

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. december 20.)

**a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „vasúti alagutak biztonságával”
kapcsolatban elfogadott kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól**

(az értesítés a C(2007) 6450. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/163/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

Európai Szövetsége (AEIF) által kidolgozott ÁME-tervezet megléte.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

(3) A 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban az AEIF megbízást kapott a „vasúti alagutak biztonságára” vonatkozó ÁME-tervezet kidolgozására.

tekintettel a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

(4) Az ÁME-tervezetet a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK irányelv által létrehozott és a 2001/16/EK irányelv 21. cikkében említett bizottság vizsgálta meg.

mivel:

(1) A 2001/16/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésével, valamint a 96/48/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésével összhangban minden alrendszerre vonatkozik egy ÁME. Szükség esetén egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat, és egy ÁME több alrendszerre is vonatkozhat. Az ÁME kidolgozásával, illetve felülvizsgálatával kapcsolatos döntéshez és annak műszaki és területi hatályának megválasztásához a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése és a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti megbízás szükséges.

(5) A 2001/16/EK irányelv, a 96/48/EK irányelv és az ÁME-k a felújításokra vonatkoznak, de a karbantartással összefüggő alkatrészcserekre nem. A tagállamokat azonban arra biztatják, hogy amikor módjukban áll, és ahol a karbantartással összefüggő munka mértéke indokoltá teszi, alkalmazzák az ÁME-ket a karbantartással összefüggő alkatrészcserekre.

(2) Az ÁME létrehozásának első lépése a közös képviseleti testületnek kinevezett Vasutak Kölcsönös Átjárhatóságának

(6) Jelenlegi változatában az ÁME nem foglalkozik teljes mértékben valamennyi alapvető követelménnyel. A 2001/16/EK irányelv 17. cikkével, valamint a 96/48/EK irányelv 17. cikkével összhangban azokat a technikai részleteket, amelyekre itt nem térnek ki, „nyitott kérdésként” azonosítják ezen ÁME C. mellékletében.

⁽¹⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb a 2007/32/EK irányelvvel módosított irányelv.

- (7) A 2001/16/EK irányelv 17. cikkével, valamint a 96/48/EK irányelv 17. cikkével összhangban az egyes tagállamoknak tájékoztatniuk kell a többi tagállamot és a Bizottságot az ilyen „nyitott kérdésekkel” kapcsolatos alapvető követelmények megvalósítására alkalmazott nemzeti műszaki szabályokról, valamint az általuk a megfelelőség- vagy az alkalmazhatóság-értékelési eljárások végrehajtására, valamint az alrendszerek – a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése szerinti – kölcsönös átjárhatóságának igazolására alkalmazott ellenőrzési eljárás végrehajtása érdekében kinevezett testületekről. Ez utóbbi célból a tagállamoknak lehetőség szerint alkalmazniuk kell a 2001/16/EK és a 96/48/EK irányelvben előírt elveket és feltételeket. A tagállamok lehetőség szerint igénybe kell vegyék a 2001/16/EK irányelv 20. cikke, valamint a 96/48/EK irányelv 20. cikke alapján bejelentett szervezeteket. A Bizottságnak el kell végeznie a tagállamok által a nemzeti szabályok, eljárások, az eljárások végrehajtásáért felelős testületek és az ilyen eljárások időtartama formájában továbbított adatok elemzését, és adott esetben meg kell vitatniuk a bizottsággal, hogy szükség van-e bármilyen intézkedés elfogadására.
- (8) A szóban forgó ÁME nem írhatja elő különleges technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha az a hagyományos transzeurópai vasúti hálózat kölcsönös átjárhatósága érdekében feltétlenül szükséges.
- (9) Az ÁME a vonatkozó tervezet előkészítésekor elérhető legjobb szakmai ismereten alapul. A technológia, az üzemeltetési, a biztonsági vagy a társadalmi követelmények fejlődése szükségessé teheti az ÁME módosítását vagy kiegészítését. Adott esetben a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével, vagy a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban felülvizsgálati vagy korszerűsítési eljárást kell kezdeményezni.
- (10) Az innováció előmozdítása és a megszerzett tapasztalatok figyelembe vétele érdekében a csatolt ÁME-t rendszeres időközönként időszakos felülvizsgálatnak kell alávetni.
- (11) Innovatív megoldási javaslatok esetén a gyártónak vagy a szerződő szervnek ismertetnie kell az ÁME vonatkozó szakaszától való eltérést. Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a megoldás megfelelő funkcionális és az interfészekre vonatkozó előírásait, valamint kialakítja az értékelési módszereket.
- (12) A megbízás azt igényelte, hogy a „vasúti alagutak biztonságára” vonatkozó ÁME tartalmazza az alagutakban történő balesetek és események megelőzését és enyhítését, különösen a tűz miatti kockázatok terén. Ebben az összefüggésben az összes vonatkozó potenciális kockázattal foglalkozni kellett, ideértve a kisiklással, az ütközéssel, a tűzzel és a veszélyes anyagok felszabadulásával járókat is. Ezeket a célkitűzéseket és kockázatokat azonban csak annyiban veszik figyelembe, amennyiben hatással vannak az irányelvekben leírt alrendszerekre, és ha az ennek eredményeként létrejövő előírások összekapcsolhatók az irányelv vonatkozó alapvető követelményeivel. Várható volt, hogy több alrendszert is figyelembe kell venni, főleg a következőket: infrastruktúra, járművek, üzemeltetés és forgalomirányítás, karbantartás – az irányelvek II. mellékletében leírtak szerint.
- (13) Az UIC (Nemzetközi Vasútegylet) és az UNECE (ENSZ-EGB, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága) vasútialagút-szakértői a 2000 és 2003 közötti időszakban értékelték és összeállították az új és meglévő alagutak biztonságának biztosítására Európában jelenleg alkalmazott legjobb intézkedéseket. A 2003 és 2005 közötti időszakban az ÁME-munkacsoportban a pályahálózat-működtetők, a vasúti társaságok és a járműgyártók részéről összegyűlt szakértők és tudósok a jelen ajánlások alapján megkezdtek a legjobb gyakorlatok kiválasztását. Az UIC és az UNECE szakértőihöz hasonlóan az AEIF szakértői is azon a véleményen voltak, hogy a vasutak erőssége a balesetek megelőzésében rejlik. A megelőző intézkedések általában költséghatékonyabbak, mint az enyhítő vagy mentési intézkedések. Az önmentési és mentési intézkedésekkel kiegészített megelőző és enyhítő jellegű intézkedések kombinálása szolgálja legjobban az ésszerű költséggel elért optimális biztonság célját.
- (14) Az alapul szolgáló 96/48/EK és 2001/16/EK irányelvek fő célkitűzése a kölcsönös átjárhatóság. A cél a jelenleg érvényben lévő biztonsági intézkedések és műszaki szabályok harmonizálása volt, amelynek révén elérhetővé válik a kölcsönös átjárhatóság, és hasonló biztonsággal kapcsolatos felfogásról és biztonsági intézkedésekről lehet gondoskodni minden utas számára egész Európában. Emellett az ezen (és a járművekről szóló) ÁME-nek megfelelő vonatoknak általában lehetővé kell tenni a transzeurópai hálózat összes alagútjába való belépést.
- (15) A Közösség vasúti rendszerének biztonsági szintjei általában véve magasak, különösen a közúti közlekedéshez viszonyítva. Az alagutak statisztikai szempontból biztonságosabbak, mint a hálózat többi eleme. Fontos azonban, hogy a biztonságot legalábbis fenntartsák a jelenlegi vasútszerkezetátalakítási fázis során, amely elkülöníti a korábban integrált vasúttársaságok funkcióit, és az önszabályozás felől még inkább a közszabályozás felé mozdítja el a vasúti ágazatot. Ez volt a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004/49/EK irányelv⁽³⁾ fő szerepe: tovább kell javítani a biztonságot, ahol az ésszerűen megvalósítható, figyelembe véve a vasúti közlekedés versenyképességét.
- (16) Ezen ÁME célkitűzése az volt, hogy harmonizált és költséghatékony intézkedések felé irányítsa az alagutak biztonságával kapcsolatos műszaki haladást; ezeknek – amennyire az ésszerűen megvalósítható – azonosaknak kell lenniük egész Európában.

⁽³⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

(17) Ez az ÁME a kisforgalmú vidéki és a városi területek szívében lévő, sok vonatot és utast kiszolgáló alagutakra vonatkozik. Csak minimumkövetelményeket ír elő. Az ÁME alkalmazása önmagában még nem garantálja a biztonságos üzembe helyezést és működést. A biztonsági munkálatokban részt vevő felek együttműködnek a szóban forgó alagút megfelelő biztonsági szintjének megvalósítása érdekében ezen ÁME és a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó irányelvek rendelkezéseivel összhangban. A tagállamokat kéri, hogy amikor új alagutat nyitnak meg, vagy amikor a meglévő alagutakat az átjárhatóságra felkészített vonatok használják, vizsgálják meg, hogy a helyi körülmények (a forgalom típusát és sűrűségét is ideértve) szükségessé tesznek-e további intézkedéseket az ezen ÁME-ben meghatározottakon kívül. Ezt kockázatelemzéssel vagy bármilyen más, fejlett technológiát alkalmazó módszerrel tudják megtenni. Ez a vizsgálat részét képezi a vasútbiztonsági irányelv 10. cikkében előírt biztonsági tanúsítási és 11. cikkében előírt engedélyezési eljárásnak.

(18) Néhány tagállamban már olyan biztonsági intézkedések vannak hatályban, amelyek az ezen ÁME által előírtaknál nagyobb fokú biztonságot igényelnek. Az ilyen meglévő szabályokat a vasúti biztonságról szóló irányelv 8. cikkének összefüggésében kell figyelembe venni. Emellett ugyanazon irányelv 4. cikkével összhangban a tagállamoknak általában véve biztosítaniuk kell a vasúti biztonság fenntartását és – ahol az ésszerűen megvalósítható – folyamatos fejlesztését, figyelembe véve a közösségi joganyag fejlődését, illetve a műszaki és tudományos haladást, és elsőbbséget biztosítva a súlyos balesetek megelőzésének.

(19) A tagállamok megkövetelhetnek szigorúbb intézkedéseket egyes speciális helyzetekre vonatkozóan, amennyiben az ilyen intézkedések nem gátolják a kölcsönös átjárhatóságot. A vasúti biztonságról szóló irányelv 8. cikke és ezen ÁME 1.1.6. pontja biztosítja ezt a lehetőséget. Az ilyen szigorúbb követelményeket forgatókönyv- és kockázatelemzésre lehet alapozni, és azok az infrastruktúra, az energia és az üzemeltetés alrendszereket érinthetik. A tagállamoktól elvárják, hogy a vasút gazdasági életképességének figyelembe vételével, valamint az érintett pályahálózat-működtetővel, a vasúti társaságokkal és a mentőszolgálatokkal való konzultációt követően mérlegeljék az ilyen magasabb szintű követelményeket.

(20) Az alagutak és a vonatok esetében megteendő intézkedések meghatározásához csak korlátozott számú balesettípust azonosítottak. Ezeknek megfelelő intézkedéseket határoztak meg, amelyek megszüntetik vagy jelentősen csökkentik az ilyen típusú balesetekből eredő kockázatot. Ezeket a megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés kategóriákban dolgozták ki. Ezen ÁME D. melléklete bemutatja a balesettípusok és az intézkedések közötti kvalitatív kapcsolatot, és jelzi, mely intézkedések foglalkoznak a

balesettípusok egyes osztályaival. Következésképp az ÁME alkalmazása nem garantálja a halálos kimenetelű szerencsétlenségek kockázatának megszűnését.

(21) A mentőszolgálatok szerepét és felelősségét a nemzeti hatóságok jogosultak meghatározni. Az ezen ÁME-ben a mentés terén meghatározott intézkedések azon a feltevésen alapulnak, hogy az alagúti balesetek során beavatkozó mentőszolgálatok feladata az élet védelme, nem pedig az anyagi értékek – például járművek vagy szerkezetek – megóvása. Ezen ÁME részletesebben meghatározza a mentőszolgálatoktól az egyes balesettípusok esetén elvárt feladatokat.

(22) E határozat rendelkezései összhangban vannak a 96/48/EK tanácsi irányelv 21. cikke által létrehozott bizottság véleményével.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság elfogadja a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben, valamint a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „vasúti alagútjainak biztonságára” vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).

Az ÁME-t e határozat melléklete tartalmazza.

Az ÁME teljes mértékben alkalmazandó a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében meghatározott hagyományos és a 96/48/EK irányelv I. mellékletében meghatározott nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre e határozat 2. cikkének figyelembe vételével.

2. cikk

1. Az ÁME C. mellékletében „nyitott kérdésként” felsorolt pontok tekintetében a 96/48/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése és a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében a kölcsönös átjárhatóság hitelesítésével kapcsolatban teljesítendő feltételek azok a tagállamokban használatos alkalmazandó műszaki szabályok lesznek, amelyek az e határozatban szabályozott alrendszerek üzembe helyezését engedélyezik.

2. Az e határozatról szóló értesítést követő hat hónapon belül minden tagállam értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot a következőkről:

- (a) az (1) bekezdésben említett alkalmazandó műszaki szabályok jegyzéke;
- (b) a megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárások, amelyeket e szabályok alkalmazása során kell alkalmazni;

- (c) a megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárások végrehajtására kijelölt szervezetek.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2007. december 20-án/én.

3. cikk

A Bizottság részéről,

Jacques BARROT

a Bizottság alelnöke

Ezt a határozatot 2008. július 1-jétől kell alkalmazni.

MELLÉKLET

A HAGYOMÁNYOS TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGÁRÓL
SZÓLÓ 2001/16/EK IRÁNYELVA NAGYSEBESSÉGŰ TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER KÖLCSÖNÖS
ÁTJÁRTHATÓSÁGÁRÓL SZÓLÓ 96/48/EK IRÁNYELV

AZ ÁTJÁRTHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK TERVEZETE

Alrendszerek: „Infrastruktúra”, „Energia”, „Üzemeltetés és forgalomirányítás”, „Ellenőrző-irányító és jelző” és „Járművek”

Szempont: „A vasúti alagutak biztonsága”

1.	BEVEZETÉS	10
1.1.	Műszaki hatály	10
1.1.1.	Az alagutak biztonsága az általános biztonság részeként	10
1.1.2.	Az alagutak hossza	10
1.1.3.	A személyszállító járművekre vonatkozó tűzbiztonsági kategóriák	10
1.1.3.1.	Legfeljebb 5 km hosszúságú alagutakban engedélyezett járművek	11
1.1.3.2.	Valamennyi alagútban engedélyezett járművek	11
1.1.3.3.	Föld alatti állomásokkal rendelkező alagutakban engedélyezett járművek	11
1.1.4.	Föld alatti állomások	11
1.1.5.	Veszélyes áruk	11
1.1.6.	A tagállamokban érvényes különleges biztonsági követelmények	11
1.1.7.	Kockázati kör és ezen ÁME hatálya alá nem tartozó kockázatok	11
1.2.	Területi hatály	12
1.3.	Ezen ÁME tartalma	12
2.	A SZEMPONT/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA	12
2.1.	Általános tudnivalók	12
2.2.	A kockázati forgatókönyvek	13
2.2.1.	„Forró” események: tűz, robbanást követő tűz, mérgező füst vagy gázok kibocsátása.	14
2.2.2.	„Hideg” események: ütközés, kisiklás.	14
2.2.3.	Hosszú ideig tartó megállás	14
2.2.4.	Kivételek	14
2.3.	A mentőszolgálatok szerepe	14
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK	15
3.1.	A 2001/16/EK irányelvben rögzített alapvető követelmények	15
3.2.	Az alagút biztonságával kapcsolatos részletes alapvető követelmények	15
4.	AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE	16
4.1.	Bevezetés	16

4.2.	Az alrendszerek működési és műszaki előírásai	17
4.2.1.	Az előírások áttekintése	17
4.2.2.	Infrastruktúra alrendszer	19
4.2.2.1.	Váltók és kereszteződések telepítése	19
4.2.2.2.	Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	19
4.2.2.3.	Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	19
4.2.2.4.	Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	20
4.2.2.5.	Tűzjelzés	20
4.2.2.6.	Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök	20
4.2.2.6.1.	A biztonságos terület meghatározása	20
4.2.2.6.2.	Általános tudnivalók	20
4.2.2.6.3.	A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok	20
4.2.2.6.4.	A másik alagútba vezető átjárók	20
4.2.2.6.5.	Alternatív műszaki megoldások	20
4.2.2.7.	Menekülési gyalogjárók	21
4.2.2.8.	Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	21
4.2.2.9.	Menekülési jelzések	21
4.2.2.10.	Vészhelyzeti kommunikáció	22
4.2.2.11.	Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	22
4.2.2.12.	Az alagutakon kívüli mentési területek	22
4.2.2.13.	Vízellátás	22
4.2.3.	Energia alrendszer	22
4.2.3.1.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	22
4.2.3.2.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése	22
4.2.3.3.	Áramellátás	23
4.2.3.4.	Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	23
4.2.3.5.	Elektromos berendezések megbízhatósága	23
4.2.4.	Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer	23
4.2.4.1.	Hőnfutásjelzők	23
4.2.5.	Járművek alrendszer	23
4.2.5.1.	Járművek anyagának tulajdonságai	23
4.2.5.2.	Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	23
4.2.5.3.	Áruszállító vonatok tűzvédelme	23
4.2.5.3.1.	Működőképesség	23
4.2.5.3.2.	A vezető védelme	24
4.2.5.3.3.	Utasokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme	24

4.2.5.4.	Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gáta	24
4.2.5.5.	Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	24
4.2.5.5.1.	Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség	24
4.2.5.5.2.	Fékekre vonatkozó követelmények	24
4.2.5.5.3.	Vontatásra vonatkozó követelmények	24
4.2.5.6.	Fedélzeti tűzjelzők	24
4.2.5.7.	Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	24
4.2.5.8.	Vészfékezés felülbíráltása	24
4.2.5.9.	Vészvilágítási rendszer a vonatokon	25
4.2.5.10.	Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	25
4.2.5.11.	Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	25
4.2.5.11.1.	Utasok által használandó vészkijáratok	25
4.2.5.11.2.	Utasok által használandó peronajtók	25
4.2.5.12.	Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	25
4.3.	A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai	25
4.3.1.	Általános tudnivalók	25
4.3.2.	Kapcsolódási pontok az Infrastruktúra alrendszerrel	25
4.3.2.1.	Menekülési gyalogjárók	25
4.3.2.2.	Az alagutak állapotának ellenőrzése	26
4.3.3.	Kapcsolódási pontok az Energia alrendszerrel	26
4.3.3.1.	A vontatási energiát biztosító rendszerek felosztása	26
4.3.4.	Kapcsolódási pontok az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel	26
4.3.5.	Kapcsolódási pontok az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel	26
4.3.5.1.	Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	26
4.3.5.2.	Útvonalkönyv	26
4.3.5.3.	Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	26
4.3.5.4.	A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	27
4.3.6.	Kapcsolódási pontok a Járművek alrendszerrel	27
4.3.6.1.	Járművek anyagának tulajdonságai	27
4.3.6.2.	A járművekre vonatkozó egyéb előírások	27
4.3.7.	Kapcsolódási pontok a Mozgáskorlátozott személyek alrendszerrel	27
4.3.7.1.	Menekülési gyalogjárók	27
4.4.	Üzemeltetési szabályok	27
4.4.1.	A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	28
4.4.1.1.	A vonat üzembe helyezése előtt	28

4.4.1.2.	A vonat üzemeltetése közben	28
4.4.1.2.1.	Biztonsággal összefüggő berendezések	28
4.4.1.2.2.	Hőnfutással kapcsolatos események	28
4.4.2.	Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály	28
4.4.3.	Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	29
4.4.3.1.	Tartalom	29
4.4.3.2.	Azonosítás	29
4.4.3.3.	Gyakorlatok	29
4.4.4.	Kiszigetelési i és földelési eljárások	29
4.4.5.	Útvonalkönyv	30
4.4.6.	Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	30
4.4.7.	Az alagutak irányító központjai közötti koordináció	30
4.5.	Karbantartási szabályok	30
4.5.1.	Az alagutak állapotának ellenőrzése	30
4.5.2.	A járművek karbantartása	30
4.5.2.1.	Személyszállító járművek	30
4.5.2.2.	Áruszállító járművek	31
4.6.	Szakmai képzések	31
4.6.1.	A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	31
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	31
4.7.1.	Önmentő eszközök	31
4.8.	Infrastruktúra- és járműnyilvántartás	31
4.8.1.	Infrastruktúra-nyilvántartás	31
4.8.2.	Járműnyilvántartás	32
5.	A KÖLCÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK	32
6.	A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK, ÉS/VAGY ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDszer HITELESÍTÉSE	32
6.1.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	32
6.2.	Alrendszerek	32
6.2.1.	Megfelelőségi értékelés (általános)	32
6.2.2.	Megfelelőség-értékelési eljárások (modulok)	34
6.2.3.	Meglévő megoldások	34
6.2.4.	Innovatív megoldások	34
6.2.5.	A karbantartás értékelése	35
6.2.6.	Az üzemeltetési szabályok értékelése	35
6.2.7.	Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a pályahálózat-működtető vonatkozásában	35

6.2.7.1.	Váltók és kereszteződések telepítése	35
6.2.7.2.	Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	35
6.2.7.3.	Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	35
6.2.7.4.	Rendkívüli esemény esetén használandó önmentő, mentési és evakuálási eszközök	35
6.2.7.5.	Elérési útvonalak és berendezések biztosítása a mentőszolgálatok számára	36
6.2.7.6.	Elektromos berendezések megbízhatósága	36
6.2.7.7.	Hőnfutásjelzők	36
6.2.8.	Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a vasúti társaság vonatkozásában	36
6.2.8.1.	Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	36
6.2.8.2.	Önmentő eszközök	36
7.	VÉGREHAJTÁS	36
7.1.	Ezen ÁME alkalmazása az üzembe helyezendő alrendszerekre	36
7.1.1.	Általános tudnivalók	36
7.1.2.	Meglévő terv alapján újonnan épített járművek	37
7.1.3.	Új alagutakban üzemeltetendő meglévő járművek	37
7.2.	Ezen ÁME alkalmazása a már üzembe helyezett alrendszerekre	37
7.2.1.	Bevezetés	37
7.2.2.	1 km-nél hosszabb alagutak Infrastruktúra és Energia alrendszereire vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések	37
7.2.2.1.	Infrastruktúra	37
7.2.2.2.	Energia	38
7.2.3.	Az Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás és Járművek alrendszere vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések	38
7.2.3.1.	Ellenőrző-irányító és jelző: nincs szükség intézkedésre	38
7.2.3.2.	Üzemeltetés:	38
7.2.3.3.	Járművek (személyszállító járművek)	38
7.2.4.	Egyéb meglévő alagutak	38
7.3.	Az ÁME felülvizsgálata	39
7.4.	Kivételek a nemzeti, kétoldalú, többoldalú és több nemzetet érintő megállapodások esetében	39
7.4.1.	Meglévő megállapodások	39
7.4.2.	Jövőbeni megállapodások és meglévő megállapodások módosítása	39
7.5.	Különleges esetek	40
7.5.1.	Bevezetés	40
7.5.2.	Különleges esetek felsorolása	40
A.	MELLÉKLET – INFRASTRUKTÚRA-NYILVÁNTARTÁS	41
B.	MELLÉKLET – JÁRMŰNYILVÁNTARTÁS	43
C.	MELLÉKLET – NYITOTT KÉRDÉSEK	44

D. MELLÉKLET – ESEMÉNYTÍPUSOK ÉS INTÉZKEDÉSEK KÖZÖTTI ÖSSZEFÜGGÉS	45
E. MELLÉKLET – AZ ALRENDSZEREK ÉRTÉKELÉSE	48
F. MELLÉKLET – AZ ALRENDSZEREK EK-HITELESÍTÉSÉRE SZOLGÁLÓ MODULOK	51
G. MELLÉKLET – SZÓJEGYZÉK	70

1. BEVEZETÉS

1.1. Műszaki hatály

1.1.1. Az alagutak biztonsága az általános biztonság részeként

Ezen ÁME az új, a felújított és a korszerűsített alrendszerekre érvényes. Az alábbi, a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK és 2001/16/EK irányelv II. mellékletében felsorolt alrendszerekre vonatkozik: Infrastruktúra („INF”), Energia („ENE”), Ellenőrző-irányító („CCS”), Üzemeltetés és forgalomirányítás („OPE”) és Járművek („RST”).

Az alagutak biztonságára hatással vannak az általános vasúti biztonsági intézkedések (pl. a jelzőrendszerek), amelyekre ezen ÁME nem tér ki részletesen. Ezen ÁME kizárólag az alagutakban felmerülő bizonyos kockázatok csökkentését célzó egyedi intézkedéseket ír elő.

Általános vasúti biztonsági intézkedések:

A kizárólag a vasút működésével kapcsolatos kockázatok, például kisiklás és más vonatokkal való ütközés, az általános vasúti biztonsági intézkedések hatálya alá tartoznak. Az alagút környezetének hatásával és az ennek kapcsán felmerülő ellenintézkedésekkel ezen ÁME csak olyan mértékben foglalkozik, amennyiben azok befolyásolják a vasúti alagutak biztonságát.

Alagutakkal kapcsolatos különös intézkedések:

Ezen ÁME célja, hogy következetes intézkedéscsomagot határozzon meg az Infrastruktúra, az Ellenőrző-irányító és jelző, a Járművek, valamint a Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozóan annak érdekében, hogy a legnagyobb költséghatékonysággal optimális biztonsági szintet teremtsen az alagutakban. Lehetővé teszi a 96/48/EK (nagysebességű vonalak) és a 2001/16/EK (hagyományos vonalak) irányelveknek megfelelő vonatok harmonizált biztonsági feltételek melletti szabad közlekedését a transzeurópai vasúti rendszerben található vasúti alagutakban.

1.1.2. Az alagutak hossza

- Eltérő rendelkezés hiányában az ÁME valamennyi előírása az 1 km-nél hosszabb alagutakra vonatkozik.
- A 20 km-nél hosszabb alagutak esetében különleges biztonsági vizsgálatra van szükség, amely ezen ÁME által nem tartalmazott, kiegészítő biztonsági intézkedések előírását teheti szükségessé a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő vonatok (a vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok) elfogadhatóan tűzbiztos környezetbe való bebocsátása érdekében.
- Az egymást követő alagutak NEM tekintendők egy alagútnak az alábbi két követelmény teljesülése esetén:
 - (A) a közöttük a szabadban lévő elválasztó szakasz 500 m-nél hosszabb
 - (B) a nyílt szakaszon egy biztonságos területre vezető bejárat/kijárat áll rendelkezésre

1.1.3. A személyszállító járművekre vonatkozó tűzbiztonsági kategóriák

Az alagutakba beengedett járműveknek az alábbiakban leírt A. és B. tűzbiztonsági kategóriák valamelyikébe kell tartozniuk (az alábbi fogalommeghatározások összhangban állnak a nagysebességű vasútra és járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.1. pontjával és a prEN45545 1. részével):

1.1.3.1. Legfeljebb 5 km hosszúságú alagutakban engedélyezett járművek

A legfeljebb 5 km hosszú, oldalsó vészkijáráttal rendelkező föld alatti szakaszokon és alagutakban való üzemeltetésre tervezett és épített járművek az A. kategóriába tartoznak. Tűzriadó esetén a vonat legfeljebb 4 perces futási idő alatt el tud jutni egy biztonságos területre (lásd a 4.2.2.6.1. pontban leírt fogalommeghatározást), feltéve, hogy 80 km/h sebességgel képes haladni. A biztonságos területre érve az utasok és a személyzet el tudja hagyni a vonatot. Ha a vonat nem tud továbbhaladni, az alagutakban található infrastruktúra-létesítmények használatával ürítik ki a szerelvényt.

1.1.3.2. Valamennyi alagútban engedélyezett járművek

A transzeurópai vasúti hálózat valamennyi alagútjában való üzemeltetésre tervezett és épített járművek a B. kategóriába tartoznak. 15 percen keresztül tűzvédelmi gátak biztosítják az utasok és a személyzet védelmét az égő vonat fedélzetén kialakuló hő és füst hatásaival szemben. A tűzvédelmi gátaknak és a működőképességet biztosító kiegészítő intézkedéseknek lehetővé kell tenniük, hogy a vonatok áthaladjanak egy 20 km hosszú alagúton, és eljussanak egy biztonságos területre, feltéve, hogy a vonat képes 80 km/h sebességgel haladni. Ha a vonat nem képes áthaladni az alagúton, az alagútban található infrastruktúra-létesítmények használatával ürítik ki a szerelvényt.

1.1.3.3. Föld alatti állomásokkal rendelkező alagutakban engedélyezett járművek

Ha az alagútban olyan, az 1.1.4. pont meghatározása szerinti föld alatti állomások találhatók, amelyek evakuálási helyekként tüntettek fel a vészhelyzeti terven, és ha az egymást követő föld alatti állomások közötti, valamint a legközelebbi föld alatti állomás és az alagútkeletkezési távolság kevesebb, mint 5 km, a vonatoknak az A. kategóriára vonatkozó követelményeknek kell megfelelniük.

1.1.4. Föld alatti állomások

A vasúti alrendszerek vonatkozásában az alagutakban létesített állomásoknak teljesíteniük kell ezen ÁME megfelelő előírásait.

Továbbá az állomás utasok által használt részeinek meg kell felelniük a nemzeti tűzbiztonsági előírásoknak.

A fenti két feltétel teljesülése esetén a föld alatti állomás a 4.2.2.6.1. pontban meghatározott biztonságos területnek tekinthető.

1.1.5. Veszélyes áruk

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó általános biztonsági intézkedéseket az üzemeltetésre vonatkozó ÁME és a RID határozza meg. Ezen ÁME nem tartalmaz kifejezetten alagutakra érvényes intézkedést. Az illetékes nemzeti hatóság az 1.1.6. pont értelmében előírhat különös intézkedéseket.

1.1.6. A tagállamokban érvényes különleges biztonsági követelmények

Ezen ÁME előírásai általában harmonizált követelményeket jelentenek. Az érvényben lévő biztonsági szint nem csökkenthető egyetlen országban sem a 2004/49/EK irányelv (biztonsági irányelv) 4.1. cikke előírásainak értelmében. A tagállamok szigorúbb követelményeiket fenntarthatják, ha azok nem akadályozzák a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelvnek megfelelő vonatok üzemeltetését.

A 2004/49/EK irányelv (biztonsági irányelv) 8. cikke értelmében új és még szigorúbb követelményeket írhatnak elő; a követelmények érvénybe lépése előtt ezekről értesíteniük kell a Bizottságot. E magasabb szintű követelményeket kockázatelemzés alapján kell meghatározni, és a követelmények bevezetését egy adott veszélyhelyzetnek kell indokolnia. Ezeket a követelményeket a pályahálózat-működtetővel és a mentésért felelős hatóságokkal folytatott megbeszélés eredményeként kell meghatározni, és költség-haszon elemzést kell rájuk vonatkozóan elvégezni.

1.1.7. Kockázati kör és ezen ÁME hatálya alá nem tartozó kockázatok

Ezen ÁME az utasok és a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet tagjainak biztonságát veszélyeztető egyedi kockázatokra vonatkozik a fenti alrendszerek tekintetében.

Ezen ÁME nem terjed ki az alábbi kockázatokra:

- terrorizmus, mint szándékos és előre kitervelt cselekedet, amelynek célja az önkényes rombolás, valamint sérüléseket és halált okozó események előidézése,
- az alagutakban lévő helyhez kötött létesítmények karbantartását végző személyzet egészsége és biztonsága,

- szerkezetek és vonatok sérülése által okozott pénzügyi veszteség,
- alagútba történő illetéktelen behatolás,
- kisiklott vonat alagútszerkezetekre gyakorolt hatása: szakértői megítélés szerint a kisiklott vonat által gyakorolt behatás nem elég nagy ahhoz, hogy csökkentse az alagútszerkezet teherbíró kapacitását,
- az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásai által okozott biztonsági problémákat ezen ÁME szintén nem tárgyalja (lásd: nagysebességű vasútra vonatkozó INS ÁME).

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya kiterjed a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszerre, valamint a 96/48/EK irányelv I. mellékletében leírt nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre.

1.3. Ezen ÁME tartalma

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ezen ÁME:

- (a) jelzi annak tervezett hatályát (az irányelv I. mellékletében említett hálózatrész vagy járművek; az irányelv II. mellékletében említett alrendszer vagy annak egy része) – 2. fejezet;
- (b) alapvető követelményeket állapít meg minden érintett alrendszerre és azok más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan – 3. fejezet;
- (c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például az irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont-, illetve járműkategóriáktól függően – 4. fejezet;
- (d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;
- (e) megállapítja a megfelelőség vagy alkalmazhatóság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez különösen kiterjed a 93/465/EGK határozatban definiált modulokra, vagy adott esetben az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének, illetve alkalmazhatóságának vizsgálatára használt különös eljárásokra és az alrendszerek EK-hitelesítésére – 6. fejezet;
- (f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés a norma – 7. fejezet;
- (g) az érintett személyzet tekintetében jelzi az adott alrendszer működéséhez, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képzéseket – 4. fejezet.

Továbbá az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetben rendelkezni lehet különleges esetekről; ezek a 7. fejezetben találhatók.

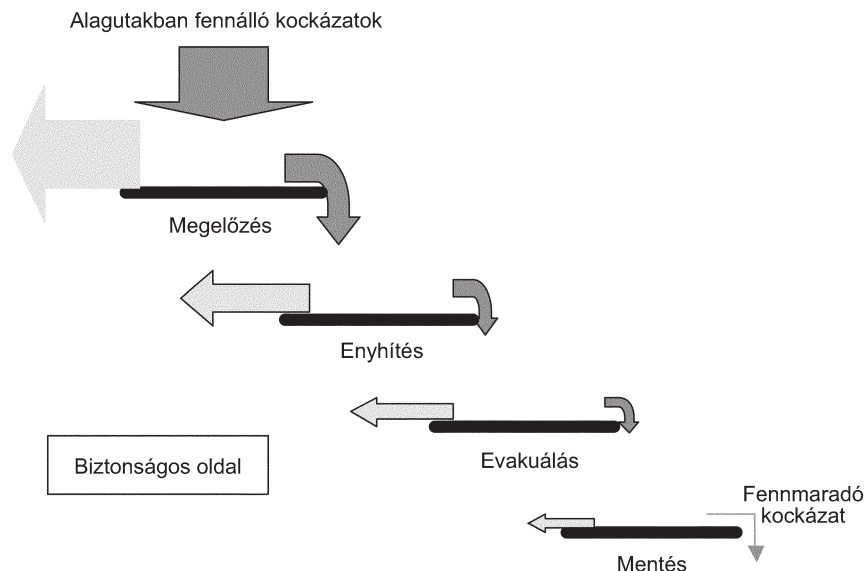
Végül ezen ÁME a 4. fejezetben részletesen leírja a fenti 1.1. és 1.2. pontban jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. A SZEMPONT/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. Általános tudnivalók

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME kiterjed a vasúti rendszer minden olyan részére, amely vonatkozik az utasok és a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet vonat működése közbeni biztonságára a vasúti alagutakban. Az érintett alrendszerek meghatározását az 1.1. Műszaki hatály című pont tartalmazza; ebben az a kikötés is szerepel, hogy ezen ÁME kizárólag az alagutakra vonatkozó különös biztonsági intézkedéseket tartalmaz. A 2.2. fejezet az alagutakban alkalmazandó kockázati forgatókönyvekkel foglalkozik.

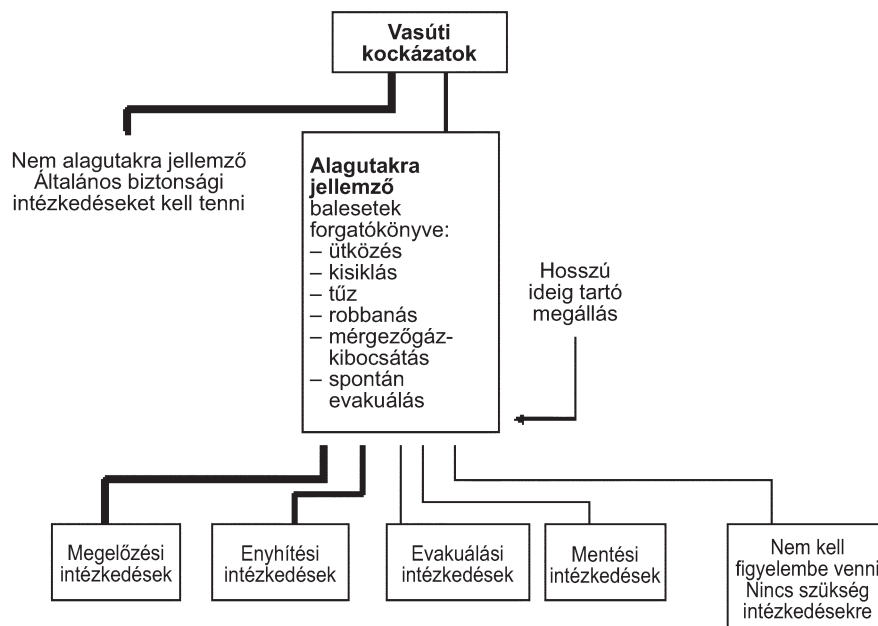
Az alagutak biztonságosságának elősegítésére létrehozandó védelmi vonal négy, egymást követő szintet foglal magában: megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés. A biztonság a legnagyobb mértékben a megelőzés területén segíthető elő, ezt követi az enyhítés és így tovább. A vasutak egyik legfőbb jellemzője az a természetükből fakadó képesség, hogy a balesetek a forgalom kötött pályás útvonalon történő lebonyolítása és jelzőrendszeren keresztüli irányítása és vezérlése révén előzhetők meg. A biztonsági szintek együttes használata alacsony szintű fennmaradó kockázatot eredményez.



2.2.

A kockázati forgatókönyvek

Ezen ÁME feltételezi, hogy az alapvető „vasúti kockázatokra” vonatkozóan olyan megfelelő intézkedéseket hoztak a vasúti háttérparban általában alkalmazott biztonsági szabványok alapján, amelyeket más, véglegesítés alatt álló, vagy az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) által jóváhagyandó ÁME-kben erősítenek meg. Ezen ÁME azonban olyan intézkedéseket is tanulmányoz, amelyek ellensúlyozhatják vagy enyhíthetik a vasúti balesetet követő evakuálás, illetve mentési műveletek nehézségét.



Ezen ÁME olyan intézkedéseket is meghatároz, amelyek megszüntetik vagy jelentős mértékben csökkentik a forgatókönyvekből eredő kockázatokat. Ezeket az intézkedéseket a megelőzés/enyhítés/evakuálás/mentés kategóriákba sorolták, de nem e kategóriáknak megfelelő címek alatt jelennek meg az ÁME-ben, hanem az érintett alrendszerhez tartozó címek alatt.

Az előírt intézkedések az alábbi három típusba sorolható eseményre adott reakciónak tekinthetők:

2.2.1. „Forró” események: tűz, robbanást követő tűz, mérgező füst vagy gázok kibocsátása.

A legfőbb veszély a tűz. Az ÁME feltételezi, hogy a tűz egyetlen személyszállító vonaton vagy motorkocsin keletkezik, és a fellobbanást követő 15 percen belül teljes mértékben szétterjed. A tüzet ez alatt az első 15 perc alatt fedezik fel, és indítják be a riasztót.

Ha lehetséges, a vonat elhagyja az alagutat.

Ha a vonat megáll, megtörténik az utasok biztonságos területre való evakuálása a vonat személyzetének irányításával vagy önmentés útján.

2.2.2. „Hideg” események: ütközés, kisiklás.

Az alagutakkal kapcsolatos különös intézkedések azokra a bejutást/kilépést lehetővé tévő berendezésekre irányulnak, amelyek segítik az evakuálást és a mentőszolgálatok beavatkozását. Annyiban térnek el a forró helyzetektől, hogy a mentési időt itt nem korlátozza a tűz által kialakított életveszélyes környezet.

2.2.3. Hosszú ideig tartó megállás

A hosszú ideig tartó megállás (10 percnél tovább tartó, nem tervezett megállás az alagútban olyan esetben, amikor nincs tűz a vonaton) önmagában nem jelent veszélyt az utasok és a személyzet számára. Azonban pánikot okozhat, amelynek hatására az utasok spontán módon, irányítás nélkül elhagyhatják a vonatot, és az alagút környezetében fennálló veszélyeknek tehetik ki magukat. Intézkedéseket kell hozni az ilyen események ellenőrzés alatt tartására.

2.2.4. Kivételek

A fent nem tárgyalt események felsorolása az 1.1.7. szakaszban található.

2.3. **A mentőszolgálatok szerepe**

A mentőszolgálatok szerepének meghatározásáért az illetékes nemzeti hatóság felelős. Az ebben az ÁME-ben meghatározott intézkedések azon a feltevésen alapulnak, hogy az alagúti balesetek során beavatkozó mentőszolgálatok elsődleges feladata az élet védelme, nem pedig az anyagi értékek – például járművek vagy szerkezetek – megóvása. Feltehetően az alábbi feladatokat kell végrehajtaniuk:

„Forró” eseménytípus esetén:

- kísérlet azon személyek kimentésére, akik nem tudnak biztonságos területre jutni
- elsődleges orvosi ellátás nyújtása a kimenekített személyek számára
- a tűz oltása, amennyire az a saját és a baleset által érintett személyek védelme érdekében szükséges
- evakuálás irányítása az alagút belsejében lévő biztonságos területekről a szabadba

„Hideg” eseménytípus esetén:

- elsődleges orvosi ellátás biztosítása a súlyos sérültek számára
- a vonatba szorult személyek kiszabadítása
- személyek evakuálása

Ezen ÁME nem tartalmaz az időre vagy a teljesítményre vonatkozó követelményeket. Figyelembe véve, hogy ritkán fordulnak elő több halálos áldozatot is követelő balesetek a vasúti alagutakban, magától értetődően – igen alacsony valószínűséggel – bekövetkezhetnek olyan események, amelyekkel szemben még a jól felszerelt mentőszolgálatok is tehetetlenek, például nagy kiterjedésű tűz, amely körülölel egy áruszállító vonatot.

A vészhelyzeti tervekhez a helyi feltételekhez igazított részletes forgatókönyveket kell készíteni, amelyeket jóvá kell hagyatni az illetékes nemzeti hatósággal. Amennyiben a tervekben részletezett, a mentőszolgálatokkal szembeni elvárások túlmutatnak a fenti feltételezéseken, kiegészítő intézkedéseket vagy felszereléseket lehet biztosítani.

A D. melléklet az eseménytípusok és az intézkedések közötti minőségi összefüggést mutatja be. Továbbá a D. melléklet részletesen leírja, hogy az intézkedések hogyan járulnak hozzá a 2.1. pontban említett négy védelmi szint megteremtéséhez: megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

Ez a fejezet az irányelv III. mellékletében szereplő alapvető követelményeket határozza meg, amelyek az érintett alrendszerre, az alrendszer egy részére vagy egy vonatkozó szempontra érvényesek.

Minden egyes alapvető követelmény esetében a fejezet részletesen leírja, hogy az ÁME miként veszi figyelembe az adott követelményt, például működési vagy műszaki előírás, üzemeltetési szabály vagy a személyzet szakképzettségi szintjével kapcsolatos feltétel formájában.

3.1. A 2001/16/EK irányelvben rögzített alapvető követelmények

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv III. melléklete a következő alapvető követelményeket írja elő, amelyeket a hagyományos transeurópai rendszerben teljesíteni kell:

- Biztonság
- Megbízhatóság és rendelkezésre állás
- Egészségvédelem
- Környezetvédelem
- Műszaki összeegyeztethetőség

Ezen ÁME szempontjából a biztonság és a műszaki összeegyeztethetőség számít lényegesnek. (A megbízhatóság és a rendelkezésre állás a biztonság előfeltételének tekinthető, és az ÁME rendelkezéseinek eredményeként a vonatkozó követelmények nem csökkenhetnek. Az egészségvédelem és a környezetvédelem fogalmába az irányelv III. mellékletében ugyanolyan részletességű alapvető követelmények tartoznak.)

3.2. Az alagút biztonságával kapcsolatos részletes alapvető követelmények

Azok a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletében felsorolt részletes alapvető követelmények, amelyek az alagút biztonságával kapcsolatosak, az alábbiakban dőlt betűvel idézik.

III. melléklet (Általános követelmények) 1.1.1. szakasza: A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzem mód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2. Az alrendszerek működési és műszaki előírásai és a 4.5. Karbantartási szabályok szakaszban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

III. melléklet (Általános követelmények) 1.1.4. pontja: A helyhez kötött létesítmények és a járművek tervezése és az igénybe vett anyagok kiválasztásakor arra kell törekedni, hogy tűz esetén a tűz és füst keletkezése, terjedése és hatása a lehető legnagyobb mértékig korlátozható legyen.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények, a 4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények és a 4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai szakaszban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

III. melléklet (Infrastruktúra) 2.1.1. pontja: Megfelelő lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy megakadályozzák a létesítményekhez való hozzáférést vagy a jogosulatlan behatolást.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása szakaszban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

Megfelelő rendelkezéseket kell hozni a nagyon hosszú alagutak sajátos biztonsági feltételeinek figyelembevételére.

Ezt az alapvető követelményt ezen ÁME egészében teljesíti. Ez a követelmény 1 és 20 km közötti hosszúságú alagutakra érvényes. 20 km-nél hosszabb alagutak esetében lásd az 1.1.2. pontot.

III. melléklet (Energia) 2.2.1. pontja: Az energiaellátási rendszer működtetése nem veszélyeztetheti a szerelvények vagy személyek (felhasználók, üzemeltető személyzet, a pályán melletti lakók és harmadik felek) biztonságát.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása, a 4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése, a 4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága, valamint a 4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

III. melléklet (Járművek) 2.4.1. pontja: Rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek veszély esetén lehetővé teszik az utasok számára, hogy értesítsék a mozdonyvezetőt és a kísérőszemélyzetet.

Ezt az alapvető követelményt a nagysebességű vasútra és a járművekre vonatkozó ÁME 4.2.5.3. Utasok riasztása pontjában leírt működési és műszaki előírások teljesítik. Ez a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME erre az alapvető követelményre a 4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök és a 4.2.5.8. Vészfékezés felülbírási pontban hivatkozik.

Gondoskodni kell vészkijáratokról és azok jelzéséről.

Ezt az alapvető követelményt a 4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára és a 4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

Megfelelő rendelkezéseket kell hozni a nagyon hosszú alagutak sajátos biztonsági feltételeinek figyelembevétele érdekében.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme, a 4.2.5.4. Személyszállító vonatokon használandó tűzvédelmi gátak, a 4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén, valamint a 4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

A vonatok fedélzetén kötelező a megfelelő fényerejű és működési idejű vészvilágítási rendszer.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

A vonatokat fel kell szerelni kihangosító rendszerrel, amely lehetővé teszi, hogy az utazószemélyzet és a forgalomirányítás tájékoztathassa az utasokat.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.5.7. Kommunikációs eszközök a vonatokon pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

III. melléklet 2.6.1. pontja (Üzemeltetés és forgalomirányítás): A hálózatiüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők és az utazószemélyzet képzését, illetve az irányító központok személyzetének képzését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

A magas biztonsági szintet a karbantartási tevékenységek és rendszerességük, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képzése, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

Ezt az alapvető követelményt a 4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala, a 4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály, a 4.4.5. Útvonalkönyv, a 4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok, valamint a 4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége pont teljesíti.

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE

4.1. Bevezetés

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek az alrendszerek részei, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet az ÁME-n belüli előírások kidolgozása, az ÁME kapcsolódási pontjai olyan rendszerekhez, amelyekbe integrálták, valamint a vasútra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályok viszonylatában ellenőrizték.

Az összes vonatkozó alapvető követelmény figyelembevételével a hagyományos vasút vonatkozásában az Infrastruktúra, Energia, Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás és Járművek alrendszerek vasúti alagútjaiban a biztonság szempontja a 4.2. fejezet rendelkezéseivel jellemezhető.

Ezen ÁME az alagutak új, felújított és korszerűsített alrendszereire vonatkozik (Infrastruktúra, Energia, Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás, Járművek). A felújított és korszerűsített alrendszerekre való alkalmazás feltételeit a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 14.3. cikke

határozza meg, továbbá a 7. fejezet a végrehajtási stratégiát írja le. A korszerűsítés, illetve a felújítás követelményei (a 7. fejezetben leírtak szerint) kevésbé átfogóak lehetnek, mint a célzott alrendszerekre érvényes követelmények (ezeket a 4. fejezet határozza meg).

A terület funkcionális és műszaki előírásai és annak kapcsolódási pontjai, amelyek leírása a 4.2. és a 4.3. szakaszban található, nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez szigorúan szükséges a nagysebességű transzeurópai vasúthálózat átjárhatóságához. Azok az innovatív megoldások, amelyek nem teljesítik az ezen ÁME-ben előírt követelményeket, illetve nem mérhetők fel az ÁME-ben meghatározott módon, új előírásokat, illetve új értékelési módszereket tehetnek szükségessé. A műszaki újítás lehetővé tétele érdekében ezen előírások és vizsgálati módszerek kidolgozása a 6.2.4. pontban ismertetett folyamat szerint történik.

4.2. Az alrendszerek működési és műszaki előírásai

A 3. fejezetben leírt alapvető követelmények figyelembevételével a fent említett alrendszerekben a kifejezetten az alagutak biztonságára vonatkozó szempontokkal kapcsolatos működési és műszaki előírások a következők:

4.2.1. Az előírások áttekintése

Infrastruktúra alrendszer

Váltók és kereszteződések telepítése

Vészkijáratokhoz és géptermekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények

Tűzjelzés

Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök

A biztonságos terület meghatározása

Általános tudnivalók

A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok

A másik alagútba vezető átjárók

Alternatív műszaki megoldások

Menekülési gyalogjárók

Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás

Vészhelyzeti kommunikáció

Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

Az alagutakon kívüli mentési területek

Vízellátás

Energia alrendszer

Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása

Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése

Áramellátás

Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények

Elektromos berendezések megbízhatósága

Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer

Hőnfutásjelzők

Járművek alrendszer

Járművek anyagának tulajdonságai

Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek

Áruszállító vonatok tűzvédelme

Működőképesség

A vezető védelme

Utasokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme

Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak

Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén

Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség

Fékekre vonatkozó követelmények

Vontatásra vonatkozó követelmények

Fedélzeti tűzjelzők

Vonatokon használandó kommunikációs eszközök

Vészfékezés felülbírálása

Vészvilágítási rendszer a vonatokon

Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton

Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv

Utasok által használandó vészkijáratok

Utasok által használandó peronajtók

Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

Üzemeltetési szabályok

A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala

A vonat üzembe helyezése előtt

A vonat üzemeltetése közben

Biztonsággal összefüggő berendezések

Hőnfutott csapággyal kapcsolatos események

Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály

Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

Tartalom

Azonosítás

Gyakorlatok

Földelési eljárások

Útvonalkönyv

Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára

Az alagutak irányító központjai közötti koordináció

Karbantartási szabályok

Az alagutak állapotának ellenőrzése

A járművek karbantartása

Személyszállító járművek

Áruszállító járművek

Szakképesítések

A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége

Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Önmentő eszközök

4.2.2. Infrastruktúra alrendszer

A biztonsági berendezések alagutakba szerelésénél figyelemmel kell lenni az áthaladó vonatokat által előidézett aerodinamikai hatásokkal kapcsolatos tényezőkre.

4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése

A pályahálózat-működtetőnek biztosítania kell, hogy csak minimális számú váltót és kereszteződést telepítsenek az alagutakba a tervezési, biztonsági és üzemeltetési követelményeknek megfelelően.

4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és gépteremekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

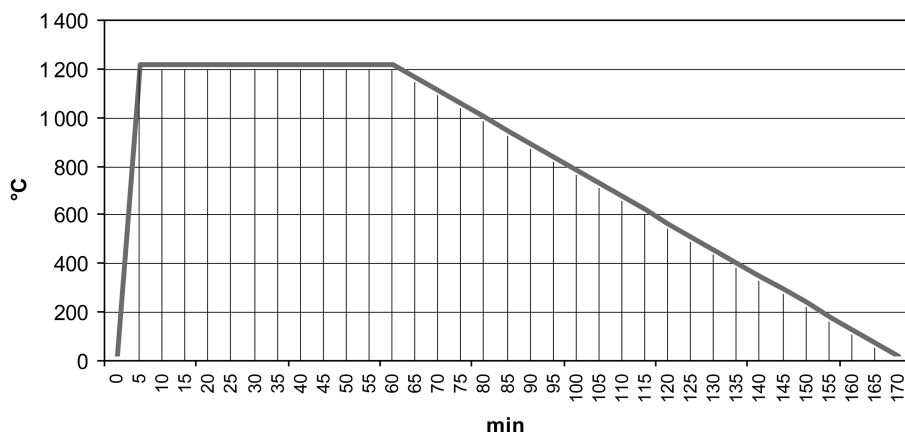
A kívülről történő jogosulatlan hozzáférést a gépteremekhez és a vészkijáratokhoz fizikai rendszerek, például záruk felszerelésével kell megakadályozni; belülről mindig lehetővé kell tenni az ajtók kinyitását evakuálás céljából.

4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságuktól függetlenül.

Tűz esetén elegendő hosszúságú ideig meg kell tartani a szerkezet integritását annak érdekében, hogy az önmentést, az utasok és a személyzet evakuálását, valamint a mentőszolgálatok behatolását a szerkezet összerokadásának veszélye nélkül lehessen végrehajtani.

Értékelni kell a kész alagútterület tűzállóságát, legyen az az adott helyen található szikla vagy betonburkolat. A megadott időtartamig ellen kell állnia a tűz hőmérsékletének. Az előírt „hőmérséklet-idő görbét” (EUREKA-görbe) az alábbi ábra mutatja be. A görbe kizárólag betonszerkezetek tervezéséhez használható.



4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságtól függetlenül.

Ez az előírás az alagutak belsejében használt építőanyagokra és olyan berendezésekre vonatkozik, amelyek eltérnek a 4.2.2.3. pontban tárgyalt szerkezetektől. Az anyagoknak és berendezéseknek alacsony gyúlékonyságúnak, nem gyúlékonynak vagy gyulladás ellen védettnek kell lenniük, a tervezési követelményektől függően. Az alagút-aléptítmény anyagának teljesítenie kell az EN 13501-1:2002 szabvány A2 minőségi osztályára vonatkozó követelményeit. A nem szerkezeti paneleknek és egyéb berendezéseknek az EN 13501-1:2002 szabvány B minőségi osztályára vonatkozó követelményeinek kell megfelelniük.

4.2.2.5. Tűzjelzés

A műszaki helyiségek olyan zárt területek, amelyek az alagútba vezető, illetve az alagútból kivezető bejárat/ kijárat/ rendeleznek, és az alábbi funkciók ellátásához szükséges biztonsági berendezésekkel vannak felszerelve: önmentés és evakuálás, vészhelyzeti kommunikáció, mentés, tűzoltás és a vontatóegység áramellátása. Ezeket a berendezéseket érzékelőkkel kell felszerelni, amelyek tűz esetén riasztják a pályahálózat-működtetőt.

4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök

4.2.2.6.1. A biztonságos terület meghatározása

Meghatározás: a biztonságos terület az az alagúton belül vagy kívül található terület, amelyre az alábbiakban felsorolt valamennyi feltétel érvényes:

- A túlélést lehetővé tevő feltételekkel rendelkezik
- A balesetben érintett személyek által segítséggel vagy segítség nélkül elérhető
- A balesetben érintett személyek önmentést végezhetnek, ha erre lehetőség van, vagy megvárhatják, amíg a mentőszolgálatok a vészhelyzeti tervben leírt eljárások használatával kimentik őket
- Biztosított a kommunikáció, mobiltelefonon vagy vezetékes vonalon keresztül, a pályahálózat-működtető irányítási központja felé

4.2.2.6.2. Általános tudnivalók

Az alagút tervezésénél figyelembe kell venni, hogy biztosítani kell olyan berendezéseket, amelyek az alagútban történő baleset során lehetővé teszik az önmentést, a vonat utasainak és személyzetének evakuálását, valamint azt, hogy a mentőszolgálatok kimenthessék az embereket.

A 4.2.2.6.3.–4.2.2.6.5. pontban leírt műszaki megoldások megfelelnek ennek a követelménynek, és ezek egyikét kell kiválasztani.

4.2.2.6.3. A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok

Legalább 1 000 méteres szakaszonként ilyen kijáratokat kell biztosítani.

A felszínre vezető oldal- és függőleges irányú vészkijáratok minimális méretei: szélesség 1,50 m, magasság 2,25 m. Az ajtónyílásoknak legalább 1,40 m szélesnek és 2,00 m magasnak kell lenniük. A mentőszolgálatok számára fő elérési útvonalként szolgáló kijáratokra vonatkozó követelményeket a 4.2.2.11. A mentőszolgálatok számára biztosítandó elérési útvonalak pont írja le.

Minden kijáratot világítással és jelzésekkel kell ellátni.

4.2.2.6.4. A másik alagútba vezető átjárók

Az egymás mellett fekvő, önálló alagutak közötti átjárók lehetővé teszik a szomszédos alagút biztonságos területként való használatát. Ezeket az átjárókat megfelelő világítással és jelzésekkel kell ellátni. Az átjáróknak legalább 2,25 m magasnak és 1,50 m szélesnek kell lenniük. Az ajtók minimális méretei: magasság 2,00 m, szélesség 1,40 m. Ezeknek a követelményeknek megfelelő átjárókat kell biztosítani legalább 500 méteres szakaszonként.

4.2.2.6.5. Alternatív műszaki megoldások

Biztonságos területet létesítő alternatív műszaki megoldások akkor megengedettek, ha legalább egyenértékű biztonsági szintet tesznek lehetővé. Az alternatív megoldás igazolására műszaki tanulmányt kell készíteni, amelyet jóvá kell hagyatni az illetékes nemzeti hatósággal.

4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók

Ez az előírás valamennyi, 500 méternél hosszabb alagútra érvényes.

Egyvágányú pályával rendelkező alagutakban legalább a vágány egyik oldalán, kétvágányú pálya esetén pedig az alagút mindkét oldalán gyalogjárókat kell létesíteni. Két vágánynál többel rendelkező, szélesebb alagutaknál mindegyik vágányról biztosítani kell a gyalogjáró elérését.

A gyalogjáró szélességének legalább 0,75 m-nek kell lennie. A gyalogjáró felett legalább 2,25 m magas függőleges irányú szabad teret kell biztosítani.

A gyalogjáró legalacsonyabb szintje nem lehet alacsonyabb a sínkorona magasságánál.

Ügyelni kell arra, hogy a menekülési területen lévő akadályok ne okozzanak szűkületeket. A jelenlévő akadályok a gyalogjáró minimális szélességét legfeljebb 0,7 m-re csökkenthetik, és az akadály hosszúsága nem haladhatja meg a 2 m-t.

A biztonságos területre vezető gyalogjáró felett körülbelül 1 m-es magasságban fogódzókat kell felszerelni. A fogódzókat a gyalogjárókra előírt minimális szélességen kívül kell elhelyezni. Az akadály elérési pontjában, illetve az akadálytól való kilépési pontban a fogódzókat az alagút hosszanti tengelyéhez képest 30–40°-os szögben kell felszerelni.

4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás

Ez az előírás valamennyi, 500 méternél hosszabb folytonos alagútra érvényes.

Vészvilágítást kell biztosítani az utasok és a személyzet biztonságos területre való vezetéséhez vészhelyzet esetén.

Nem elektromos árammal működő világítóberendezések is elfogadhatók, ha ellátják a szükséges funkciót.

A világítást az alábbiak szerint kell biztosítani:

Egyvágányú alagút: az egyik oldalon (ahol a gyalogjáró van)

Kétvágányú alagút: mindkét oldalon

Lámpák elhelyezése: a gyalogjáró felett a lehető legkisebb magasságban úgy, hogy ne zavarja a szabad áthaladást, vagy beépíthető a fogódzóba.

A gyalogjáró szintjén mért fényerőnek legalább 1 lux nagyságúnak kell lennie.

Önálló működés és megbízhatóság: garantált áramellátás a vészhelyzeti és egyéb követelmények teljesítése érdekében, amely legalább 90 perces rendelkezésre állást biztosít.

Amennyiben normál üzemi feltételek között a vészvilágítás ki van kapcsolva, mindkét alábbi módon lehetővé kell tenni annak bekapcsolását:

- kézzel az alagút belsejéből 250 m-es szakaszonként
- távvezérléssel az alagút üzemeltetője által

4.2.2.9. Menekülési jelzések

Ez az előírás valamennyi, 100 méternél hosszabb alagútra érvényes.

A menekülési jelzések jelzik a vészkijáratokat, valamint a biztonságos területtől való távolságot, illetve annak irányát. A jelzéseket a munkahelyi biztonsági, illetve egészségvédelmi jelzésekről szóló, 1992. június 24-i 92/58/EK irányelv követelményei, valamint az ISO 3864-1 szabvány szerint kell kialakítani.

A menekülési jelzéseket az oldalfalakra kell elhelyezni. A menekülési jelzések közötti távolság legfeljebb 50 m lehet.

Ha az alagút vészhelyzeti berendezésekkel van felszerelve, megfelelő jelzésekkel kell jelezni az ilyen berendezések helyét.

4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció

A vonat és az irányító központ között minden egyes alagútban rádióösszeköttetést kell biztosítani GSM-R rádiórendszer segítségével. Kiegészítő kommunikációs rendszerekre, például segélykérő telefonokra nincs szükség.

Folyamatos rádiókapcsolatot kell biztosítani annak érdekében, hogy a mentőszolgálatok kapcsolatba tudjanak lépni a helyszínen levő irányítóegységekkel. A rendszernek lehetővé kell tennie, hogy a mentőszolgálatok a saját kommunikációs berendezéseiket használhassák.

4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

A mentőszolgálatok számára lehetővé kell tenni, hogy baleset esetén bejuthassanak az alagútba az alagútkapuzatokon át, illetve megfelelő vészkijáratokon keresztül (lásd a 4.2.2.6.3. pontot). Ezeknek az elérési útvonalaknak legalább 2,25 m szélesnek és 2,25 m magasnak kell lenniük. A pályahálózat-működtetőnek a vészhelyzeti tervben fel kell tüntetnie az elérési útvonalként használható belépési pontokat.

Ha a vészhelyzeti terv közúton való elérhetőséget ír elő, annak a tervezett mentési területhez a lehető legközelebb kell lennie. A vészhelyzeti tervben alternatív elérési módokat is le kell írni.

4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek

Az alagút közelében az elérési utak mentén legalább 500 m-es mentési területet kell biztosítani. A meglévő utak mentési területnek tekinthetők. Ha a közúton való elérés ésszerűen nem kivitelezhető, alternatív megoldásokat kell lehetővé tenni a mentőszolgálatokkal való egyeztetés alapján.

4.2.2.13. Vízellátás

A mentőszolgálatokkal való egyeztetés alapján vízellátásról kell gondoskodni az alagút belépési pontjaiban. Ennek két óra időtartamig percenként legalább 800 literes kapacitással kell rendelkeznie. A vízforrás lehet tűzcsap vagy más, legalább 100 m³ vizet biztosító forrás, például víztároló tartály, folyó vagy egyéb. A vészhelyzeti tervben le kell írni a víz baleset helyszínére történő szállításának módját.

4.2.3. Energia alrendszer

Ez a szakasz az Energia alrendszer infrastruktúra részére vonatkozik.

4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása

Ez az előírás az 5 km-nél hosszabb alagutakra érvényes.

Az alagutakban a vontatóegység áramellátási rendszerét legfeljebb 5 km hosszú szakaszokra kell felosztani. Ez az előírás csak akkor érvényes, ha a jelzőrendszer lehetővé teszi, hogy az alagútban egyszerre több vonat tartózkodjon egyetlen vágányon.

A kapcsolókat az alagút vészhelyzeti tervében előírt követelmények szerint kell elhelyezni úgy, hogy a lehető legkisebb számú kapcsoló legyen felszerelve az alagútban.

Gondoskodni kell az egyes „kapcsolási szakaszok” távvezérléséről és távkapcsolhatóságáról.

A kapcsolóberendezés helyén megfelelő kommunikációs eszközöket és világítást kell biztosítani a biztonságos kézi működtetés, valamint a kapcsolóberendezés karbantartása lehetővé tételének érdekében.

4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése

Az alagút belépési pontjaiban, a szakaszok közötti elválasztó pontok közelében (lásd a 4.2.3.1. pontot) földelőberendezéseket kell felszerelni. Ezek lehetnek kézzel felszerelhető vagy távvezérlésű rögzített berendezések.

Gondoskodni kell a földelési műveletekhez szükséges kommunikációs eszközökről és világítóberendezésekről.

A földelési eljárásokat és az azzal kapcsolatos felelősségi köröket a pályahálózat-működtetőnek és a mentőszolgálatoknak közösen kell meghatározni a vészhelyzeti tervben (lásd a 4.4.4. Földelési eljárások pontot).

4.2.3.3. Áramellátás

Az alagutakban létesített áramelosztó rendszernek alkalmasnak kell lennie a mentőszolgálat berendezéseinek működtetésére az alagútra vonatkozó vészhelyzeti tervnek megfelelően.

Bizonyos nemzeti mentőszolgálatok áramellátási rendszer tekintetében függetlenek. Ebben az esetben elfogadható lehet, ha nem biztosítanak áramforrást az ilyen csoportok számára. Az erre vonatkozó döntésnek azonban szerepelnie kell a vészhelyzeti tervben.

4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények

A tűzzel érintkezésbe kerülhető kábeleknél a következő jellemzőkkel kell rendelkezniük: alacsony gyúlékonyság, alacsony tűzterjedés, alacsony toxicitás és alacsony füstgázsűrűség. Ezeket a követelményeket az EN 50267-2-1 (1998), az EN 50267-2-2 (1998) és az EN 50268-2 (1999) szabványnak megfelelő kábelek teljesítik.

4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága

A biztonsággal kapcsolatos elektromos berendezéseket (tűzjelzés, vészvilágítás, vészhelyzeti kommunikáció és a pályahálózat-működtető vagy az ajánlatkérő által az utasoknak az alagutakban megteremtendő biztonsága szempontjából létfontosságúként meghatározott egyéb rendszerek) védeni kell a mechanikai behatás, a hő vagy a tűz által okozott sérülések ellen. Az elosztórendszert úgy kell megtervezni, hogy el tudja viselni például az alternatív vezetékek árammal való ellátása által okozott elkerülhetetlen károsodásokat. Az áramellátási rendszernek bármelyik egyetlen fő alkotóelem meghibásodása esetén is képesnek kell lennie a teljes kapacitású működésre. A vészvilágítás és a kommunikációs rendszerek működtetése érdekében 90 percre elegendő tartalék áramforrásról kell gondoskodni.

4.2.4. Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer

Ez a szakasz az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer pálya melletti részére vonatkozik.

4.2.4.1. Hőnfutásjelzők

Az alagutakkal rendelkező hálózatok stratégiai pontjaiban pályamenti hőnfutásjelző vagy előrejelző berendezéseket kell felszerelni úgy, hogy nagy valószínűséggel képesek legyenek észlelni a csapágy felforrósodását, még mielőtt a vonat belépne az alagútba, és a meghibásodott vonatot még az alagút(ak) előtt le lehessen állítani.

A pályahálózat-működtető feladata, hogy az infrastruktúra-nyilvántartásból kiválassza a pályamenti hőnfutásjelzőket és azok helyét. A vasúti társaságnak fel kell tüntetnie e berendezések adatait az útvonalkönyvben.

4.2.5. Járművek alrendszer

4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai

Az anyagok és alkatrészek kiválasztásánál figyelembe kell venni azok tűzállósági tulajdonságait.

Személyszállító járművek: a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.2. pontja a hagyományos vasúti járművekre is vonatkozik.

Áruszállító járművek: Lásd a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME „Anyagokra vonatkozó követelmények” című fejezetének 4.2.7.2.2.4. pontját (áruszállító kocsik, a 2005. január 5-i HU07 verzió).

4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.2. pontjának rendelkezései a hagyományos vasúti személyszállító járművekre is érvényesek.

4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme

4.2.5.3.1. Működőképesség

Fedélzeti tűz esetén nincs érvényben külön előírás a teherkocsik vagy azok vontatóegységeinek működőképességét illetően (a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME teherkocsikra érvényes előírásai mellett), habár a vonat alagútból történő kihalozatalára vonatkozó célkitűzés a tehervonatokra is érvényes. Fedélzeti tűzjelzőket kell meghatározni az áruszállító vontatóegységek és a személyszállító motorkocsikra vonatkozóan is (4.2.5.6.).

4.2.5.3.2. A vezető védelme

A vezető tűzvédelmére vonatkozó minimális követelmények: A vezetőállás védelme érdekében a vontatóegységeket tűzvédelmi gáttal kell felszerelni. A tűzvédelmi gátnak legalább 15 perc erejéig meg kell felelniük az integritásra vonatkozó követelményeknek. A tűzállósági vizsgálatot az EN 1363-1 szabvány szerinti válaszfalvizsgálatra vonatkozó követelményeknek megfelelően kell végrehajtani.

(Megjegyzés: a vezető védelmével kapcsolatban lásd még a 4.7.1. pontot.)

4.2.5.3.3. Utasokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme

Az utasokat és az árut vagy közúti járműveket szállító vonatokon lévő személyszállító kocsiknak teljesíteniük kell az ezen ÁME 4.2.5. fejezetében leírt vonatkozó előírásokat. A nemzeti jogszabályok további, az üzemeltetés területére érvényes követelményeket írhatnak elő az ilyen vonatoknál felmerülő további kockázatokra vonatkozóan, ha ezek a követelmények nem akadályozzák a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelvnek megfelelő vonatok üzemeltetését. (A nemzeti, kétoldalú, többoldalú vagy multinacionális megállapodásokra vonatkozó kivételek felsorolása a 7.4. fejezetben található.) A vontatóegységeknek meg kell felelniük a személyszállító vonatokhoz kapcsolt mozdonyokra vonatkozó követelményeknek. Teherkocsik esetében a vonatkozó ÁME-k alkalmazandók.

4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.3. Tűzállóság pontja a hagyományos vasúti járművekre is vonatkozik.

4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén

4.2.5.5.1. Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség

Ez a szakasz olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek végrehajtásával növelhető annak valószínűsége, hogy a személyszállító vonat fedélzeti tűz esetén is tovább tud működni:

- 4 percre, az A. tűzbiztonsági kategóriába tartozó járművek esetén az 1.1.3.1. pont értelmében. Az előírás teljesítettnek tekintendő a fékekre vonatkozó követelmények teljesítésével (4.2.5.5.2. pont)
- 15 percre, a B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó járművek esetén az 1.1.3.2. pont értelmében. Az előírás teljesítettnek tekintendő a fékekre vonatkozó követelmények teljesítésével (4.2.5.5.2. és 4.2.5.5.3. pont)

20 km-nél hosszabb alagutak esetén kiegészítő infrastrukturális és üzemeltetési biztonsági intézkedések mérlegelésére van szükség. Nem lehet akadálya a vonatkozó ÁME-k követelményeinek megfelelő B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó vonatok 20 km-nél hosszabb alagutakban való üzemeltetésének.

4.2.5.5.2. Fékekre vonatkozó követelmények

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.4. pontjában szereplő, fékekre vonatkozó követelmények az A. és a B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.5.3. Vontatásra vonatkozó követelmények

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.4. pontjában szereplő, vontatásra vonatkozó követelmények a B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.1. pontjában leírt követelmények a hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.5.1. pontjában leírt követelmények a hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.8. Vészfékezés felülbírálása

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.5.3. Utasok riasztása pontjában szereplő rendelkezések a hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.1.3. Vészvilágítás pontjában szereplő rendelkezések a hagyományos vasúti személyszállító járművekre is érvényesek, kivéve, hogy a fő energiaellátási rendszer meghibásodását követően 90 perces önálló működést írnak elő.

4.2.5.10. Légh kondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.12.1. Légh kondicionáló rendszerrel felszerelt utasterek és személyzeti területek pontjában szereplő rendelkezések a hagyományos vasúti személyszállító járművekre is érvényesek.

4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv

4.2.5.11.1. Utasok által használandó vészkijáratok

A hagyományos vasúti személyszállító járműveken létesített vészkijáratok elrendezése, üzemeltetése és jelzésekkel való ellátása során teljesíteni kell a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.1.1. pontja A–C. alpontjaiban szereplő követelményeket.

4.2.5.11.2. Utasok által használandó peronajtók

Az ajtókat önálló belső és külső vésznyitó berendezéssel kell felszerelni a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.2.4.2.1. pontjának g. alpontja értelmében.

4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

A mentőszolgálatok számára át kell adni a jármű leírását a vészhelyzetek kezelésének lehetővé tétele érdekében. Különösen arról kell tájékoztatni őket, hogyan lehet bejutni a jármű belsejébe.

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

4.3.1. Általános tudnivalók

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME, átfogó jellege miatt, számos más alrendszerre vonatkozóan is előír intézkedéseket valamely alábbi formában:

- a másik alrendszerben szereplő pontra történő hivatkozás
- a másik alrendszerben szereplő pontra történő hivatkozás, kiegészítve azt a vasúti alagutakra érvényes követelményekkel (pl. 4.5.1. Alagutak állapotának ellenőrzése pont)
- a másik alrendszerben szereplő pontra történő hivatkozás, kijelentve, hogy ez a pont olyan alrendszerre is érvényes, amelyre jelenleg nem vonatkozik ÁME (pl. a 4.2.5.2. Személyszállító vonatokon használandó tűzoltó készülékek szakasz a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.2. pontjára hivatkozik, és előírja azt is, hogy ezt a pontot a hagyományos vasúti járművekre is érvényesnek kell tekinteni)

A kapcsolódási pontok felsorolása az alábbiakban olvasható. A más ÁME-kben szereplő pontokra történő hivatkozásokat a hivatkozott, hagyományos vasútra vonatkozó ÁME-ekkel kapcsolatos ajánlásokként kell figyelembe venni.

4.3.2. Kapcsolódási pontok az Infrastruktúra alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME
4.2.2.7 Menekülési gyalogjárók	4.2.23.2 Vészhelyzeti gyalogjárók az alagutakban
4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése	4.5.1 Karbantartási terv

A hagyományos vasúti infrastruktúra kapcsolódási pontjaira való hivatkozások meghatározása egy későbbi fázisban történik, amikor a hagyományos vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME már rendelkezésre áll.

4.3.2.1. Menekülési gyalogjárók

A menekülési gyalogjárók meghatározását a hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.7. pontja tartalmazza. A nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME hivatkozik erre az előírásra. Az előírás a hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME felelősségi körébe tartozik.

4.3.2.2. Az alagutak állapotának ellenőrzése

Az alagutak állapotának ellenőrzését a nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4.5.1. pontjában, valamint a jövőbeni hagyományos vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ben szereplő, és ezen ÁME 4.5.1. pontjában leírt követelményekkel kiegészített karbantartási terv általános előírásai alapján kell elvégezni.

4.3.3. Kapcsolódási pontok az Energia alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasút energiaellátására vonatkozó ÁME
4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	4.2.7. Az áramellátás folyamatossága üzemzavar esetén

A hagyományos vasút energiaellátási alrendszeréhez való kapcsolódási pontjaira történő hivatkozások meghatározása egy későbbi fázisban történik, amikor a hagyományos vasút energiaellátására vonatkozó ÁME már rendelkezésre áll.

4.3.3.1. A vontatási energiát biztosító rendszerek felosztása

A vasúti alagutak biztonsága ÁME 4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása és a nagysebességű vasút energiaellátására vonatkozó ÁME 4.2.7. pontja ugyanezekkel a kérdésekkel foglalkozik: a felsővezeték-rendszer felosztása és a működés folyamatossága. Ezek a problémák összefüggenek egymással.

4.3.4. Kapcsolódási pontok az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasúti ellenőrző-irányító-jelzőrendszerre vonatkozó ÁME	A hagyományos vasúti ellenőrző-irányító-jelzőrendszerre vonatkozó ÁME
4.2.4.1. Hőnfutásjelzők		4.2.4.1.

A hőnfutásjelzőknek észlelniük kell a csapágy felforrósodását. A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME nem határoz meg az alrendszerre vonatkozó előírást, csak a hőnfutásjelzők helyét írja elő.

4.3.5. Kapcsolódási pontok az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala		4.2.2.7.1. 4.2.3.3. 4.2.3.3.2. 4.2.3.6.3. 4.2.3.7.
4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok		4.2.3.7.
4.4.5. Útvonalkönyv		4.2.1.2.2.
4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára		4.2.3.7.
4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége		4.6., valamint a H. és a J. melléklet

4.3.5.1. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. pontjában leírt, a vészhelyzetek kezelésére vonatkozó követelmények mellett az alagutak vészhelyzeti tervére vonatkozó különleges követelményeket ezen ÁME 4.4.3. pontja tartalmazza.

4.3.5.2. Útvonalkönyv

Alagutakkal rendelkező vonalakon az útvonalkönyvben meg kell határozni a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.1.2.2. pontjában leírt követelmények mellett az ezen ÁME 4.4.5. pontjában olvasható előírásokat is.

4.3.5.3. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. pontjában leírt, a vészhelyzetek kezelésére vonatkozó követelmények mellett az alagutak biztonságára vonatkozó különleges követelményeket ezen ÁME 4.4.6. pontja tartalmazza.

4.3.5.4. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.6., a szakmai és nyelvi alkalmassággal, valamint a személyzet számára az ilyen alkalmasság eléréséhez szükséges értékelési eljárással foglalkozó pontja mellett a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME 4.6.1. pontja előírja az alagutakban kialakuló üzemzavarok kezeléséhez szükséges szakmai ismereteket.

4.3.6. Kapcsolódási pontok a Járművek alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME	A hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME
4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.7.2.2.	4.2.7.2.1.
4.2.5.2. Járműveken használandó tűzoltó készülékek	4.2.7.2.3.2.	
4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme		
4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	4.2.7.2.3.3.	
4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	4.2.7.2.4.	
4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők	4.2.7.2.3.1.	
4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.5.1.	
4.2.5.8. Vészfékezés felülbírálása	4.2.5.3.	
4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.2.7.13.	
4.2.5.10. Légh kondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	4.2.7.12.1.	
4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	4.2.7.1.1. A–C. 4.2.2.4.2.1. g.	

Az teherkocsik kivételével a hagyományos vasúti járművek alrendszerével való kapcsolódási pontokra történő hivatkozások meghatározása egy későbbi fázisban történik, amikor a vonatkozó hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME már rendelkezésre áll.

4.3.6.1. Járművek anyagának tulajdonságai

A 4.2.5.1. pont az anyagokra és alkatrészekre vonatkozó tűzállósági tulajdonságokat írja elő. Ugyanazokat a tulajdonságokat írja elő a hagyományos vasúti személyszállító járművekhez, mint a nagysebességű vasúti járművekhez, ezért ebben a pontban a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.2. pontjára történik utalás. A hagyományos vasúti teherkocsik esetén a vonatkozó tulajdonságokat a hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME 4.2.7.2.1. pontja határozza meg.

4.3.6.2. A járművekre vonatkozó egyéb előírások

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.2. és 4.2.5.4.–4.2.5.11. pontjában szereplő, a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó előírások egyaránt érvényesek a nagysebességű vasúti járművekre.

4.3.7. Kapcsolódási pontok a Mozgáskorlátozott személyek alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME
4.2.2.7 Menekülési gyalogjárók	4.2.2.3. Kerekesszékek számára fenntartott helyek

4.3.7.1. Menekülési gyalogjárók

A menekülési gyalogjárók méreteit a hagyományos vasútra, illetve a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME szerint kell meghatározni, amelynek értelmében 0,75 m széles gyalogjáró szükséges a kerekesszékek használatához.

4.4. Üzemeltetési szabályok

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik részét az alrendszerek értékelésének.

A 3. fejezet alapvető követelményeinek figyelembevételével az alagutak biztonságával kapcsolatos üzemeltetési szabályok az ezen ÁME-ben tárgyalt alrendszerekre vonatkozóan a következők:

4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala

A vonaton használt biztonsági berendezések állapotát ellenőrzi:

- a jármű karbantartása során: a vasúti társaság vagy a járművek karbantartásáért felelős szerv (lásd a 4.5.2. pontot),
- a vonat üzembe helyezése előtt: a vasúti társaság,
- a vonat működése közben: a vasúti társaság.

Ez a követelmény teljesíti a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.2.7. pontjának előírásait.

4.4.1.1. A vonat üzembe helyezése előtt

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.3. pontjában leírt követelmény fontos a vasúti alagutak biztonsága szempontjából.

4.4.1.2. A vonat üzemeltetése közben

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.3.2., 4.2.3.6.3. és 4.2.3.7. pontjában leírt követelmények fontosak a vasúti alagutak biztonsága szempontjából.

4.4.1.2.1. Biztonsággal összefüggő berendezések

Amennyiben az alábbi berendezések egyike hibásnak bizonyul a vonat működése közben:

- kihangosító rendszer,
- vészvilágítás,
- ajtónyitó rendszer,
- vészfék-felülbírási rendszer,
- tűzjelzés,
- a vonaton használható rádiórendszer,

a vasúti társaságnak tervekkel kell rendelkeznie a vonatok ilyen korlátozott körülmények közötti biztonságos továbbüzemeltetésére vagy leállítására vonatkozóan.

A vonat személyzetének azonnal tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt.

4.4.1.2.2. Hőnfutással kapcsolatos események

Ha a csapágy felforrósodását észlelik:

- A hibás vonatot a lehető leghamarabb az alagút (alagutak) előtt egy megfelelő helyen le kell állítani.
- A pályahálózat-működtetőt azonnal értesíteni kell a vonat leállítási helyéről.
- A hibás alkatrészeket a vonat személyzetének ellenőriznie kell.
- A vasúti társaságnak szabályokkal kell rendelkeznie a vonat biztonságos továbbüzemeltetésének engedélyezésére a létrejövő korlátozott körülmények között.

4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály

A pályahálózat-működtető üzemeltetési szabályaiban el kell fogadni, illetve szükség esetén még részletesebben kidolgozni azt az alapelvet, amelynek értelmében baleset esetén (kivéve a vonat kisiklását, amely esetben a vonatot azonnal le kell állítani):

- A vonatot az alagútba történő belépés előtt le kell állítani, vagy ki kell vezetni az alagútból.

- Föld alatti állomásokkal rendelkező alagutak esetén a vonaton utazókat egy föld alatti peronnál lehet evakuálni. Az ilyen helyzetben alkalmazandó eljárásokat a pályahálózat-működtetőnek és a vasúti társaságnak közösen kell kidolgoznia, és részletesen bele kell foglalnia a vészhelyzeti tervbe.

Valamennyi esetben a vonat személyzetének azonnal tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt, és nem szabad engedélyezni, hogy további menetrend szerinti vonat belépjen az alagútba.

4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

A vészhelyzeti tervet a pályahálózat-működtető irányításával kell kidolgozni, adott esetben a vasúti társaságokkal, a mentőszolgálatokkal és az alagútert felelős hatóságokkal együttműködve. Ennek meg kell felelnie a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. Vészhelyzet kezelése pontjában foglalt követelményeknek és az alábbi kiegészítő előírásoknak.

Amennyiben az adott útvonalon egymáshoz hasonló alagutak találhatók, általános vészhelyzeti terv határozható meg.

4.4.3.1. Tartalom

A vészhelyzeti tervnek összhangban kell lennie a rendelkezésre álló önmentő, valamint az evakuálást és a mentést segítő eszközökkel.

A vészhelyzeti tervnek legalább a következőket kell tartalmaznia:

- Az illetékes szervezetek feladatai, neve, címe és telefonszáma; az ezzel kapcsolatos változásokat azonnal be kell jelenteni, és a pályahálózat-működtetőnek eszerint kell módosítania a vészhelyzeti tervet.
- Az alagutak egyértelmű azonosítása, valamint az elérési útvonalak pontos leírása és terve a mentőszolgálatok számára.
- Az alagútban bekövetkező baleset esetén végrehajtandó intézkedések és az utasok alagútból történő evakuálására vonatkozó stratégia. Hosszú ideig tartó megállás esetén (a 2.2. A kockázati forgatókönyvek pontban meghatározottak szerint) lehetővé kell tenni az utasok evakuálására vonatkozó döntés meghozatalát és a megfelelő intézkedéssorozat végrehajtását (a tényleges evakuálás megkezdése vagy egy megfelelő vonat üzembe helyezése evakuálás céljából) a vonat megállását követő 60 percen belül. A döntést a vonat fedélzetén maradó, illetve a biztonságos területre áthelyezendő utasok viszonylagos kockázatainak értékelése alapján kell meghozni.
- Kiszigetelési és földelési eljárások (lásd a 4.4.4. pontot)

4.4.3.2. Azonosítás

A vészkijáratokhoz vagy átjárókhoz (lásd a 4.2.2.6. pontot) vezető minden ajtónak egyértelműen felismerhetőnek kell lennie, és azokat mindkét oldalukon jelöléssel kell ellátni. Az azonosító jelzéseket a vészhelyzeti tervben és az útvonalkönyvben kell meghatározni, és a vasúti társaságok, a pályahálózat-működtető és a mentőszolgálatok közötti kommunikáció egészében ezeket kell alkalmazni. Az esetleges változásokat azonnal jelenteni kell, és a pályahálózat-működtetőnek eszerint kell módosítania a vészhelyzeti tervet, a vasúti társaságnak pedig az útvonalkönyvet a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.1.2.2.2. pontja értelmében.

4.4.3.3. Gyakorlatok

Egy önálló alagút vagy alagútrendszer megnyitása előtt teljes körű gyakorlatot kell végrehajtani az evakuálásra és a mentési eljárásokra vonatkozóan, a vészhelyzeti tervben meghatározott minden személyzeti csoport részvételével.

A vészhelyzeti tervben meg kell határozni, hogy a résztvevő szervezeteket hogyan lehet megismertetni az infrastruktúrával, és milyen gyakran kell alagútlátogatásokat, megbeszéléseket vagy egyéb gyakorlatokat szervezni.

4.4.4. Kiszigetelési és földelési eljárások

Amennyiben a mentőszolgálatok a vontatóegység áramellátásának megszakítását igénylik, az alagútba vagy az alagút egy szakaszába való belépés előtt garanciát kell kapniuk arra, hogy a felső vezeték vagy az áramvezető sínek megfelelő szakaszainak áramellátását valóban kikapcsolták.

A vontatóegység áramellátásának kikapcsolása a pályahálózat-működtető felelősségi körébe tartozik. A földeléssel kapcsolatos felelősségi kört a vészhelyzeti tervben kell meghatározni. Intézkedni kell annak a szakasznak a kiszigeteléséről, ahol a baleset történt.

4.4.5. Útvonalkönyv

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.1.2.2.1. pontjában meghatározott útvonalkönyvben fel kell tüntetni az alagutak biztonságával kapcsolatos adatokat.

4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. pontjában meghatározottak szerint a vasúti társaságoknak eljárásokkal kell rendelkezniük az utasok fedélzeti vészhelyzeti intézkedésekkel, valamint az alagútban végrehajtandó biztonsági eljárásokkal kapcsolatban történő tájékoztatására. A tájékoztatást legalább annak az országnak a hivatalos nyelvén, amelyen a vonat áthalad, továbbá angol nyelven kell biztosítani. Lehetőség szerint vizuális tájékoztatást kell (piktogramok formájában) megjeleníteni. A tájékoztatásnak legalább a következő figyelmeztetéseket kell tartalmaznia:

- Ne torlaszolja el a folyosókat, az ajtókat, a vészkijáratokat és a tűzoltó készülékeket csomagokkal, kerékpárral stb.
- Tűz esetén, amennyiben módjában áll, próbálja meg eloltani a tüzet a fedélzeti tűzoltó készülékek használatával.
- Értesítse a vonat személyzetét.
- Ha nincs közvetlen veszély, várja meg a vonat személyzetének utasításait.
- Ha szükséges, vagy ha erre utasítást kapott, menjen át egy másik kocsiba.
- Amikor a vonat megáll, kövesse a vonat személyzetének utasításait.
- Vészhelyzet esetén a vonat elhagyásakor kövesse a vészkijáratához vezető jelzéseket.
- Ügyeljen a szomszédos vágányokon haladó vonatokra.

4.4.7. Az alagutak irányító központjai közötti koordináció

Az érintett irányító központok (pl. áramellátás, üzemeltetés, alagúti berendezések) közötti koordinációs eljárásokat a vészhelyzeti tervben meghatározott követelmények szerint kell végrehajtani.

4.5. **Karbantartási szabályok**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek figyelembevételével az alagutak biztonságával kapcsolatos karbantartási szabályok az ezen ÁME-ben tárgyalt alrendszerekre vonatkozóan a következők:

4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságuktól függetlenül.

A nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4.5.1. pontjában, valamint a jövőbeni hagyományos vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME által meghatározott karbantartási tervben a következő kiegészítő ellenőrzési szabályokat is figyelembe kell venni:

- a pályahálózat-működtető által évente végrehajtott szemrevételezéses ellenőrzések,
- a pályahálózat-működtető karbantartási terve szerinti részletes ellenőrzések,
- olyan balesetek, természeti jelenségek utáni különleges ellenőrzések, amelyek befolyásolhatják az alagút állapotát,
- alagútban végrehajtott felújítási, illetve korszerűsítési munkálatok után és közben, valamint a vonatközlekedés újbóli megindítása előtt megfelelő eszközök segítségével ellenőrizni kell, hogy biztosított-e a szerkezet stabilitása, és nem sértették-e meg a nyomtávra vonatkozó előírásokat.

4.5.2. A járművek karbantartása

4.5.2.1. Személyszállító járművek

A személyszállító vonatként használandó járművekre vonatkozó karbantartási tervnek tételesen tartalmaznia kell a következő biztonsági berendezések ellenőrzését:

- kihangosító rendszer,
- vészvilágítás,

- ajtónyitó rendszer,
- vészfék-felülbírási rendszer,
- a légkondicionáló berendezés kikapcsolása,
- a vonaton használható rádiórendszer,
- fedélzeti tűzjelzők (ha vannak) működési tesztje,
- menekülési terv.

4.5.2.2. Áruszállító járművek

Az áruszállító vonatként használandó vontatóegységek karbantartási tervének tartalmaznia kell a vontatóegységen legalább egy önmentő eszköz jelenlétének ellenőrzésére vonatkozó előírást.

4.6. Szakmai képesítések

Az ezen ÁME által érintett alrendszerek alagutakban való biztonságos üzemeltetéséhez szükséges személyzetnek az ezen ÁME 4.4. pontjában előírt üzemeltetési szabályoknak megfelelően a következő szakmai képesítéssel kell rendelkeznie:

4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége

A vonat vezetését és kíséretét ellátó szakszemélyzetnek, valamint a vonat mozgását engedélyező személyzetnek rendelkeznie kell a baleset miatt kialakuló korlátozott helyzetek kezelésére vonatkozó ismeretekkel, és képesnek kell lennie alkalmazni ezeket az ismereteket. A vonatok vezetésének, illetve kíséretének feladatát ellátó személyzetre a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.6. Szakmai képesítések pontjában, valamint a H. mellékletében (A vonatvezetési feladat szakmai képesítéseinek minimális elemei), illetve a J. mellékletében (A vonat kíséréseivel kapcsolatos feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei) előírt általános követelmények érvényesek.

A vonat személyzetének ismernie kell az alagutakban követendő biztonságos viselkedési szabályokat, és különösen képesnek kell lenniük a vonat alagútban történő evakuálására. Ez magában foglalja az utasok felszólítását arra, hogy menjenek át a következő kocsiba vagy hagyják el a vonatot, illetve az utasok elvezetését a vonaton kívüli biztonságos helyre.

A vonat kíségitő (pl. utasellátó vagy takarító) személyzetét, akik az alábbi meghatározás szerint nem tartoznak a vonat személyzetéhez, az alapképzésen túlmenően ki kell képezni a vonat személyzete által végrehajtandó intézkedések támogatására ⁽¹⁾.

Az alrendszerek karbantartásáért és üzemeltetéséért felelős mérnökök és vezetők szakmai oktatásában szerepelnie kell a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatos témakörnek is.

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Az ezen ÁME által érintett alrendszerek alagutakban való biztonságos üzemeltetéséhez és az ÁME megvalósításához szükséges személyzetre a következő egészségvédelmi és biztonsági feltételek érvényesek:

4.7.1. Önmentő eszközök

Az áruszállító vonatok kézi vezérlésű vontatóegységeit olyan önmentő eszközökkel kell felszerelni a vonatvezető és a vonaton lévő más személyek védelme érdekében, amelyek megfelelnek az EN 402:2003 vagy 403:2004 szabványok egyikében rögzített előírásoknak. A vasúti társaságnak ki kell választania az e szabványokban szereplő két különböző megoldás egyikét.

4.8. Infrastruktúra- és járműnyilvántartás

A 2001/16/EK irányelv 24. cikkének (1) bekezdése értelmében az egyes ÁME-k pontosan megjelölik, hogy milyen információkat kell tartalmazniuk az infrastruktúráról és a járművekről szóló nyilvántartásoknak.

4.8.1. Infrastruktúra-nyilvántartás

Lásd ezen ÁME A. mellékletét.

⁽¹⁾ A vonatszemélyzet az üzemeltetésre vonatkozó ÁME szójegyzékének meghatározása szerint a következő: A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúttársaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a mozdonyvezető vagy vonatkísérő személyzet.

4.8.2. Járműnyilvántartás

Lásd ezen ÁME B. mellékletét.

5. A KÖLCSONÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME nem határoz meg kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket.

6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK, ÉS/VAGY ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE

6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

Nem alkalmazható, mivel a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME nem határoz meg kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket.

6.2. Alrendszerek

6.2.1. Megfelelőségi értékelés (általános)

Az ajánlatkérőnek – például a vasúti társaságnak, a pályahálózat-működtetőnek, a járműgyártónak vagy hivatalos közösségi képviselőjének – kérelmet kell benyújtania a Járművek, az Energia, az Ellenőrző-irányító és jelző, illetve az Infrastruktúra alrendszer megfelelőségének értékelésére a választása szerinti bejelentett szervezethez.

Jelenleg különbséget kell tenni az alábbiak között:

- azon alrendszerek, amelyekre vonatkozóan már ki van adva ÁME: hagyományos vasúti ellenőrző-irányító és jelző, hagyományos vasúti üzemeltetés, hagyományos vasúti járművek (kocsik)
- azon alrendszerek, amelyekre vonatkozóan még nincs kiadva ÁME: nem kocsinak minősülő hagyományos vasúti járművek, hagyományos vasúti energia, hagyományos vasúti infrastruktúra

Az első esetben a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME szerinti értékelést az adott alrendszerre vonatkozó ÁME szerinti értékelés keretében kell elvégezni. A második esetben (nem kocsinak minősülő hagyományos vasúti járművek, hagyományos vasúti infrastruktúra és hagyományos vasúti energia) az értékelés ebben a fejezetben vagy a meglévő nagysebességű vasúti ÁME-k (Járművek, Infrastruktúra, Energia) vonatkozó fejezeteiben írták le.

Ha a hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4. fejezetében szereplő előírás megfelelő, ez a fejezet nem nyújt további információkat az értékelésre vonatkozóan.

A hivatkozásokat az alábbi táblázat tartalmazza.

Műszaki jellemzők	Hivatkozás
4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.1.
4.2.2.2 Vészkijáratokhoz és géptermekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.2.
4.2.2.3 Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.3.
4.2.2.4 Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.4.
4.2.2.5 Tűzjelzés	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.5.
4.2.2.6 Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.4.
4.2.2.7 Menekülési gyalogjárók	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.7.
4.2.2.8 Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.8.
4.2.2.9 Menekülési jelzések	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.9.
4.2.2.10 Vészhelyzeti kommunikáció	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.2.11 Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.2.12 Az alagutakon kívüli mentési területek	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.

Műszaki jellemzők	Hivatkozás
4.2.2.13 Vízellátás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.1 Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.3.1.
4.2.3.2 Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.3 Áramellátás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.4 Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.3.4.
4.2.3.5 Elektromos berendezések megbízhatósága	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.6.
4.2.4.1 Hőnfutásjelzők	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.7.
4.2.5.1 Járművek anyagának tulajdonságai	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME, illetve a hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME
4.2.5.2 Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.3 Tehervonatok tűzvédelme	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.3.
4.2.5.4 Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.5 Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.5.
4.2.5.6 Fedélzeti tűzjelzők	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.7 Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.8 Vészfékezés felülbírállása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.8.
4.2.5.9 Vészvilágítási rendszer a vonatokon	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.9.
4.2.5.10 Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.11 Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.11.
4.2.5.12 Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.8.1.
4.4.1 A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.2 Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.3 Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.4 Földelési eljárások	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.5 Útvonalkönyv	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.6 Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.7 Az alagutak irányító központjai közötti koordináció	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.5.1 Az alagutak állapotának ellenőrzése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.5.
4.5.2 A járművek karbantartása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.5.
4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.6.1.
4.7.1. Önmentő eszközök	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.8.2.

A bejelentett szervezetnek jogosultnak kell lennie:

- a fenti alrendszerek mindegyikének értékelésére, vagy
- csak az egyik alrendszer értékelésére, de ilyen esetben szerződést kell kötnie a többi alrendszer értékelésére jogosult egyéb bejelentett szervezetekkel a többi alrendszer vonatkozó követelményeinek értékelésére (lásd ezen ÁME 4.2. pontját).

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésével és VI. mellékletével összhangban a kérelmező(k) elkészíti(k) az érintett alrendszerrel (alrendszerekkel) kapcsolatos EK-hitelesítési nyilatkozato(ka)t.

Az EK-hitelesítési nyilatkozat(ok) megszerzése kötelező az alrendszer(ek) üzembe állítási engedélyének megszerzéséhez.

Az alrendszer megfelelőségi értékelését az alábbi modulok egyike vagy azok kombinációja alapján kell elvégezni ezen ÁME 6.2.2. pontja és E. melléklete szerint:

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok (lásd az F. mellékletet)

SB modul: Típusvizsgálat a tervezési és fejlesztési fázis esetében

SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer a gyártási fázis esetében

SF modul: Termék-hitelesítés a gyártási fázis esetében

SG modul: Az egységek hitelesítése

SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

A jóváhagyási folyamatot és az értékelés tartalmát a kérelmezőnek és a bejelentett szervezetnek egymás között kell meghatározni ezen ÁME követelményeivel és az ezen ÁME 7. szakaszában megállapított szabályokkal összhangban.

6.2.2. Megfelelőség-értékelési eljárások (modulok)

A kérelmezőnek ki kell választania az alábbi táblázatban szereplő egyik modult vagy modulkombinációt.

Táblázat

Értékelési eljárások

Értékelendő alrendszer	SB+SD modul	SB+SF modul	SG modul	SH2 modul
Járművek alrendszer	X	X		X
Energia alrendszer	X	X	X	X
Infrastruktúra alrendszer			X	X
Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer			X	X

Az alrendszernek az adott fázisokban értékelendő jellemzőit az E. melléklet tartalmazza. A kérelmezőnek igazolnia kell, hogy a gyártott alrendszerek megegyeznek a jóváhagyott típussal. Az E. melléklet E. táblázatának 4. oszlopában szereplő „X” jelzés azt mutatja, hogy a vonatkozó jellemzőket az alrendszerek egyenkénti vizsgálatával kell hitelesíteni.

A Karbantartás alrendszer értékelését a 6.2.5. pont ismerteti.

6.2.3. Meglévő megoldások

Ha egy hasonló feltételekkel rendelkező és üzemben lévő kérelemre vonatkozóan már értékelték egy meglévő megoldást, a következő eljárást kell alkalmazni:

A kérelmezőnek igazolnia kell, hogy a kérelem előző értékeléséhez elvégzett vizsgálatok és hitelesítések eredményei összhangban állnak ezen ÁME követelményeivel. Ebben az esetben az alrendszerrel kapcsolatos jellemzők tekintetében elvégzett előző típusvizsgálat az új kérelem esetében is érvényben marad.

6.2.4. Innovatív megoldások

Ha valamely alrendszer a 4.1. pontban meghatározott innovatív megoldást tartalmaz, a gyártó vagy az ajánlatkérő megállapítja az ÁME vonatkozó pontjától való eltérést, és erről tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget. Az Európai Vasúti Ügynökség elkészíti és véglegesíti az ilyen megoldás működésére és kapcsolódási pontjaira vonatkozó előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és kapcsolódási pontokra vonatkozó megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással belefoglalják az ÁME-be. A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 21. cikkének (2) bekezdése alapján hozott bizottsági határozat hatálya lépése után az innovatív megoldások használata engedélyezett, mielőtt belefoglalnák azokat az ÁME-be.

6.2.5. A karbantartás értékelése

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 18. cikkének 3. bekezdésével összhangban a bejelentett szervezet összeállítja a karbantartási dokumentációt is tartalmazó műszaki dokumentációt. Ez különösen azt jelenti, hogy a bejelentett szervezetnek igazolnia kell

- a karbantartási dokumentáció meglétét,
- a járművek esetében a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.10.2. pontjában részletezett elemek meglétét a karbantartási dokumentációban,

de nem kell ellenőriznie a karbantartási dokumentáció tartalmának érvényességét.

A karbantartás megfelelőségének értékelése az illetékes nemzeti hatóság felelőssége.

6.2.6. Az üzemeltetési szabályok értékelése

A vasúti társaság vagy a pályahálózat-működtető igazolja az ezen ÁME követelményeinek való megfelelést. Ezt a 2004/49/EK irányelvben ismertetett biztonságkezelési rendszer segítségével tehetik meg. Az ezen ÁME üzemeltetési szabályainak való megfelelést csak akkor kell külön értékelnie a bejelentett szervezetnek, ha azt az üzemeltetésre vonatkozó ÁME előírja.

A megfelelő illetékes hatóság új vagy felülvizsgált biztonsági engedély/tanúsítvány kiadása előtt megvizsgál minden új vagy módosított üzemeltetési eljárást és folyamatot annak bevezetése előtt. Ez a vizsgálat a biztonsági engedély/tanúsítvány kiadási folyamatának részét képezi.

6.2.7. Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a pályahálózat-működtető vonatkozásában

6.2.7.1. Váltók és kereszteződések telepítése

A bejelentett szervezetnek ellenőriznie kell, hogy a műszaki dokumentációban szerepel-e az alagútban felszerelt váltók és kereszteződések elhelyezkedésének indoklására végzett műszaki tanulmány, amely megerősíti, hogy csak minimális számú kapcsolót és kereszteződést telepítettek a 4.2.2.1. pont követelményeinek megfelelően.

6.2.7.2. Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

Az értékelésnek igazolnia kell a következőket:

- A felszínre vezető vészkijáratokat és a géptermekekbe nyíló ajtókat megfelelő zárral látták el.
- A felszerelt zárok összhangban állnak az alagútra és a mellette lévő infrastruktúrára vonatkozó átfogó biztonsági stratégiával.
- A vészkijáratok belülről nem zárhatók, és az evakuált utasok ki tudják nyitni azokat.
- Megtették a szükséges intézkedéseket a mentőszolgálatok általi hozzáférés biztosításához.

6.2.7.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

A bejelentett szervezetnek a pályahálózat-működtető vagy az ajánlatkérő által végzett számítások eredménye alapján értékelnie kell a 4.2.2.3. pontban meghatározott, a szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelményeknek való megfelelést.

6.2.7.4. Rendkívüli esemény esetén használandó önmentő, mentési és evakuálási eszközök

A bejelentett szervezetnek ellenőriznie kell, hogy a műszaki dokumentációban szereplő nyilatkozatban pontosan meghatározzák az alkalmazott megoldást, és az összhangban áll a 4.2.2.6. pont követelményeivel. A 4.2.2.6.5. Alternatív műszaki megoldások pontban leírtak esetében a bejelentett szervezetnek ellenőriznie kell, hogy elvégezték-e a megfelelő műszaki tanulmányt, és azt az illetékes nemzeti hatóság jóváhagyta-e.

6.2.7.5. Elérési útvonalak és berendezések biztosítása a mentőszolgálatok számára

A bejelentett szervezetnek a műszaki dokumentáció hitelesítésével és a mentőszolgálatokkal folytatott konzultációt bizonyító dokumentumok figyelembevételével igazolnia kell, hogy teljesítették a következő pontokban leírt követelményeket:

- 4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
- 4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
- 4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek
- 4.2.2.13. Vízellátás
- 4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése
- 4.2.3.3. Áramellátás

6.2.7.6. Elektromos berendezések megbízhatósága

A bejelentett szervezetnek csak azt kell megerősítenie, hogy a 4.2.3.5. pont funkcionális követelményeinek megfelelően elvégezték a meghibásodási módra vonatkozó értékelést.

6.2.7.7. Hőnfutásjelzők

A bejelentett szervezetnek igazolnia kell, hogy a hőnfutásjelzőket vagy előrejelző berendezéseket a 4.2.4.1. pont követelményeinek megfelelően szerelték fel, és hogy a pályahálózat-működtető kidolgozta a riasztást követő intézkedésekre vonatkozó eljárásokat, amelyekkel megakadályozható, hogy az esetleg meghibásodott jármű belépjen az alagútba vagy ott leálljon.

6.2.8. Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a vasúti társaság vonatkozásában

Az ezen ÁME-ben szereplő, a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó előírások megegyeznek a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben rögzített előírásokkal. Ennek értelmében a járművek előírásaira vonatkozó értékelést a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 6. fejezetében rögzített értékelési előírásoknak megfelelően kell elvégezni, a következő pontok kivételével, amelyekhez további követelmények teljesítése és információk biztosítása szükséges:

4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme

4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

6.2.8.1. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

A bejelentett szervezetnek a mentőszolgálatokkal folytatott konzultációt bizonyító dokumentumok alapján ellenőriznie kell, hogy a 4.2.5.12. pont követelményeit teljesítették.

6.2.8.2. Önmentő eszközök

A megfelelőségi értékelés leírását az EN401:1994, az EN402:2003 és az EN403:2004 szabvány tartalmazza.

7. VÉGREHAJTÁS

Ez a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME meghatározza az új, felújított és korszerűsített alagutakra (hagyományos vonalakon), illetve az új, felújított és korszerűsített hagyományos vasúti járművekre előírt alapvető paramétereket Európában az alagutak jelenlegi általános biztonsági szintjének harmonizálása céljából. Ez a célkitűzés főleg az Infrastruktúra, a Járművek és az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerben alkalmazott biztonsági követelmények optimális kombinációján keresztül valósítható meg. Annak érdekében, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés tekintendő szabványosnak, ez a fejezet meghatározza a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME végrehajtási stratégiáját.

7.1. Ezen Áme alkalmazása az üzembe helyezendő alrendszerekre

7.1.1. Általános tudnivalók

A 4. és a 6. fejezet teljes egészében érvényes az ezen ÁME területi hatálya (v.ö. 1.2. bekezdés) alá tartozó azon alrendszerekre, amelyek üzembe helyezése ezen ÁME hatályba lépését követően esedékes.

Különösen érvényesek az új alagutakra és az új alagutat magukban foglaló projektekre. A kidolgozás előrehaladott állapotában lévő projektekre, illetve a már odaítélt szerződésekre vonatkozóan lásd a 2001/16/EK irányelv 7. cikkének (a) bekezdését.

7.1.2. Meglévő terv alapján újonnan épített járművek

Az ezen ÁME érvénybe lépése előtt készült terv alapján újonnan épülő járművek, amelyeket egy vagy több tagállam meghatározott vonalakon való üzemeltetésre már jóváhagyott, ezen ÁME hatályba lépését követő négy éven belül, a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-nek való megfelelés értékelése nélkül üzembe helyezhetők, amennyiben a vonatokat a meghatározott vonalakon üzemeltetik.

Ha azonban a járműveket 1 km-nél hosszabb alagutakkal rendelkező vonalakon kívánják üzemeltetni, fel kell szerelni azokat az ÁME 4.2.5.8. pontjának megfelelő vészfékezés-felülbíráló berendezéssel.

7.1.3. Új alagutakban üzemeltetendő meglévő járművek

Amennyiben az a bejelentett nemzeti szabályokban meghatározott általános biztonsági szintet nem csökkenti, nem vonatkoznak korlátozások a meglévő vonatok ÁME-nek megfelelő alagutakban történő üzemeltetésére.

7.2. Ezen Áme alkalmazása a már üzembe helyezett alrendszerekre

7.2.1. Bevezetés

A már üzemben lévő alrendszereket a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésében rögzített feltételekkel összhangban kell korszerűsíteni és felújítani.

Ebben a sajátos összefüggésben az áttérési stratégia (lásd a 7.2.2. pontot) jelzi, hogy milyen módon kell a felújítási vagy korszerűsítési eljárások alatt álló, meglévő alagúti alrendszereket az ÁME követelményeihez igazítani.

A korszerűsítési és felújítási eljárást a 2001/16/EK irányelv 2. cikke 1. bekezdésének m. és n. pontja határozza meg, de az ezeket követően előírt intézkedések egyaránt érvényesek a korszerűsítési és felújítási műveletekre.

Ezen ÁME proaktív megvalósítása érdekében a tagállamokat arra ösztönzik, hogy segítsék elő és támogassák a végrehajtási stratégiát. Már üzemben lévő alagútszakasz vagy járművek alrendszereinek korszerűsítése vagy felújítása esetén figyelembe kell venni annak lehetőségét, hogy a korszerűsítési és felújítási terveket az azokban nem szereplő, de ezen ÁME követelményeivel összhangba hozható egyéb elemekre is kiterjesszék, különösen akkor, ha ezáltal jelentős mértékben javítható a biztonság, és a fejlesztés kevés többletköltséggel megvalósítható.

Amennyiben egy alagutak biztonságával összefüggő alrendszert felújítási vagy korszerűsítési munkálatok eredményeként újraértékelnek bármely más ÁME alapján, csak a munkálatok által közvetlenül érintett rendszerek vagy elemek tekintetében kell elvégezni az újraértékelést ezen ÁME alapján.

7.2.2. 1 km-nél hosszabb alagutak Infrastruktúra és Energia alrendszereire vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések

Az alagút biztonságával kapcsolatos alábbi alrendszerek részeinek korszerűsítésekor vagy felújításakor a következő intézkedéseket kell végrehajtani. Egy adott korszerűsítési vagy felújítási programban nem szereplő szerelvényeket és elemeket a program végrehajtásakor nem kell az ÁME-nek megfeleltetni.

7.2.2.1. Infrastruktúra

- 4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése (felelős szerv: pályahálózat-működtető)
- 4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és gépteremekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása (felelős szerv: pályahálózat-működtető)
- 4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények (csak a beépítendő új anyagokra érvényesek; felelős szerv: pályahálózat-működtető, ajánlatkérő)
- 4.2.2.9. Menekülési jelzések (felelős szerv: pályahálózat-működtető)
- 4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció (felelős szerv: pályahálózat-működtető)

7.2.2.2. Energia

4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények a kábelek cseréjekor (felelős szerv: pályahálózat-működtető)

7.2.3. Az Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás és Járművek alrendszere vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések

Az alagút biztonságával kapcsolatos alábbi alrendszerek részeinek korszerűsítésekor vagy felújításakor a következő intézkedéseket kell végrehajtani. Egy adott korszerűsítési vagy felújítási programban nem szereplő szerelvényeket és elemeket a program végrehajtásakor nem kell az ÁME-nek megfeleltetni.

7.2.3.1. Ellenőrző-irányító és jelző: nincs szükség intézkedésre

7.2.3.2. Üzemeltetés:

Az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszere vonatkozó intézkedéseket a meglévő alagutakban a többi alrendszere érvényes felújítási vagy korszerűsítési intézkedésektől függetlenül, a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 7. fejezetében rögzített követelményeknek megfelelően kell végrehajtani.

— 4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok (felelős: pályahálózat-működtető)

— 4.4.4. Földelési eljárások (felelős: pályahálózat-működtető)

— 4.4.5. Útvonalkönyv (felelős: vasúti társaság)

— 4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége (felelős: pályahálózat-működtető és vasúti társaság)

— 4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára (felelős: vasúti társaság)

7.2.3.3. Járművek (személyszállító járművek)

— 4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai (csak a beépítendő új anyagokra érvényesek; felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.8. Vészfékezés felülbírása (felelős: vasúti társaság) a mozdony által vontatott vonatok kivételével, amelyekre nemzeti határozatok érvényesek

— 4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton (felelős: vasúti társaság)

— 4.2.5.11.1. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

Az áruszállító kocsikhoz szükséges intézkedéseket a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME (áruszállító kocsik) határozza meg.

7.2.4. Egyéb meglévő alagutak

Ezen ÁME nem vonatkozik a felújítás vagy korszerűsítés tárgyát nem képező meglévő alrendszerekre. Nem alkalmazandó az 1 000 m-nél rövidebb korszerűsítendő vagy felújítandó alagutakra.

A transzeurópai hálózatok biztonsági szintjének harmonizálása érdekében figyelembe kell venni az UNECE ajánlását (TRANS/AC.9/9, 2003.12.1.), amelynek E. része a következőket állapítja meg: „Számos alagutat már üzembe helyeztek. Ezek közül sok akkor épült, amikor a maiaknál kevésbé szigorú biztonsági előírások voltak érvényben. Nyilvánvalóan ezeket az alagutakat nem lehet ésszerű költségek mellett az új alagutakhoz javasolt méretekhez igazítani. A

vasúti alagutak biztonsága azonban nemcsak a szerkezetre vonatkozó intézkedésektől függ – a biztonság a járművekre és az üzemeltetésre vonatkozó intézkedésekkel is növelhető.

Ezért a Csoport a meglévő alagutakra vonatkozó biztonsági tervek ⁽²⁾ kidolgozását javasolja, amelyben felméri az alagút biztonsági szintjét, és ha szükséges, ésszerű költségek mellett végrehajtható intézkedéseket javasolnak a biztonság növelésére. A Csoport elvárja, hogy ezeket az intézkedéseket az új alagutakra minimális követelményként érvényes szabványos intézkedések közül válasszák ki, aminek során elsődleges fontosságúak a nem a szerkezetre vonatkozó intézkedések.”

7.3. Az ÁME felülvizsgálata

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 6. cikke (3) bekezdésének megfelelően az Ügynökség „felelős az ÁME-k felülvizsgálataért és korszerűsítéséért, valamint a 21. cikkben említett – a technológiai fejlődés és a társadalmi igények figyelembevételére utaló – ajánlások megtételéért a bizottság felé.”

Emellett más ÁME-k folyamatos elfogadása és felülvizsgálata ezt az ÁME-t is érintheti. Ezen ÁME javasolt változtatásait szigorú felülvizálatnak vetik alá, és 3 éves irányadó időközönként kiadják az aktualizált ÁME-ket.

Az ügynökséget értesítik az összes fontolóra vett innovatív megoldásról, hogy dönthessen azok ÁME-be való jövőbeni felvételéről.

7.4. Kivételek a nemzeti, kétoldalú, többoldalú és több nemzetet érintő megállapodások esetében

7.4.1. Meglévő megállapodások

Amennyiben a megállapodások alagutakkal kapcsolatos követelményeket tartalmaznak, a tagállamok ezen ÁME hatálybalépésétől számított 6 hónapon belül értesítik a Bizottságot az alábbiakban felsorolt olyan megállapodásokról, amelyek alapján ezen ÁME hatálya alá tartozó vonatokat üzemeltetnek:

- (a) a tagállamok és a vasúti társaságok vagy pályahálózat-működtetők közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett szállítási szolgáltatás különös vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások;
- (b) a vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők vagy a tagállamok között létrejövő olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek;
- (c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok vasúti társaságai vagy pályahálózat-működtetői és valamely harmadik ország legalább egy vasúti társasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek.

A Bizottság értékeli, hogy e megállapodások mennyire egyeztethetők össze az uniós jogszabályokkal, köztük azok megkülönböztetést kizáró rendelkezéseivel, különösen pedig ezzel az ÁME-vel, és megteszi a szükséges intézkedéseket, például felülvizsgálja ezen ÁME-t annak különleges esetekkel vagy átmeneti intézkedésekkel való esetleges kiegészítése érdekében.

Ezek a megállapodások, köztük ezen ÁME-vel kapcsolatban az Orosz Föderációval és az EU-val határos más FÁK-országokkal kötött uniós szintű megállapodások a szükséges intézkedések megtételéig maradnak engedélyezve.

A RID-megállapodást és a COTIF-okmányokat nem kell bejelenteni, mert azok ismertek.

7.4.2. Jövőbeni megállapodások és meglévő megállapodások módosítása

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások módosítása figyelembe veszi az uniós joganyagot, különös tekintettel ezen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról, illetve módosításokról. Ehhez a 7.4.1. bekezdésben leírt eljárás alkalmazandó.

⁽²⁾ A biztonsági terv meghatározása az UNECE-ajánlások D. részében található.

7.5. **Különleges esetek**

7.5.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak: a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók. Ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy az érintett tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban kitűzött időpontig, vagyis 2010-ig („T1” eset) vagy 2020-ig („T2” eset) teljesítsék az adott alrendszerre vonatkozó előírásokat.

7.5.2. Különleges esetek felsorolása

Nincs ilyen

A. MELLÉKLET

INFRASTRUKTÚRA-NYILVÁNTARTÁS

Az infrastruktúra-nyilvántartásra vonatkozó követelmények

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Alapadatok		
Forgalom típusa (utas, áru, veszélyes áru vagy ezek kombinációja, beleértve az áru-utas rendszereket is)		
Vonal típusa		
Alagút kezdete és vége (a vonalon kilométerben)	✓	
Alagút típusa (önálló vagy dupla)	✓	
Föld alatti állomás elhelyezkedése (helye az alagútban vagy a vonalon km-ben)	✓	✓
Műszaki adatok		
Alagút hossza (m)	✓	✓
Maximális sebesség (km/h); Sebességrendszer (típusokra vagy vonatokra előírt minimális és maximális sebesség)	✓	✓
Keresztmetszet (m ²)	✓	✓
Vészkijáratok helye (a vonalon km-ben)	✓	✓
Vészkijárat típusa (lépcsőkkel rendelkező akna, felvonó, vízszintes, járat hossza)		
Dupla alagutak esetén: átjárók helye	✓	
Vészvilágítás	✓	✓
Vészhelyzeti kommunikáció (rendszer, csatorna stb.)	✓	✓
Mentőszolgálatok által használandó elérési útvonalak elhelyezkedése	✓	
Mentési területek helye	✓	
Tűzivíz-vezetékek (meglévő, száraz, feltöltött)	✓	
Tűzivíz-tartály tárolókapacitása	(✓)	
Felsővezeték-földelő berendezés (automatikus/kézi)	✓	✓
> 5 km: felső vezeték szakaszolása, kapcsolók helye	✓	
Menekülési gyalogjáró minimális szélessége	✓	
Terhelési szelvény (kétszintes kocsik)	✓	
Rendelkezésre álló kiegészítő biztonsági intézkedések (típus és hely):	✓	✓
Föld alatti állomás hossza (m)	✓	
Föld alatti állomás felszíntől mért távolsága (m)	✓	
Föld alatti állomás bejáratai/kijáratai (lépcsők, felvonók, mozgólépcsők)		✓
Föld alatti állomás szellőztetése		✓
Föld alatti állomásra vonatkozó különleges tűzvédelmi intézkedések (pl. vízköd)		✓

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Üzemeltetési adatok		
Az érintett vasúti irányító központok neve	✓	✓
A felelős mentési irányító központ neve	✓	✓
Egyéb érintett irányító központok neve		✓
Vészhelyzeti terv (van/nincs)	✓	✓
Személyszállító járművekre előírt tűzbiztonsági kategória (1.1.3.)	✓	✓

B. MELLÉKLET

JÁRMŰNYILVÁNTARTÁS

A járműnyilvántartásra vonatkozó követelmények

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Alapadatok		
A járművek neve		
Típus	✓	
A. Nagysebességű		
B. Hagyományos		
C. Áruszállító		
a. Villanymozdony		
b. Dízelmozdony		
c. Elektromos motorvonat		
d. Dízel motorvonat		
e. Normál személyszállító kocs		
f. Kétszintes személyszállító kocs		
g. Hálólhelyes kocs		
h. Egyéb (pl. gőz)		
Személyszállító vonatokra előírt tűzbiztonsági kategória (A. vagy B., lásd az 1.1.3. pontot)	✓	✓
Alagutakban nem üzemeltethető járművek		
Műszaki adatok		
Hőnfutásjelzők (fedélzeti vagy nem fedélzeti)	✓	✓
Anyagok tűzállósági tulajdonságai (gyúlékonyság)		✓
Tűzvédelmi gátak (helye, ellenállási idő)	✓	✓
Vészfékezés felülbírálása (van/nincs)	✓	✓
Fedélzeti tűzjelzők (vontatóegység, kapcsolószekrények stb.)		✓
Kommunikációs eszközök a vonatokon (van/nincs)		✓
Kommunikáció az irányító központtal (van/nincs)	✓	✓
Vészvilágítási rendszer a vonatokon (van/nincs)		✓
Légkondicionáló rendszer kikapcsolása (helyi és/vagy központi, kézi és/vagy automatikus)		✓
Utasok által használandó vészkijáratok (típus és távolság m-ben)	✓	✓
Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára (van/nincs, nyelvek)	✓	✓
Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára		✓

A járműnyilvántartáshoz a következő alapadatok is szükségesek:

2. Érintett felek

- Tulajdonos vagy üzemeltető
- A járművekre vonatkozó tanúsítványt kiadó bejelentett szervezet

- A bejelentett szervezetet felhatalmazó nemzeti hatóság
- Az üzembe helyezésre vonatkozó engedélyt kibocsátó nemzeti hatóság

3. Megfelelőségi értékelés

- Megfelelőségi igazolás
- EK-hitelesítési nyilatkozat
- Üzembe helyezési engedély
- Alkalmazott ÁME-k

C. MELLÉKLET

NYITOTT KÉRDÉSEK

A 6. fejezet F4. szakaszában hivatkozott karbantartási szabályokra vonatkozó megfelelőség-értékelési eljárás

D. MELLÉKLET

ESEMÉNYTÍPUSOK ÉS INTÉZKEDÉSEK KÖZÖTTI ÖSSZEFÜGGÉS

A Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Igazgatósága és a mentőszolgálatok közös munkaértekezletén elhangzott javaslat szerint a 2.2. szakasz három, védelmet biztosító kockázati forgatókönyvet határoz meg:

- 2.2.1. „Forró” események: tűz, robbanást követő tűz, mérgező füst vagy gázok kibocsátása.
- 2.2.2. „Hideg” események: ütközés, kisiklás.
- 2.2.3. Hosszú ideig tartó megállás: spontán evakuálás.

Ezek a forgatókönyvek összefüggésben állnak az ÁME-ben meghatározott intézkedésekkel. A következő táblázat az eseménytípusok és az intézkedések közötti minőségi összefüggést mutatja be, és jelzi, hogy mely intézkedések érvényesek az egyes eseménytípusokra.

Az alagutak biztonságának elősegítésére létrehozandó védelmi vonal négy, egymást követő szintet foglal magában: megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés.

Például: „forró” események esetén az alapul szolgáló stratégia a következő:

Megelőzés: alacsony gyúlékonyságú, megfelelő kialakítású anyagok használata (4.2.5.1.), amelyekkel csökkenthető a tűz keletkezésének kockázata. Továbbá a vonat állapotának ellenőrzésével (4.4.1.) és megfelelő intézkedések meghozatalával csökkenthető a tűzveszély.

Enyhítés: alacsony tűzterjedési jellemzővel rendelkező, megfelelő kialakítású anyagok használatával (4.2.5.1.) csökkenthető a kibocsátott hő- és füstmennyiség és a tűz terjedési sebessége a személyszállító vonatokon. Tűzoltó készülékek használatával (4.2.5.2.) csökkenteni lehet a tűz terjedését. Tűz észlelése esetén be kell indítani a riasztót (4.2.5.7.). Először az utasokat kell biztonságba helyezni a vonat épségben lévő részében, és B. osztályú vonatok esetén tűzvédelmi gátak használatával (4.2.5.4.) kell védeni őket. A tűz terjedésének megakadályozására ki kell kapcsolni a légkondicionáló berendezést (4.2.5.10.). Ha lehetséges, a vonat elhagyja az alagutat. A vészfék-felülbírási rendszer (4.2.5.8.) megakadályozza a vonat nemkívánatos leállítását az alagútban, illetve egyéb intézkedések végrehajtásával működésben lehet tartani a vonatot (4.2.5.5.) fedélzeti tűz esetén.

Evakuálás és mentés: Amennyiben a vonatot véletlenül leállítják az alagútban, alacsony tűzterjedési jellemzővel, alacsony toxikussággal és alacsony füstgázsűrűséggel rendelkező, megfelelő kialakítású anyagok (4.2.5.1.) használatával fenn lehet tartani az evakuáláshoz elfogadható körülményeket az alagútban. Ha a vonat megáll, az utasokat a vonat személyzetének irányításával biztonságos területre evakuálják (4.6.1.). A járművek (4.2.5.11.) és az alagút infrastruktúrája (4.2.2.6.–4.2.2.10.) úgy van kialakítva, hogy lehetővé tegyék az alagútban való evakuálást. A mentőszolgálatokat tájékoztatják arról, hogyan tudnak bejutni az alagutakba (4.2.2.11.), illetve a járművek belsejébe (4.2.5.12.).

Jelmagyarázat: Az Infrastruktúra, Energia és Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre vonatkozó intézkedések kék színnel, a Járművek alrendszere vonatkozó intézkedések zöld színnel, az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszere vonatkozó intézkedések pedig sárga színnel vannak jelölve.

A. „Forró” események

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Tűz, robbanás, mérgezőgáz-kibocsátás	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai
	4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények
		4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakadása	4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók
		4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
		4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága	4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
		4.2.4.1. Hőnfutásjelzők	4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
		4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme	4.2.2.13. Vízellátás
		4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése
		4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására	4.2.3.3. Áramellátás
		4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv
		4.2.5.8. Vészfékezés felülbírlása	4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok
		4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	4.4.4. Földelési eljárások
		4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.7.1. Önmentő eszközök (áruszállító vonatok személyzete számára)
		4.4.5. Útvonalkönyv	
		4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	
		4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció	
		4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	

B. „Hideg” események

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Ütközés, kisiklás	4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése	4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök
	4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése	4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága	4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók
		4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
			4.2.2.9. Menekülési jelzések
		4.4.5. Útvonalkönyv	4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
		4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció	4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek
		4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	4.2.2.13. Vízellátás

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
		4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése
		4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.2.3.3. Áramellátás
			4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv
			4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
			4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok
			4.4.4. Földelési eljárások

C. Hosszú ideig tartó megállás

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Spontán evakuálás	4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök
	4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók
	4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció		4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
			4.2.2.9. Menekülési jelzések
	4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége		4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
	4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon		4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
			4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek

E. MELLÉKLET

AZ ALRENDSZEREK ÉRTÉKELÉSE

E.1 **Hatály**

Ez a melléklet az alrendszerek megfelelőségének értékelését írja le.

E.2 **Jellemzők és modulok**

Az alrendszereknek a tervezés, a fejlesztés és a gyártás különböző fázisaiban vizsgálandó jellemzőit az E. táblázatban „X”-szel jelölték.

E táblázat

Értékelés

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.2.2.1.	Váltók és kereszteződések telepítése	X			
4.2.2.2.	Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	X		X	
4.2.2.3.	Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	X			
4.2.2.4.	Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	X			
4.2.2.5.	Tűzjelzés	X		X	
4.2.2.6.	Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök	X			
4.2.2.6.1.	A biztonságos terület meghatározása				
4.2.2.6.2.	Általános tudnivalók				
4.2.2.6.3.	A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok	X			
4.2.2.6.4.	A másik alagútba vezető átjárók	X			
4.2.2.6.5.	Alternatív műszaki megoldások	X			
4.2.2.7.	Menekülési gyalogjárók	X			
4.2.2.8.	Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	X		X	
4.2.2.9.	Menekülési jelzések	X			
4.2.2.10.	Vészhelyzeti kommunikáció	X			
4.2.2.11.	Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	X			
4.2.2.12.	Az alagutakon kívüli mentési területek	X			
4.2.2.13.	Vízellátás	X			

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.2.3.1.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	X		X	
4.2.3.2.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése	X		X	
4.2.3.3.	Áramellátás	X			
4.2.3.4.	Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	X			
4.2.3.5.	Elektromos berendezések megbízhatósága	X			
4.2.5.1.	Járművek anyagának tulajdonságai	X			
4.2.5.2.	Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	X			
4.2.5.3.	Áruszállító vonatok tűzvédelme	X			
4.2.5.4.	Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	X			
4.2.4.1.	Hőnfutásjelzők	X			
4.2.5.5.	Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	X			
4.2.5.5.1.	Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség				
4.2.5.5.2.	Fékekre vonatkozó követelmények	X			
4.2.5.5.3.	Vontatásra vonatkozó követelmények	X			
4.2.5.6.	Fedélzeti tűzjelzők	X			
4.2.5.7.	Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	X			
4.2.5.8.	Vészfékezés felülbírlása	X	X		
4.2.5.9.	Vészvilágítási rendszer a vonatokon	X			X
4.2.5.10.	Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	X			X
4.2.5.11.	Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	X			
4.2.5.12.	Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	X			

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.4.1	A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala Megjegyzés: a 6.2.6. szakasz leírja, hogy az üzemeltetési szabályok értékelése miatt az egyes tagállamok biztonsági hatóságainak felelősségi körébe tartozik, és ezekhez miatt nincs szükség a bejelentett szervezet általi külön értékelésre. Ezért a 4.4. és a 4.6. fejezetben rögzített előírások nem szerepelnek ebben a táblázatban.				
4.5.1.	Az alagutak állapotának ellenőrzése	X			
4.5.2.	A járművek karbantartása	X			
4.7.1.1.	Önmentő álarcok	X			

F. MELLÉKLET

AZ ALRENDSZEREK EK-HITELESÍTÉSÉRE SZOLGÁLÓ MODULOK

F.1 A modulok felsorolása

Az alrendszerek moduljai

- SB modul: Típusvizsgálat
- SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer
- SF modul: TermékHITELESÍTÉS
- SG modul: Az egységek hitelesítése
- SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

Karbantartási előírások modulja

- Megfelelőség-értékelési eljárás modulja

F.2 Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai

Nem alkalmazható (nincsenek kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek)

F.3 Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

F.3.1 SB modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer egy, a tervezett termelés szempontjából reprezentatív típusa

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁾ eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek.

Az e modulban definiált típusvizsgálat tartalmazhat bizonyos értékelési fázisokat: a vonatkozó ÁME-ben meghatározott tervezési felülvizsgálatot, típusvizsgálatot vagy a gyártási folyamat felülvizsgálatát.

2. Az ajánlatkérő ⁽²⁾ kérelmezi az alrendszer (típusvizsgálaton keresztüli) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentációt.

3. A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátja az alrendszernek a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintáját ⁽³⁾ (a továbbiakban: minta).

A minta lefedheti az alrendszer több változatát is, feltéve, ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

⁽¹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

⁽²⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽³⁾ Valamely ÁME vonatkozó szakasza különös követelményeket írhat elő e tekintetben.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha azt a különös tesztelési vagy vizsgálati módszerek esetében kérik, és az ÁME-ben vagy az ÁME-ben hivatkozott európai előírásban ⁽⁴⁾ meghatározzák, biztosítani kell valamely részszerkezet vagy szerkezet mintáját vagy mintáit, illetve az alrendszer mintáját előre összeszerelt állapotban.

A műszaki dokumentációnak és a mintá(k)nak lehetővé kell tenniük az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és karbantartásának megértését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségéről vagy alkalmazhatóságáról szóló EK-nyilatkozatok másolatai és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt)
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- vizsgálati jelentések.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezet:

- 4.1. Megvizsgálja a műszaki dokumentációt,
- 4.2. Ellenőrzi, hogy az alrendszernek, illetve az alrendszer szerkezeteinek vagy részszerkezeteinek (egy vagy több) mintáját a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, és típusvizsgálatokat végez vagy végeztet el az ÁME és a megfelelő európai előírások rendelkezéseivel összhangban. Az ilyen gyártás hitelesítése megfelelő értékelési modulok révén történik.
- 4.3. Amennyiben az ÁME a konstrukció felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát annak értékelése érdekében, hogy a tervezési folyamat végén azok képesek-e eleget tenni az alrendszerre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek;

⁽⁴⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- 4.4. Azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket;
- 4.5. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy valóban alkalmazták-e a vonatkozó európai előírásokat, amennyiben kiválasztották azokat;
- 4.6. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy az alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, ha nem alkalmazták a megfelelő európai előírásokat;
- 4.7. Megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges teszteket.
5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza az ajánlatkérő, illetve a műszaki dokumentációban feltüntetett gyártó(k) nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt.

Ha az ajánlatkérő elutasít egy típusvizsgálati tanúsítványt, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.
6. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölni kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.
7. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.
8. Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és minden kiegészítés példányait. Ezt minden olyan tagállamnak el kell küldenie, amelyik ezt kéri.
9. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és teszteket kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

F.3.2 SD modul: Termelési minőségirányítási rendszer

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia vagy a Járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,
 - megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽⁵⁾ eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
 és üzembe helyezhető.
2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást a következő feltételekkel:
 - az értékelés előtt kiadott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében,

⁽⁵⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

- az ajánlatkérő ⁽⁶⁾ és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a 3. pont szerinti kötelezettségeiknek.

A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbiakat érinti:

- az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság,
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő, vagy megbízása esetén a fővállalkozó, jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha valamely fővállalkozó felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a gyártással, illetve végtermék-ellenőrzéssel és -vizsgálattal kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

EK-hitelesítési eljárás

- 4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (termelési minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.3. és 6.5. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

A kérelemben ismertetni kell az alrendszer tervezésének, gyártásának, összeszerelésének, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének folyamatát, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentációt, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽⁷⁾,
- a fenti előírások alkalmazását igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az említett európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket. Ennek a bizonyítéknak tartalmaznia kell a gyártó megfelelő laboratóriumában vagy saját részéről elvégzett próbák eredményeit,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,

⁽⁶⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽⁷⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
 - a rendszerelemekhez biztosítandó, megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
 - annak igazolása, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségirányítási rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
 - e minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet megjelölése.
- 4.3. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

Minőségirányítási rendszer

- 5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtaniuk minőségbiztosítási rendszereik értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információt,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációját,
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációját és az SB modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolatát.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

- 5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében a minőségirányítási rendszerek biztosítják, hogy az alrendszer egészében megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. Más vállalkozók esetében azok minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való vonatkozó hozzájárulásuk megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek.

A kérelmező(k) által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell írásban rögzített elvek, eljárások és utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Különösen tartalmaznia kell az alábbi tételek megfelelő leírását az összes kérelmező esetében:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
- a gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,

továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

- az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatokat, tesztek és ellenőrzéseket a következő fázisok mindegyikére el kell végezni:

- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerlemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

- 5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete ⁽⁸⁾.

Ha egyenél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat,
- és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfelelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.

- 5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek. Feltételezi e követelményeknek való megfelelést, ha a kérelmező olyan EN/ISO 9001–2000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszert valósít meg a gyártás, végtermék-ellenőrzés és tesztelés esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a különös jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

- 5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó vállalja, hogy teljesíti a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeit, és fenntartja azt oly módon, hogy megőrizze megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatniuk kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti az ÁME követelményeinek az alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A határozatról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

- 6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

⁽⁸⁾ A járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vehet mozdonyok vagy vonatszerelvények végső, üzem közbeni tesztelésében az ÁME megfelelő fejezetében meghatározott feltételek szerint.

6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó köteles megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, ideértve az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmezőknek az alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), különösen az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
- az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,
- a kérelmezők esetében:

a minőségirányítási rendszer kezelése megfelelő-e az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
- a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéseiről szóló jelentések stb.

6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha az ajánlatkérő és a fővállalkozó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 8. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.

6.4. Emellett a bejelentett szervezet be nem jelentett látogatásokat tehet a kérelmező(k) megfelelő telephelyein. E látogatások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést készít a kérelmező(k) számára.

6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének felülvizsgálatát, koordinálnia kell az azon feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következtettségének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét a 6.3. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- a 6.4. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárás joggal kell rendelkeznie az építési területekre, gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahová szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszerre irányuló projektben való konkrét közreműködésének megfelelően.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,

- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
 - a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatait és jelentései.
9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a típusvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.
- Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.
10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:
- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
 - az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek jegyzéke,
 - a megfelelőségi és – adott esetben – alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekkel az említett rendszerelemeknek rendelkezniük kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
 - az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
 - a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
 - az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. A tanúsítványhoz mellékelni kell a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított, a 6.3. és 6.4. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket, különösen a következőket:
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.
11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.
- A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.
12. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

A Közösség területén letelepedett ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.3 SF modul: Termék-hitelesítés

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségi képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia vagy a Járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,
- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽⁹⁾ eleget tettek,

⁽⁹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
 - és üzembe helyezhető.
2. Az ajánlatkérő⁽¹⁰⁾ kérelmezi az alrendszer (termékHITELESÍTÉS útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselője nevét és címét,
 - a műszaki dokumentációt.
3. Az eljárás említett részén belül az ajánlatkérő ellenőrzi és tanúsítja, hogy az érintett alrendszer összhangban van a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusal, és eleget tesz a rá vonatkozó ÁME-nek.

A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást azzal a feltétellel, hogy az értékelés előtt kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében.

4. Az ajánlatkérőnek meg kell tennie minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy a gyártási folyamat (ideértve az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek fővállalkozók⁽¹¹⁾ általi összeszerelését és integrálását azok megbízása esetén) biztosítsa, hogy az alrendszer megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek.
5. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a jóváhagyott típusal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és szerkezete,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat⁽¹²⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,

⁽¹⁰⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽¹¹⁾ A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Vonatkozhat az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős társaságra vagy az alrendszerre irányuló projektnak csak egy részébe bevont (például az alrendszer összeszerelését vagy telepítését végző) más társaságokra.

⁽¹²⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

6. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

A bejelentett szervezetnek el kell végeznie a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A bejelentett szervezet megvizsgálja és teszteli a 4. pont szerint sorozattermékként gyártott alrendszereket.

7. Minden (sorozattermékként gyártott) alrendszer vizsgálatlalt és teszteléssel történő hitelesítése

- 7.1. A bejelentett szervezet elvégzi a tesztek, ellenőrzések és hitelesítési vizsgálatokat az ÁME előírásai szerint sorozatban gyártott alrendszerek megfelelőségének biztosítása érdekében. A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt fázisokra is.

- 7.2. Minden egyes (sorozatban gyártott) alrendszert egyedileg meg kell vizsgálni, tesztelni és hitelesíteni kell ⁽¹³⁾ a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében. Amikor az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem ír elő valamely vizsgálatot, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű vizsgálatok alkalmazandók.

8. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel (és a fővállalkozóval), hogy mely helyeken végzik el a vizsgálatokat, és arról, hogy az alrendszer végső vizsgálatát és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti vizsgálatokat és érvényesítéseket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete és jelenléte mellett.

A bejelentett szervezet ellenőrzési és hitelesítési célokból bejárasi joggal rendelkezik a gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatai elvégzése érdekében.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet kiállítja a megfelelőségi nyilatkozatot az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot az alrendszer helye vagy működése szerinti tagállam felügyeleti hatósága számára.

A bejelentett szervezet e tevékenységeinek alapja a típusvizsgálat és az összes sorozatban gyártott terméken elvégzett, a 7. pontban jelzett és az ÁME-ben, illetve a vonatkozó európai előírásokban előírt vizsgálatok, hitelesítések és ellenőrzések.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelvek 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,

⁽¹³⁾ Különösen a járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vesz a jármű vagy vonatszerelvény végső üzemi tesztelésében. Ezt előírja az ÁME megfelelő fejezete is.

- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, vonatkozó számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Indokolt esetben a tanúsítványhoz a hitelesítéssel kapcsolatban,
- kiállított vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket is mellékelni kell.

11. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.4 SG modul: Az egységek hitelesítése

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁴⁾ eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,

és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő ⁽¹⁵⁾ kérelmezi az alrendszer (egységek hitelesítése útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és üzemeltetésének értelmezését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és szerkezete,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽¹⁶⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,

⁽¹⁴⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

⁽¹⁵⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽¹⁶⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy -távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- minden egyéb megfelelő műszaki bizonyíték, amely képes szemléltetni, hogy a korábbi ellenőrzéseket vagy vizsgálatokat sikeresen elvégezték független és illetékes szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alkalmazást és a műszaki dokumentációt és azonosítania azokat az elemeket, amelyeket az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint terveztek meg, illetve az azok figyelembe vétele nélkül tervezett elemeket.

A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszert, és ellenőrzi, hogy elvégezték-e a megfelelő és szükséges vizsgálatokat annak megállapítására, hogy amennyiben kiválasztották a megfelelő európai előírásokat, ezeket ténylegesen alkalmazták-e, illetve hogy az elfogadott megoldások teljesítik-e az ÁME követelményeit, amikor a vonatkozó európai előírásokat nem alkalmazták.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt következő fázisokra:

- átfogó terv
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen – ha alkalmazható – az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és a végső beállítások
- az alrendszer végső ellenőrzése (átvételi próba)
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

A bejelentett szervezet akkor veheti figyelembe a más szervezetek ⁽¹⁷⁾ vagy a kérelmező (vagy a kérelmező nevében eljáró más személy) által, összehasonlítható feltételek mellett sikeresen elvégzett vizsgálatokat, ellenőrzéseket vagy teszteket igazoló dokumentumokat, ha ezt a vonatkozó ÁME előírja. A bejelentett szervezet ezután eldönti, hogy felhasználja-e ezeknek az ellenőrzéseknek vagy teszteknek az eredményeit.

A bejelentett szervezet által összegyűjtött bizonyítékoknak alkalmasnak és elegendőnek kell lenniük az ÁME követelményeinek való megfelelés, továbbá annak igazolására, hogy az összes előírt és megfelelő ellenőrzést és tesztet végrehajtották.

A többi féltől származó bizonyítékokat a tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása előtt kell megvizsgálni, mivel a bejelentett szervezet úgy dönthet, hogy a tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása közben saját maga is elvégez azokkal kapcsolatos értékeléseket, szemrevételezést vagy felülvizsgálatot.

⁽¹⁷⁾ Az ellenőrzések és tesztek feltételeinek meg kell egyeznie a bejelentett szervezet által az alvállalkozói tevékenységeknél figyelembe vett feltételekkel (lásd az Új megközelítés Kék útmutatójának 6.5. bekezdését).

Az ilyen egyéb bizonyítékok alkalmazási körét dokumentált elemzéssel kell igazolni, többek között az alábbiakban felsorolt tényezők használatával ⁽¹⁸⁾. Az igazolást a műszaki dokumentációhoz kell mellékelni.

Minden egyes esetben a bejelentett szervezet viseli a végső felelősséget.

5. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel, hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és hogy az alrendszer végső tesztelését és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt és részvétele mellett.
6. A bejelentett szervezet tesztelési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a tervezés helyszínére, az építési területekre, a gyártóüzemekbe, az összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.
7. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások által megkövetelt vizsgálatok, hitelesítések és ellenőrzések végrehajtása alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő dokumentumokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

8. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 7. pontban említett, hitelesítési, illetve vonatkozó számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat; a tanúsítványhoz, adott esetben, csatolni kell a hitelesítés kapcsán összeállított felügyeleti és auditálási jelentéseket,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

⁽¹⁸⁾ A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alrendszerrel kapcsolatos munka különböző részeit, és a munka előtt, közben és annak befejezésekor meg kell állapítania a következőket:

- az alrendszer és különböző részeinek kockázati és biztonsági kihatásai
- a meglévő berendezések és rendszerek használatával kapcsolatban:
 - a korábbival azonos módon használják
 - korábban is használták, de az új munkálatok közbeni használatához igazították
- meglévő tervek, technológiák, anyagok és gyártási eljárások használata
- tervezéssel, gyártással, vizsgálattal és megbízásokkal kapcsolatos intézkedések
- üzemeltetési és szervizelési feladatok
- más illetékes szervezetek által kiadott, korábbi jóváhagyások
- más érintett szervezetek meghatalmazása:
 - a bejelentett szervezet figyelembe veheti az EN 45004 szabvány szerinti, érvényes meghatalmazást, ha nincs érdekütközés, a meghatalmazás az elvégzendő vizsgálatra vonatkozik és érvényben van
 - amennyiben nincs hivatalos meghatalmazás, a bejelentett szervezetnek igazolnia kell, hogy ellenőrizte a szakképzettség, a függetlenség, a vizsgálati és anyagkezelési eljárások, a létesítmények és berendezések, továbbá egyéb, az alrendszer létrehozásához szükséges eljárások szabályozására szolgáló rendszereket
 - a bejelentett szervezet minden esetben megállapítja az intézkedések megfelelőségét, és meghatározza, hogy milyen szintű jelenlét szükséges
- az f. modulal összhangban álló homogén tételek és rendszerek használata.

9. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.5 SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer

— megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁹⁾ eleget tettek,

— megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervvizsgálatát, azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő ⁽²⁰⁾ és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a pont által előírt kötelezettségeknek. 3

A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez azt a társaságot érinti, amely

— felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért),

— az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer tervezését, összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő, vagy megbízása esetén a fővállalkozó, jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott tervezés, gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős fővállalkozónak minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a tervezés, gyártás és a végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat területén, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alá tartozik.

Amennyiben maga az ajánlatkérő felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe, illetve a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont kérelmezők csak jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtethetnek a gyártás, valamint a termék vizsgálata és tesztelése területén.

4. EK-hitelesítési eljárás

- 4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (a tervvizsgálatot tartalmazó teljes minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.4. és 6.6. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

- 4.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

— az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,

⁽¹⁹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

⁽²⁰⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

- a műszaki dokumentáció, ideértve:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó terve és szerkezete,
 - az alkalmazott műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, ⁽²¹⁾,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
 - a vizsgálati program,
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
 - az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
 - a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell a rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
 - az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
 - az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- annak ismertetése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó milyen minőségirányítási rendszerrel rendelkezik az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet(ek) feltüntetése.

4.3. Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratórium által számára elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek ⁽²²⁾, köztük a kötelező típusvizsgálatok, eredményeit.

4.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a tervvizsgálattal kapcsolatos kérelmet, és értékeli a vizsgálatok eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati tanúsítványt bocsát ki a kérelmező részére. A tanúsítvány tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, érvényességének feltételeit, a vizsgált terv azonosításához szükséges adatokat és – adott esetben – az alrendszer működésének ismertetését.

Ha az ajánlatkérő tervvizsgálati tanúsítvány iránti kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

4.5. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a tervvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti tervvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

⁽²¹⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽²²⁾ A vizsgálatok eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egyidőben vagy később is.

5. Minőségirányítási rendszer

- 5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általa kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania minőségirányítási rendszereinek értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja.
- Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

- 5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó minőségirányítási rendszerének biztosítania kell, hogy az alrendszer teljességében megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb vállalkozók minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

Minden, a kérelmezők által elfogadott elemet, követelményt és rendelkezést következetesen és rendszerezetten dokumentálni kell írásban rögzített elvek, eljárások, valamint utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes kérelmező esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
 - a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- a fővállalkozó esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulására:
 - az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, akkor azok az eszközök, amelyeket felhasználnak az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai betartásának biztosítására,
 - a tervezésre vonatkozó ellenőrzési és hitelesítési technikák, folyamatok és módszeres intézkedések, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
 - a konstrukció és az alrendszer előírt minőségének elérése és a minőségirányítási rendszernek az összes fázisban (a gyártást is ideértve) való hatékony működése figyelemmel kísérésének eszközei,
- továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
 - az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések a következő fázisok mindegyikére vonatkoznak:

- átfogó terv,

- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszeremlek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete ⁽²³⁾.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy:

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat, és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfelelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a kérelmező olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, előállítás, végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a különös jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az értékelés során.

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerhez való konkrét hozzájárulását figyelembe véve – kifejezetten az érintett alrendszerre vonatkoznak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó vállalja, hogy teljesíti a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeit, és fenntartja azt oly módon, hogy megőrizze megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatnia kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti a követelmények alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelés szükséges.

A határozatról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

6. A bejelentett szervezet felelősségi körébe tartozó minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete

6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Az ajánlatkérőnek és a bevont fővállalkozónak el kell küldenie (vagy küldetnie) az 5.1 pontban hivatkozott bejelentett szervezet számára a cél eléréséhez szükséges összes dokumentumot, különösen az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmező alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), ideértve az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
- az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköröit,

⁽²³⁾ Különösen a járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vesz a jármű vagy vonatszerelvénny végső üzemi vizsgálatában. Ezt előírja az ÁME megfelelő fejezete is.

— a kérelmezők esetében:

a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,

- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.

6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha az ajánlatkérő és a fővállalkozó tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 4. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.

6.4. Emellett a bejelentett szervezet be nem jelentett látogatásokat tehet a kérelmező(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E látogatások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot és vizsgálatokat végezhet, vagy végeztethet el, annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést kell készítenie a kérelmező(k) számára.

6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének 5. pont szerint felülvizsgálatát, össze kell hangolnia a feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezetek felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- az 5.5. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárasi joggal kell rendelkeznie az építési területekre, tervezési és gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahova azt szükségesnek tart a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatait és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a tervvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket a rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felületei dokumentumokkal) kísérve,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat.

Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük:

- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított minőségirányításrendszer-jóváhagyásokkal és EK-tervvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK-tervvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

12. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.4 A karbantartási előírások értékelése: A megfelelőség-értékelési eljárás

Az eljárás még nyitott kérdés.

G. MELLÉKLET

SZÓJEGYZÉK

Átjáró	Rövid alagút, amely összeköt két vagy több párhuzamosan futó alagutat, és mentési, karbantartási és szerelési munkálatokhoz használható, illetve néha aerodinamikai célokat szolgál.
Az alagút hossza	Az alagút hosszúságát kapuzattól kapuzatig kell mérni a sínkorona szintjén; az érvényes tartományt az 1.1.2. pont határozza meg.
Biztonságos terület	A 4.2.2.6.1. pont meghatározása szerint: a biztonságos terület az az alagúton belül vagy kívül található terület, amelyre az alábbiakban felsorolt valamennyi feltétel érvényes: — A túlélést lehetővé tevő feltételekkel rendelkezik — A balesetben érintett személyek által segítséggel vagy segítség nélkül elérhető — A balesetben érintett személyek önmentést végezhetnek, ha erre lehetőség van, vagy megvárhatják, amíg a mentőszolgálatok a vészhelyzeti tervben leírt eljárások használatával kimentik őket — Biztosított a kommunikáció, mobiltelefonon vagy vezetékes vonalon keresztül, a pályahálózat-működtető irányítási központja felé
Egymást követő alagutak	Ha két vagy több, egymás után következő alagút nem rendelkezik 500 m-nél hosszabb, szabadban lévő elválasztó szakasszal és a szabadban lévő biztonságos területre vezető elérési útvonallal, az alagutak egyetlen alagútnak tekintendők, és az önálló alagútra vonatkozó előírásoknak kell megfelelniük. 500 m tekintendő a vonatok maximális hosszának a mindkét oldalától mért további térköz nélkül (hibás fékezés stb.).
Föld alatti állomás	Alagutak közötti állomás a felszín alatt, utasok általi használatra szolgáló részekkel.
Földelés	A felső vezeték vagy az áramvezető sín közvetlenül a földhöz való csatlakoztatására szolgáló eszköz annak érdekében, hogy az elektromos vezetékeken végzendő munkálatok során ne jöjjön létre megengedhetetlenül magas érintési feszültség.
Hőmérséklet-idő görbe	a szerkezeti részek tervezésére és értékelésére vonatkozó előírás; itt: a „tervezett tűzre” és az intézkedési időtől függő tényleges hőmérsékletre vonatkozó előírás
Karbantartási terv	A karbantartásra vonatkozó szabályozás, amely magában foglalja az ellenőrzést, a javítást és a helyreállítást a megfelelő előírásokkal együtt.
Mentési terület	A mentőszolgálatok által különböző berendezések telepítésére használt terület (pl. berendezések osztályozása, helyszínrre vezényelt rohamcsapat felszerelése, szivattyúállomás stb.). Személyek evakuálására is lehetőség van erről a területről.
Mentőszolgálatok	Beleértendők a tűzoltóbrigádok, egészségügyi szervezetek (pl. Vöröskereszt stb.), műszaki szervezetek (pl. Németországban a THW), speciális katonai egységek vagy rendőrségi egységek (pl. műszaki csapatok, SAR).
Műszaki helyiség	A vasúti alkalmazásokhoz szükséges műszaki berendezések tárolására szolgáló helyiség (pl. jelzőberendezések, energiaellátási rendszerek, vontatásvezérlő berendezések stb.).
PM	Pályahálózat-működtető
Üzemeltetési kategóriák	A különböző hálózatokban használt járművek biztonsági meghatározása.

Védett elektromos kábel	A védett elektromos kábel olyan vezetéknek jelent, amely tűz esetén nem bocsát ki égéstermékeket a környezetbe.
Vészhelyzeti kommunikáció	(1) A vasúti társaság személyzete és a pályahálózat-működtető közötti kommunikáció vészhelyzet esetén. (2) A mentőszolgálatok és az állami hatóságok által használt, a vasúttól független kommunikációs rendszer.
Vészhelyzeti terv	A vészhelyzeti tervet a pályahálózat-működtető irányításával kell kidolgozni, adott esetben a vasúti társaságokkal, a mentőszolgálatokkal és az alagútért felelős hatóságokkal együttműködve. A vészhelyzeti tervnek összhangban kell lennie a rendelkezésre álló önmentő, valamint az evakuálást és a mentést segítő eszközökkel.
Vonatszemélyzet	A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúti társaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a vonatvezető vagy az őr.
VT	Vasúti társaság