgjithshme.....	25
4.2.2.7.2.	Të dhënët që kerkohen.....	25
4.2.2.8.	Kërkesat për sinjalizim dhe dukshmëri të shenjëzimit anash linjës.....	25
4.2.2.9.	Vigilencia e makinistit.....	26
4.2.3	Specifikimet në lidhje me operimet e trenave.....	26
4.2.3.1.	Planifikimi i trenit.....	26

---

4.2.3.2.	Identifikimi i trenave.....	26
4.2.3.2.1.	Formati i numrit të trenit.....	26
4.2.3.3.	Nisja e trenit.....	26
4.2.3.3.1.	Kontrollet dhe testimet para nisjes.....	26
4.2.3.3.2.	Informimi i menaxherit të infrastrukturës për statusin operativ të trenit.....	26
4.2.3.4.	Menaxhimi i trafikut.....	26
4.2.3.4.1.	Kërkesat e përgjithshme.....	26
4.2.3.4.2.	Raportimi mbi trenat.....	27
4.2.3.4.2.1.	Të dhënat e nevojshme për raportimin mbi pozitën e trenit.....	27
4.2.3.4.2.2.	Koha e paraparë e dorëzimit.....	27
4.2.3.4.3.	Mallrat e rrezikshme.....	27
4.2.3.4.4.	Cilësia operative.....	28
4.2.3.5.	Regjistrimi i të dhënave.....	29
4.2.3.5.1.	Regjistrimi i të dhënave të mbikëqyrjes jashtë trenit.....	29
4.2.3.5.2.	Regjistrimi i të dhënave të mbikëqyrjes në bordin e trenit.....	29
4.2.3.6.	Operimi i degraduar (përkeqësuar).....	29
4.2.3.6.1.	Këshilla për përdoruesit tjera.....	29
4.2.3.6.2.	Këshilla për makinistët e trenave.....	29
4.2.3.6.3.	Masat në lidhje me situatat e jashtëzakonshme.....	29
4.2.3.7.	Menaxhimi i situatës emergjente.....	30
4.2.3.8.	Ndihma për ekvipazhin e trenit në rast të një incidenti apo keqfunkcionimi të madh të mjetit lëvizës.....	31
4.3.	Specififikimet funksionale dhe teknike të ndërlidhjeve.....	31
4.3.1.	Ndërlidhja me STI të infrastrukturës.....	31
4.3.2.	Ndërlidhja me STI të komandës/kontrollit dhe sinjalizimit.....	31
4.3.3.	Ndërlidhja me STI të mjeteve lëvizëse.....	32
4.3.3.1.	Ndërlidhja me STI të lokomotivave dhe udhëtarëve.....	32
4.3.3.2.	Ndërlidhja me STI të vagonëve.....	32
4.3.4.	Ndërlidhja me STI për energji.....	33
4.3.5.	Ndërlidhja me STI për Sigurinë në Tunelet Hekurudhore.....	33
4.4.	Rregullat e operimit.....	33
4.5.	Rregullat e mirëmbajtjes.....	33

---

4.6.	Kompetencat profesionale.....	33
4.6.1.	Kompetenca profesionale.....	33
4.6.2.	Kompetenca gjuhësore.....	34
4.6.2.1.	Parimet.....	34
4.6.2.2.	Niveli i njohurive.....	34
4.6.3.	Vlerësimi fillestar dhe i vazhdueshëm i personelit.....	34
4.6.3.1.	Elementet themelore.....	34
4.6.3.2.	Analiza dhe përditësimi i nevojave për trajnim.....	34
4.6.4	Personeli ndihmës.....	35
4.7.	Kushtet shëndetësore dhe të sigurisë.....	35
4.7.1.	Hyrje.....	35
4.7.2.	Ekzaminimet mjekësore dhe vlerësimet psikologjike.....	35
4.7.2.1.	Para emërimit.....	35
4.7.2.1.1.	Përbajtja minimale e ekzaminimit mjekësor.....	35
4.7.2.1.2.	Vlerësimi psikologjik.....	36
4.7.2.2.	Pas emërimit.....	36
4.7.2.2.1.	Periodiciteti i ekzaminimeve periodike mjekësore.....	36
4.7.2.2.2.	Përbajtja minimale e ekzaminimit periodik mjekësor.....	37
4.7.2.2.3.	Ekzaminimet mjekësore shtesë dhe/ose vlerësimet psikologjike.....	37
4.7.3.	Kërkesat mjekësore.....	37
4.7.3.1.	Kërkesat e përgjithshme.....	37
4.7.3.2.	Kërkesat e shikimit.....	37
4.7.3.3.	Kërkesat e dëgjimit.....	38
4.8.	Registrat e infrastrukturës dhe mjeteve.....	38
4.8.1.	Infrastruktura.....	38
4.8.2.	Mjetet lëvizëse.....	38
5.	Përbërësit e interoperabilitetit.....	39
5.1.	Përkufizimi.....	39
5.2.	Lista e përbërësve.....	39
6.	Vlerësimi i konformitetit dhe/ose përshtatshmërisë për përdorimi të përbërësve dhe verifikimi i nënsistemit.....	39
6.1.	Përbërësit e interoperabilitetit.....	39

---

6.2.	Nënsistemi i Operimit dhe Menaxhimit të trafikut.....	39
6.2.1.	Parimet.....	39
7.	Zbatimi.....	39
7.1.	Parimet.....	39
7.2.	Udhëzimet për zbatim.....	40
7.3	Rastet specifike.....	40
7.3.1.	Hyrje.....	40
7.3.2.	Lista e rasteve specifike.....	41
7.3.2.1.	Rasti i përkohshëm specifik (T1) Estonia, Letonia dhe Lituania.....	41
7.3.2.2.	Rasti i përkohshëm specifik (T2) Irlanda dhe Mbretëria e Bashkuar.....	41
7.3.2.3.	Rasti i përkohshëm specifik (T3) Finlanda.....	41
7.3.2.4.	Rasti i përhershëm specifik (P1) Finlanda.....	41
Shtojca A:	Rregullat e operimit ERTMS/ETCS.....	42
Shtojca B:	Parimet dhe rregullat e përbashkëta operative.....	43
Shtojca C:	Metodologja e komunikimeve të ndërlidhura me sigurinë.....	47
Shtojca D:	Elementet që menaxheri i infrastrukturës duhet t’ia ofrojë kompanisë hekurudhore për Librin Rrugor dhe për pajtueshmërinë e trenit përgjatë rrugës së paraparë për operim.....	52
Shtojca E:	Gjuha dhe niveli i komunikimit.....	56
Shtojca F:	Elementet minimale që janë relevante për kualifikimin profesional për detyrat e ndërlidhura me “trenat shoqëruar” .....	57
Shtojca G:	Elementet minimale që janë relevante për kualifikimin profesional për detyrën e përgatitjes së trenave.....	60
Shtojca H:	Identifikimi i automjetit.....	62
Shtojca I:	Lista e çështjeve të hapura.....	65
Shtojca J:	Fjalorth.....	66

## 1. HYRJE

### 1.1. Fushëveprimi teknik

Ky specifikim teknik për interoperabilitet (“STI”) ndërlidhet me nënsistemin e “operimit dhe menaxhimit të trafikut” të paraqitur në listën e përfshirë në pikën 1 të Aneksit II të Direktivës 2008/57/EC. Kapitulli 2 përmban informacione të mëtejshme për këtë nënsistem.

Atëherë kur është e nevojshme, STI bënë dallimin mes kërkesave për hekurudhat konvencionale dhe atyre me shpejtësi të lartë, siç përcaktohet në Aneksin I, pika 2.1 e Direktivës 2008/57/EC.

### 1.2. Fushëveprimi gjeografik

Fushëveprimi gjeografik i këtij STI është rrjeti i tërë sistemit hekurudhor, i përbërë nga:

- Rrjeti i sistemit hekurudhor konvencional trans-evropian (TEN), siç përshkruhet në pikën 1.1 “Rrjeti” në Aneksin I të Direktivës 2008/57/EC,
- Rrjeti i sistemit hekurudhor me shpejtësi të lartë trans-evropian (TEN), siç përshkruhet në pjesën 2.1 “Rrjeti” në Aneksin I të Direktivës 2008/57/EC,
- Pjesët tjera të rrjetit të tërë sistemit hekurudhor, pas zgjerimit të fushëveprimit, siç përshkruhet në pjesën 4 të Aneksit I të Direktivës 2008/57/EC,

dhe përjashton rastet e referuara në Nenin 1 (3) të Direktivës 2008/57/EC.

### 1.3. Përbajtja e këtij STI

Në përputhje me Nenin 5 (3) të Direktivës 2008/57/EC, ky STI:

- (a) tregon fushëveprimin e tij të synuar për nënsistemin e “operimit dhe menaxhimit të trafikut” – Kapitulli 2;
- (b) paraqet kërkesat themelore për nënsistemin në fjalë dhe ndërlidhjet e tij kundrejt nënsistemeve tjera- Kapitulli 3;
- (c) përcakton specifikimet funksionale dhe teknike që duhet të plotësohen nga nënsistemi i piketur dhe ndërlidhjet e tij kundrejt nënsistemeve tjera. Nëse është e nevojshme, këto specifikime mund të ndryshojnë varësisht nga përdorimi i nënsistemit, për shembull sipas kategorive të linjës, nyjës dhe/ose mjetit lëvizës të paraparë në Aneksin I të Direktivës 2008/57/EC – Kapitulli 4;
- (d) përcakton përbërësit e interoperabilitetit dhe ndërlidhjet, të mbuluara në specifikimet evropiane, përfshirë standardet evropiane, që janë të nevojshëm për arritjen e interoperabilitetit brenda sistemit hekurudhor evropian – Kapitulli 5;
- (e) thekson, në secilin rast nën shqyrtim, se cilat procedura duhet të përdoren në mënyrë që të vlerësohet konformiteti apo përshtatshmëria për përdorim e përbërësve të interoperabilitetit – Kapitulli 6;
- (f) tregon strategjinë për zbatimin e STI. Në veçanti, është e nevojshme të specifikohen fazat që duhet të përfundohen dhe elementet që mund të aplikohen në mënyrë që të bëhet një kalim gradual nga gjendja aktuale në gjendjen përfundimtare në të cilën përputhja me STI duhet të jetë normë-Kapitulli 7;
- (g) tregon, për personelin përkatës, kualifikimet profesionale dhe konditat shëndetësore dhe të sigurisë të nevojshme për operimin dhe mirëmbajtjen e nënsistemit në fjalë, si dhe për zbatimin e STI – Kapitulli 4.

Për më tepër, në përputhje me nenin 5(5) të Direktivës 2008/57/EC, mund të parashihen dispozita për çdo rast specifik për secilën STI. Këto janë paraqitur në kapitullin 7.

---

Ky STI gjithashtu përfshinë, në Kapitullin 4, rregullat e operimit dhe mirëmbajtjes që janë specifike për fushëveprimin e paraqitur në pikat 1.1 dhe 1.2 të këtij Aneksi.

## 2. PËRSHKRIMI I NËNSISTEMIT/FUSHËVEPRIMI

### 2.1. Nënsistemi

Nënsistemi i “operimit dhe menaxhimit të trafikut” është përshkruar në pikën 2.5 të Aneksit II të Direktivës 2008/57/EC si:

“Procedurat dhe pajisjet e ndërlidhura që mundësojnë operim koherent të nënsistemeve të ndryshme strukturore si gjatë operimit normal ashtu edhe të përkeqësuar, duke përfshirë në veçanti kompozicionin e trenit dhe ngasjen e trenit, planifikimin dhe menaxhimin e trafikut.

Kualifikimet profesionale që mund të kërkohen për kryerjen e shërbimeve ndërkufitare.”

### 2.2. Fushëveprimi

Ky STI vlen për nënsistemin e “operimit dhe menaxhimit të trafikut” të menaxherëve të infrastrukturës (këtej e tutje “MI”) dhe ndërmarrjeve hekurudhore (këtej e tutje “NH”) që ndërlidhen me operimin e trenave në sistemin evropian hekurudhor, siç përcaktohet në kapitullin 1.2.

#### 2.2.1. Personeli dhe trenat

Pikat 4.6 dhe 4.7 vleinë për personelin që kryen detyrat e rëndësishme për sigurinë, të ndërlidhura me përcjelljen e trenit. Pika 4.6.2 vlen për makinitët e trenave, siç parashihet në pikën 8 të Aneksit VI në Direktivën 2007/59/EC.

Për personelin që kryen detyra të rëndësishme për sigurinë të ndërlidhura me dispeçimin e trenave dhe autorizimin e lëvizjes së trenave, zbatohet njohja e ndërsjellë e kualifikimeve profesionale dhe konditave shëndetësore dhe të sigurisë ndërmjet Shteteve Anëtare.

Për personelin që kryen detyra të rëndësishme për sigurinë që ndërlidhen me përgatitjen përfundimtare të një treni para se të planifikohet për kalimin e një kufiri/kufijve dhe për punën përtetj ndonjë lokacioni/lokacione të përcaktuara si “kufij” në deklaratën e rrjetit të menaxherit të infrastrukturës dhe e përfshirë në autorizimin e tij të sigurisë, zbatohet pika 4.6, ndërsa njohja e ndërsjellë ndërmjet Shteteve Anëtare zbatohet për pikën 4.7. Treni nuk do të konsiderohet të jetë shërbim ndër-kufitar nëse të gjithë makinat e trenit që kalojnë kufirin shtetëror e kalojnë atë vetëm deri tek lokacioni/lokacionet “kufitare.”

#### 2.2.2. Parimet

Ky STI mbulon ato elemente (siç përcaktohet në kapitullin 4) të nënsistemit hekurudhor të “operimit dhe menaxhimit të trafikut,” ku në parim ka vetëm ndërlidhje operative ndërmjet NH dhe MI dhe ku ka një përfitim të veçantë për interoperabilitetin.

NH dhe MI duhet të sigurojnë që të gjitha kërkeshat në lidhje me rregullat dhe procedurat, si dhe dokumentacioni janë plotësuar përmes vënius në vend të proceseve të duhura. Krijimi i këtyre proceseve është pjesë relevante e sistemit të menaxhimit të sigurisë të NH dhe MI (këtej e tutje “SMS”), siç kërkohet me Direktivën 2004/49/EC (1). Vetë SMS vlerësohet nga autoriteti relevant kombëtar i sigurisë (këtej e tutje “AKS”) para dhënies së certifikatës/autorizimit të sigurisë.

#### 2.2.3. Zbatueshmëria në automjetet dhe infrastrukturën ekzistuese

Përderisa shumica e kërkeshave të përfshira në këtë STI ndërlidhen me proceset dhe procedurat, një numër i tyre ndërlidhen edhe me elementet fizike, trenat dhe mjetet që janë të rëndësishme për operim.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2004/49/EC e Parlamentit Evropian dhe të Këshillit e datës 29 prill 2004 mbi sigurinë në hekurudhat e Komunitetit dhe që ndryshon Direktivën e Këshillit 95/18/EC dhe Direktivën 2001/14/EC (Direktiva për Sigurinë në Hekurudha) (GZ L 164, 30.4.2004, fq. 44).

Kriteret e projektimit për këto elemente janë përshkruar në STI-të që mbulojnë nënsistemet tjera, si mjetet lëvizëse. Ajo që shqyrtohet në kuadër të këtij STI është funksioni i tyre operativ.

### 3. KËRKESAT THEMELORE

#### 3.1. Përbushja e kërkeseve themelore

Në përputhje me Nenin 4(1) të Direktivës 2008/57/EC, sistemi hekurudhor i Unionit, nënsistemet e tij dhe përbërësit e tyre të interoperabilitetit duhet t'i plotësojnë kërkesat themelore të përcaktuara në kushtet e përgjithshme në Aneksin III të asaj Direktive.

#### 3.2. Kërkesat themelore – përbledhje

Kërkesat themelore mbulojnë:

- siguria,
- besueshmëria dhe disponueshmëria,
- shëndeti,
- mbrojtja mjedisore,
- kompatibiliteti teknik,
- qasshmëria.

Sipas Direktivës 2008/57/EC, kërkesat themelore mund të zbatohen në përgjithësi për tërë sistemin hekurudhor evropian apo të jenë specifike për secilin nënsistem dhe përbërësit e tij.

Tabela në vijim përbledhë korrespondencën ndërmjet kërkeseve themelore të përcaktuara në Aneksin III të Direktivës 2008/57/EC dhe këtij STI.

Pika	Titulli i pikës	Siguria					Besueshmëria dhe disponueshmëria	Shëndeti	Mbrojtja mjedisore					Kompatibilitet tekni	Kërkesat themelore që janë specifike për operimin dhe menaxhim e trafikut	
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1
4.2.1.2	Dokumentacioni për makinistët(ngasësit)			X						X			X		X	X
4.2.1.2.1	Libër-Rregullorja									X			X		X	X
4.2.1.2.2	Libri i linjës												X		X	X
4.2.1.2.2.1	Përgatitja e librit rrugor														X	
4.2.1.2.2.2	Modifikimi i informacioneve të përfshira në librin e linjës													X		X
4.2.1.2.2.3	Informimi i makinistit në kohë reale													X	X	X

Pika	Titulli i pikës	Siguria					Shënde ti.	Mbrojtja mjedisore	Kompatibilitetitëknik	Kërkesat themelore që janë specifike për operimin dhe menaxhim e trafikut									
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5				1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2
4.2.1.2.3	Oraret																X	X	X
4.2.1.2.4	Mjetet lëvizëse						X										X		X
4.2.1.3	Dokumentacioni për personelin e kompanisë hekurudhore, përvëç vozitësve					X											X		X
4.2.1.4	Dokumentacioni për personelin e menaxherit të infrastrukturës që autorizon lëvizjet e trenit						X										X	X	
4.2.1.5	Komunikimet e ndërlidhura me sigurinë ndërmjet ekuipazhit të trenit, personelit tjeter të ndërmarrjes hekurudhore dhe personelit që autorizon lëvizjet e trenit						X										X	X	X
4.2.2.1	Dukshmëria e trenit	X															X		X
4.2.2.1.1	Kërkesa e përgjithshme	X															X		X
4.2.2.1.2	Pjesa e përparme	X															X		X
4.2.2.1.3	Pjesa e pasme	X															X		X
4.2.2.2	Dëgjueshmëria(zëshmëri a) e trenit	X													X		X		X
4.2.2.2.1	Kërkesa e përgjithshme	X															X		X
4.2.2.2.2	Kontrolli	X																	X
4.2.2.3	Identifikimi i mjetit							X									X		X
4.2.2.4	Siguria e udhëtarëve dhe ngarkesës																X		
4.2.2.5	Kompozicioni i trenit																X		
4.2.2.6	Frenimi i trenit	X															X		X
4.2.2.6.1	Kërkesat minimale të sistemit të frenimit	X															X		X
4.2.2.6.2	Performance e frenimit	X															X		X
4.2.2.7	Siguria se treni është në gjendje operimi	X															X		X
4.2.2.7.1	Kërkesa e përgjithshme																X		X
4.2.2.7.2	Të dhënat e kërkuaara																X		X
4.2.2.8	Kërkesat për sinjalizim dhe dukshmëria e shenjëzimit anësor														X		X		
4.2.2.9	Vigjilencia e makinistit																X		
4.2.3.1	Planifikimi i trenit	X																X	X
4.2.3.2	Identifikimi i trenave																X	X	X
4.2.3.3	Nisja e trenit																X		X
4.2.3.3.1	Kontrollet dhe testet para nisjes	X						X									X		X
4.2.3.3.2	Informimi i menaxherit të infrastrukturës për statusin operativ të trenit	X						X									X		X
4.2.3.4	Menaxhimi i trafikut																X	X	X

Pika	Titulli i pikës	Siguria	Shëndetësi	Mbrotja mjedisore	Kompatibilitetit teknik		Kërkesat themelore që janë specifike për operimin dhe menaxhim e trafikut													
					1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2 Besueshmëria dhe disponueshmëria	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2
4.2.3.4.1	Kërkesat e përgjithshme																	X	X	X
4.2.3.4.2	Raportimi për trenin																	X	X	X
4.2.3.4.2.1	Të dhënat e kërkuarat përmes raportimit të pozicionit e trenit																	X		X
4.2.3.4.2.2	Koha e parashikuar e dorëzimit																	X		X
4.2.3.4.3	Mallrat e rrezikshme																	X	X	
4.2.3.4.4	Cilësia operative																	X		X
4.2.3.5	Regjistrimi i të dhënave						X											X		
4.2.3.5.1	Regjistrimi i të dhënave të mbikëqyrjes jashtë trenit						X											X		
4.2.3.5.2	Regjistrimi i të dhënave të mbikëqyrjes në bordin e trenit						X											X		
4.2.3.6	Operimi i degraduar																	X	X	X
4.2.3.6.1	Këshilla për përdoruesit tjere																	X		X
4.2.3.6.2	Këshilla për makinistët e trenit																	X		
4.2.3.6.3	Masat për situata të jashtëzakonshme																	X	X	X
4.2.3.7	Menaxhimi i një situate emergjente																	X	X	X
4.2.3.8	Ndihma për ekuipazhin e trenit në rast të aksidentit apo keqfunkcionimit të madh të mjetit lëvizës																			X
4.4	Rregullat e operimit ERTMS																	X	X	
4.6	Kualifikimet profesionale																	X	X	X
4.7	Kushtet shëndetësore dhe të sigurisë																	X		

## 4. KARAKTERISTIKAT E NËNSISTEMIT

### 4.1. Hyrje

Duke pasur parasysh të gjitha kërkesat relevante përkatëse, nënsistemi i “operimit dhe menaxhimit të trafikut,” siç përshkruhet në pikën 2.2., mbulon vetëm elementet e specifikuara në këtë kapitull.

Në përputhje më Direktivën 2012/34/EU (1), është përgjegjësia e përgjithshme e menaxherit të infrastrukturës për të ofruar të gjitha kërkesat e duhura që duhet të plotësohen nga trenat që lejohen të operojnë në rrjetin e tij, duke pasur parasysh veçoritë gjeografike të linjave individuale dhe specifikimet funksionale apo teknike të përcaktuara në këtë kapitull.

### 4.2. Specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit

Specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit të “operimit dhe menaxhimit të trafikut” përbëhen nga:

- specifikimet në lidhje me personelin,
- specifikimet në lidhje me trenat,
- specifikimet në lidhje me operimet e trenave.

#### 4.2.1. Specifikimet në lidhje me personelin

##### 4.2.1.1. Kërkesat e përgjithshme

Kjo pikë merret me personelin që kontribuon në operimin e nënsistemit duke i kryer detyrat të rëndësishme përsigurinë që përfshinë ndërlidhjen e drejtpërdrejtë ndërmarrjes hekurudhore dhe menaxherit të infrastrukturës.

(1) Personeli i ndërmarrjes hekurudhore:

- (a) kryen detyrën e vozitjes së trenave (“vozitës”) dhe është pjesë e “ekuipazhit të trenit”;
- (b) kryen detyrat në bord (përveç vozitjes) dhe është pjesë e “ekuipazhit të trenit”;
- (c) kryen detyrën e përgatitjes së trenave.

(2) Personeli i menaxherit të infrastrukturës që kryen punën e autorizimit të lëvizjes së trenave

Fushat e mbuluara janë:

- dokumentacioni,
- komunikimi.

Përveç kësaj, për personelin siç përcaktohet në pikën 2.2.1, ky STI përcakton kërkesat mbi:

- kualifikimet (shih pikën 4.6 dhe Shtojcën G),
- kushtet shëndetësore dhe të sigurisë (shih pikën 4.7).

##### 4.2.1.2. Dokumentacioni përmakinit (ngasësit)

Ndërmarrja hekurudhore që operon trenin duhet ta furnizonë ngasësin me të gjitha informacionet dhe dokumentet e nevojshme që nevojiten për kryerjen e punëve të tij.

Ky informacion duhet të marrë parasysh elementet e nevojshme për operimin në situata normale, të degraduara dhe emergjente përmugënë që duhet të operohen dhe mjetet lëvizëse që përdoren në këto rrugë.

<sup>(1)</sup> Direktiva 2012/34/EU e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 21 nëntor 2012 për krijimin e një zone të vetme hekurudhore evropiane (GZ L 343, 14.12.2012, fq. 32)

#### 4.2.1.2.1. Libër-Rregullorja e makinistit

Të gjitha procedurat e nevojshme për ngasësin duhet të përfshihen në një dokument dhe medium kompjuterik të quajtur “Libër-Rregullorja e Makinistit.”

Libër-Rregullorja e makinistit duhet të theksojë kërkesat përfshirë përgjegjësimi i rrugëve e operuara dhe mjetet e transportit hekurudhor të përdorura në këto rrugë sipas situatave të operimit normal, operimit të degraduar dhe në situata emergjente që mund t'i hasë vozitësi.

Rregullorja e makinistit duhet të mbulojë dy aspekte të ndryshme:

- Njëri aspekt i cili përshkruan grupin e rregullave dhe procedurave të zakonshme (duke marrë parasysh përbajtjet e Shtojcave A, B dhe C),
- Tjetri aspekt që përcakton rregullat dhe procedurat e nevojshme, që janë specifike për secilin menaxher të infrastrukturës.

Gjithashtu duhet të përfshijë procedurat që mbulojnë së paku këto aspekte:

- Sigurinë e personelit,
- Kontroll-komandën dhe sinjalistikën,
- Operimin e trenit, përfshirë edhe mënyrën e degraduar,
- Térheqjen dhe mjetet lëvizëse,
- Incidentet dhe aksidentet.

Ndërmarrja hekurudhore është përgjegjëse për hartimin e libër-rregullores së makinistit.

Ndërmarrja hekurudhore duhet ta paraqesë libër-rregulloren e makinistit në një format të qartë për tërë infrastrukturën ku do të operojë vozitësi.

Ndërmarrja hekurudhore duhet ta hartojë libër-rregulloren e makinistit në atë mënyrë që të mundësohet aplikimi i të gjitha rregullave operacionale nga vozitësi.

Duhet të ketë dy shtojca:

- Shtojca 1: Manuali i procedurave të komunikimit,
- Shtojca 2: Libri i formularëve.

Mesazhet dhe formularët e paracaktuar duhet të mbeten në gjuhën “operuese” të menaxherit/menaxherëve të infrastrukturës.

Procesi i përgatitjes dhe përditësimit të libër-rregullores së makinistit duhet t'i përfshijë këta hapa:

- menaxheri i infrastrukturës (apo organizata përgjegjëse përgatitjen e rregullave operuese) duhet t'i ofrojë kompanisë hekurudhore informacionet e duhura në gjuhën operuese të menaxherit të infrastrukturës,
- ndërmarrja hekurudhore duhet të nxjerrë dokumentin filletar apo të përditësuar,
- nëse gjuha e përzgjedhur nga ndërmarrja hekurudhore për libër-rregulloren e makinistit nuk është gjuha në të cilën janë ofruar informacionet e duhura fillimisht, atëherë ndërmarrja hekurudhore duhet të aranzhoj përkthimet e nevojshme dhe/ose ofrojë shënimë shpjeguese në një gjuhë tjeter.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të sigurojë që përbajtja e dokumentacionit të ofruar për ndërmarrjen/ndërmarrjet hekurudhore është e plotë dhe e saktë.

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që përbajtja e libër-rregullores së makinistit është e plotë dhe e saktë.

#### 4.2.1.2.2. Përshkrimi i linjës dhe pajisjeve të pjesëve anash linjës, të ndërlidhura me linjat e operuara.

Makinistët duhet të pajisen me një përshkrim të linjave dhe të pajisjeve anash linjave në të cilat do të operojnë dhe që janë relevante për detyrën e ngasjes. Informacionet e tilla duhet të përcaktohen në një dokument të veçantë të quajtur "Libri Rrugor" (i cili mund të jetë një dokument tradicional apo kompjuterik).

Në vijim gjendet lista e informacioneve duhet të ofrohen si minimum:

- karakteristikat e përgjithshme operuese,
- indikacionin e pjerrtësisë (gradientëve) ngritëse dhe rënëse
- diagramin e detajuar të linjës.

##### 4.2.1.2.2.1. Përgatitja e librit te linjës

Formati i librit te linjës duhet të përgatitet në mënyrën e njëjtë për të gjitha infrastrukturat e operuara nga trenat e një ndërmarrje individuale hekurudhore.

Ndërmarrja hekurudhore është përgjegjëse për hartimin e plotë dhe të saktë të librit te linjës, duke përdorur informacionet e ofruara nga menaxheri/menaxherët e infrastrukturës.

Menaxheri i infrastrukturës duhet t'i ofrojë ndërmarrjes hekurudhore me të paktën informacionet për librin e linjës, siç përshkruhet në Shtojcën D.

Duhet të përfshihen informacionet në vijim (kjo nuk është listë e plotë):

(a) Karakteristikat e përgjithshme operuese:

- (a) lloji i sistemit të sinjalizimit dhe regjimi korrespondues operativ (trase e dyfishtë, funksion reversibil, drejtim në të majtë apo djathë, etj.),
- (b) lloji i furnizimit me energji elektrike,
- (c) lloji i radio pajisjeve për komunikim traseja-me trenin.

(b) Indikacion i pjerrtësive ngritëse dhe rënëse me vlerat e tyre të pjerrtësisë dhe lokacionin;

(c) Diagram të detajuar të linjës:

- Emrat e stacioneve në linjë dhe lokacionet kyçë dhe vendndodhja e tyre,
- Tunelet, përfshirë lokacionin, emrin, gjatësinë, informacionet specifike si prania e vendkalimeve dhe pikave të daljes së sigurt, si dhe lokacioni i zonave të sigurta ku mund të bëhet evakuimi i udhëtarëve,
- Lokacionet themelore, si segmentet neutrale,
- Kufijtë e lejuar të shpejtësisë për secilën trase, përfshirë, nëse është e nevojshme, shpejtësi të ndryshme në lidhje me lloje të caktuara të trenit,
- Menaxheri përgjegjës i infrastrukturës,
- Mjetet e komunikimit me qendrën e menaxhimit të trafikut/kontrollin, në kushtet e operimit normal dhe të degraduar (përkeqësuar).

Menaxheri i infrastrukturës duhet të sigurojë që përbajtja e dokumentacionit të ofruar për ndërmarrjen/ndërmarrjet hekurudhore është e plotë dhe e saktë.

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që përbajtja e librit te linjës është e plotë dhe e saktë.

#### 4.2.1.2.2.2. Modifikimet e informacioneve të përfshira në librin e linjës.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të këshillojë ndërmarrjen hekurudhore për ndryshimet e përhershme apo të përkohshme në informacionet e ofruara në përputhje me pikën 4.2.1.2.2.1.

Këto ndryshime duhet të grupohen nga ndërmarrja hekurudhore në një dokument apo medium kompjuterik të dedikuar për këtë qëllim, formati i së cilit duhet të jetë i njëjtë për të gjitha infrastrukturat e operuara nga trenat e një ndërmarrje individuale hekurudhore.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të sigurojë që përbajtja e dokumentacionit të ofruar tek ndërmarrja/ndërmarrjet hekurudhore është e plotë dhe e saktë.

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që përbajtja e dokumentit që grupon ndryshimet në informacionet e përfshira në librin e linjës është e plotë dhe e saktë.

#### 4.2.1.2.2.3. Informimi i makinistit në kohë reale

Menaxheri i infrastrukturës duhet të informojë makinistët për çdo ndryshim në linjë apo në pajisjet anash linjës që nuk janë njoftuar si ndryshime në informacionet për librin e linjës , siç përcaktohet në pikën 4.2.1.2.2.2.

#### 4.2.1.2.3. Oraret

Ofrimi i objekteve për informacione për orarin e trenave lehtëson operimin e përpiktë të trenave dhe ndihmon në kryerjen e shërbimeve.

Ndërmarrja hekurudhore duhet t'iu ofrojë vozitësve informacionet e nevojshme për operimin normal të trenit dhe përfshinë së paku:

- Identifikimin e trenit,
- Ditët e operimit të trenit (nëse është e nevojshme),
- Pikat e ndalimit dhe aktivitetet e ndërlidhura me ato,
- Pikat tjera mbi aspektin kohor,
- Koha e arritjes/nisjes/kalimit në të gjitha këto pika.

Informacione të tillë mbi qarkullimin e trenit, të cilat duhet të bazohen në informacionet e ofruara nga menaxheri i infrastrukturës, mund të ofrohen qoftë në formatin elektronik apo në letër.

Prezantimi tek vozitësi duhet të jetë konsistent nëpër të gjitha linjat në të cilat operon ndërmarrja hekurudhore.

#### 4.2.1.2.4. Mjetet lëvizëse

Ndërmarrja hekurudhore duhet ti ofrojë makinistit të gjitha informata përkatëse për punën e mjeteve lëvizëse gjatë situatave të degraduara (siç janë trenat që kërkojnë ndihmë). Në këto raste ky dokumentacion duhet të përqendrohet në ndërlidhjen specifike me stafin e menaxherit të infrastrukturës.

#### 4.2.1.3. Dokumentacioni për stafin e ndërmarrjes hekurudhore përvëç makinistëve

Ndërmarrja hekurudhore duhet t'ju ofrojë të gjithë anëtarëve të stafit të saj (qoftë në tren apo ndryshe) të cilët marrin përsipër detyrat që janë të rëndësishme për sigurinë që përfshijnë një ndërlidhje të drejtpërdrejtë me stafin, pajisjet ose sistemet e menaxherit të infrastrukturës me rregullat, procedurat, mjetet lëvizëse dhe informata specifike për rutën që i sheh si të arsyeshme për detyra të tillë. Një informacion i tillë do të zbatohet në të dyja, si në operim normal ashtu edhe të degraduar.

Për stafin në bordin e trenit, struktura, formati, përbajtja dhe procesi për përgatitjen dhe përditësimin e informacionit të tillë duhet të bazohet në specifikimet e përcaktuara në nën-pikën 4.2.1.2.

#### 4.2.1.4. Dokumentet për stafin e menaxherit të infrastrukturës që autorizojn lëvizjet e trenit

Të gjitha informatat e nevojshme për të siguruar komunikim lidhur me sigurinë ndërmjet stafit që autorizon lëvizjen e trenave dhe ekuipazheve të trenave duhet të jenë të përcaktuara në:

- Dokumente që përshkruajnë Parime të Komunikimit (Shtojca C);

Dokumenti me titull Libri i Formularëve.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të hartojë këto dokumente në gjuhën e tij operative.

4.2.1.5 Komunikimi në lidhje me sigurinë ndërmjet ekuipazhit të trenit, stafit tjeter të ndërmarrjes hekurudhore dhe stafit që autorizon lëvizje te trenave

Gjuha e përdorur për komunikim lidhur me sigurinë ndërmjet ekuipazhit të trenit, stafit tjeter të ndërmarrjes hekurudhore (siç përcaktohet në shtojcën G) dhe stafit që bën autorizimin e lëvizjeve të trenave është gjuha operative (siç përcaktohet në Shtojcën J) e përdorur nga menaxheri i infrastrukturës në rutën përkatëse.

Parimet për komunikim lidhur me sigurinë ndërmjet ekuipazhit të trenit dhe personelit përgjegjës për autorizimin e lëvizjes së trenave mund të gjenden në Shtojcën C.

Në përputhje me Direktivën 2012/34 / BE-së, menaxheri i infrastrukturës është përgjegjës për publikimin e gjuhës "operative" e cila përdoret nga personeli i tij në përdorim të përditshëm operacional.

Kur, megjithatë, praktika lokale kërkon që edhe një gjuhë e dytë duhet të ofrohet, është përgjegjësi e menaxherit të infrastrukturës për të përcaktuar kufijtë gjeografik përdorimin e saj.

4.2.2. *Specifikimet në lidhje me trenat*

4.2.2.1 Dukshmëria e trenit

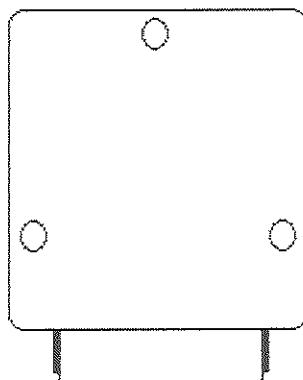
4.2.2.1.1 Kërkesat e përgjithshme

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që trenat janë të pajisur me mjete që tregojnë pjesën e përparme dhe të pasme të trenit.

4.2.2.1.2 Pjesa e përparme

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që një tren që afrohet është i dukshëm në mënyrë të qartë dhe dallohet si i tillë, nga prania dhe forma e drivate të ndezura të bardha në skajet e përparmë.

Pjesa e përparme ballore e mjetit kryesor të një treni duhet të jetë e pajisur me tre drita në një trekëndësh njëkrahor, siç është paraqitur më poshtë. Këto drita duhet të janë gjithmonë të ndezura kur treni është duke lëvizur nga kjo anë.



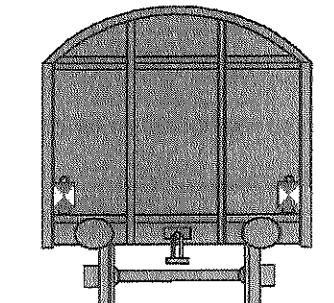
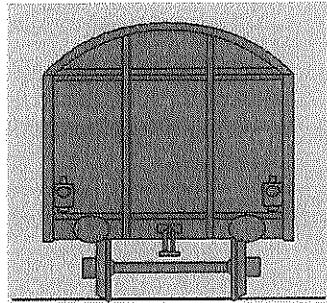
Dritat e pjesës së përparme duhet të optimizojnë dukshmérinë e trenit (dritat e pozicionit), për të siguruar dukshmëri të mjaftueshme përvizitësin e trenit (dritat frontale) natën dhe gjatë kushteve të ndriçimit të dobët dhe nuk duhet të verbojnë vozitësit e trenave që vijnë nga ana e kundërt.

Distanca, lartësia mbi binarë, diametri, intensiteti i drivate, dimensionet dhe forma e rrezes së dritës emetuar gjatë funksionimit si gjatë ditës ashtu edhe natës janë të përcaktuara në Rregulloren e Komisionit (BE) Nr 1302/2014 (STI për "mjetet lëvizëse - lokomotivat dhe mjetet lëvizëse të udhëtarëve "STI (LOC & PAS )<sup>(1)</sup>).

<sup>1</sup> Rregullorja e Komisionit (BE) Nr 1302/2014 e 18 nëntorit 2014, në lidhje me një specifikim teknik për interoperabilitet në lidhje me nënsistemin e "mjetet lëvizëse - lokomotivat dhe mjetet lëvizëse të udhëtarëve" të sistemit hekurudhor në Bashkimin Evropian (GZ L 356, 12.12.2014, f. 228).

#### 4.2.2.1.3 Pjesa e pasme

Ndërmarrja hekurudhore duhet të ofrojë mjetet e nevojshme për të treguar pjesën e pasme të një treni. Sinjali i pjesës së pasme duhet të ekspozohet në pjesën e pasme të vagonit të fundit të trenit. Duhet të shfaqet siç është treguar më poshtë.



#### 4.2.2.1..3.1 Trenat e udhëtarëve

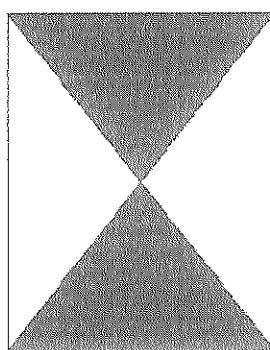
Fundi i pasmë i treguesit të një treni të udhëtarëve duhet të përbëhet nga dy drita të qëndrueshme të kuqe në të njëjtën lartësi mbi tampon në boshtin tërthor.

#### 4.2.2.1.3.2 Trenat e mallrave në trafikun ndërkombëtar

Shteti Anëtar duhet të njoftojë Komisionin se cila nga rregullat e mëposhtme do të aplikohen në rrjetin e Shtetit të tij Anëtar për trenat që kalojnë kufirin në mes të Shteteve Anëtare:

Ose

- dy drita të qëndrueshme të kuqe, ose
- dy pllaka reflektuese të formës si më poshtë me trekëndësha të bardhë anësor dhe trekëndësha të kuq në pjesën lartë dhe poshtë:



Llambat ose pllakat duhet të jetë në të njëjtën lartësi mbi parapritën në boshtin transversal.

Shtetet Anëtare që kërkojnë dy pllaka reflektive duhet gjithashtu të pranojnë dy drita të qëndrueshme të kuqe si tregues të fundit të pasmë.

Shtetet Anëtare që kërkojnë dy drita të qëndrueshme të kuqe duhet gjithashtu të pranojnë edhe dy pllaka reflektive si tregues të fundit të pasmë nëse përbushen dy kushtet vijuese në të gjithë rrjetin:

- rregulla operative për të hyrë në një seksion të mundshëm të zënë thotë se makinistët e trenave do të jenë në gjendje të ndalojnë para çdo pengesë, dhe
- nuk ka asnjë kërkesë që sinjalizuesit duhet vizualisht të kontrollojnë praninë e pajisjes të fundit të pasmë të trenit për të verifikuar se treni është i plotë.

#### 4.2.2.1.3.3 Trenat e mallrave që nuk kalojnë kufirin ndërmjet Shteteve Anëtare

Shteti Anëtar duhet të njoftojë Komisionin se cilat rregulla do të zbatohen në rrjetin e tij për trena që nuk kalojnë kufirin.

Përveç kësaj, rregullat e njoftuara për trenat e mallrave në trafikun ndërkombëtar të përshkruara në 4.2.2.1.3.2 gjithashtu do të pranohen për trenat që nuk kalojnë një kufi.

#### 4.2.2.2. Dëgjueshmëria (zëshmëria) e trenit

##### 4.2.2.2.1 Kërkesat e përgjithshme

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që trenat janë të pajisur me një pajisje të zëshme paralajmëruese për të treguar atrimin e një treni.

##### 4.2.2.2.2 Kontrolli

Aktivizimi i pajisjes së zëshme paralajmëruese duhet të jetë i mundur nga të gjitha pozitat vozitëse.

##### 4.2.2.3 Identifikimi i mjetit

Çdo mjet duhet të ketë një numër për të identifikuar atë në mënyrë unike nga ndonjë mjet tjeter hekurudhor. Ky numër duhet gjithmonë të jetë i eksposuar të paktën në secilën anë gjatësore të trenit.

Gjithashtu duhet të jetë i mundur identifikimi i kufizimeve operacionale të zbatueshme për mjetin hekurudhor.

Kërkesat tjera janë të specifikuara në Shtojcën H.

##### 4.2.2.4. Siguria e udhëtarëve dhe ngarkesës

###### 4.2.2.4.1 Siguria e ngarkesës

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që mjetet për transportin e mallrave janë ngarkuar në mënyrë të sigurtë dhe do të mbisin kështu gjatë gjithë udhëtimit.

###### 4.2.2.4.2 Siguria e udhëtarëve

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që transporti i udhëtarëve është ndërmarrë në mënyrë të sigurt në njësi dhe gjatë udhëtimit.

##### 4.2.2.5 Kompozicioni i trenit

Ndërmarrja hekurudhore duhet të përcaktojë rregullat dhe procedurat që duhet të ndiqen nga stafi i saj në mënyrë që të sigurohet se treni është në përputhje me rrugën e alokuar.

Kërkesat në lidhje me kompozicionin e trenave duhet të marrin parasysh elementet e mëposhtme:

###### (a) Mjetet hekurudhore

- të gjitha mjetet në tren duhet të jenë në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme për rrugët mbi të cilat treni do të qarkullojë,
- të gjitha mjetet në tren duhet të jenë të përshtatshme për të lëvizur në shpejtësinë maksimale me të cilën treni është planifikuar për të qarkulluar;

- (b) të gjitha mjetet në tren duhet të jenë në një moment të dhënë, brenda intervalit të specifikuar të mirëmbajtjes dhe do të mbesin kështu gjatë kohëzgjatjes (si në aspekt të kohës ashtu edhe të distancës) të udhëtimit të ndërmarrë;
- (c) Treni
- kombinimi i mjetave hekurudhore që formojnë një tren duhet të jenë në përputhje me kufizimet teknike të rrugës në fjalë dhe të jenë brenda gjatësisë maksimale të lejuar për terminalet përcjellëse dhe pranuese,
- (d) ndërmarrja hekurudhore është përgjegjëse për të siguruar se treni është teknikisht i aftë për udhëtimin që do të ndërmerr dhe do të mbetet kështu gjatë gjithë udhëtimit,
- (e) pesha dhe ngarkesa boshtore,
- (f) pesha e trenit duhet të jetë brenda maksimales së lejueshme për segmentin e rrugës, forcës e qiftëzueseve, fuqisë së traksionit dhe karakteristikave tjera përkatëse të trenit. Kufizimet e ngarkesës boshtore duhet të respektohen,
- (g) shpejtësia maksimale e trenit
- shpejtësia maksimale me të cilën treni mund të lëvizë duhet të marrë parasysh të gjitha kufizimet që kanë të bëjnë me rrugën (ët), performancën e frenimit, ngarkesën boshtore dhe tipin e mjetit hekurudhor,
- (h) profili kinematik,
- (i) gabariti kinematik i çdo automjet (duke përfshirë çdo ngarkesë) në tren duhet të jetë brenda maksimales së lejueshme për segmentin e rrugës.

Kufizimet shtesë mund të kerkohen ose të vendosen për shkak të llojit të regjimit të frenimit ose llojit të traksionit për një tren të veçantë.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të informojë ndërmarrjen hekurudhore lidhur me ndryshimet në karakteristikat e ndryshimit të rrugës së alokuar, menjëherë posa të ndodhin këto ndryshime. Elementet që duhet të kontrollohen për të siguruar përputhshmërinë e trenit me rrugën e alokuar janë të përcaktuara në Shtojcën D.

#### 4.2.2.6. Frenimi i trenit

##### 4.2.2.6.1 Kërkesat minimale të sistemit të frenimit

Të gjitha mjetet hekurudhore në një tren duhet të jenë të lidhura me sistemin e vazhdueshëm automatik të frenimit të përcaktuar në STI për mjetet lëvizëse.

Mjetet e para dhe të fundit (duke përfshirë çdo njësi traksioni) në çdo tren duhet të kenë operativ frenin automatik.

Në rastet kur një tren ndahet aksidentalisht në dy pjesë, të dy palët e mjetave të shkëputura duhet të ndalen vetveti si rezultat i një aplikimi maksimal të frenit.

##### 4.2.2.6.2 Performanca e frenimit dhe shpejtësia maksimale e lejuar

(1) Menaxheri i infrastrukturës do t'i ofrojë ndërmarrjes hekurudhore të gjitha karakteristikat përkatëse të linjës për çdo rrugë

- Distancat e sinjalizimit (paralajmërim, ndalimin) që përbajnë marginat e tyre vetjake të sigurisë
- Gradientët (pjerrtësitë)
- Shpejtësitë maksimale të lejuara, dhe

- kushtet e përdorimit të sistemeve të frenimit që mund të ndikojnë në infrastrukturë siç janë frenat magnetik, regjenerues dhe frenat elektro magnetik eddy.

(1) Përveç kësaj, menaxheri i infrastrukturës mund të japë informacionin e mëposhtëm:

- për trenat të cilët janë në gjendje për të lëvizur me një shpejtësi maksimale më të lartë se 200 km / orë, profili i ngadalësimit të shpejtësisë dhe koha ekuivalente e reagimit në trase të rrafshët,
- për mjetet tërheqëse ose për kompozicionë fiksë të trenit, që nuk mund të lëvizin me një shpejtësi maksimale më të lartë se 200 km / orë, ngadalësimin e shpejtësisë (si më sipër në (i)) apo përqindjen e peshës së frenave,
- për trenat tjera (kompozicionet e ndryshueshme të trenave që nuk mund të lëvizin me një shpejtësi maksimale më të lartë se 200 km / orë): përqindja e peshës së frenave

Nëse menaxheri i infrastrukturës ofron informacionin e sipërpërmendur, atëherë ky duhet t'i vihet në dispozicion të gjithë NH-ve që synojnë të operojnë trenat në rrjetin e tij. Gjithashtu do të vihen në dispozicion edhe tabelat e frenimit që tashmë janë në përdorim dhe janë të pranuara për linjat ekzistuese në datën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje.

(2) Ndërmarrja hekurudhore duhet që në fazën e planifikimit, të përcaktojë kapacitetin e frenimit të trenit dhe shpejtësinë maksimale korresponduese duke marrë parasysh:

- karakteristikat përkatëse të linjës, si të shprehura në pikën (1) më sipër, ose, nëse është në dispozicion, informacionin e dhënë nga menaxheri i infrastrukturës në përputhje me pikën (2) më sipër. Nëse drejtuesi i infrastrukturës ka dhënë informacionin e pikës (2), ndërmarrja hekurudhore duhet të shprehë kapacitetin e frenimit duke përdorur të njëtin informacion, dhe

- kufijtë lidhur me mjetet lëvizëse të derivuara nga besueshmëria dhe disponueshmëria e sistemit të frenimit.

Për më tepër, ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që gjatë operimit, çdo tren arrin të paktën performancën e nevojshme të frenimit. Ndërmarrja hekurudhore do të vendosë dhe zbatojë rregullat përkatëse dhe do t'i menaxhojë ato brenda sistemit të saj të menaxhimit të sigurisë.

Në veçanti ndërmarrja hekurudhore duhet të vendosë rregulla që do të përdoren nëse një tren nuk arrin performancën e nevojshme të frenimit gjatë operimit. Në këtë rast, ndërmarrja hekurudhore duhet të informojë menjëherë menaxherin e infrastrukturës. Menaxheri i infrastrukturës mund të ndërmarrë masat e duhura për të reduktuar ndikimin në trafikun e përgjithshëm në rrjetin e tij.

#### 4.2.2.7. Sigurimi që treni është në gjendje për të qarkulluar

##### 4.2.2.7.1 Kërkesa e përgjithshme

Ndërmarrja hekurudhore duhet të përcaktojë procesin për të siguruar që të gjitha pajisjet lidhur me sigurinë brenda trenit janë në një gjendje plotësisht funksionale dhe se treni është i sigurt për të lëvizur.

Ndërmarrja hekurudhore duhet të informojë menaxherin e infrastrukturës për çdo modifikim të karakteristikave të trenit që ndikojnë në performancën e tij apo për çdo modifikim që mund të ndikojë në aftësinë për të akomoduar trenin në rrugën e tij të alokuar.

Menaxheri i infrastrukturës dhe ndërmarrja hekurudhore duhet të përcaktojnë dhe të mbajnë të përditësuar kushtet dhe procedurat për lëvizjen e trenit në gjendje të degraduar.

##### 4.2.2.7.2 Të dhënat e nevojshme

Të dhënat e nevojshme për operim të sigurt dhe efikas dhe procesi me të cilin këto të dhëna duhet të përcillen duhet të përbajë:

- Identifikimin e trenit

- Identitetin e ndërmarrjes hekurudhore përgjegjëse për trenin,
- gjatësinë reale të trenit
- në qoftë se një tren bartë pasagjerë apo kafshë, kur kjo nuk është planifikuar për tu bërë,
- çdo kufizim operativ me një tregues të mjetit (eve) përkatëse (gabariti, kufizimet e shpejtësisë, etj)
- informacione të cilat menaxheri i infrastrukturës kërkon për transportin e mallrave të trezikshme

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që këto të dhëna janë vënë në dispozicion të menaxherit(ëve) të infrastrukturës para nisjes së trenit.

Ndërmarrja hekurudhore duhet të informojë menaxherin(ët) e infrastrukturës në qoftë se një tren nuk do të zë rrugën e alokuar ose nëse është është anuluar.

#### 4.2.2.8. Kërkesat përsinjalizim dhe dukshmëri të shenjëzimit anash linjës

Makinisti duhet të jetë në gjendje për të vëzhguar sinjalet dhe shënuesit anash linjës dhe ato duhet të jenë të observueshme nga ana e makinistit kurdo që është e aplikueshme. E njëjtë gjë vlen edhe për llojet e tjera të shenjave anash linjës në qoftë se ato kanë lidhje me sigurinë.

Prandaj, sinjalet, shënjëzimi anësor, shenjat dhe tabelat e informacionit duhet të projektohen dhe të pozicionohen në një mënyrë të tillë konsistente që do të lehtësonë këtë. Çështjet që duhet të merren parasysh përfshijnë:

- që ato të jenë të vendosura në vend të përshtatshëm në mënyrë që dritat e përparme të trenit t'i mundësojnë makinistit që të lexojë këto informata,
- përshtatshmëria dhe intensiteti i ndriçimit, ku kërkohet për të ndriçuar informatat,
- kur është përdorur retro-reflektimi, vetitë reflektuese të materialit të përdorur do të jenë në përputhje me specififikimet përkatëse dhe shenjat janë të fabrikuara në atë mënyrë që dritat e trenit të lejojnë makinistin që lehtësisht t'i lexojë informatat.

Kabinet e ngasjes duhet të jenë të projektuara në mënyrë të tillë konsistente ashtu që shoferi është në gjendje që lehtë ta shikojë informacionin e paraqitur para tij.

#### 4.2.2.9. Vigjilencia e makinistit

Është i nevojshëm një mjet i monitorimit të brendshëm (në bord) të vigjilencës së makinistit. Ky mjet do të ndërhynte për ta ndalur trenin nëse shoferi nuk reagon brenda një kohe të caktuar; afati kohor është i përcaktuar në STI përmjet lëvizëse.

#### 4.2.3. Specifikimet në lidhje me operimin e trenave

##### 4.2.3.1. Planifikimi i trenit

Në përputhje me Direktivën 2012/34 / EC, menaxheri i infrastrukturës duhet të këshillojë se çfarë të dhëna janë të nevojshme kur kërkohet një rrugë për lëvizjen e trenit.

##### 4.2.3.2. Identifikimi i trenave

Çdo tren duhet të identifikohet me një numër të lëvizjes së trenit. Numri i lëvizjes së trenit jipet nga menaxheri i infrastrukturës gjatë përcaktimit të rrugës së trenit dhe duhet të jetë i njohur nga ndërmarrja hekurudhore dhe të gjithë menaxherët e infrastrukturës që operojnë trenin. Numri i lëvizjes së trenit duhet të jetë unik përrjetin. Duhet shmangur ndryshimeve të numrit të lëvizjes së trenit gjatë qarkullimit të trenit.

## 4.2.3.2.1 Formati i numrit të lëvizjes së trenit

Formati i numrit të lëvizjes së trenit është përcaktuar në Vendimin e Komisionit 2012/88 / BE (<sup>1</sup>), i amendamentuar ( STI për kontroll-komandën dhe sinjalizimin (në vijim referuar si " STI CCS").

## 4.2.3.3. Nisja e trenit

## 4.2.3.3.1 Kontrolli dhe testet para nisjes

Ndërmarrja hekurudhore duhet të përcaktojë kontrollet dhe testet përfshirë të siguruar që çdo nisje është ndërmarrë në mënyrë të sigurtë (p.sh. dyert, ngarkesa, frenat).

## 4.2.3.3.2 Informimi i menaxherit të infrastrukturës për statusin operacional të trenit

Ndërmarrja hekurudhore duhet të informojë menaxherin e infrastrukturës kur një tren është i gatshëm për qasje në rrjet.

Ndërmarrja hekurudhore duhet të informojë menaxherin e infrastrukturës lidhur me çdo anomali që ndikon në tren ose operimin e tij e që ka pasoja të mundshme në lëvizjen e trenit, para nisjes dhe gjatë qarkullimit të tij.

## 4.2.3.4. Menaxhim i trafikut

## 4.2.3.4.1 Kërkesat e përgjithshme

Menaxhmenti i trafikut duhet të sigurojë operimin e sigurtë, efikas dhe të përpiktë të hekurudhës, duke përfshirë edhe rikuperimin efektiv nga ndërrprerja e shërbimit.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të përcaktojë procedurat dhe mjetet përfshirë:

- menaxhim në kohë reale të trenave,
- masat operative përfshirë performancën më të lartë të mundshme të infrastrukturës në rast të vonesave apo incidenteve, qoftë të njëmendëta apo të parashikuara, dhe
- dhënia e informacionit ndërmarrjes (eve) hekurudhore në raste të tillë.

Cdo proces shtesë i kërkuar nga ndërmarrja hekurudhore dhe i cili ndikon në ndërlidhje me menaxherin (et) e infrastrukturës mund të përfshihet pas akordimit me menaxherin e infrastrukturës.

## 4.2.3.4.2. Raportimi mbi trenin

## 4.2.3.4.2.1 Të dhënat e nevojshme përfshirë raportimin e pozicionit të trenit

Menaxheri i infrastrukturës duhet:

- (a) të sigurojë një mjet përfshirë performancën më të lartë të mundshme të infrastrukturës në rast të vonesave apo incidenteve, qoftë të njëmendëta apo të parashikuara, dhe

<sup>1</sup> Vendimi i Komisionit 2012/88 / EU i 25 janarit 2012 mbi specifikimet teknike përfshirë interoperabilitet në lidhje me nënsistemet e komandë-kontrollit dhe sinjalizimit të sistemit trans-evropian hekurudhor (GZ L 51, 23.2.2012, f. 1).

(b) ofrojnë të dhënat specifike të nevojshme në lidhje me raportimin e pozicionit të trenit. Një informacion i tillë duhet të përfshijë:

- identifikimin e trenit,
- identitetin e pikës raportuese,
- linjës mbi të cilën qarkullon treni,
- kohën e caktuar në pikën raportuese,
- kohën reale në pikën raportuese (dhe nëse niset, arrin ose kalon – duhen të ofrohen ndarazi koha e ardhjes dhe nisjes në lidhje me pikat e ndërmjetme raportuese nga të cilat thérret treni),
- minutat herët apo me vonesë në pikën raportuese,
- shpjegimi fillestar i çfarëdo vonesë të vetme që kalon 10 minuta, ose si kërkohet kjo nga regjimi i monitorimit të performancës,
- tregues se një raport për një tren është i vonuar dhe numrin e minutave të vonuara,
- identifikimi (et) e mëparshme të trenit, nëse ka
- tren i anuluar në tërësi apo për një pjesë të udhëtimit të tij.

#### 4.2.3.4.2.2 Ora e parashikuar e dorëzimit

Menaxheri i infrastrukturës duhet të ketë një proces, i cili mundëson një tregues të numrit të përafërt të minutave të devijimit nga koha e planifikuar kur treni është planifikuar të dorëzohet nga një menaxher i infrastrukturës tek tjetri.

Kjo duhet të përfshijë informacionin për ndërprerje të shërbimit (përshkrimi dhe vendndodhja e problemit).

#### 4.2.3.4.3 Mallrat e rrezikshme

Ndërmarrja hekurudhore duhet të përcaktojë procedurat për mbikëqyrjen e transportit të mallrave të rrezikshme.

Këto procedura duhet të përfshijnë:

- dispozitat siç është specifikuar në Direktivën 2008/68 / EC të Parlamentit Evropian dhe Këshillit <sup>(9)</sup>
- këshilla makinistit për praninë dhe pozitën e mallrave të rrezikshme në tren,
- informacionet që menaxheri i infrastrukturës kërkon për transportin e mallrave të rrezikshme,
- përcaktimi, në bashkëpunim me menaxherin e infrastrukturës, të linjave të komunikimit dhe planifikimin e masave specifike në rast të situatave emergjente që përfshijnë mallrat.

#### 4.2.3.4.4 Cilësia operacionale

Menaxheri i infrastrukturës dhe ndërmarrja hekurudhore duhet të kenë të themeluara procese për të monitoruar funksionimin efikas të të gjitha shërbimeve në fjalë.

Proceset e monitorimit duhet të janë të dizajnuara për të analizuar të dhënat dhe për të zbuluar trendet përkatëse, si në aspektin e gabimit njerëzor dhe gabimit të sistemit. Rezultatet e kësaj analize duhet të përdoren për të gjeneruar veprime përmirësuese, të projektuara për të eliminuar ose zbutur ngjarjet të cilat mund të komprometojnë funksionimin efikas të rrjetit.

<sup>9</sup> Direktiva 2008/68 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 24 shtator 2008 mbi transportin tokësor të mallrave të rrezikshme (GZ L 260, 30.9.2008, f. 13).

Aty ku veprime të tilla përmirësuese do të kishin përfitime për tërë rrjetin, përfshirë edhe menaxherët e tjera të infrastrukturës dhe ndërmarrjet hekurudhere, ato duhet, duke iu nënshtruar konfidencialitetit tregtar, të komunikohen në përputhje me rr Ethanat.

Ngjarjet që kanë shkaktuar ndërpërje të konsiderueshme të operimit, duhet të analizohen sa më shpejt të jetë e mundur nga menaxheri i infrastrukturës. Kur është e përshtatshme, dhe në mënyrë të veçantë, kur ka të bëjë me një anëtar të stafit të tyre, menaxheri i infrastrukturës duhet të ftojë ato ndërmarrje (et) hekurudhere të përfshira në rastin në fjalë për të marrë pjesë në analizë. Në rastet kur rezultati i analizave të tillë çon tek rekomandimet për përmirësim të rrjetit, të dizajnuara për të eliminuar ose zbutur shkaqet e aksidenteve / incidenteve, këto duhet t'i u komunikohen të gjithë menaxherëve të infrastrukturës përkatëse dhe ndërmarrjeve hekurudhere përkatëse.

Këto procese do të dokumentohen dhe do të bëhen subjekt i auditimit të brendshëm.

#### 4.2.3.5. Registrimi i të dhënave

Të dhënat që kanë të bëjnë me qarkullimin e një treni duhet të regjistrohen dhe të mbahen për qëllime të:

- mbështetjes së monitorimit sistematik të sigurisë si një mjet për parandalimin e incidenteve dhe aksidenteve,
- identifikimi i performancës së makinit, trenit dhe infrastrukturës në periudhën para dhe, nëse është e përshtatshme, menjëherë pas një incidenti apo aksidenti, për të mundësuar identifikimin e shkaqeve, dhe për të ofruar argumente që mbështesin masa të reja ose të ndryshuara për të parandaluar përsëritjen.
- regjistrimi i informacionit në lidhje me performancën si të lokomotivës/ njësisë tërheqëse ashtu edhe të personit ngasës.

Duhet të jetë e mundur që të dhënat e regjistruara të janë të krahasueshme sa i përket:

- datës dhe kohës e regjistrimit,
- lokacionin e saktë gjeografik të ngjarjes që regjistrohet,
- identitetin e makinit.

Të dhënat që regjistrohen për ETCS / GSM-R janë ato të përcaktuara në STI CCS (STI për sistemin e kontroll-komandës) dhe që janë relevante duke pasur parasysh kërkosat në pikën 4.2.3.5 të këtij STI.

Të dhënat duhet të janë të myllura dhe të ruajtura në mënyrë të sigurtë dhe të janë të qasshme për organet e autorizuara, duke përfshirë Organet Kombëtare të Hetuesisë, në kryerjen e rolit të tyre bazuar në nenin 19 të Direktivës 2004/49 / EC.

##### 4.2.3.5.1 Registrimi i të dhënave të mbikëqyrjes jashtë trenit

Si minimum, menaxheri i infrastrukturës duhet të regjistrojë të dhëna në vijim:

- dështimin e pajisjeve anash linjës të ndërlidhura me lëvizjen e trenave (sinjalizimi, pikat etj.)
- detektimi i ndonjë kushinete të tej ngrohur të boshtit, nëse ka,
- komunikimi lidhur me sigurinë ndërmjet ngasësit të trenit dhe sinjalizerit

##### 4.2.3.5.2 Registrimi i të dhënave të mbikëqyrjes në bord të trenit

Si një minimum, ndërmarrja hekurudhore duhet të regjistrojë të dhënat si në vijim:

- detektimi i përcjelljes së sinjaleve gjatë rrezikut ose “ për ndërprerje të lëvizjes”
- aplikimi i frenit të emergjencës
  - shpejtësia me të cilën treni është duke lëvizur,
  - çfarëdo izolimi apo ndërprerje të sistemit të kontrollit në bord të trenit (sinjalizimit),
  - funksionimin e sirenës për paralajmërim,
  - funksionimi i kontrollit të dyerve (lëshimit, mbylljes), nëse ka,
  - detektimin nga sistemit i alarmit në bord në lidhje me operimin e sigurt të trenit, nëse ka,
  - identiteti i kabinës për të cilën regjistrohen të dhënat që duhet kontrolluar.

Specifikimet teknike të mëtejshme në lidhje me pajisjen e regjistrimit janë të përcaktuara në STI për lokomotivat dhe udhëtarët

#### 4.2.3.6. Funksionim i degraduar

##### 4.2.3.6.1 Këshillë për shfrytëzuesit tjerë

Menaxheri i infrastrukturës në bashkëpunim me ndërmarrjen (et) hekurudhore duhet të përcaktojnë një proces që menjëherë të informojnë njëra-tjetrën për çdo situatë që pengon sigurinë, punën dhe / ose disponueshmërinë e rrjetit hekurudhor ose mjeteve lëvizëse.

##### 4.2.3.6.2 Këshillë për makinistët e trenit

Në çdo rast të funksionimit të degraduar që ndërlidhet me fushën e përgjegjësisë së menaxherit të infrastrukturës, menaxheri i infrastrukturës duhet të japë udhëzime formale për makinistët se cilat masa duhet të ndërmerren për ta tejkaluar në mënyrë të sigurt degradimin.

##### 4.2.3.6.3 Masat në situata të jashtëzakonshme

Menaxheri i infrastrukturës në bashkëpunim me të gjitha ndërmarrjet hekurudhore që veprojnë mbi infrastrukturën e tij, dhe menaxherët fqinjë të infrastrukturës, sipas nevojës, duhet të përcaktojnë, të botojnë dhe të vejnë në dispozicion masat e duhura të jashtëzakonshme dhe të përshkruajnë përgjegjësitë në bazë të kërkesës për reduktim të çfarëdo ndikimi negativ si rezultat i funksionimit të degraduar .

Kërkesat e planifikimit dhe reagimi ndaj ngjarjeve të tillë duhet të jenë në përpjesëtim me natyrën dhe shkallën e mundshme të degradimit.

Këto masa, të cilat si minimum duhet të përfshijnë plane për kthimin e rrjetit në gjendje "normale", mund të trajtojnë gjithashtu:

- dështimet e mjeteve lëvizëse (për shembull, ato të cilat mund të rezultojnë në ndërprerjen e konsiderueshme të trafikut, procedurat për shpëtimin e trenave në defekt);
- dështimet e infrastrukturës (për shembull, kur ka pasur ndërprerje të energjisë elektrike apo kushteve nën të cilat trenat mund të devijojnë nga rruga e rezervuar),
- kushtet ekstreme të motit.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të krijojë dhe të mbajë informacione të përditësuara të kontaktit për menaxher kyç të infrastrukturës dhe të stafit kyç të ndërmarrjes hekurudhore të cilët mund të kontaktohen në rast të ndërprerjeve të shërbimit e që mund të çojë në operacion të degraduar. Ky informacion duhet të përfshijë detajet kontaktuese gjatë dhe jashtë orarit të punës.

Ndërmarrja hekurudhore duhet të parashtrojë këtë informacion tek menaxheri i infrastrukturës dhe të këshillojë menaxherin e infrastrukturës lidhur me çdo ndryshim në këto të dhëna kontaktuese.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të informojë të gjitha ndërmarrjet hekurudhore për çdo ndryshim në detajet e tij.

#### 4.2.3.7. Menaxhimimi i situatës emergjente

Menaxheri i infrastrukturës duhet, në konsultim me:

- të gjitha ndërmarrjet hekurudhore që operojnë mbi infrastrukturën e tij, ose sipas rastit, organet përfaqësuese të ndërmarrjeve hekurudhore që operojnë mbi infrastrukturën e saj,

- menaxherët e infrastrukturës fqinje, sipas rastit,

- autoritetet lokale, organet përfaqësuese të shërbimeve emergjente (përfshirë zjarrfikësit dhe shërbimet e shpëtimit) qoftë në nivelin lokal apo kombëtar, sipas rastit,

përcaktojnë, publikojnë dhe të vejnë në dispozicion masa të duhura për të menaxhuar situatat emergjente dhe rivendosjen e linjës për funksionimin normal.

Masa të tilla duhet të mbulojnë në mënyrë tipike:

- ndeshjet,

- zjarret në tren,

- evakuimin e trenit,

- aksidentet në tunele,

- incidentet që përfshijnë materiale të rrezikshme,

- daljet nga binarët.

Ndërmarrja hekurudhore duhet t'i ofrojë menaxherit të infrastrukturës çdo informacion të veçantë në lidhje me këto rrethana, veçanërisht në lidhje me rregullimin ose ri-kthimin në binarë të trenave të tyre.

Përveç kësaj, ndërmarrja hekurudhore duhet të ketë procese për të informuar pasagjerët për procedurat në bord në lidhje me situata emergjente dhe të sigurisë.

#### 4.2.3.8. Ndihami përtë trajnuare kuiipazhin në rast të një incidenti ose të një mos funksionimi serioz të mjeteve lëvizëse

Ndërmarrja hekurudhore duhet të përcaktojë procedurat e duhura për të ndihmuar ekuipazhin e trenit në situata të degraduara, për të shmangur ose pakësuar vonesat e shkaktuara nga dështimet teknike ose të tjera të mjeteve lëvizëse (për shembull, linjat e komunikimit, masat që duhet të merren në rast të evakuimit të një treni).

#### 4.3. Specifikimet funksionale dhe teknike të ndërlidhjeve

Lidhur me kërkesat themelore të përcaktuara në Kapitullin 3, specifikimet funksionale dhe teknike të ndërlidhjeve janë si vijon:

4.3.1. *Ndërlidhjet me STI për infrastrukturën*

Referenca në STI të operimit		Referenca në STI të Infrastrukturës	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Performansa e frenimit dhe shpejtësia maksimale e lejuar	4.2.2.6.2	Rezistenza gjatësore e trasesë	4.2.6.2
Modifikimet e informatave në Librin Rugor	4.2.1.2.2.2	Rregullat e operimit	4.4
Operim i degraduar	4.2.3.6		

4.3.2. *Ndërlidhjet me STI të kontroll – komandës dhe sinjalizimit*

Referenca në STI të operimit		Reeferenca në STI të kontroll – komandës dhe sinjalizimit	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Libër-rregullorja	4.2.1.2.1		
Rregullat e operimit	4.4	Rregullat e operimit	4.4
Kërkesat për sinjalizim anash linjës dhe dukshmëri të shenjave	4.2.2.8	Dukshmëria e objekteve të kontroll – komandës pranë trasesë	4.2.15
Frenimi i trenit	4.2.2.6	Performansa e frenimit të trenit dhe karakteristikat	4.3.2.3
Libër-rregullorja	4.2.1.2.1	Shfrytëzimi i pajisjeve të shtresimit me rërë	4.2.10
Numri i lëvizjes së trenit	4.2.3.2.1	ETCS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Regjistrimi i të dhënave në bord	4.2.3.5	Ndërlidhja me regjistrimin e të dhënave për qëllime irregullative	4.2.14

4.3.3. *Ndërlidhjet me STI-të për mjetet lëvizëse*

## 4.3.3.1. Ndërlidhjet me STI për lokomotiva dhe mjetet lëvizëse të udhëtarëve

Referenca në STI të operimit		Referenca në STI për LOC&PAS	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Masat për situata të jashtëzakonshme	4.2.3.6.3	Pajisjet për bashkim për reagim shpëtimi	4.2.2.2.4
		Bashkim fundor	4.2.2.2.3
Kompozicioni i trenit	4.2.2.5	Parametri i ngarkesës boshtore	4.2.3.2
Frenimi i trenit	4.2.2.6	Performansa e frenimit	4.2.4.5
Dukshmëria e trenit	4.2.2.1	Dritat e jashtme të përparme dhe të pasme	4.2.7.1
Zëshmëria e trenit	4.2.2.2	Sirena	4.2.7.2
Kërkesat për sinjalizim anash linjës dhe dukshmëri të shenjave	4.2.2.8	Dukshmëria e jashtme	4.2.9.1.3
		Karakteristikat optike të parafangos	4.2.9.2.2
		Ndriçimi i brendshëm	4.2.9.1.8
Vigjilencia e makinistit	4.2.2.9	Funksioni i kontrollit të aktivitetit të makinistit	4.2.9.3.1
Regjistrimi i të dhënave të mbikëqyrjes në bordin e trenit	4.2.3.5.2	Pajisja për regjistrim	4.2.9.6
Menaxhimi i situatës emergjente	4.2.3.7	Diagramet për ngritje dhe udhëzimet	4.2.12.5
		Përshkrimet lidhur me shpëtimin	4.2.12.6
Kompozicioni i trenit	4.2.2.5	Dokumentacion operativ	4.2.12.4
Elementet minimale relevante për kualifikim profesional për detyra të lidhura me "trenat shoqëruar"	Shtojcë F		
Shtresimi me rërë	Shtojcë B	Emitimet izoluese	4.2.3.3.1.1

## 4.3.3.2. Ndërlidhjet me STI për vagonët përmallra

Referenca në STI të operimit		Referenca në STI për vagonët përmallra	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Fundit i pasmë	4.2.2.1.3.2	Pajisjet e bashkangjitura për sinjalin e fundit të pasmë	4.2.6.3
		Sinjali i fundit të pasmë	Shtojcë E

STI OPE

Kompozicioni i trenit	4.2.2.5	Caktimi i gabaritit	4.2.3.1
Kompozicioni i trenit	4.2.2.5	Kompatibiliteti me kapacitetin e ngarkesë-mbajtës të linjës	4.2.3.2
Masat për situata të jashtëzakonshme	4.2.3.6.3	Fuqia e njësisë — Ngritura dhe ngritura me krik	4.2.2.2
Frenimi i trenit	4.2.2.6	Frenat	4.2.4

4.3.4. Ndërlidhjet me STI për energjinë

Referenca në STI për operimin		Referenca në STI për energjinë	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Kompozicioni i trenit	4.2.2.5	Rrymimi maksimal i trenit	4.2.4.1
Përgatitja e Librit Rrugor	4.2.1.2.2.1	Seksione ndarëse:	
Kompozicioni i trenit	4.2.2.5	Faza	4.2.15
Përgatitja e Librit Rrugor	4.2.1.2.2.1	Sistemi	4.2.16

4.3.5. Ndërlidhjet me STI për Sigurinë në Tunele Hekurudhore

Referenca në STI për operimin		Referenca në STI për siguri në tunele hekurudhore	
Parametri	Pikat	Parametri	Pikat
Sigurim që treni është në gjendje për të qarkulluar	4.2.2.7	Rregulla emergjente	4.4.1
Nisja e trenit	4.2.3.3		
Operim i degraduar	4.2.3.6		
Menaxhimi i situatës emergjente	4.2.3.7	Plani emergjent për tunele	4.4.2
		Ushtrimet	4.4.3

		Ofrimi i sigurisë brenda trenit dhe informata lidhur me emergjencat për udhëtarë	4.4.5
Kompetenca profesionale	4.6.1	Kompetence e veçantë për tunele të ekuipazhit të trenit dhe stafit tjetër	4.6.1

## 4.4.

**Rregullat e operimit**

Rregullat dhe procedurat të cilat e bëjnë të mundur funksionimin koherent të nënsistemeve të reja dhe të ndryshme strukturore të destinuara për t'u përdorur në sistemin hekurudhor në Bashkimin Evropian, dhe në veçanti ato që janë të lidhura drejtpërdrejtë me funksionimin e sistemit të ri të kontrollit dhe sinjalizimit, duhet të jenë identike aty ku ekzistojnë situata identike .

Parimet dhe rregullat operative, specifike për Sistemin e Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor Evropian (ERTMS / ETCS) dhe për sistemin e radio ERTMS / GSM-R janë të specifikuara në Shtojcën A.

Parimet dhe rregullat operative, të cilat janë të përbashkëta në të gjithë sistemin hekurudhor Bashkimit Evropian, janë të specifikuara në Shtojcën B.

## 4.5.

**Rregullat e mirëmbajtjes**

Nuk aplikohen

## 4.6.

**Kompetencat profesionale**

## 4.6.1.

*Kompetenca profesionale*

Personeli i ndërmarrjes hekurudhore dhe menaxheri i infrastrukturës duhet të kenë arritur kompetencën e duhur profesionale për ti kryer të gjitha detyrat e nevojshme të rëndësishme për sigurinë në situata normale, të degraduara dhe të emergjencës. Kompetenca e tillë përfshin njohuri profesionale dhe aftësinë për të zbatuar këto njohuri në praktikë.

Elementet minimale të rëndësishme për kualifikimin profesional për detyrat individuale mund të gjenden në Shtojcat F dhe G.

## 4.6.2.

*Kompetenca gjuhësore*

## 4.6.2.1.

*Principet*

Nga menaxheri i infrastrukturës dhe ndërmarrja hekurudhore kërcohët të sigurojnë që stafi i tyre përkatës të jetë kompetent në përdorimin e protokolleve të komunikimit dhe parimeve të përcaktuara në Shtojcën C.

Kur gjuha operative e përdorur nga menaxheri i infrastrukturës ndryshon nga ajo e përdorur rëndom nga stafi i ndërmarrjes hekurudhore, trajnime gjuhësore dhe të komunikimit duhet të formojnë një pjesë kritike të sistemit të përgjithshëm të menaxhimit të kompetencës nga ndërmarrja hekurudhore.

Stafi i ndërmarrjes hekurudhore, detyrat e të cilëve kërkojnë nga ata që të komunikojnë me stafin e menaxherit të infrastrukturës në lidhje me çështjet kritike për sigurinë, qoftë në situata të zakonshme, të degraduara apo emergjente, duhet të kenë një nivel të mjaftueshëm të njohurisë në gjuhën operative të menaxherit të infrastrukturës.

## 4.6.2.2.

**Niveli i njohurive**

Niveli i njohurive në gjuhën operative të menaxherit të infrastrukturës duhet të jetë i mjaftueshëm për qëllime të sigurisë.

(a) Si minimum, kjo nënkuption që makinisti të jetë në gjendje që të:

- dërgojë dhe kuptojë të gjitha mesazhet e specifikuara në Shtojcën C,
- të komunikojë në mënyrë efektive gjatë situatave rutinore, të degraduara dhe emergjente,
- plotësojnë formularët që lidhen me përdorimin e Librit të Formularëve.

(b) Anëtarët e tjerë të ekuipazhit të trenit, detyrat e të cilëve kërkojnë që ata të komunikojnë me menaxherin e infrastrukturës për çështjet kritike për sigurinë, duhet si minimum, të jenë në gjendje për të dërguar dhe për të kuptuar informacionin që përshkruan trenin dhe statusin e tij operacional.

Niveli i njohurisë për stafin shoqërues të trenave përveç makinistëve duhet të jetë të paktën në nivelin 2, siç përshkruhet në shtojcën E

4.6.3. *Vlerësimi fillestare dhe i vazhdueshëm i stafit*

## 4.6.3.1. Elementet themelore

Nga ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxherët e infrastrukturës kërkohet që të përcaktojnë procesin e vlerësimit për stafin e tyre në mënyrë që të plotësojnë kërkesat e përcaktuara në Rregulloren e Komisionit (BE) 1158/2010<sup>(1)</sup> dhe (BE) 1169/2010<sup>(2)</sup>

## 4.6.3.2. Analiza dhe përditësimi i nevojave të trajnimit

Ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxherët e infrastrukturës duhet të bëjnë një analizë të nevojave për trajnim për stafin e tyre përkatës dhe të përcaktojë një proces për rishikimin dhe përditësimin e nevojave të tyre individuale të trajnimit në mënyrë që të plotësojnë kërkesat e përcaktuara në Rregulloret (BE-së) 1158/2010 dhe (BE) 1169/2010 .

Kjo analizë duhet të përcaktojë si fushëveprimin ashtu edhe kompleksitetin dhe të marrë parasysh rreziqet që lidhen me funksionimin e trenave, traksionin dhe mjetet lëvizëse. Ndërmarrja hekurudhore duhet të përcaktojë procesin përmes të cilit përfitohen dhe mirëmbahen njohuritë e stafit të bordit të rrugëve të operuara. Ky proces duhet të jetë:

- i bazuar mbi informacionin mbi rrugën të dhënë nga menaxheri i infrastrukturës,dhe
- në përputhje me procesin e përshkruar në pikën 4.2.1.

Për detyrat që lidhen me "shoqërimin(përcjelljen) e trenave" dhe "përgatitjen e trenave", elementet që duhet të konsiderohen mund të gjenden në shtojcat F dhe G, gjegjësisht. Sipas nevojës, këto elemente mund të vendosin si pjesë e trajnimit për stafin.

<sup>1</sup> Rregullorja e Komisionit (BE) Nr 1158/2010 të datës 9 dhjetor 2010 mbi metodën e përbashkët të sigurisë për vlerësimin e konformitetit me kërkesat përmarrjen e certifikatave të sigurisë hekurudhore (GZ L 326, 10.12.2010, f. 11).

<sup>2</sup> Rregullorja e Komisionit (BE) Nr 1169/2010 e 10 dhjetor 2010 mbi metodën e përbashkët të sigurisë për vlerësimin e konformitetit me kërkesat përmarrjen e autorizimit të sigurisë hekurudhore (GZ L 327, 2010/11/12, f. 13).

Është e mundur që për shkak të llojit të operacionit të parashikuar nga një ndërmarrje hekurudhore ose nga natyra e rrjetit që drejtohet nga një menaxher i infrastrukturës, disa nga elementet në shtojcat F dhe G nuk do të jenë të përshtatshme. Analiza e nevojave për trajnim duhet të dokumentojë ato që nuk konsiderohen të përshtatshme si dhe arsyet pse.

#### 4.6.4 *Personeli ndihmës*

Ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që stafi ndihmës (për shembull, përgatitja e ushqimit dhe pastrimi) që nuk është pjesë e ekuipazhit të trenit, përveç mësimit të tyre themelor, të jetë i trajnuar për t'iu përgjigjur udhëzimeve të anëtarëve plotësisht të trajnuar të ekuipazhit të trenit.

### 4.7. **Kushtet e shëndetit dhe të sigurisë**

#### 4.7.1. *Hyrje*

Stafi i specifikuar në pikën 4.2.1 si staf për kryerjen e detyrave kritike të sigurisë në përputhje me pikën 2.2 duhet të kenë kondicion të duhur për të siguruar që standardet e përgjithshme operative dhe të sigurisë janë të përbushur.

Ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxherët e infrastrukturës duhet të vënë në vend dhe të dokumentojnë procesin që ata vënë në vend për të përbushur kërkessat mjekësore, psikologjike dhe shëndetësore për stafin e tyre brenda sistemit të tyre të menaxhimit të sigurisë.

Ekzaminimet mjekësore si të specifikuara në pikën 4.7.2 dhe çdo vendim i ndërlidhur me to mbi kondicionin e individual të personelit duhet të kryhen nga një mjek.

Stafi nuk guxon të kryejë detyra kritike për sigurinë përderisa vigjilanca e tyre është dëmtuar me substanca të tillë si alkooli, droga apo barna psikotropike. Prandaj, ndërmarrja hekurudhore dhe menaxheri i infrastrukturës duhet të kenë të vëna në vend procedura për të kontrolluar rrezikun e paraqitjes së stafit në punë nën ndikimin e substancave të tillë, ose konsumimit të substancave të tillë në punë.

Sa i përket limiteve të përcaktuara të substancave të lartpërmendura zbatohen rregullat kombëtare të Shtetit Anëtar ku shërbimi i trenit operon.

#### 4.7.2. *Ekzaminimet mjekësore dhe vlerësimet psikologjike*

##### 4.7.2.1. *Paramërimi*

###### 4.7.2.1.1. Përbajtja minimale e ekzaminimit mjekësor

Ekzaminimet mjekësore duhet të mbulojnë:

-ekzaminimin e përgjithshëm mjekësor

- ekzaminimet e funksioneve ndijore (të pamurit, dëgjuarit, perceptimi i ngjyrës),

-analiza e urinës dhe gjakut për detektimin e diabetes mellitus dhe gjendjeve tjera të shfaqura në ekzaminimet klinike,

- ekzaminimi për abuzim të drogave.

###### 4.7.2.1.2. Vlerësimi psikologjik

Qëllimi i vlerësimit psikologjik është të mbështesë ndërmarrjen hekurudhore në emërimin dhe menaxhimin e stafit që kanë aftësitë kognitive, psikomotorike, të sjelljes dhe personalitetit për të kryer rolet e tyre në mënyrë të sigurtë.

Në përcaktimin e përbajtjes së vlerësimit psikologjik, si minimum, këto kriteret relevante për kërkesat për çdo funksion të sigurisë duhet marrë parasysh:

(a) Kognitive:

- vëmendja dhe koncentrimi
- memoria,
- aftësitë perceptive,
- arsyetimit,
- komunikimit.

(b) Psikomotorike:

- shpejtësia e reagimit,
- koordinimi i gjesteve

(c) Sjellja dhe personaliteti

- vetëkontrolli emocional
- besueshmëria e sjelljes,
- autonomia
- vetëdijshmëria.

Nëse cilido nga këto elementeve lihet anash, vendimi përkatës duhet të jetë i arsyetur dhe i dokumentuar nga një psikolog.

Kandidatët duhet të tregojnë përgatitjen e tyre psikologjike duke kaluar një provim të kryer nga, ose nën mbikëqyrjen e – për t'u vendosur nga Shteti Anëtar - një psikolog apo një mjek.

#### 4.7.2.2. Pas emërimit

##### 4.7.2.2.1 Shpeshtësia e ekzaminimeve periodike mjekësore

Të paktën një ekzaminim sistematik mjekësor duhet të kryhet:

- çdo 5 vjet për stafin e moshës deri në 40 vjeç.
- çdo 3 vjet për stafin e moshës mes 41 dhe 62 vjeç,
- çdo vit për stafin e moshës mbi 62 vjeç

Shpeshtësi më e madhe e ekzaminimit duhet të përcaktohet nga mjeku nëse gjendja shëndetësore e stafit e kërkon një gjë të tillë

##### 4.7.2.2.2 Përbajtja minimale e ekzaminimit periodik mjekësor

Nëse punonjësi është në përputhje me kriteret e kërkua të ekzaminimin, i cili është kryer para se të ushtroj një profesion, ekzaminimet periodike të specializuara duhet të përfshijnë si minimum:

- ekzaminimi i përgjithshëm mjekësor

- ekzaminimet e funksioneve ndijore (të pamurit, dëgjuarit, perceptimi i ngjyrës),
- analiza e urinës dhe gjakut për zbulimin e diabetes mellitus dhe gjendjeve tjera të shfaqura në ekzaminimet klinike,
- ekzaminimi për abuzim të drogave aty ku kjo indikohet klinikisht.

#### 4.7.2.2.3 Ekzaminimet mjekësore shtesë dhe / ose vlerësimet psikologjike

Përveç ekzaminimit periodik mjekësor, një ekzaminim specifik mjekësor shtesë dhe / ose vlerësim psikologjik duhet të kryhet kur ka arsyë për të dyshuar në përgatitjen shëndetësore ose psikologjike të një anëtari të stafit ose dyshimit të arsyeshëm të përdorimit të drogës ose përdorimit të alkoolit mbi kufijtë e lejuar. Ky do të ishte rasti sidomos pas një incidenti ose aksidenti të shkaktuar nga gabimi njerëzor nga ana e një individi.

Ndërmarrja hekurudhore dhe menaxheri i infrastrukturës duhet të vendosin sisteme për të siguruar që kontrolllet e tillë të shtuara dhe vlerësime të kryhen sipas nevojës.

#### 4.7.3. Kërkesat mjekësore

##### 4.7.3.1. Kërkese e përgjithshme

Stafi nuk duhet të vuajë nga gjendjet shëndetësore ose të martrë trajtim mjekësor që mund të shkaktojë:

- humbje të papritur të vetëdijes,
- dëmtim të vetëdijes ose përqendrimi,
- paaftësi të papritur,
- dëmtim i drejtpeshimit ose koordinimit,
- kufizimi serioz i lëvizshmërisë.

Kërkesat e mëposhtme lidhur me të pamurit dhe dëgjimit duhet të plotësohen:

##### 4.7.3.2. Kërkese e përtë pamurit

- imprehtësi vizuale e ndihmuar ose pa ndihmuar në distancë: 0,8 (syri djathë + syri majtë - matur ndaras), minimum prej 0,3 për syrin më të dëmtuar,
- lente korriguese maksimale: hipermetropi + 5 / miopi - 8. Mjeku mund të lejojë vlerat jashtë këtyre vlerave në raste të jashtëzakonshme dhe pas kërkimit të mendimit nga një specialist i syve.
- të pamurit e ndërmjetëm dhe të pamurit afër: mjafton nëse është me ndihmë ose pa ndihmë,
- lejohen lentet e kontaktit,
- të pamurit normal me ngjyra: duke përdorur një test të njohur, të tillë si Ishihara, të plotësuar nga një tjetër test i pranuar nëse është e nevojshme,
- fusha e të pamurit: normal (mungesa e ndonjë anomalie që ndikon në detyrat që duhet të kryhen),
- Të pamurit për të dy sytë: efektiv,
- Të pamurit binokular: efektiv,
- ndjeshmëria e kontrasit: e mire,
- mungesa e sëmundjes progresive të syrit,

- implantet e lenteve, keratotomia dhe keratektomia janë të lejuara vetëm me kusht që ato të kontrollohen në baza vjetore ose në bazë të një shpeshtësie të caktuar nga mjeku.

#### 4.7.3.3. Kërkesat e dëgjimit

Dëgjim i mjaftueshëm i konfirmuar me audiogram të tingullit, që është:

- Dëgjimi mjaft i mirë për të kryer një bisedë telefonike dhe të jetë në gjendje për të dëgjuar tingujt e alarmit dhe të radio mesazheve.
- përdorimi i ndihmesave për dëgjim është i lejuar.

#### 4.8. Registrat e infrastrukturës dhe mjeteve

Për shkak të karakteristikave të regjistrave të infrastrukturës dhe mjeteve, të përcaktuara në nenet 33, 34 dhe 35 të Direktivës 2008/57 / EC, këta regjistra nuk janë të përshtatshëm për kërkesat e veçanta të nënsistemit të operimit dhe menaxhimit të trafikut. Prandaj ky STI nuk specifikon asgjë në lidhje me këta regjistra.

Megjithatë, ekziston një kërkesë operacionale për disa artikuj të të dhënave që lidhen me infrastrukturën që të vihen në dispozicion të një ndërmarrjeje hekurudhore dhe anasjlltas për disa artikuj të ndërlidhur me mjetet lëvizëse që të vihen në dispozicion një menaxheri të infrastrukturës, siç është përcaktuar në pikën 4.8.1 dhe pikën 4.8.2. Në të dyja rastet të dhënat në fjalë duhet të jenë të plota dhe të sakta.

##### 4.8.1. Infrastruktura

Kërkesat për artikujt e të dhënave të ndërlidhura me infrastrukturën hekurudhore në lidhje me nënsistemin e operimit dhe menaxhimit të trafikut dhe të cilat duhet të vihen në dispozicion për ndërmarrjet hekurudhore, janë të specifikuara në Shtojcën D. Menaxheri i infrastrukturës është përgjegjës për saktësinë e të dhënave.

##### 4.8.2. Mjetet lëvizëse

Të dhënat e mëposhtme lidhur me mjetet lëvizëse duhet të jenë në dispozicion të menaxherëve të infrastrukturës. Mbajtësi është përgjegjës për saktësinë e të dhënave:

- nëse automjeti është ndërtuar nga materiale të cilat mund të jenë të rrezikshme në rast të aksidenteve apo zjarrit (për shembull, asbesti),
- gjatësia e përgjithshme e automjetit, duke përfshirë parapritat, nëse ekzistojnë.

### 5. PËRBËRËSIT E INTEROPERABILITETIT

#### 5.1. Përkufizimi

Siç përcaktohet në nenin 2(f) të Direktivës 2008/57 / EC, "përbërësit e interoperabilitetit" nënkupton "çdo komponent elementar, grup të komponentëve, nën-formim (nën-montim) apo formim të plotë të pajisjeve të inkorporuara ose të parapara për t'u inkorporuar në një nënsistem, mbi të cilat varet direkt ose indirekt interoperabiliteti i sistemit hekurudhor. Koncepti i një "përbërësi" mbulon si objektet e prekshme ashtu edhe ato të paprekshme të tillë siç janë softueri".

#### 5.2. Lista e përbërësve

Në lidhje me nënsistemin e operimit dhe menaxhimit të trafikut, nuk ka përbërës të interoperabilitetit.

### 6. VLERËSIMI I KONFORMITETIT DHE / OSE PËRSHTATSHMËRISË PËR PËRDORIM TË PËRBËRËSVE DHE VERIFIKIMI I NËNSISTEMIT

#### 6.1. Përbërësit e interoperabilitetit

Pasi që ky STI ende nuk përcakton ndonjë përbërës të interoperabilitetit, nuk është diskutuar për asnjë aranzhim të vlerësimit.

---

## 6.2. Nënsistemi i operimit dhe menaxhimi të trafikut

### 6.2.1. Parimet

Nënsistemi i operimit dhe menaxhimit të trafikut është një nënsistem funksional në përputhje me Aneksin II të Direktivës 2008/57 / EC.

Në përputhje me nenet 10 dhe 11 të Direktivës 2004/49 / EC, ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxherët e infrastrukturës duhet të demonstrojnë përputhshmérinë me kërkesat e këtij STI brenda sistemit të tyre të menaxhimit të sigurisë, kur aplikojnë për çdo certifikatë të re apo të amendamentuar të sigurisë ose autorizim të sigurisë.

Metodat e zakonshme të sigurisë mbi vlerësimin e konformitetit kërkojnë nga autoritetet kombëtare të sigurisë vendosjen e një regjimi të inspektimit për të mbikëqyrur dhe monitoruar zbatushmérinë në baza ditore të sistemit të menaxhimit të sigurisë, duke përfshirë të gjitha STI-të. Duhet të theksohet se asnjë nga elementet e përfshira në këtë STI nuk kërkojnë vlerësim të veçantë nga një Trup i Notifikuar.

Kërkesat në këtë STI që i referohen nënsistemeve strukturore dhe janë të listuara në ndërlidhjet (pika 4.3) janë vlerësuar në bazë të STI-ve përkatëse strukturore.

## 7. ZBATIMI

### 7.1. Parimet

Zbatimi i këtij STI dhe konformiteti me pikat përkatëse të këtij STI duhet të përcaktohen në përputhje me një plan zbatimi që duhet të përpilohet nga çdo Shtet Anëtar për linjat, për të cilat ata janë përgjegjës.

Ky plan duhet të marrë parasysh:

- çështjet specifike lidhur me faktorin njeri që lidhen me operimin e çdo linjë të caktuar;
- elementet individuale operativ dhe të sigurisë të çdo linje të përfshirë; dhe
- nëse implementimi i elementit (eve) nën shqyrtim do të jetë:
  - për të gjithë trenat në linje, ose jo,
  - vetëm për linja të caktuara,
  - i aplikueshëm në të gjitha linjat,
  - i aplikueshëm për të gjithë trenat që lëvizin në rrjet,
- marrëdhëniet me zbatimin e nënsistemeve tjera (të kontrollit, komandës dhe sinjalizimit, mjeteve lëvizëse, etj.).

Në këtë kohë çdo përashtim i veçantë që mund të jetë i zbatueshëm duhet të merret parasysh dhe të dokumentohet si pjesë e planit.

Plani i zbatimit duhet të marrë në konsideratë nivelet e ndryshme të potencialit për zbatim nga secila nga ngjarjet e mëposhtme, d.m.th kur:

- një ndërmarrje hekurudhore ose menaxher i infrastrukturës fillon me operacione;
- është vënë në përdorim një rino vim ose përmirësim në sistemet ekzistuese operative të një ndërmarrje hekurudhore ose menaxherit të infrastrukturës;
- janë vënë në shërbim nënsisteme të reja ose të përmirësuara të infrastrukturës, energjisë, mjeteve lëvizëse ose kontroll-komandës dhe sinjalizimit, që kërkojnë një komplet përkatës të procedurave operative.

Është e kuptueshme që zbatimi i plotë i të gjitha elementeve të këtij STI nuk mund të jetë i plotë derisa hardëare (infrastruktura, kontrolli dhe komanda, etj) që do të operohet nuk është harmonizuar. Prandaj, udhëzimet e përcaktuara në këtë kapitull duhet të shihen vetëm si një fazë kalimtare mbështetëse e migrimit në sistemin e piketuar.

## 7.2. Udhëzimet për zbatimin

Ka tre elemente të veçanta për zbatimin:

- (a) konfirmimi se cilido nga sistemet ekzistuese dhe proceset janë në përputhje me kërkesat e këtij STI,
- (b) përshtatjen e çdo sistemi ekzistues dhe të proceseve për t'u përputhur me kërkesat e këtij STI,
- (c) sistemet e reja dhe proceset që dalin nga zbatimi i nënsistemeve tjera
  - linjat e reja / përmirësuara konvencionale (infrastruktura / energjia),
  - instalimet e sinjalizimit ETCS të reja ose të përmirësuara, radio instalimet GSMR, kuti detektorët e mbingrohjes së boshtit, etj (kontroll-komanda dhe sinjalizimi),
  - mjetet e reja lëvizëse (mjetet lëvizëse)

## 7.3. Rastet specifike

### 7.3.1. Hyrje

Dispozitat specifike vijuese lejohen në rastet specifike më poshtë:

Këto raste specifike i përkasin dy kategorive:

- (a) dispozitat zbatohen ose përherë (rasti "P"), ose përkohësisht (rasti "T");
- (b) në raste të përkohshme Shtetet Anëtare do të janë në përputhje me nënsistemet përkatëse ose deri më 2030 (rasti "T1", ose deri më 2024 (rasti "T2") ose më 2018 (rasti "T3").

### 7.3.2. Lista e rasteve specifike

#### 7.3.2.1. Rasti i përkohshëm specifik (T1) Estonia, Letonia dhe Lituania

Për zbatimin e pikës 4.2.2.1.3.2 dhe 4.2.2.1.3.3, trenat të cilat operojnë vetëm në gjerësi të trasesë prej 1 520 mm në rrjetin e Estonisë, Letonisë dhe Lituanisë mund të përdorin një tjetër sinjal specifik të pjesës së pasme të trenit.

#### 7.3.2.2. Rasti i përkohshëm specifik (T2) Irlanda dhe e Britania e Madhe

Për zbatimin e pikës 4.2.3.2.1, Irlanda dhe Mbretëria e Bashkuar janë duke përdorur numrat alfanumerik në sistemet ekzistuese. MS përcakton kërkesat dhe orarin kohor për kalimin nga numrat alfanumerik të shënimit të trenit në numrat numerik të shënimit të trenit, në sistemin e piketuar.

#### 7.3.2.3. Rasti i përkohshëm specifik (T3) Finlanda

Për zbatimin e rregullës së përbashkët operacionale 5 të shtojcës B, Finlanda mund të përdorë një rregull tjetër për të zbutur efektin e një dështimi të plotë të sinjalit të pjesës së pasme të trenit të trenave të udhëtarëve.

#### 7.3.2.4. Rasti i përhershëm specifik (P 1) Finlanda

Për zbatimin e pikës 4.2.2.1.3.3 dhe zbatimin e rregullit të përbashkët operacional 5 të shtojcës B, Finlanda nuk është duke përdorur asnjë pajisje sinjalizuese të pjesës së pasme të trenave. Mënyrat për të treguar sinjalin në pjesën e pasme të trenit për trenat e mallrave siç ceket në pikën 4.2.2.1.3.2 gjithashtu pranohen në Finlandë.

*Shtojca A*

**Rregullat operative të ERTMS/ETCS**

Rregullat operative për ERTMS/ETCS dhe ERTMS/GSM-R përcaktohen në Dokumentin Teknik "ETCS dhe GSM-R rregullat dhe parimet - versioni 4", publikuar në faqen e internetit ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

---

**Parimet dhe rregullat e zakonshme operacionale**

Në rast të operimit të degraduar, masat për raste të jashtëzakonshme të përcaktuara në pikën 4.2.3.6.3 do të konsiderohen gjithashtu.

**1. SHTRESIMI ME RËRË**

Në qoftë se treni është i pajisur me pajisje shtresimi me rërë që aktivizohet në mënyrë manuale, makinisti gjithmonë do të lejohet të aplikojë rërë, por duhet t'i shmanget kësaj kurdo që është e mundur:

- në pjesët e ndërrueseve dhe kryqëzimeve,
- gjatë frenimit në shpejtësi më të vogla se 20 km / orë,
- gjatë qëndrimit ndalur në vend.

Përjashtime bëjnë:

- në qoftë se ekziston një rrezik i SPAD (vozitja përkundër sinjalit për ndalesë), apo incident tjetër serioz dhe aplikimi i rërës do të ndihmonte adezionin,
- gjatë fillimit të lëvizjes,
- kur kërkohet për të testuar pajisjet e rërës në njësinë e traksionit.

**2. NISJA E TRENIT**

Nga stacioni i nisjes së parë ose pas një ndalese të planifikuar makinistit i lejohet të niset, kur plotësohen kushtet e mëposhtme:

- pasi makinisti të ketë marrë autorizimin për lëvizje të trenit,
- pas plotësimit të kushteve të servisimit të trenit,
- kur është koha për t'u nisur, përvèç kur lejohet nisja para kohës së planifikuar.

**3. MOS-AUTORIZIMI PËR LËVIZJEN E TRENIT NË KOHËN E PARAPARË**

Në qoftë se makinisti nuk ka marrë autorizim për lëvizjen e trenave në kohën e paraparë, dhe nuk ka asnjë informacion në lidhje me arsyet, makinisti duhet të informojë sinjalizuesin.

**4. DËSHTIM I PLOTË I DRITAVE TË PËRPARME**

Në qoftë se makinisti nuk mund të ndezë asnjë dritë të përparme:

**4.1. Gjatë dukshmërisë së mirë**

Makinisti duhet të informojë sinjalizuesin për defektin. Treni do të lëvizë me shpejtësinë maksimale të lejuar deri në lokacionin më të afërt ku drita e përparme mund të riparohet/zëvendësohet ose mjeti në fjalë të zëvendësohet. Gjatë lëvizjes, makinisti do të përdorë sirenën paralajmëruese të trenit sipas nevojës ose sipas udhëzimeve të sinjalizuesit.

**4.2. Gjatë errësirës apo dukshmërisë së dobët**

Makinisti duhet të informojë sinjalizuesin për defektin. Për sa kohë që një dritë e vogël portative e përparme që shfaqë një dritë të bardhë është e vendosur në pjesën e përparme të trenit, treni do të vazhdojë me shpejtësi maksimale të lejueshme për këtë defekt deri në vandin më të afërt ku drita e përparme mund të riparohet/zëvendësohet ose mjeti në fjalë të zëvendësohet.

Nëse një dritë e vogël portative e përparme nuk është në dispozicion, treni nuk duhet të vazhdojë, përvèç nëse udhëzimet formale janë dhënë nga sinjalizuesi për të vazhduar deri në vendin më të afërt të përshtatshëm, ku linja mund të lirohet.

Gjatë lëvizjes, makinisti do të përdorë sirenën paralajmëruese të trenit sipas nevojës ose sipas udhëzimeve të sinjalizuesit.

## 5. DËSHTIMI I PLOTË I SINJALIT TË PJESËS SË PASME

- (1) Në qoftë se sinjalizuesi vëren defektin e plotë të sinjalit të pjesës së pasme të trenit, sinjalizuesi do të bëjë orvatje për të ndaluar trenin në një vend të përshtatshëm dhe të informojë makinistin.
- (2) Makinisti pastaj do të kontrollojë plotësinë e trenit dhe nëse është e nevojshme riparon/zëvendëson sinjalin e pjesës së pasme të trenit.
- (3) Makinisti i raporton sinjalizuesit se treni është gati për të vazhduar. Përndryshe, nëse riparimi nuk është i mundur, treni nuk mund të vazhdojë, përvèç rasteve kur bëhen aranzhime të veçanta ndërmjet sinjalizuesit dhe makinistit.

## 6. DEFEKTI I SIRENËS PARALAJMËRUESE TË TREINIT

Nëse sirena paralajmëruese dështon, makinisti duhet të informojë sinjalizuesin në lidhje me defektin. Treni nuk duhet të tejkalojë shpejtësinë e lejuar për defektin e sirenës së paralajmërimit deri në vendin më të afërt ku sirena paralajmëruese mund të riparohet ose mjeti i prekur të zëvendësohet. Makinisti duhet të jetë në gjendje për të ndaluar para se të kalojë mbi çdo vendkalim në nivel ku sirena paralajmeruese duhet te fishkëllojë dhe pastaj të vazhdojë mbi vendkalimin në nivel vetëm kur këtë mund ta bëjë në mënyrë të sigurtë. Nëse një sirenë me shumë tinguj është me defekt, por të paktën një tingull ende funksionon, treni mund të vazhdojë normalisht.

## 7. DËSHTIMI I VENDKALIMIT NË NIVEL

### 7.1. Ndalimi i trenave që kalojnë mbi një vendkalim në nivel me defekt

Kur detektohet një dështim teknik që ndikon në sigurinë e kalimit të trenave mbi një vendkalim në nivel dhe për sa kohë që operimi i sigurt nuk është rivendosur, kalimi normal i trenave mbi vendkalim në nivel duhet të parandalohet.

### 7.2. Kalimi i trenave mbi një vendkalim me defekt (nëse autorizohet)

- (1) Kur natyra e defektit lejon lëvizjen e trenit tutje, makinisti i secilit tren do të autorizohet për të vazhduar dhe për të kaluar mbi vendkalimin në nivel.
- (2) Pasi të jetë udhëzuar që të kalojë mbi vendkalimin me defekt, makinisti do të kalojë vendkalimin në nivel ashtu siç është udhëzuar. Nëse vendkalimi në nivel vështirësitet, makinisti merr të gjitha masat e mundshme të nevojshme për t'u ndaluar.
- (3) Kur i afrohet vendkalimit në nivel, makinsiti përdorë sirenën paralajmëruese kur është e nevojshme ose kur udhëzimet formale i janë dhënë nga sinjalizuesi. Nëse vendkalimi në nivel është i lirë, makinisti do të vazhdojë dhe përshpejtojë trenin apo që pjesa e parë e trenit të ketë kaluar qartë mbi vendkalim.

## 8. DEFEKTI I RADIO-KOMUNIKIMIT ME ZË

### 8.1. Defekti i radios së trenit i detektuar gjatë përgatitjes së trenit

Në rast të dështimit në radios brenda trenit, treni nuk do të lejohet të qarkullojë në linjat ku kërkohet radio.

### 8.2. Defekti i radios së trenit kur treni është futur në shërbim

Kur makinisti vëren se radio më zë është me defekt, makinisti duhet të informojë sinjalizuesin sa më shpejt të jetë e mundur. Makinisti pastaj zbaton udhëzimet formale të dhëna nga sinjalizuesi në lidhje me lëvizjen e mëtejshme të trenit. Një tren me një radio të prishur mund të vazhdojë shërbimin në rastet si më poshtë:

- Për sa kohë që ekziston një mjet tjetër komunikimi emergjent ndërmjet shoferit dhe sinjalizuesit, ose

- deri në vendin më të afërt ku radio mund të riparohet ose mjeti i prekur të zëvendësohet për aq kohë sa ekziston një mjet tjetër i komunikimit në mes të shoferit dhe sinjalizuesit.

## 9. DREJTIMI SIPAS SHIKIMIT

Kur një makinist duhet të drejtojë sipas shikimit, makinisti duhet që:

- të shtojë kujdesin, kontrollojë shpejtësinë, të marrë parasysh që para kohe linjën e dukshme, ashtu që të mund të ndalë trenin para çdo automjeti, shenje të ndalimit ose pengese, dhe
- të mos tejkalojë shpejtësinë maksimale të lejuar për lëvizje sipas shikimit.

## 10. NDIHMA NJË TRENI ME DEFEKT

(1) Në qoftë se një tren është ndalur për shkak të një defekti, makinisti duhet menjëherë të informojë sinjalizuesin në lidhje me defektin dhe rrethanat e defektit.

(2) Kur nevojitet një tren ndihmës, shoferi dhe sinjalizuesi duhet të bien dakord të paktën për siç vijon më poshtë:

- Ilojin e trenit të nevojshëm për asistim,
- nëse është i nëvojshëm një drejtim specifik (para apo mbrapa),
- vendndodhja e trenit defekt.

Pasi makinisti të ketë kërkuar ndihmë, treni nuk duhet të lëvizë edhe në qoftë se defekti është korriguar deri sa:

- të ketë arritur treni ndihmës, ose
- makinisti dhe sinjalizuesi të jenë dakorduar për masa alternative.

(3) sinjalizuesi nuk duhet të lejojë trenin ndihmës për të hyrë në segmentin e zënë nga treni defekt përvèç nëse është pranuar konfirmimi se treni defekt nuk do të lëvizet.

Kur treni ndihmës është i gatshëm për të hyrë në segmentin e zënë nga treni defekt, sinjalizuesi do të informojë makinistin e trenit ndihmës me sa vijon:

- vendndodhja e trenit defekt,
- vendi ku treni defekt duhet të dërgohet

(4) Makinisti i trenit të kombinuar duhet të sigurohet që:

- treni ndihmës është lidhur me trenin defekt, dhe
  - është kontrolluar performanca e frenave të trenit, frenit automatik, nëse është kompatibile, është lidhur dhe është kryer testimi i frenave.
- (3) Kur treni i kombinuar është i gatshëm për të vazhduar, makinisti operues duhet të kontaktojë sinjalizuesin dhe ta informojë sinjalizuesin për çfarëdo kufizimi dhe lëvizë trenin në përputhje me udhëzimet e dhëna nga sinjalizuesi.

## 11. AUTORIZIMI PËR KALIM NË SHENJË QË SHFAQ TREGUESIN E STOPIT

Makinisti i trenit në fjalë duhet të ketë autorizim për të kaluar një shenjë që shfaqë treguesin e stopit. Kur jepet autorizimi, sinjalizuesi duhet t'i japë makinistit çdo udhëzim lidhur me lëvizjen. Makinisti duhet t'i zbatojë udhëzimet dhe nuk duhet të tejkalojë kufizimet e shpejtësisë, aty ku këto janë të detyrueshme, deri në arritjen në vendin ku mund të rifillojë lëvizja normale.

## 12. ANOMALITË NË SHENJËZIMININ ANËSOR

Nëse ndonjë nga anomalitë e mëposhtme vërehen:

- nuk ka shenjë aty ku ajo duhet të ekzistojë,
- është treguar një aspekt(paraqitura vizuale) jo i rregullt në shenjë,
- është pranuar një sekuençë e parregullt e aspektit të shenjës gjatë afrit të tek shenja,
- aspekti i shenjës nuk duket qartë.

Makinisti do të veprojë në përputhje me aspektin më kufizues që mund të paraqitet në shenjë.

Në të gjitha rastet makinisti duhet të raportojë tek sinjalizuesi aspektin jonormal të shenjës kur e vëren atë.

## 13. THIRRJA NË RASTE EMERGJENTE

Kur makinisti merr një telefonatë emergjente, ai duhet të supozojë se ekziston një situatë e rrezikshme dhe të kryejë të gjitha veprimet e nevojshme për të shmangur ose zvogëluar efektit e kësaj situate.

Përveç kësaj, makinisti duhet që:

- menjëherë të zvogëlojë shpejtësinë e trenit në shpejtësinë e duhur për drejtim sipas shikimit, dhe
- ta drejtojë trenin sipas shikimit, përveç nëse udhëzohet ndryshe nga sinjalizuesi, dhe
- respektojë udhëzimet e dhëna nga sinjalizuesi.

Makinistët që janë urdhëruar për të ndaluar nuk duhet të rifillojnë lëvizjen pa autorizim nga sinjalizuesi. Makinistët e tjera do të vazhdojnë të lëvizin sipas shikimit deri sa sinjalizuesi t'i informojë ata se lëvizja sipas shikimit nuk është më e nevojshme.

## 14. VEPRIMET E MENJËHERSHME NË PARANDALIMIN E RREZIKUT PËR TRENA

(1) Çdo staf i NH/MI, i cili vihet në dijeni për ndonjë rrezik për trenat duhet të marrë masa të menjëhershme për të ndaluar çdonjërin nga trenat të cilat mund të preken dhe të ndërmarrë çdo veprim tjetër të nevojshëm për të shmangur dëmtimin ose humbje.

(2) Çdo makinist i cili është në dijeni për një rrezik në trenin e tyre duhet të ndalet dhe të paralajmërojë menjëherë sinjalizuesin për rrezikun.

*Shtoja C***Metodologja e komunikimeve të ndërlidhura me sigurinë****1. FUSHË-VEPRIMI DHE QËLLIMI**

1.1 Kjo Shtojcë përcakton irregullat për komunikime që lidhen me sigurinë, mes ekuipazhit të trenit, kryesisht makinistit të trenit dhe sinjalizuesit, në veçanti për të përcaktuar strukturën dhe metodologjinë e tij. Komunikimi që ndërlidhet me sigurinë ka përparësi mbi çdo komunikim tjetër.

**2. STRUKTURA E KOMUNIKIMEVE**

2.1 Transmetimi me zë i mesazheve që ndërlidhen me sigurinë duhet të jetë i shkurtë dhe i qartë, pa shkurtesa. Në mënyrë të veçantë ai duhet të mbulojë pikat e mëposhtme për të siguruar se është kuptuar dhe mund të ndërmerrret veprimi i nevojshëm, kushdo që dërgon mesazhin duhet që të:

- japë vendndodhjen e tyre të saktë,
- cekë detyrën që ata kryejnë dhe informacionet mbi veprimet që nevojiten,
- sigurohen që mesazhi është pranuar dhe të përsëritet sipas nevojës,
- nëse nevojitet, të korrigohet gabimi që është bërë në mesazh,
- nëse nevojitet, ia vë në dije personit se si ata mund të kontaktohen.

2.2 Mesazhet emergjente kanë për qëllim të jatin udhëzime urgjente operacionale, të cilat janë të lidhura direkt me sigurinë e hekurudhës. Për mesazhe të tillë përsëritja e mesazhit mund të anashkalohet.

**3. METODOLOGJIA E KOMUNIKIMIT**

3.1 Makinistët do të identifikojnë veten me numrin e trenit dhe vendndodhjen. Sinjalizuesi do të identifikojnë veten sipas zonës së kontrollit ose vendndodhjen së kutisë sinjalizuese.

3.2 Për komunikim mes sinjalizuesve dhe makinistëve, është përgjegjësi e sinjalizuesit për të siguruar që ata janë duke biseduar me makinistin brenda zonës së tyre të kontrollit. Kjo është kritike në rastet kur komunikimi zhvillohet në zonat ku mbindëryjnë kufijtë e komunikimit. Ky parim do të zbatohet edhe pas një ndërprerjeje gjatë transmetimit.

3.3 Mesazhet e mëposhtme do të përdoren për këtë qëllim nga ana e palëve të ndryshme.

- nga sinjalizuesi:

Numri qarkullues i trenit .....

kjo është..... (zona e kontrollit/lokacioni i kutisë së sinjalizimit)

- nga makinisti:

ky është numri qarkullues i trenit ..... në..... (lokacioni)

#### 4. RREGULLAT E KOMUNIKIMIT

4.1 Me qëllim që komunikimi i ndërlidhur me sigurinë të kuptohet si duhet, pa marrë parasysh mjetin e komunikimit të përdorur, rregullat e mëposhtme duhet të zbatohen:

4.2 Do të përdoret Alfabeti Fonetik ndërkombëtar:

- për të identifikuar shkronjat e alfabetit,
- për të thënë shkronjat një nga një dhe emrat e lokacionit që janë të vështirë për t'u thënë, ose që mund të kuptohen gabimisht,
- në rast të interferencës në radio apo telefon,
- kur citohet identiteti i sinjaleve apo pikave.

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

4.3 Numrat duhet të shqiptohen numër për numër:

- |   |           |
|---|-----------|
| 0 | = Zero    |
| 1 | = Një     |
| 2 | = Dy      |
| 3 | = Tre     |
| 4 | = Katër   |
| 5 | = Pesë    |
| 6 | = Gjashtë |
| 7 | = Shtatë  |
| 8 | = Tetë    |
| 9 | = Nëntë   |

#### 5. Termat (TË PËRGJITHSHËM)

Terminologja standarde që do të përdoren në procedurën e komunikimit

##### 5.1 Procedura e transmetimit të fjalëve

5.1.1 Termi mbi bartjen e mundësisë për të folur tek pala e kundërt:

marrje (over)
---------------

**5.2 Procedura e pranimit të mesazhit**

**5.2.1 Pas marrjes së një mesazhit të drejtpërdrejtë**

Termi mbi konfirmimin se mesazhi i dërguar është pranuar:

pranuar

**5.2.2 Termi i përdorur për të kërkuar që mesazhi të përsëritet në rastin e pranimit të dobët ose kuptimit gabimisht**

thuaje edhe njëherë (+ fol ngadalë)

**5.2.3 Pas marrjes së një mesazhi që është përsëritur**

Termat e përdorur për të konstatuar nëse një mesazh i përsëritur saktësisht përputhet me mesazhin e dërguar:

saktë

**5.2.4 ose jo:**

gabim (+ do ta them prapë)

**5.3 Procedura e ndërprerjes së komunikimit**

**5.3.1 Nëse mesazhi është përfunduar:**

fund

**5.3.2 Nëse ndërprerja është e përkohshme dhe lidhja nuk është shkëputur**

Termi i përdorur për të mbajtur palën tjetër në pritje:

prit

**5.3.3 Nëse ndërprerja është e përkohshme dhe lidhja munt të jetë shkëputur por do të rivendoset më pastaj:**

thërras përsëri

**6. URDHËRAT ME SHKRIM**

**6.1 Një urdhër me shkrim duhet të lëshohet vetëm kur treni qëndron në vend pa lëvizur dhe do t'i atribuohet një numër unik identifikimi ose autorizimi të dhënë nga sinjalizuesi.**

**6.2 Një urdhër me shkrim ka përparësi mbi treguesit e ndërlidhur të ofruar nga sinjalet anësore të trasesë dhe/ose të DMI përveç kur është e zbatueshme një shpejtësi më e vogël e lejuar ose një shpejtësi më e ulët lirim i sesa shpejtësia maksimale e përcaktuar në urdhër me shkrim.**

**6.3 Një urdhër me shkrim duhet të lëshohet sa më afër që është praktikisht e mundur zonës së prekur.**

- 6.4 Një urdhër me shkrim duhet të lëshohet vetëm kur makinisti ka identifikuar numrin qarkullues të trenit dhe vendndodhjen e trenit/ lëvizjes manovruese.
- 6.5 Një urdhër me shkrim duhet të përbajë në minimum të dhënat si më poshtë:
- nga ku është lëshuar (kutia e sinjalit ...),
  - në cilën kohë dhe datë është lëshuar,
  - cilit tren/ lëvizje manovruese i referohet,
  - ku ndodhet treni/lëvizja manovruese,
  - në cilin lokacion zbatohet,
  - udhëzime të qarta, precize, të kuptueshme,
  - identifikimi unik ose një numër autorizimi.
- 6.6 Një urdhër me shkrim mund të transmetohet:
- fizikisht ose në letër, ose
  - si instrukSIONE gojore, të cilat makinisti duhet t'i shkruaj ose
  - metodat e tjera të sigurta të komunikimit për të përbushur kërkesat e lartpërmendura.
- 6.7 Kur makinisti pranon një urdhër me shkrim, makinisti duhet të kontrollojë nëse ky urdhër me shkrim i referohet trenit / lëvizjes manovruese së tij dhe vendndodhjes së tij aktuale.
- 6.8 Një urdhër me shkrim që është lëshuar mund të revokohet vetëm nga një urdhër i ri i shkruar që i referohet në mënyrë eksplikite atij të mëparshëm.

## 7. TERMAT (URDHËRAT ME SHKRIM)

Terminologjia standarde që do të përdoret në procedurën e komunikimit

Anulimi i urdhërit me shkrim

- 7.1 Termi i përdorur për të anuluar urdhërin me shkrim në proces e sipër:

procedura e anulimit.....

- 7.2 Nëse mesazhi pastaj rifillon përsëri, procedura duhet të përsëritet nga fillimi.

Gabim gjatë transmetimit

- 7.3 Kur një gabim i transmetimit zbulohet nga dërguesi, dërguesi duhet të kërkojë anulimin duke dërguar mesazhin sipas procedurës së mëposhtme:

gabim(+ përgatitni një formular të ri.....)

ose:

gabim+ po e them përsëri

dhe pastaj dërgon mesazhin fillestar prapë.

**Gabim gjatë ri-përsëritjes**

7.4 Kur dërguesi zbulon një gabim përderisa mesazhi është duke u kumtuar rishtazi, dërguesi duhet të dërgojë mesazh të procedurës si në vijim:

gabim+ po e them përsëri

dhe e dërgon mesazhin fillestare përsëri.

**Keqkuptimi**

7.5 Në qoftë se njëra palë nuk e kupton plotësisht një mesazh, ai duhet të kërkojë nga pala tjeter për të përsëritur mesazhin duke përdorur tekstin e mëposhtëm:

thuaje përsëri (+ flisni ngadalë)

**8. LIBRI I FORMULARËVE**

- 8.1 Menaxheri i infrastrukturës është përgjegjës për hartimin e Librit të Formularëve dhe vetë formularëve në gjuhën e tij operative.
- 8.2 Të gjithë formularët që do të përdoren do të mblidhen në një dokument ose një medium kompjuterik të quajtur Libri i Formularëve.
- 8.3 Me qëllim të identifikimit të formularëve, duhet të zhvillohet një fjalë kod e veçantë ose numër që ndërlidhet me procedurën.
- 8.4 Ky Libri i Formularëve do të përdoret si nga makinstët ashtu edhe stafi që autorizon lëvizjen e trenave. Libri i përdorur nga makinsti dhe Libri i përdorur nga stafi që autorizon lëvizjen e trenave duhet të strukturohet dhe të numërohet në të njëjtën mënyrë.
- 8.5 Libri i Formularëve do të përbëhet nga dy pjesë.

8.5.1 Pjesa e parë përmban të paktën elementet e mëposhtme:

- një indeks i formularëve të urdhreve me shkrim,
- një listë e situatave për të cilat zbatohet çdo formular përkatës,
- tabela që përmban alfabetin fonetik ndërkombëtar.

8.5.2 Pjesa e dytë përmban vetë formularët. Këto duhet të mblidhen nga RU dhe i jepet makinstit.

**9. FJALOR I TERMINOLOGjisë HEKURUDHORE**

- 9.1 Ndërmarrja hekurudhore duhet të përpilojë një fjalorth të terminologjisë hekurudhore për çdo rrjet në të cilin operojnë trenat e saj. Këta terma duhet të ofrohen në ashtu siç përdoren rregullisht në gjuhën e zgjedhur nga ndërmarrja hekurudhore dhe në gjuhën "operuese" të menaxherit(menaxherëve) të infrastrukturës, në infrastrukturën e të cilëve operon ndërmarrja hekurudhore.
- 9.2 Fjalorthi do të përbëhet nga dy pjesë:
  - Një listë e termave sipas lëndës,
  - Një listë e termave sipas rendit alfabetik.

*Shtojca D*

**Elementet që menaxheri i infrastrukturës duhet t'i ofrojë ndërmarrjes hekurudhore për Librin Rrugor dhe për kompatibilitet të trenit me rrugën e paraparë të operimit**

Numri	Titulli	Libri Rrugor	Kompatibiliteti i trenit me rrugën e paraparë të operimit
1	<b>Informacione të përgjithshme lidhur me MI</b>		
1.1	Emri i MI	X	X
1.2	Shteti Anëtar		X
2	<b>Harta dhe diagrame</b>		
2.1	<b>Harta: pasqyrën skematike që përfshinë</b>		
2.1.1	Sekcionet e linjës	X	
2.1.2	Lokacionet kryesore (stacionet, parqet, nyjet, terminalet e mallrave)	X	
2.2	<b>Diagrami i linjës</b>		

*Informacioni që do të përfshihet në diagrame, plotësohet me tekst sipas nevojes. Kur paraqitet një stacion / park / depo e veçantë, atëherë informacioni i dhënë në diagram mund të jetë i thjeshtëzuar.*

2.2.1	Treguesi i linjave qarkulluese, bajpaseve/pikë kurtheve dhe çasa në binarë dytësor	X	
2.2.2	Lokacionet kryesore (stacionet, parqet, nyjet, terminalet e mallrave) dhe pozitat e tyre në raport me linjën	X	
2.2.3	Vendndodhja, lloji dhe emri i të gjitha sinjaleve të caktuara relevante për trenat	X	
2.3	<b>Diagramet e stacionit/parkut/depos</b>		

*Informacione që duhet të identifikohen në diagrame për lokacione specifike, të plotësuara me tekst sipas nevojës*

2.3.1	Emri i lokacionit	X	X
2.3.2	Lloji i lokacionit terminal udhëtarësh, terminal mallrash, park, depo	X	
2.3.3	Lokacioni, lloji dhe identifikimi i sinjaleve fiksë që mbrojnë pikat e rrezikut	X	
2.3.4	Identifikimi dhe plani i traseeve, duke përfshirë ndërrueset	X	
2.3.5	Identifikimi i platformave	X	X
2.3.6	Gjatësia e platformave	X	X
2.3.7	Lartësia e platformave	X	X
2.3.8	Identifikimi i bajpaseve	X	X
2.3.9	Gjatësia e bajpaseve		X

Numri	Titulli	Libri Rrugor	Kompatibilitet i i trenit me rrugën e paraparë të operimit
3	<b>Informata mbi segmentin specifik të linjës</b>		
3.1	<b>Karakteristikat e përgjithshme</b>		
3.1.1	Fundi i segmentit të linjës 1	X	X
3.1.2	Fundi i segmentit të linjës 2	X	X
3.1.3	Treguesit anësor të distancës (shpeshtësia, pamja dhe pozicionimi)	X	
3.1.4	Shpejtësia(të) maksimale të lejueshme / Shpejtësitetë sipas orarit të rrugës së alokuar	X	X
3.1.5	Çdo informacion tjeter për të cilin duhet të jetë në dijeni makinisti	X	
3.1.6	Informacioni specifik gjografik që kërkohet për infrastrukturën lokale	X	
3.1.7	Kufizime të veçanta për mallrat e rrezikshme		X
3.1.8	Kufizime të veçanta të ngarkimit		X
3.1.9	Mjetet e komunikimit me qendrën e menaxhimit / kontrollit të trafikut në kushte normale, të degraduara dhe emergjente	X	
3.2	<b>Karakteristikat specifike teknike</b>		
3.2.1	Gjerësia e trasesë		X
3.2.2	Gabariti (gjerësia) e strukturës		X
3.2.3	Ngarkesa maksimale boshtore		X
3.2.4	Ngarkesa maksimale për metër gjatësi		X
3.2.5	Deficiencia maksimale e superelevimit		X
3.2.6	Rrezja minimale e kurbaturës		X
3.2.7	Përqindja e pjerrësisë (gradientit)	X	X
3.2.8	Vendndodhja e pjerrësisë	X	X
3.2.9	Informata lidhur me performancën e frenimit		X
3.2.10	Për sistemin e frenave që nuk përdorin adezion binarë- rrötë, përpjekja e pranuar e frenimit		X
3.2.11	Tunelet: kategorizimi i sigurisë nga zjarri dhe të dhëna të tunelit të lidhura me pikën 4.2.1.2.2.1c	X	X
3.2.12	Pjesët ku nuk lejohet ndalimi: identifikimi, vendndodhja, lloji	X	
3.2.13	Rreziqet industriale - lokacionet ku është e rrezikshme për makinistin të dal jashtë	X	

Numri	Titulli	Libri Rrugor	Kompatibiliteti i trenit me rrugën e paraparë për operim
3.2.14	Lokacioni i zonave të përcaktuara për testimin e pajisjes të shrimtit të rërës (nëse ekziston)	X	
3.3	<b>Nënsistemi i energjisë</b>		
3.3.1	Sistemi i furnizimit të energjisë (tensioni dhe frekuenca)	X	X
3.3.2	Rryma maksimale e trenit	X	X
3.3.3	Kufizimet e lidhura me konsumin e energjisë së njësisë(ve) specifike tërheqëse elektrike	X	
3.3.4	Kufizimi në lidhje me pozitën e njësisë(ve) tërheqëse të shumëfishta për të pasur përputhshmëri me ndarjet e rrjetë kontaktit (pozita e pantografit)	X	
3.3.5	Lokacioni i seksioneve neutrale	X	
3.3.6	Vendndodhja e zonave të cilat duhet të kalohen me pantografë të ulur.	X	
3.3.7	Kushtet që aplikohen në lidhje me frenim regjenerues	X	X
3.3.8	Rryma maksimale kur treni qëndron në vend për pantograf	X	X
3.3.9	Kërkesat për numrin e pantografeve ngritur dhe distanca mes tyre		X
3.3.10	Lartësia telave kontaktues		X
3.3.11	Karakteristikat e pantografit të pranuar		X
3.3.12	Forca mesatare e kontaktit e lejuar		X
3.4	<b>Nënsistemi i kontroll-komandës dhe sinjalizimit</b>		
3.4.1	Nevoja për më shumë se një sistem aktiv në të njëjtën kohë	X	

**ERTMS/ETCS**

3.4.2	Niveli i aplikimit		X
3.4.3	Funksionet opcionale të nevojshme në kabinë: plotësimi i të dhënave		X

3.4.4	Numri i versionit të softuerit		X
-------	--------------------------------	--	---

*ERTMS/GSM-R radio*

3.4.5	Numri i versionit		X
-------	-------------------	--	---

*Sistemet sinjalizuese të klasit B*

3.4.6	Emri i sistemit		X
3.4.7	Numri i versionit të softverit		X
Numri	Titulli	Libri Rrugor	Kompatibiliteti i trenit me rrugën e paraparë të operimit

*Radio sistemi i klasit B*

3.4.8	Emri i sistemit		X
3.4.9	Numri i versionit të softverit		X

*Kufizimet e shpejtësisë në lidhje me performancën e frenimit*

3.4.10	Sistemet e klasit B të mbrojtjes së trenit , kontrollit dhe parlajmërimi		X
--------	--	--	---

*Kalimi nga një sistem në tjetrin*

3.4.11	Kushtet e veçanta për të bërë ndërrime mes sistemeve të klasit B të mbrojtjes, kontrollit dhe paralajmërimi	X	
3.4.12	Kushtet e veçanta teknike për të bërë ndërrime mes sistemeve të klasit B dhe atyre ERTMS / ETCS	X	
3.4.13	Udhëzime të veçanta (vendndodhja) për të bërë ndërrime ndërmjet radio sistemeve të ndryshme	X	

*Ndjeshmëria EMC e komandë-kontrollit dhe sinjalizimit në pjesët anësore të infrastrukturë*

3.4.14	Lejueshmëria për të përdorur frena elektro magnetik eddy	X	X
3.4.15	Lejueshmëria për të përdorur frena magnetik	X	X
3.5	Nënsistemi për operimin dhe menaxhimin e trafikut		
3.5.1	Gjuha operuese	X	
3.5.2	Kushtet e veçanta klimatike dhe marrëveshjet përcjellëse, nëse ka		X

*Shtojca E***Gjuha dhe niveli i komunikimit**

Kualifikimi në të folurit e një gjuhe mund të nën-ndahet në pesë nivele:

Niveli	Përshkrimi
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mund t’ia përshtatë mënyrën e të folurit secilit bashkëbisedues</li> <li>— mund të paraqesë një mendim</li> <li>— mund të negociojë</li> <li>— mund të bindë</li> <li>— mund të japë këshilla</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mund të përballojë situatat krejtësisht të paparashikuara</li> <li>— mund të bëjë supozime</li> <li>— mund të shprehë një opinion të argumentuar</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mund të përballojë situata praktike që përfshijnë një element të paparashikuar</li> <li>— mund të përshkruajë</li> <li>— mund të zhvillojë një bisedë të thjeshtë</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mund të përballojë situata të thjeshta praktike</li> <li>— mund të parashtrojë pyetje</li> <li>— mund tu përgjigjet pyetjeve</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mund të flasë duke përdorur fjali të mësuara përmendësh</li> </ul>

**Elementet minimale relevante për kualifikim profesional për detyrat që lidhen me "përcjelljen e trenave"****1. KËRKESAT E PËRGJITHSHME**

(a) Kjo Shtojcë, e cila duhet të lexohet së bashku me pikat 4.6 dhe 4.7 është një listë e elementeve të cilat konsiderohen të janë të rëndësishme për detyrat që lidhen me përcjelljen e një treni në rrjet.

(b) Shprehja "kualifikimi profesional", sipas kuptimit brenda kontekstit të këtij STI, i referohet atyre elementeve që janë të rëndësishëm për të siguruar që personeli operativ është trajnuar dhe i aftë për të kuptuar dhe kryer detyrat.

(c) Rregullat dhe procedurat zbatohen për detyrat që duhet të kryhen dhe për personin që kryen detyrat. Këto detyra mund të kryhen nga çdo person i kualifikuar i autorizuar pavarësisht emrit, postit apo gradës së përdorur në rregullat ose procedurat ose nga kompania individuale.

**2. NJOHURITË PROFESIONALE**

Çdo autorizim kërkon një provim fillestar të përfunduar me sukses dhe dispozita për vlerësimin e vazhdueshëm dhe trajnimin siç përshkruhet në pikën 4.6.

**2.1. Njohuri të përgjithshme profesionale**

(a) Principet e sistemit të menaxhimit të sigurisë të organizatës, relevante për detyrat.

(b) Rolet dhe përgjegjësitë e akterëve kryesorë të përfshirë në operacione.

(c) Kushtet e përgjithshme të rëndësishme për sigurinë e udhëtarëve ose ngarkesës së mallrave dhe personave në/ose përreth trasesë hekurudhore.

(d) Kushtet e shëndetit dhe sigurisë në punë.

(e) Parimet e përgjithshme të sigurisë të sistemit hekurudhor.

(f) Siguria personale, duke përfshirë braktisjen e trenit në linjë qarkulluese.

**2.2. Njohja e procedurave operative dhe të sistemeve të sigurisë relevante për detyrat**

(a) Procedurat operacionale dhe rregullat e sigurisë.

(b) Aspektet përkatëse të sistemit të kontroll-komandës dhe sinjalizimit.

(c) Procedura e formalizuar e dërgimit të mesazheve, duke përfshirë përdorimin e pajisjeve të komunikimit.

**2.3. Njohuritë mbi mjetet lëvizëse**

(a) Pajisjet e brendshme të mjeteve të udhëtarëve.

(b) Njohuri të duhura mbi detyrat e rëndësise kritike për sigurinë në lidhje me procedurat dhe ndërlidhjet për mjetet lëvizëse.

**2.4. Njohja e rrugës**

(a) Masat përkatëse operacionale (të tilla si metoda e dispeçimit të trenit) në lokacione të veçanta (pajisjet e stacionit dhe sinjalizimi etj).

(b) Stacionet ku pasagjerët mund të ulen ose të hipin në tren.

(c) Aranzhimet lokale operacionale dhe të emergjencës, specifike ndaj linjës(linjave) të rutës.

## 2.5. Njohuri mbi sigurinë e udhëtarëve

Trajnim i për sigurinë e udhëtarëve do të mbulojë të paktën si më poshtë:

(a) Parimet për të garantuar sigurinë e udhëtarëve:

- mbështetja e udhëtarëve me lëvizshmëri të zvogëluar,
- identifikimi i rreziqeve,
- procedurat e zbatueshme për aksidentet që përfshijnë persona,
- raste zjarri dhe / ose tymi,
- evakuimi i udhëtarëve.

(b) Parimet e komunikimit:

- identifikimi se kush nevojitet të kontaktohet dhe të kuptuarit e metodave të komunikimit, sidomos me sinjalizuesin gjatë një incidenti të evakuimit,
- identifikimi i shkaqeve/situatave dhe kërkesave për të filluar komunikimin,
- metodat e komunikimit për informimin e udhëtarëve,
- metodat e komunikimit në situata të operimit të degraduar/të emergjencës.

(c) Aftësitë e sjelljes:

- Vetëdija mbi situatën,
- vetëdijshmëria,
- komunikimi,
- vendim-marrja dhe veprimi.

## 3. AFTËSIA PËR TË ZBATUAR NJOHURITË NË PRAKTIKË

Aftësia për të zbatuar këto njohuri në situata normale, të degraduara dhe situata emergjente kërkon që personeli të jetë plotësisht i njoftuar me:

- metodat dhe parimet për zbatimin e rregullave dhe procedurave,
- procesi për përdorimin e pajisjeve anësore të linjës dhe mjeteve lëvizëse, si dhe çdo pajisjeje specifike që lidhet me sigurinë.

Në veçanti në lidhje me:

- (a) Kontrolllet para nisjes, duke përfshirë testet e frenave nëse e nevojshme dhe mbyllja adekuate e dyerve.
- (b) Procedura e nisjes.
- (c) Operim i degraduar.

- (d) Vlerësimin e potentialit të një defekti brenda zonave të udhëtarëve dhe të reagojnë në përputhje me rregullat dhe procedurat.
- (e) Masat mbrojtëse dhe paralajmëruese siç kërkonet nga rregullat dhe rregulloret ose kur të ndihmohet makinisti.
- (f) Komunikoni me stafin e menaxherit të infrastrukturës kur ndihmohet makinisti.
- (g) Raportimi i çfarëdo dukurie të pazakontë në lidhje me funksionimin e trenit, gjendjen e mjeteve lëvizëse dhe sigurinë e udhëtarëve. Nëse kërkonet, këto raporte duhet të bëhet me shkrim, në gjuhën e zgjedhur nga ndërmarrja hekurudhore.

**Elementet minimale relevante për kualifikimin profesional për detyrën e përgatitjes së trenave****1. KËRKESAT E PËRGJITHSHME**

(a) Kjo shtojcë, e cila duhet të lexohet së bashku me pikat 4.6 dhe 4.7 jep një listë të elementeve të cilat konsiderohen të janë të rëndësishme për detyrat që lidhen me përgatitjen e një treni në rrjet.

(b) Shprehja "kualifikimi profesional", në kuptimin brenda kontekstit të këtij STI, i referohet atyre elementeve që janë të rëndësishme për të siguruar që personeli operativ është trajnuar dhe i aftë për të kuptuar dhe kryer detyrat.

(c) Rregullat dhe procedurat zbatohen për detyrat që duhet të kryhen dhe për personin që kryen detyrat. Këto detyra mund të kryhen nga çdo person i kualifikuar i autorizuar pavarësisht emrit, postit apo gradës së përdorur në rregullat ose procedurat ose nga kompania individuale.

**2. NJOHURITË PROFESSIONALE**

Çdo autorizim kërkon një provim fillestar të përfunduar me sukses dhe dispozita për vlerësimin e vazhdueshëm dhe trajnimin siç përshkruhet në pikën 4.6.

**2.1. Njohuritë e përgjithshme profesionale**

(a) Principet e sistemit të menaxhimit të sigurisë të organizatës, relevante për detyrat.

(b) Rolet dhe përgjegjësitë e akterëve kryesorë të përfshirë në operacione..

(c) Kushteve të përgjithshme të rëndësishme për sigurinë e udhëtarëve dhe / ose mallrave, duke përfshirë transportin e mallrave të rrezikshme dhe ngarkesave të jashtëzakonshme.

(d) Vlerësimi i rreziqeve, veçanërisht në lidhje me rreziqet që përfshijnë operimin hekurudhor dhe furnizimin për traksion elektrik.

(e) Kushtet e shëndetit dhe sigurisë në punë.

(f) Parimet e përgjithshme të sigurisë të sistemit hekurudhor.

(g) Siguria personale në linjë ose në afërsi të linjave hekurudhore.

(h) Parimet e komunikimit dhe procedurat e formalizuara të dërgimit të mesazheve duke përfshirë përdorimin e pajisjeve të komunikimit.

**2.2. Njohja e procedurave operacionale dhe të sistemeve të sigurisë ,relevante për detyrat**

(a) Puna e trenave në situata normale, të degraduara dhe të emergjencës.

(b) Procedurat operacionale në lokacione specifike ( pajisje sinjalizimi, stacioni/ depo / park) dhe rregullat e sigurisë.

(c) Aranzhime operacionale lokale.

**2.3. Njohja e pajisjeve të trenit**

(a) Qëllimi dhe përdorimi i pajisjeve të vagonëve dhe mjetëve.

(b) Identifikimi i dhe aranzhimi i inspektiveve teknike.

(c) Njohuri të duhura të detyrave të rëndësise kritike për sigurinë në lidhje me procedurat dhe ndërlidhjet përmjet lëvizëse.

### 3. AFTËSIA PËR TË ZBATUAR NJOHURITË NË PRAKTIKË

Aftësia për të zbatuar këto njojuri në situata normale, të degraduara dhe emergjente kërkojnë që personeli të jetë i njoftuar plotësisht me:

- metodat dhe parimet për zbatimin e rregullave dhe procedurave,
- procesin për përdorimin e pajisjeve anësore të linjës dhe mjeteve lëvizëse, si dhe çdo pajisje specifike që lidhet me sigurinë.

Veçanërisht:

- (a) Zbatimi i rregullave të formimit të trenit, rregullat e frenimit të trenit, rregullat e ngarkimit të trenit etj. për të siguruar se treni është në gjendje për të qarkulluar.
- (b) Të kuptuarit e shënimeve dhe etiketave në mjete.
- (c) Procesi për përcaktimin dhe vënjen në dispozicion të të dhënave mbi trenin.
- (d) Komunikimi me ekuipazhin e trenit.
- (e) Komunikimi me stafin përgjegjës për kontrollimin e lëvizjes së trenave.
- (f) Operacionet e degraduara sidomos për sa ndikojnë ato në përgatitjen e trenave.
- (g) Masat e mbrojtjes dhe paralajmërimi siç kërkohet nga rregullat dhe rregulloret ose aranzhimet lokale në lokacionin përkatës.
- (h) Veprimet që duhet ndërmarrë në lidhje me incidentet që përfshijnë transportin e mallrave të rezikshme (aty ku është relevante).

*Shtojca H***Numri Evropian i Mjetiti dhe shënjimi alfabetik i ndërlidhur në shasi të makinës****1. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME MBI NUMRIN EVROPIAN TË MJETIT**

Numri Evropian i Mjetit caktohet në bazë të kodeve të përcaktuara në Vendimin e Komisionit 2007/756 / EC<sup>(1)</sup>, Shtojca 6.

Numri Evropian i Mjetit do të ndryshohet kur ai nuk pasqyron aftësinë e interoperabilitetit ose karakteristikat teknike sipas kësaj Shtojce për shkak të modifikimeve teknike të mjetit. Modifikime të tilla teknike mund të kërkojnë një futje të re në shërbim në përputhje me nenet 20 deri 25 të Direktivës 2008/57 / EC.

**2. ARANZHIMET E PËRGJITHSHME PËR SHËNJIMET E JASHTME**

Shkronjat e mëdha dhe shenjat që përbëjnë mbishkrimet e shënjimit duhet të jetë të paktën 80 mm në lartësi, në fontin sans serif të kualitetit të lartë. Një lartësi më e vogël mund të përdoret vetëm kur nuk ka alternativë tjetër pos për të vendosur shënjimin në shtylla individuale.

Shënjimi vendoset jo më e lartë se 2 metra mbi nivelin e binarëve.

Mbajtësi mund të shtojë, me shkronja të madhësisë më të madhe se sa Numri Evropian i Mjeteve, një numër të vetin të tyre të shënjuar (të përbërë kryesisht nga shifrat e numrit seria,e plotësuar me kodin alfabetik) të dobishëm për operacionet. Vendi ku numri vetjak do të shënjohet i lihet që vetë mbajtësi ta zgjedhë atë, por sidoqoftë, gjithmonë duhet të jetë e mundur për t'u dalluar lehtësish Numri Evropian i Mjetit nga numri vetjak i shënjuar i mbajtësit.

**3. VAGONËT**

Shënjimi duhet të mbishkruhet në shasi të vagonit në këtë mënyrë:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-AKTET
7369		553-4	0691	235-2	4796
ZCS			Tanoos		Slpss

Ku në këta shembuj:

D dhe NL tregojnë Shtetin Anëtar të regjistrimit siç përcaktohet në vendimin -NVR 2007/756 / EC, Shtojcën 6, pjesa 4.

RFC, DB dhe ACTS tregojnë shënjimin e vetë mbajtësit, siç përcaktohet në vendimin-NVR- 2007/756 / EC, Shtojca 6, pjesa 1.

Për vagonët, shasia e të cilëve nuk ofron sipërfaqe mjaftueshëm të madhe për këtë lloj aranzhimi, veçanërisht në rastin e vagonëve të sheshtë, shënjimi do të jetë i rregulluar si në vijim:

01      87 3320 644-7  
TEN    F-SNCF    Ks

<sup>1</sup> Vendimi i Komisionit 2007/756 / EC i datës 9 nëntor 2007 që miraton një specifikim të përbashkët të regjistrat kombëtar të mjeteve të paraparë në nenet 14 (4) dhe (5) të Direktivave 96/48 / EC dhe 2001/16 / EC (GZ L 305, 23.11.2007, f. 30).

Kur një ose më shumë indeks shkronja të rëndësisë kombëtare janë mbishkruar në një vagon, ky shënjim kombëtar duhet të shfaqet pas shënimit të shkronjës ndërkombëtare dhe e ndarë prej saj nga një vizë ndarëse si më poshtë:

01      87      3320 644-7  
TEN     F-SNCF      Ks-xy

#### 4. VAGONËT E UDHËTARËVE DHE VAGONËT E UDHËTARËVE QË TËRHIQEN

Numri do të aplikohet për çdo pjesë anësore të mjetit siç është paraqitur më poshtë:

F-SNCF	61 87 <u>20 – 720 21</u> - 7
	B <sup>10</sup> tu

Shënjimi i shtetit në të cilin është regjistruar mjeti dhe i karakteristikave teknike shtypet direkt përpala, prapa apo nën dymbëdhjetë shifrat e numrit të mjetit.

Në rast të vagonëve të udhëtarëve me kabinë të ngasësit, Numri Evropian i Mjetit gjithashtu shënohet edhe brenda kabinës.

#### 5. LOKOMOTIVAT, MJETET TËRHEQËSE DHE MJETET SPECIALE

Numri Evropian i Mjetit duhet të shënohet në çdo pjesë anësore të mjeteve lëvizëse tërheqëse në këtë mënyrë:

92 10 1108 062-6

Numri Evropian i Mjetit gjithashtu shënohet edhe brenda çdo kabine të mjeteve lëvizëse tërheqëse.

#### 6. SHËNJIMI ALFABETIK DHE AFTËSIA E INTEROPERABILITETIT

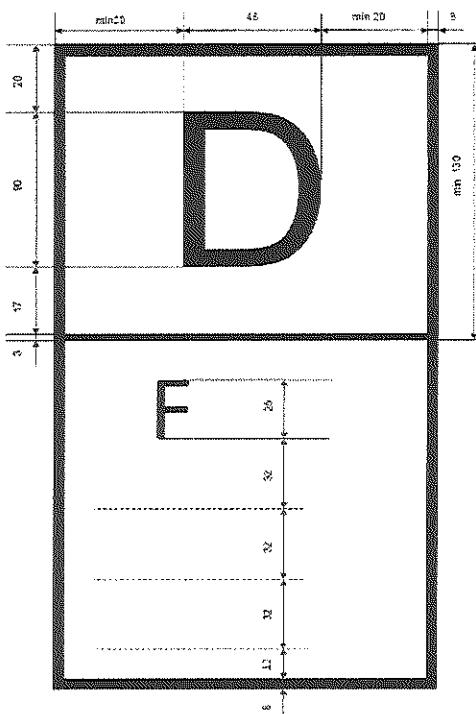
"TEN": Mjet i cili:

(A) është në pajtueshmëri me të gjitha STI-të përkatëse të cilat janë në fuqi në momentin e futjes në shërbim dhe është autorizuar përtu futur në shërbim në përputhje me nenin 22 (1) të Direktivës 2008/57 / EC; dhe

(B) është i pajisur me një autorizim të vlefshëm në të gjitha Shtetet Anëtare në përputhje me nenin 23 (1) të Direktivës 2008/57 / EC.

"PPV / PPË": Mjeti që është në përputhje me PPV / PPË ose marrëveshjen PGË (brenda OSJD shteteve). (Origjinali: PPV / PPË: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGË: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Mjetet të cilat nuk janë të autorizuara të futen në shërbim në të gjitha Shtetet Anëtare në përputhje me nenin 23 (1) të Direktivës 2008/57 / EC kërkohet të kenë një shënjim që tregon Shtetet Anëtare në të cilat mjeti është i autorizuar që të futet në shërbim. Ky shënjim do të jetë në përputhje me një nga vizatimet e mëposhtme, ku D paraqet Shtetin Anëtar që ka dhënë autorizimin e parë (në shembullin e dhënë, Gjermani) dhe F paraqet Shtetin Anëtar të autorizimit të dytë (në shembullin e dhënë, Franca). SHA janë të kodifikuara në përputhje me Vendimin 2007/756 / EC, Shtojca 6, pjesa 4.



*Shtojca I*

**Lista e çështjeve të hapura**

**Shtojca B (shih pikën 4.4)**

Parimet e përbashkëta operacionale dhe rregullat

---

Përkufizimet në këtë fjalorth i referohen përdorimit të termave në këtë STI OPE.

Termi	Përkufizimi
Aksident	Siç përcaktohet në nenin 3 të Direktivës 2004/49 / EC.
Autorizimi i lëvizjes së trenit	Operimi i pajisjeve në qendra të sinjalizimit, dhomat e kontrollit të furnizimit me rrymë për tërheqje elektrike dhe qendrat e kontrollit të trafikut që lejojnë lëvizjen e trenit. Kjo nuk përfshin stafin e punësuar nga një ndërmarrje hekurudhore që janë përgjegjës për menaxhimin e burimeve të tillë si ekuipazhi i trenit apo mjetetë lëvizëse.
Kompetenca	Kualifikimi dhe përvoja e nevojshme që në mënyrë të sigurtë dhe të besueshme të ndërmarrë detyrën për t'u kryer. Përvoja mund të fitohet si pjesë e procesit të trajnimit
Mallra të rrezikshme	Siç mbulohen nga Direktiva 2008/68 / EC mbi transportin tokësor të mallrave të rrezikshme
Operim i degraduar	Operim që rezulton nga një ngjarje e paplanifikuar që pengon ofrimin normal të shërbimeve të trenave.
Dispeçimi	Shih dispeçim i trenit
Makinist	Siç përcaktohet në nenin 3 të Direktivës 2007/59 / EC.
Thirrje emergjente	Thirrjet për disa situata të rrezikshme për të paralajmëruar të gjithë trenat/lëvizjet manovuese në një zonë të caktuar.
Ngarkesa të jashtëzakonshme	Një ngarkesë e bartur me një mjet hekurudhor, për shembull një kontejner, kontejner i konvertueshëm ose ngarkesë tjeter hekurudhore ku madhësia e mjetit hekurudhor dhe/ose ngarkesa boshtore kërkon autorizim të veçantë për lëvizjen dhe /ose aplikimin e kushteve speciale të udhëtimit për të gjithë udhëtimin ose një pjesë të udhëtimit.
Kushtet e shëndetit dhe sigurisë	Në kuadër të këtij STI, kjo i referohet vetëm kualifikimeve mjekësore dhe psikologjike të kërkuar për të operuar me elementet përkatëse të nënsistemit.
Kutia e tejngrohur e boshtit	Një kuti boshti që duket se ka tejkaluar maksimumin e projektuar të temperaturës së saj operative.
Incidenti	Siç përcaktohet në nenin 3 të Direktivës 2004/49 / EC.
Gjatësia e trenit	Gjatësia e përgjithshme e të gjitha mjeteve me mbi paraprita, duke përfshirë lokomotivën (at)
Bajpas	Traseja e lidhur me trasenë kryesore, e përdorur për kalim, kapërcim dhe parkim.
Gjuha operuese	Gjuha ose gjuhët e përdorura në operacionet ditore të një menaxheri të infrastrukturës dhe të publikuara në Deklaratën e tij të Rrjetit, për komunikimin e mesazheve operacionale ose atyre të ndërlidhura me sigurinë, ndërmjet stafit të menaxherit të infrastrukturës dhe ndërmarrjes hekurudhore.

Udhëtar	Person (që nuk është punonjës me detyra specifice në tren) që udhëton me tren ose në prona hekurudhore para ose pas një udhëtimi me tren.
Monitorimi i performancës	Vëzhgimi sistematik dhe regjistrimi i performancës së shërbimit të trenit dhe infrastrukturës për qëllim të kryerjes së përmirësimeve në performancën e që të dyjave.

Termi	Përkufizimi
Kualifikimi	Përshtatshmëria fizike dhe psikologjike për detyrën së bashku me njohuritë e nevojshme.
Kohë reale	Aftësia për të shkëmbyer ose procesuar informacione mbi ngjarje specifice (si p.sh. mbërritjes në stacionin, kalimit të një stacioni ose nisja nga një stacion) në udhëtimin e trenit atëherë kur edhe ndodhin ato.
Pikë raportuese	Një pikë në orarin e trenit, ku kërkohet raportimi i kohës së mbërritjes, nisjes, ose kalimit.
Rruga (Ruta)	Segmenti i veçantë ose segmentet e linjës
Detyrë e kritike për sigurinë	Detyra të kryera nga stafi, kur ata kontrollojnë apo ndikojnë në lëvizjen e një treni, e cila mund të ndikojë në shëndetin dhe sigurinë e personave.
Ndalesë e planifikuar	Ndalesë e planifikuar për arsyen komerciale apo operative
Trase dytësore	Çdo trase brenda një pikë operative, e cila përdoret vetëm për lëvizje tjera, përvèç lëvizjes së trenit.
Sinjalizues	Operator përgjegjës për caktimin e rutës së trenave / lëvizjeve manovruese dhe nxjerrjen e udhëzimeve përmakinit.
Stafi(personeli)	Punonjës që punojnë për një ndërmarrje hekurudhore ose menaxheri i infrastrukturës, ose kontraktorët e tyre, që ndërmerrë detyra të përcaktuara në këtë STI.
Aspekti i ndalesës	Çdo aspekt i shenjës (sinjalit) që nuk lejon makinit përfshirë përfshirë sinjalin.
Pikë ndalesë	Një vend i identifikuar në planin e një treni, ku treni është planifikuar përfshirë ndaluar, zakonisht përfshirë kryer një aktivitet specifik, të tillë si lejimin e udhëtarëve përfshirë hyrë apo dalura nga treni.
Orari	Dokument apo sistem që i jep detajet e orarit të trenit (trenave) përfshirë rutën të veçantë.
Pikë përmatjen e kohës	Një vend i identifikuar në orarin e trenit, ku specifikohet një kohë e veçantë. Kjo kohë mund të jetë një kohë e mbërritjes, koha e nisjes ose në rastin e një treni të pa planifikuar përfshirë ndaluar në atë vend, koha e kalimit.
Njësia tërheqëse (e traksionit)	Një mjet motorik me aftësi përfshirë vetë-lëvizur dhe lëvizur mjetet tjera me të cilat mund të jetë i lidhur.
Tren	Një tren është përkufizuar si njësi e tërheqjes (njësi të tërheqjes) me ose pa njete të lidhura hekurudhore, me të dhëna të trenave në dispozicion, që operon mes dy ose më shumë pikave të definuara.

Dispeç treni	Treguesi për personin që vozitë trenin se të gjitha aktivitetet e ndërlidhura të stacioneve apo depove janë kompletuar dhe se, sa i përket stafit përgjegjës, është dhënë autorizimi për të lëvizur trenin.
Ekipazh treni	Anëtarë të stafit në bord të një treni, të cilët janë çertifikuar si kompetent dhe të emëruar nga një ndërmarrje hekurudhore për të kryer detyra specifike, të përcaktuara të lidhura me sigurinë në tren, për shembull makinist apo rojtari.
Përgatitja e trenit	Sigurimi se një tren është në një gjendje të mirë që të hyjë në shërbim, se pajisjet e trenit janë vendosur si duhet dhe se formimi i trenit përpushton me rrugën e caktuar të trenit. Përgatitja e trenit gjithashtu përfshin inspektime teknike të kryera para se treni të hyjë në shërbimi.

Shkurtesat	Shpjegimi
AC	Rryma alternative
CCS	Komandë- kontrolli dhe sinjalizimi
CEN	Komiteti Evropian për Standardizim (Comité européen de Normalisation)
COTIF	Konventa lidhur me transportet ndërkombëtare hekurudhore (Konvena relative aux Transports INTERNATIONAUX Ferroviaires)
dB	Decibel
DC	Rrymë njëkahore
DMI	Ndërlidhja makinë- makinist
EC	Komuniteti Evropian
ECG	Elektrokardiogram
EIRENE	Rrjeti Hekurudhor Evropian i Integruar i mbuluar me Radio
EN	Euro-norma
ENE	Energi
ERA	Agjencia Evropiane e Hekurudhave
ERTMS	Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor
ETCS	Sistemi Evropian i Kontrollit të Trenave
EU	Bashkimi Evropian
FRS	Kërkjesat e Specifikimeve Funksionale
GSM-R	Sistemit Global për Komunikime Mobile – Hekurudhore
HABD	Detektor i Boshtit të Nxehtë

Hz	Herc
IM	Menaxher i Infrastrukturës
INF	Infrastruktura
OPE	Operimi dhe Menaxhimi i Trafikut
OSJD	Organizata për Bashkëpunim e Hekurudhave
PPV / PPW	Shkurtësë në ruzishtë për Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = Rregullat për përdorimin e mjeteve hekurudhare në trafikun ndërkombëtar
RST	Mjetet Lëvizëse
RU	Ndërmarrje hekurudhere
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SPAD	Sinjal i kalimit në rrezik
SRS	Specifikimi i Kërkesave të Sistemit
TAF	Aplikimet Telematike për transport të Mallrave
TEN	Rrjeti Trans-Europian
TSI	Specifikimet Teknike për Interoperabilitet
UIC	Unioni Ndërkombëtar i Hekurudhave (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Shënjimi i Mbajtësit të Mjetit