

# OPE 2023 ÁME

## ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS

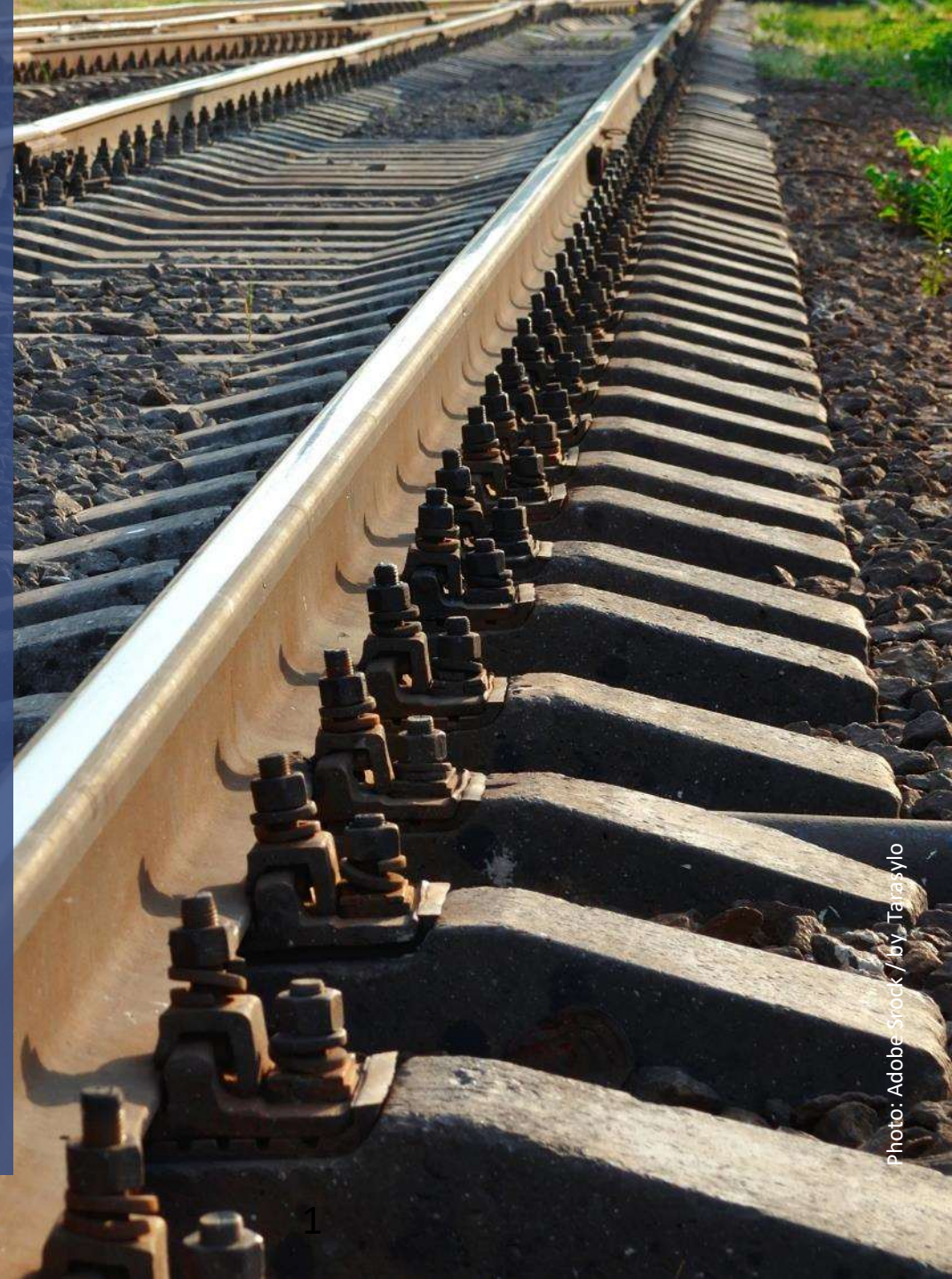
Az SMS (Safety Management System) működési változásainak tisztázása a vasútvállalatok és a pályahálózat működtetők számára

ÁME Nyílt Napok | 2024.11.28. | Budapest

---



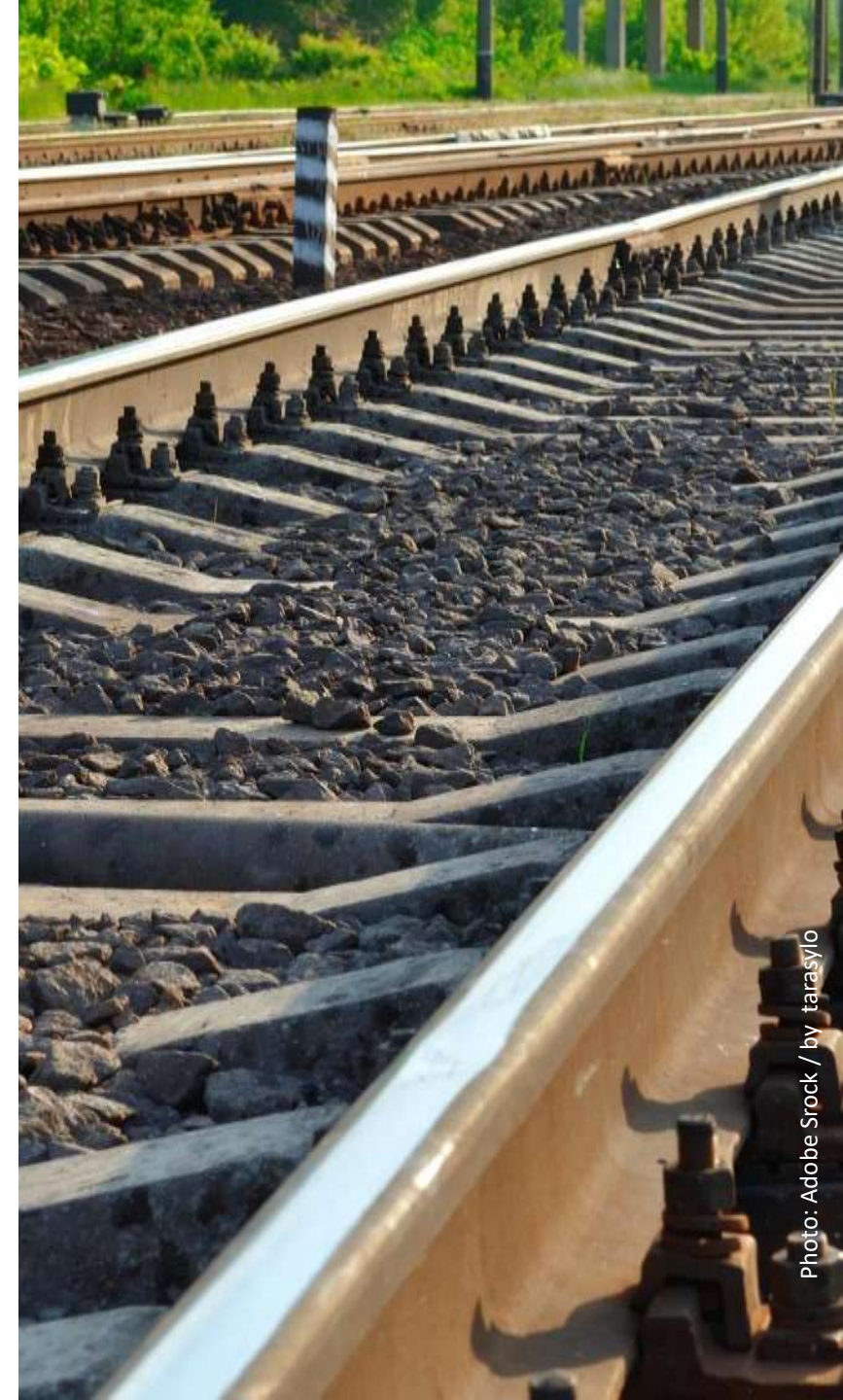
EUROPEAN  
UNION  
AGENCY  
FOR RAILWAYS





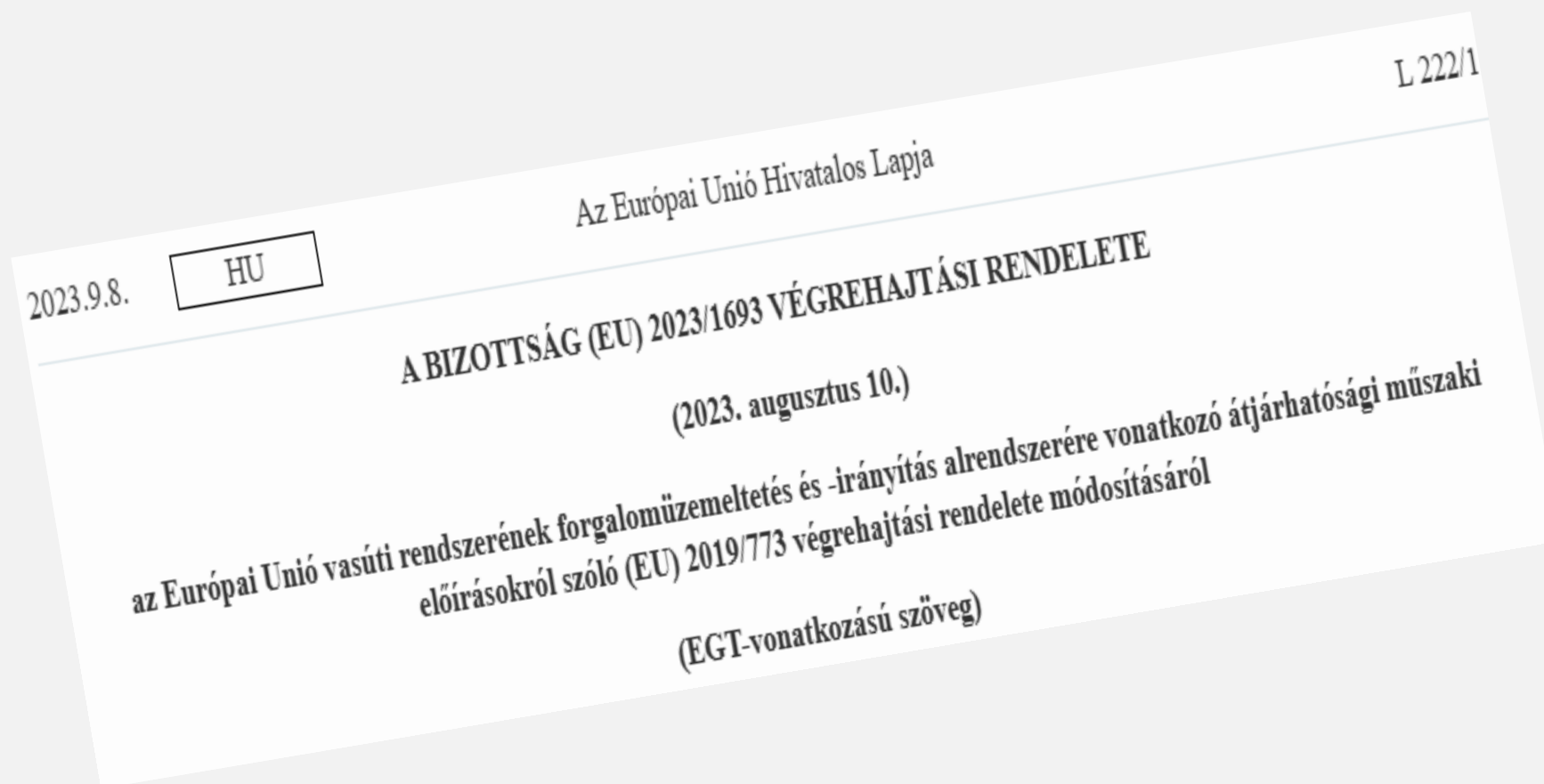
I. Általános rész

II. Az OPE ÁME főbb változásai és az  
SMS-ekre gyakorolt hatása



# I. Általános rész

- Az OPE ÁME módosításait 2023.09.08-án tették közzé az (EU) 2023/1693 bizottsági végrehajtási rendelettel.



2024.03.08.

- A tagállamok nemzeti biztonsági szabályok megtisztítását tervezik (6 hónappal a hatálybalépést követően)

2024.06.16.

- Az OPE 2019 ÁME A. és C. függeléke alkalmazandó

2024.06.28.

- A vasútvállalatok és a pályaműködtetők módosították az SMS-eket (9 hónappal a hatálybalépést követően)

2025.01.01.

- A vonat végének jelzésére két fényvisszaverő lemez alkalmazandó az RFC hálózaton, ES és PT hálózaton is
- Kivétel a BE és FR

2025.12.16.

- Az OPE 2023 ÁME A. és C. függeléke alkalmazandó (végrehajtást elhalasztó pályahálózat működtetők)

2026.01.01.

- A vonat végének jelzésére két fényvisszaverő lemez alkalmazandó az RFC hálózaton, BE és a FR hálózaton is
- A vonat végének jelzésére két fényvisszaverő lemez alkalmazandó az EU teljes vasúti hálózaton

# Átjárhatóságra vonatkozó műszaki előírások

Struktúra	Infrastruktúra	INF ÁME (INFRASTRUKTÚRA)		PRM TSI (MOZGÁSKORLÁTOZOTT)		SRT TSI (VASÚTI ALAGUTAK)	
	Energia	ENE TSI (ENERGIA)			SRT TSI (VASÚTI ALAGUTAK)		
	Pályamenti CCS	CCS TSI (ELLENŐRZŐ-IRÁNYÍTÓ ÉS JELZŐRENDSZEREK)					
	Fedélzeti CCS	CCS TSI (ELLENŐRZŐ-IRÁNYÍTÓ ÉS JELZŐRENDSZEREK)					
	Járművek	LOC&PAS TSI (MOZDONYOK ÉS SZEMÉLY- SZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK)	WAG TSI (TEHERKOCSIK)	SRT TSI (VASÚTI ALAGUTAK)	PRM TSI (MOZGÁSKORLÁTOZOTT)	NOI TSI (ZAJTERHELÉS)	
Funkció	Üzemeltetés és forgalomirányítás	OPE TSI (ÜZEMELTETÉS ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS)					
	Karbantartás						
	Telematikai alkalmazások személyszállítási és áru fuva- rozási szolgáltatásokhoz	TAP - TAF TSI (TELEMATIKAI ALKALMAZÁSOK SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ÉS ÁRUFUVAROZÁSI SZOLGÁLTATÁSOKHOZ)					

- **Mi az az OPE ÁME?**

- ✓ Funkcionális alrendszer része
- ✓ Meghatározza azokat a magas szintű követelményeket, amelyeket az **SMS (Safety Management System = Biztonságirányítási Rendszer)** részeként a biztonságos üzemeltetési eljárások kidolgozásához alkalmazni kell.
- ✓ Az (EU) 2016/797 irányelvben (IOD) meghatározott átjárhatóság szempontjából releváns RU – IM (vasútvállalati – pályahálózat-működtetői) kapcsolódási pontokra összpontosít – a vonatok biztonságos és folyamatos közlekedése érdekében.
- ✓ Nem ad teljes leírást a vasúti műveletekről → NEM KELL elkülönítve értelmezni és elszeparálni az EU jogi keretének egyéb elemeitől, azaz elkülöníteni az irányelvektől (RSD, IOD, TDD), más ÁME-ktől, és különösen az SMS-re, a felügyeletre és a kockázatértékelésre és értékelésre vonatkozó CSM-ektől (közös biztonsági módszerektől).

- **OPE ÁME célja**

- Kapcsolat biztosítása a személy- és tehervonatok végponttól végpontig történő biztonságos közlekedtetéséhez szükséges valamennyi üzemeltetési feltétel tekintetében, **összhangban a vasútvállalatok és pályahálózat működtetők saját biztonságirányítási rendszere szerinti felelősségével.**

- **Mi NEM az OPE ÁME?**

- ❌ Egy jogszabály...

- ... amit a vasútvállalatoknak és a pályahálózat-működtetőknek nem kell ismerniük;

- ... amire nincs igazán szükség, mivel mindenre kiterjednek a nemzeti szabályok és/vagy a pályahálózat-működtető diktálja;

- ... Arra, hogy lehet bevezetni a biztonságirányítási rendszert anélkül, hogy valódi változás történne a megközelítésben (mert az SMS-ben KÖTELEZŐ a KOCKÁZAT alapú folyamat)!

- ❌ Mondatok halmaza...

- ... ami elég ahhoz, hogy a vasútvállalat azt mondja, hogy mindent lefedtek;

- ... amelyeket a vasútvállalatnak, pályahálózat-működtetőnek be kell másolnia/illesztenie minden specifikálás nélkül;

- ... amely külön dokumentumba foglalható (pl. SMS-eljárás: „1a OPE ÁME”), amely nem kapcsolódik más SMS üzemeltetési eljárásokhoz és vállalati szabályokhoz (mert helyi szintű üzemeltetési és munkautasításokat kell kidolgozni stb.).

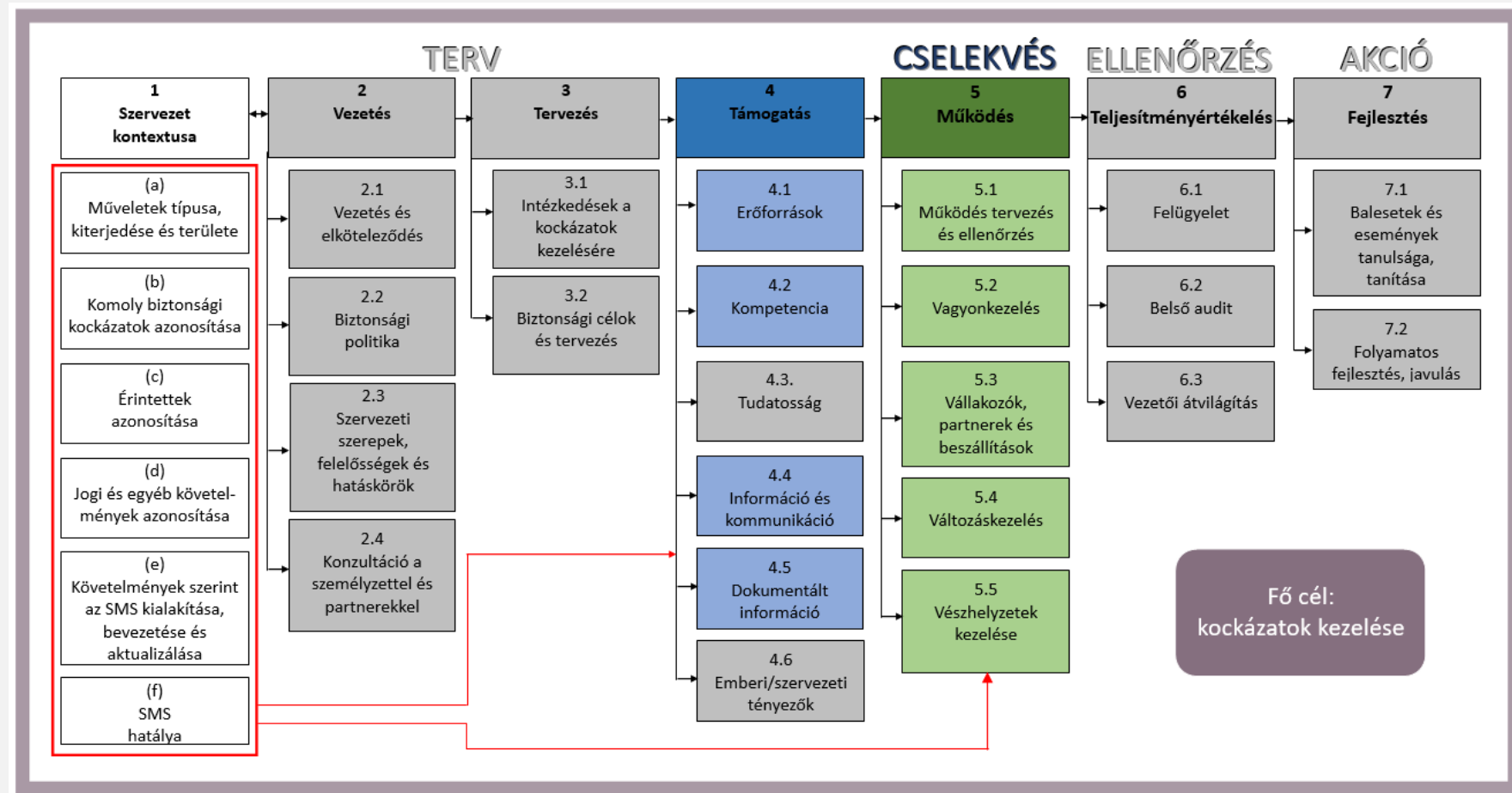




Kapcsolatok a biztonságirányítási rendszer (SMS) közös biztonsági módszerei (CSM), továbbá az üzemeltetési és forgalomirányítási átjárhatósági műszaki előírás (OPE ÁME) között, különös tekintettel a következőkre:

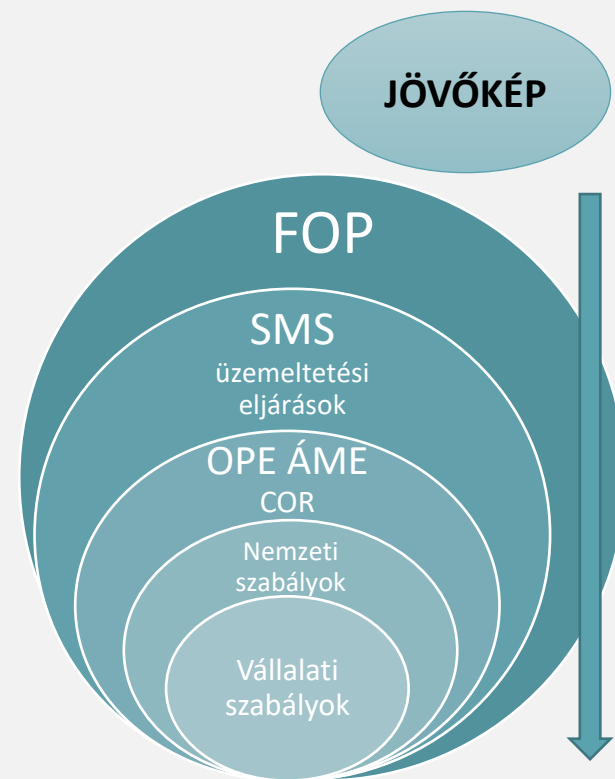
SMS-elemek támogatási funkciója 4. „Támogatás” kritériumhoz kapcsolódva	SMS-követelmények 5. „Működés” kritériumhoz kapcsolódva
4.1 Források	5.1 Operatív tervezés és ellenőrzés
4.2 Kompetencia	5.2 Vagyonkezelés
4.3 Tudatosság	5.3 Vállalkozók, partnerek és beszállítók
4.4 Tájékoztatás és kommunikáció	5.4 Változások kezelése
4.5 Dokumentált információk	5.5 Vészhelyzetek kezelése
4.6 A HOF integrálása	

- Hogyan ?
- Mekkora erőforrással ?
- Hol ?
- Legsúlyosabb kockázatok ?
- Ki ?
- Alkalmazandó követelmények ?
- SMS kerete ?



1. **Jövőkép:** A vasúti közlekedés biztonsága
2. **Alapvető működési elvek (FOP):** az alapelvek között a „TOP” első, amely leírja a vonatüzemeltetés magas szintű követelményeit, a vasútvállalatok és a pályahálózat-működtetők közötti interfészeket és azt, hogy MI szükséges a biztonságos üzemeltetés biztosításához és fenntartásához.
  - i. MILYEN operatív elemeket kell kidolgozni az SMS-ben
  - ii. Az SMS-en belüli üzemeltetési szabályok/kézikönyvek kiindulópontja
  - iii. Az alkalmazott CCS rendszertől függetlenül (ETCS és B osztály egyaránt) érvényes
3. **SMS üzemeltetési eljárások:**
  - i. A „HOGYAN” a vasútvállalatokra (és pályahálózat működtetőkre) vonatkozó egyedi követelményeken alapul, a kockázatértékelés és az üzemeltetési igények függvényében
  - i. Meghatározzák, hogy mire van szükség a biztonságos működéshez és az összes kockázat kezelésének biztosításához
  - ii. Kapcsolat az OPE ÁME és az SMS-kritériumok konkrét követelményei között
4. **Az OPE ÁME közös üzemeltetési szabályai (COR):**

Részletes, harmonizált szabályok a különleges helyzetekre, amelyek további utasításokat igényelhetnek a vasútvállalatok (és pályahálózat-működtetők) vállalati szabályozásaiban.
5. **Nemzeti szabályok:** csak az I. függelék alapján engedélyezett
  - i. az NR-re és annak alkalmazására hivatkozni kell az SMS-ben
6. **Vasútvállalati (és pályahálózat-működtetői) társasági szabályozás:** az SMS keretein belül – vállalatspecifikus, részletes folyamatleírást nyújtva a kulcsfontosságú személyzet számára





## II. Kulcsfontosságú változások (nem minden!) és azok hatása a biztonságirányítási rendszerekre

# 1. Az OPE ÁME-t kísérő jogi aktus (1)

## 5a. cikk

*2024. március 28-ig minden tagállam értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget **minden olyan nemzeti szabályról, amely** az (EU) 2023/1693 bizottsági végrehajtási rendelet (\*) hatálybalépése miatt **feleslegessé vált**, valamint a visszavonás ütemtervét, ha nem. mégis kész.*



**Az NSR-ek tisztítási folyamatának új szakaszát kell létrehozni**

# 1. Az OPE ÁME-t kísérő jogi aktus (2)

## 5b. Cikk

*2024. június 28-ig a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők az e rendelet mellékletében meghatározott követelményeknek megfelelően megváltoztatják az (EU) 2016/798 irányelv 9. cikkében meghatározott biztonságirányítási rendszerüket. Az ilyen módosítások, amennyiben az e módosított rendelet alkalmazásához feltétlenül szükséges módosításokra korlátozódnak, nem tekintendők az (EU) 2016/798 irányelv 10. cikkének (15) bekezdése értelmében a biztonsági szabályozási keret lényeges módosításának.*



**SMS aktualizálás**



## 2. Melléklet és függelékek összefoglaló táblázat (1/2)

Módosított téma	Az OPE ÁME hivatkozásai a melléklet pontjaira és függelékeire	Diák száma
<u>A hatály tartalma és leírása</u>	1.3 + 2	1
<u>A személyzetre vonatkozó előírások</u>	4.2.1.1. + 4.6. + 4.7. + F. függelék + G. függelék	11
<u>A PM-ek és a VT-k közötti információcsere, beleértve a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzetre vonatkozó információkat is</u>	4.2.1.2. + 4.2.1.2.4	6
<u>Dokumentáció a személyzet számára:</u> - <u>Szabálykönyv</u> - <u>Útvonalkönyv</u>	4.2.1.2.1. 4.2.1.2.2.	6
<u>RINF Jövőbeli fejlesztések</u>	4.2.1.2.	1
<u>Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció</u>	7.1.1. + C. függelék	2
<u>Elülső lámpák</u>	4.2.2.1.2	1
<u>Útvonal-kompatibilitás</u>	4.2.2.5.1	1

## 2. Melléklet és függelékek összefoglaló táblázat (2/2)

Módosított téma	Az OPE ÁME hivatkozásai a melléklet pontjaira és függelékeire	Diák száma
<u>Indulás előtti ellenőrzések és vizsgálatok, beleértve a vonat fékezését</u>	4.2.3.3.1 + 4.2.2.6 	2
<u>Közös működési szabályok</u>	B2. függelék	4
<u>Nemzeti szabályok</u>	I. függelék	3
<u>Fogalomtári kifejezések és rövidítések</u>	J. függelék	3

# Hatály tartalma és leírása

OPE ÁME Melléklet 1.3 + 2 pontja





### 1.3 Tartalom

[...] ez az ÁME megállapítja a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó alapvető követelményeket és az uniós vasúti rendszer **alapvető működési elveit és közös üzemeltetési szabályait**. Továbbá megállapítja a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok közötti kapcsolódási pontokra vonatkozó követelményeket.”;

### 2. A hatály leírása

[...] Ez az ÁME olyan **folyamatokra és eljárásokra**, valamint **a járművek és helyhez kötött berendezések olyan fizikai elemeire** vonatkozik, amelyek ezen ÁME összefüggésében működési funkciójuk szempontjából fontosak, továbbá a **biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzetre** vonatkozó követelményekre [...].



**Az OPE ÁME nem csak a vasúttársaságok és pályahálózat működtetők közötti kapcsolódási pontokra terjed ki**

# Személyzetre vonatkozó előírások

OPE ÁME Melléklet 4.2.1.1 + 4.6 + 4.7 pont

F. függelék + G. függelék



#### 4.2.1.1 Általános követelmények

Az (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet<sup>1</sup> I. és II. mellékletével összhangban létrehozott biztonságirányítási rendszereiben **minden vasúttársaság és pályahálózat-működtető meghatározza a biztonság szempontjából kritikus feladatait és a biztonsággal kapcsolatos funkcióit**, valamint az azok végrehajtásáért felelős személyzetet. A vasúttársaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek a **biztonságirányítási rendszereikben meg kell határozniuk és le kell írniuk a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzetük szakértelmének képzésére, értékelésére és nyomon követésére vonatkozó eljárásokat és követelményeket**, kivéve [...] a követelményeket.

[...] A **képzést, a tapasztalatot és a szakmai alkalmasságot igazoló** dokumentumokat a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó érintett személyzet részére kérésre át kell adni.

Az ilyen képesítésnek lehetővé kell tennie a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzet számára, hogy hasonló feladatokat lásson el egy másik vasúttársaságnál vagy pályahálózat-működtetőnél, a 4.6.3.2<sup>2</sup> ponttal összhangban a földrajzi és műszaki előírásokkal, valamint a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerével kapcsolatos további képzési igények azonosítása és a képzést sikeres teljesítését követően.

<sup>1</sup> A Bizottság (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. március 8.) a biztonságirányítási rendszer követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszerek megállapításáról

<sup>2</sup> A 4.6.3.2. pont a képzési igények elemzéséről és aktualizálásáról szól.

#### 4.6.1 Szakmai alkalmasság

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők az (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet\* I. és II. mellékletével összhangban meghatározzák saját kockázatalapú kompetenciakezelési rendszerüket a biztonságirányítási rendszereik folyamatain belül.

Az F. és G. függelék meghatározza a kompetenciakezelési rendszerre vonatkozó szakmai követelményeket.

**Az F. és G. függelékben a „minimum” szó törlésre került a címből:**

- A „vonatkísérő” feladat szakmai képesítéshez kapcsolódó elemek
- A vonat-előkészítő feladat szakképesítéshez kapcsolódó elemek.

#### 4.7.1 egészségvédelmi és biztonsági feltételek

[...]

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők a biztonságirányítási rendszerre vonatkozó közös biztonsági módszer meghatározásáról szóló (EU) 2016/762 rendelettel összhangban létrehozzák és dokumentálják a személyzetükre vonatkozó orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek való megfelelés érdekében bevezetett eljárást a biztonságirányítási rendszerükön belül.

A személyzet egyéni alkalmasságára vonatkozó, a 4.7.2. és 4.7.3. pontban meghatározott orvosi vizsgálatokat az ilyen vizsgálatok elvégzésére képesítéssel rendelkező orvosnak vagy pszichológusnak kell elvégeznie. Az eredményeket minden pályahálózat-működtetőnek és vasútvállalatnak el kell fogadnia a személyzet vagy a potenciális személyzet alkalmasságának bizonyítékeként.

Ezeknek a vizsgálatoknak lehetővé kell tenniük a személyzet biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó tagja számára, hogy hasonló feladatokat végezzen el egy másik vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető számára, feltéve, hogy a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerében további orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeket határoznak meg, és a személyzet vagy a potenciális személyzet tagjai megfelelő alkalmassággal rendelkeznek. A **4.7.2. és a 4.7.3. pontban meghatározott alkalmassági követelmények** a következőkre vonatkoznak:

- A vonatokat „kísérő személyzet”, a mozdonyvezető kivételével;
- a vonatok előkészítését végző személyzet;
- A vonatok indítását és mozgásának engedélyezését végző személyzet.

## 2. Melléklet és függelékek

### Személyzetre vonatkozó előírások

(4/11)

#### J. függelék – fogalommeghatározások:

Kifejezés	Meghatározás
Biztonsági szempontból kritikus feladat	<b>A vasútbiztonságot érintő, a személyzet által végzett előkészítő, üzemeltető, ellenőrző vagy egyéb módon részt vesz a vonatok mozgásában.</b>

#### I. függelék – a nyitott kérdések jegyzéke:

(f) Szakmai kompetenciák (lásd a 4.2.1.1. és 4.6. pontot)

- A vonatok teherelosztásával és a vonatmozgások engedélyezésével kapcsolatos feladatok szakmai képesítése szempontjából releváns elemek.
- Szakmai alkalmasság igazolása.

(g) Egészségügyi és biztonsági feltételek (lásd a 4.7. pontot)

- Alkoholra, kábítószerekre és pszichotróp gyógyszerekre vonatkozó határértékek (lásd a 4.7.1. pontot).



## 2. Melléklet és függelékek Személyzetre vonatkozó előírások (5/11)



- Eltérő rendelkezés hiányában az OPE ÁME az SMS-ekben meghatározott teljes személyzetre vonatkozik.
- Az F. és G. függelék meghatározza az elemeket
- Képzési és képesítési módszerek az SMS-re vonatkoznak
- A képzést és az orvosi vizsgálatot igazoló dokumentumokat más pályahálózat-működtetőknek és vasútvállalatoknak is el kell ismerniük.

Hatáskörök	Biztonságkritikus feladatok	Biztonsággal kapcsolatos funkciók
Azonosítás	SMS	SMS
Szakmai képesítés szempontjából releváns elemek	SMS + <ul style="list-style-type: none"> <li>• F. függelék</li> <li>• G. függelék</li> <li>• TDD</li> <li>• Nemzeti szabályok (a vonatok indítása és mozgásának engedélyezése)</li> </ul>	SMS
Egészségügyi és biztonsági feltételek	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SMS</li> <li>• 4.7.2</li> <li>• 4.7.3</li> <li>• Kábítószer-határértékekre vonatkozó nemzeti szabályok</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SMS</li> <li>• Határértékekre vonatkozó nemzeti szabályok</li> </ul>

## 2. Melléklet és függelékek Személyzetre vonatkozó előírások (6/11)

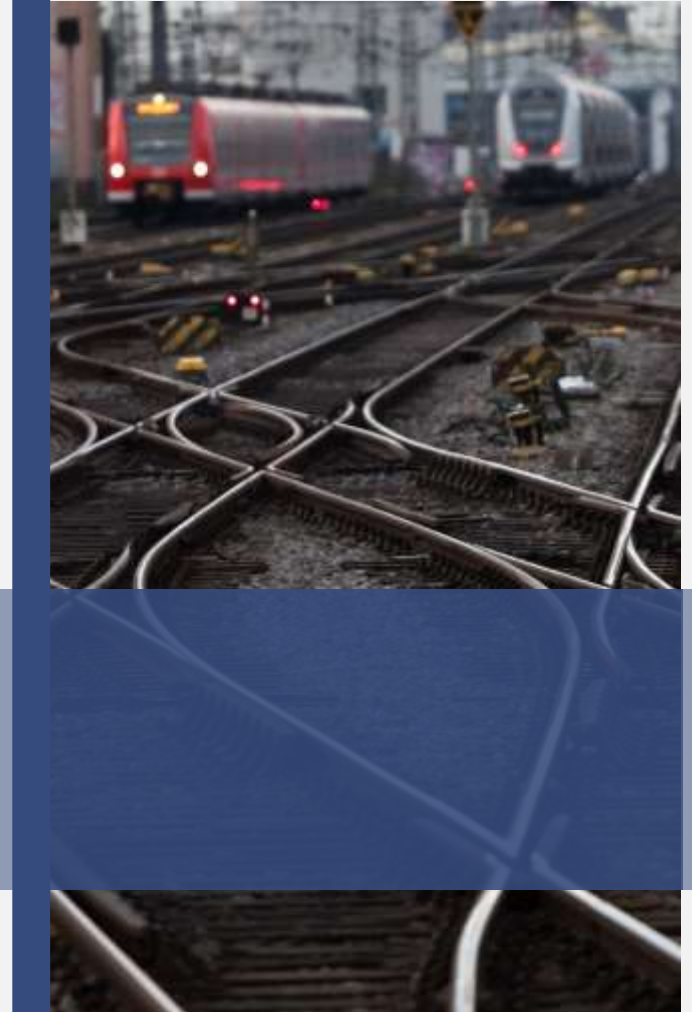
A kompetenciákkal és a vészhelyzet-kezeléssel kapcsolatos újdonságokat illetően egyértelműsítő feljegyzést adtak ki a következők érdekében:

- megkönnyíti azok meghatározását és leírását a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszereiben (SMS),
- a nemzeti szabályok megtisztítása folyamatának zökkenőmentessé és következetessé tétele.

A pontosítást megosztották az Európai Bizottsággal.



[https://www.era.europa.eu/system/files/2023-10/Clarification%20note\\_v1.pdf](https://www.era.europa.eu/system/files/2023-10/Clarification%20note_v1.pdf)



## 2. Melléklet és függelékek

### Személyzetre vonatkozó előírások

(7/11)

Jogi szöveg (az (EU) 2023/1693 rendelettel felváltott 4.2.1.1. pont)

A vasúttársaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek biztonságirányítási rendszerükben meg kell határozniuk és le kell írniuk a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzetük szakértelmének képzésére, értékelésére és nyomon követésére vonatkozó eljárásokat és követelményeket, kivéve a következő rendelkezésekben meghatározott követelményeket:

- (i) a mozdonyvezetőkre vonatkozó képzési, alkalmassági és képesítési követelmények (amelyekkel a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv\*\* foglalkozik);
- (ii) a mozdonyvezetőtől eltérő „vonatkísérő” személyzet szakmai képesítésére vonatkozó elemek, amelyekre e melléklet F. függeléke alkalmazandó;
- (iii) a mozdonyvezetőtől eltérő „vonatelőkészítő” személyzet szakmai képesítésére vonatkozó elemek, amelyekre e melléklet G. függeléke alkalmazandó.

Jogi szöveg (az (EU) 2023/1693 rendelettel felváltott 4.6.1. pont)

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők az (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet I. és II. mellékletével összhangban meghatározzák saját kockázatalapú kompetenciakezelési rendszerüket a biztonságirányítási rendszereik folyamatain belül.

Egyértelművé kell tenni, hogy a 4.2.1.1. pontban meghatározott kivétel NEM tartozik az SMS kompetenciakezelési rendszer folyamatába. A kivétel a mozdonyvezetőkről szóló irányelvben és az OPE ÁME F. és G. függelékében meghatározott harmonizált követelményekre utal. Ezeket a harmonizált követelményeket alkalmazni kell és azokra nem vonatkozik az egyes vasútvállalatok és pályahálózatműködtetők általi leírás és meghatározás. Ezért a tagállamok nemzeti szabályaikban nem határozhatnak meg további követelményeket az uniós jogszabályokban harmonizált módon már meghatározott követelményekhez képest. A kompetenciakövetelményekre vonatkozóan nem léteznek nemzeti szabályok, kivéve, ha azt az OPE ÁME I. függeléke megengedi. Az F. és G. függelék, valamint a mozdonyvezetőkről szóló irányelv harmonizált uniós rendelkezéseinek alkalmazási folyamatát azonban az üzemeltetésre vonatkozó ÁME 4.6.1. pontja szerinti biztonságirányítási rendszeren keresztül kell végrehajtani.

## 2. Melléklet és függelékek Személyzetre vonatkozó előírások (8/11)

**Jogi szöveg**  
**(az (EU) 2023/1693 rendelettel felváltott I. függelék 2. f) pontja)**

Szakmai kompetenciák

(lásd a 4.2.1.1. és 4.6. pontot)

– Szakmai alkalmasság igazolása

Az I. függelék 2. pontja tartalmazza a nyitott kérdések listáját. Az egyik ilyen az f) pont.

Egyértelművé kell tenni, hogy a második elem f) pontja csupán a bizonyítás harmonizált módjára vonatkozik, nevezetesen a személyzet szakmai kompetenciáinak dokumentálására. Ezt a harmonizált dokumentációt abban az esetben használják, ha az ilyen személyzet új munkáltatónál létesít munkaviszonyt.

Az f) pont nem vezet be nemzeti tanúsítási rendszert és nem is kapcsolódik ahhoz, ami nemzeti szabályként nem megengedett. Csak a bizonyíték/dokumentáció formátuma tekinthető nemzeti szabálynak.

## 2. Melléklet és függelékek Személyzetre vonatkozó előírások (9/11)

### Jogi szöveg

**(az (EU) 2023/1693 rendelettel felváltott I. függelék 2. f) pontja)**

#### Szakmai kompetenciák

**(lásd az (EU) 2023/1693 rendelettel felváltott 4.2.1.1. és 4.6. pontot)**

A feladással kapcsolatos feladatok szakmai képesítése szempontjából  
releváns elemek vonatok és a vonatmozgások engedélyezése.

Ennek a nyitott kérdésnek kizárólag a pályahálózat működtető személyzetre kell vonatkoznia, aki jelzéstadó és/vagy vonatokat indító és vonatmozgásokat engedélyező pályahálózat működtető személyzet.

## 2. Melléklet és függelékek Személyzetre vonatkozó előírások (10/11)

### Jogi szöveg

#### (az (EU) 2023/1693 rendelettel felváltott 4.2.1.1. pont)

Az (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet I. és II. mellékletével összhangban létrehozott biztonságirányítási rendszereiben minden vasúttársaság és pályahálózat-működtető azonosítja

**a biztonság szempontjából kritikus feladatait és a biztonsággal kapcsolatos funkcióit,**  
valamint az azok végrehajtásáért felelős személyzetet.

Az OPE ÁME-ben említett, a biztonság szempontjából kritikus harmonizált feladatok a mozdonyvezetőkről szóló irányelv és az OPE ÁME F. és G. függelékének hatálya alá tartozó feladatok, valamint a pályahálózat-működtetők vonatokat és/vagy vonatmozgásokat engedélyező személyzete által végzett feladatok. Az OPE ÁME és a mozdonyvezetőkre vonatkozó irányelv hatálya alá nem tartozó egyéb, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat (és az azokat végrehajtó személyzetet: pl. pályamunkások, rendező pályaudvaron dolgozó személyzet, stb.) a vasútvállalatok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerében kell meghatározni és szabályozni.

Vannak olyan alkalmazottak is, akik biztonsággal kapcsolatos feladatokat láthatnak el: ilyen személyzet például a vonat- és menetrend-tervezők, a mozdonyvezetők, a biztonsági vezetők. Az SMS-nek a biztonság szempontjából kritikus feladatokra és a biztonsággal kapcsolatos funkciókra egyaránt ki kell terjednie. Nem létezhetnek nemzeti szabályok olyan kérdésekben, mint az ilyen személyzet azonosítása, kiválasztási elvek (kivéve azokat, amelyek a mozdonyvezetőkre és az OPE ÁME F. és G. függelékének hatálya alá tartozó személyzetre vonatkoznak, amelyek oktatási és egészségügyi alkalmassági követelményeket határoznak meg), képzési módszerek és követelmények vagy kompetenciarendszerek. Mindezeket a szempontokat a vasúttársaság és a pályahálózat-működtető kompetenciakezelési rendszerének folyamataiban kell szabályozni.



## 2. Melléklet és függelékek

### Személyzetre vonatkozó előírások

(11/11)

#### **Jogi szöveg (4.7.1., amelyet az (EU) 2023/1693 rendelet váltott fel Jogi szöveg (4.7.1., amelyet az (EU) 2023/1693 rendelet váltott fel))**

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők a biztonságirányítási rendszerre vonatkozó közös biztonsági módszer meghatározásáról szóló (EU) 2016/762 rendelettel összhangban létrehozzák és dokumentálják a személyzetre vonatkozó orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek való megfelelés érdekében bevezetett eljárást.

A személyzet egyéni alkalmasságára vonatkozó, a 4.7.2. és 4.7.3. pontban meghatározott orvosi vizsgálatokat az ilyen vizsgálatok elvégzésére képesítéssel rendelkező orvosnak vagy pszichológusnak kell elvégeznie. Az eredményeket minden PM-nek és VT-nek el kell fogadnia a személyzet vagy a potenciális személyzet alkalmasságának bizonyítékeként. Ezeknek a vizsgálatoknak lehetővé kell tenniük a személyzet biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó tagja számára, hogy hasonló feladatokat végezzen el egy másik VT vagy PM számára, feltéve, hogy a VT vagy a PM biztonságirányítási rendszerében további orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeket határoznak meg, és a személyzet vagy a potenciális személyzet tagjai megfelelő alkalmassággal rendelkeznek....

#### **Jogi szöveg (az (EU) 2023/1693 rendelettel felváltott I. függelék 2. g) pontja)**

Egészségügyi és biztonsági feltételek (lásd a 4.7. pontot)

Alkoholra, kábítószerekre és pszichotróp gyógyszerekre vonatkozó határértékek (lásd a 4.7.1. pontot).

A vasútállatok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerének szabályoznia kell azokat a folyamatokat, amelyeket az egészségügyi követelményekkel kapcsolatban bevezettek. A mozdonyvezetőkről szóló irányelv és az OPE ÁME 4.7. pontja meghatározta ezeket a személyzet egyes tagjai számára. Az összes többi személyzet (pl. a biztonsággal kapcsolatos feladatokat ellátó személyzet) esetében a vasútállatoknak és a pályahálózat-működtetőknek kockázatalapú megközelítés alapján kell meghatározni, hogy mire van szükség (a 4.7.1.1. pontnak megfelelően rendelkezik a kockázat ellenőrzésére szolgáló eljárásokkal). A nemzeti szabályok csak az alkohol, a kábítószerek és a pszichotróp gyógyszerek határértékeire vonatkoznak.

A pályahálózat működtetők és a vasútvállalatok közötti információcsere, beleértve a biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzetre vonatkozó információkat is

OPE ÁME Mellékletének 4.2.1.2 + 4.2.1.2.4 pontja



## pályahálózat-működtetők és vasútvállalatok között (1/3)

### **4.2.1.2 A pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok közötti információcsere, beleértve a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzetre vonatkozó információkat is**

A pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok a vonatok tervezését, előkészítését és üzemeltetését, valamint a személyzet oktatását az szabálykönyvben és az útvonalkönyvben foglalt információkkal összhangban végzik.

A biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzetüket a szabálykönyvben és az útvonalkönyvben megadott információk alapján, SMS-ükkel összhangban ki kell képezni és tanúsíttatni kell a mozdonyvezetőket.

A pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok együttműködnek az információcserében, és adott esetben követik az szabálykönyv és az útvonalkönyv létrehozásának és rendszeres frissítésének folyamatát. Ezeket az információkat a normál, a korlátozott üzemmódban végzett és a vészhelyzeti műveletekre kell alkalmazni.

A pályahálózat-működtető a hálózaton működő vasútvállalatokkal konzultálva meghatározza a valós idejű és vészhelyzeti kommunikáció megfelelő eljárásait annak biztosítása érdekében, hogy az üzemeltetés szempontjából releváns információkat a vasútvállalat és/vagy a mozdonyvezető rendelkezésére bocsássák, amint ezek az információk rendelkezésre állnak.

A pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok biztosítják, hogy a vonatok tervezésére, előkészítésére és üzemeltetésére vonatkozó valamennyi infrastrukturális információt és szabályt megosszák és közöljék a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzettel a feladatokkal összhangban, az adott üzemeltetési nyelv(ek)en.

A pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok csoportosíthatják az szabálykönyv és az útvonalkönyv információit az egyes személyzet és/vagy egyéni műveletek támogatására.

A pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok a személyzetük biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó minden tagja – beleértve a mozdonyvezetőket is – rendelkezésére bocsátják az utasításgyűjteménynek és az útvonalkönyvnek a működésükhöz szükséges információkhoz igazított változatait. Ez magában foglalja az interfészre vonatkozó információkat, amennyiben a személyzet biztonság szempontjából kritikus feladatokat lát el a pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok közötti közvetlen interfésszel, különösen a vonatok mozgását engedélyező személyzet és a vonatokon tartózkodó személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció biztosítása érdekében.

## pályahálózat-működtetők és vasútvállalatok között (2/3)

**4.2.1.2.4 A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása a vonat üzemeltetése során**

A pályahálózat-működtető a pályahálózat-működtető és a vasútvállalat között a C. függelékkel összhangban kialakított kommunikációs módszertannak megfelelően valós időben tájékoztatja és utasítja a mozdonyvezetőket a vonal vagy a vonatkozó pálya menti berendezések üzemeltetésében az utolsó pillanatban bekövetkezett változásokról.

A valós idejű információknak azokra a helyzetekre és változásokra kell korlátozódniuk, amelyeket nem kezeltek a 4.2.1.2.2. és 4.2.1.2.4 pont szerint a pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok SMS-eljárásainak megfelelően és közvetlenül érintik a mozdonyvezető útvonalát.

Vészhelyzetek esetére megfelelő alternatív kommunikációs eszközöket kell biztosítani a pályahálózat-működtetők és a vasútvállalatok között annak biztosítása érdekében, hogy a vonatkozó információk rendelkezésre álljanak.

A pályahálózat-működtetőknek és a vasúttársaságoknak rendelkezniük kell egy olyan eljárással, amely képes megerősíteni a járművek és a mozdonyvezetők alkalmasságát a valós idejű útvonaleltérésre vonatkozó útvonalismeret tekintetében.

## 2. Melléklet és függelékek

### Információcsere

### pályahálózat-működtetők és vasútvállalatok között (3/3)

	“Normál” kommunikáció	“Amint rendelkezésre áll”	“Valós idejű” kommunikáció	“Vészhelyzeti” kommunikáció
<b>Kommunikáció áramlás</b>	Pályahálózat- működtetőtől a vasútvállalatig	Pályahálózat- működtetőtől a vasútvállalatig	Jelző <-> Vezető	Jelző <-> Vezető
<b>Eszközök</b>	RINF (Infrastruktúra nyilvántartás) (Szabálykönyvek & Útvonalkönyvek)	RINF (Infrastruktúra nyilvántartás) (Szabálykönyvek & Útvonalkönyvek)	Üzemeltetési utasítások	Bármilyen eszköz

Minden esetben az üzenetnek időben el kell érnie a címzethez,  
szükség esetén párhuzamos módon.

SMS integráció



# Dokumentáció a személyzet számára

- szabálykönyv
- útvonalkönyv

OPE ÁME Melléklet 4.2.1.2.1 + 4.2.1.2.2





## 2. Melléklet és függelékek Dokumentáció a személyzet számára (1/6)

Általános elv: a legfontosabb operatív információknak (beleértve a szabálykönyvet is) a következőknek kell lenniük:

- Teljes
- Megfelelően frissítve
- Ellenőrzött
- Következetes és könnyen érthető (beleértve a használt nyelvet is)
- A személyzetnek tudomása van a létezéséről, mielőtt alkalmazni kellene.
- Könnyen hozzáférhető a személyzet számára és szükség esetén hivatalos másolatot kapnak

Az információgyűjtés, az információk megfelelő összeállítása és a személyzet ezekkel való ellátása az SMS-folyamat része – **Kapcsolódás az SMS-re vonatkozó közös biztonsági módszer 4.4. és 5.1.5. követelményéhez!**

2019 VERZIÓ

#### A vasútvállalat ellátási felelőssége

- **a mozdonyvezető a feladatai ellátásához szükséges valamennyi információval és dokumentációval**
  - Papíralapú vagy elektronikus formátum
  - Tartalmazza a normál, korlátozott üzemmódban és vészhelyzetben való működésre vonatkozó információkat
  - A használandó útvonalak és az ezeken az útvonalakon használt járművek vonatkozásában (4.2.1.2.)
- **a mozdonyvezetőkön kívüli személyzet** (akár vonaton, akár más módon), akik olyan biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, amelyek magukban foglalják a pályahálózat-működtető személyzetével, berendezéseivel **vagy rendszereivel való közvetlen kapcsolódási pontot, az ilyen feladatokra vonatkozó szabályokkal, eljárásokkal, járművekkel és útvonal-specifikus információkkal** (normál és korlátozott üzemmódban egyaránt alkalmazandó) (4.2.1.3.)

2019 VERZIÓ

#### Járművezetői szabálykönyv:

- Tartalmazza az összes szükséges üzemeltetési szabályt és eljárást, amelyet a mozdonyvezetőnek ismernie és alkalmaznia kell (nem csak az OPE ÁME-ben említett témák)
- Az elkészítéséért és frissítéséért a vasúttársaság a felelős
- A vasúttársaságnak úgy kell összeállítania, hogy az teljes és pontos legyen
- A vasúttársaság által választott nyelv, amely az eredeti nyelv fordításából eredő problémákat okozhat
- Világos formátumban a teljes infrastruktúra számára, amelyen a járművezetők dolgozni fognak
  - A különböző hálózatokra vonatkozó szabályok egységes bemutatása
- Tartalmi szempontok: a személyzet biztonsága és védelme, jelző- és ellenőrző-irányító rendszerek, vonatüzemeltetés, beleértve a korlátozott üzemmódot is, vontató- és gördülőállomány, váratlan események és balesetek
- 2 függelék tartalmazott:
  - A kommunikációs eljárások kézikönyve és
  - Formák könyve

## 2. Melléklet és függelékek

### Dokumentáció a személyzet számára

2023 VERZIÓ (4/6)

#### Szabálykönyv:

- „Vezetői **szabálykönyvből**” (ÁME OPE 2019) „Általános **szabálykönyvbe**” (ÁME OPE 2023-as felülvizsgálata)
- A szabálykönyv a **pályahálózat-működtető és a vasútvállalati munkavállalóknak**
- Szabálykönyv: a hálózatra vagy annak egy részére, valamint a hálózaton vagy annak egy vagy több részén normál, korlátozott üzemmódban és vészhelyzetben üzemeltetett járművekre vonatkozó üzemeltetési szabályok és eljárások leírása. Következetesnek **kell lennie minden olyan vonalon, amelyen a vasútvállalat működik, és következetesnek kell lennie a pályahálózat-működtető által kezelt minden vonalon.**
- Az utasításgyűjtemény a pályahálózat-működtető és a vasútvállalat biztonságirányítási rendszerének része, és a működésükhöz szükséges információkra kell szabni.
- Együttműködés a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság között az információcsere, valamint az **szabálykönyv (és adott esetben az útvonalkönyv) létrehozására és rendszeres frissítésére irányuló folyamat követése** érdekében
  - Ezeknek az információknak a normál, korlátozott üzemmódban végzett és vészhelyzeti üzemre is vonatkozniuk kell.

#### Útvonalkönyv :

- A mozdonyvezetőket el kell látni azoknak a vonalak és a hozzájuk tartozó pályamenti berendezések leírásával, amelyeket használniuk kell és amelyek a vezetési feladat szempontjából relevánsak. → **Útvonalkönyv**
- Az útvonalkönyvben legalább a következőket kell megadni:
  - az általános működési jellemzők
  - emelkedő és csökkenő gradiensek jelzése
  - részletes vonaldiagram
- Az útvonalkönyv teljes és helyes összeállításáért a vasútvállalat a felelős
- Ugyanaz a formátum az adott vasútvállalat vonatai által használt valamennyi infrastruktúra esetében
- A pályahálózat-működtetőnek az infrastruktúra-nyilvántartáson (RINF) keresztül legalább a D2. függelékben meghatározott információkat a vasútvállalat rendelkezésére kell bocsátania az útvonalkönyv összeállításához.
  - *A RINF-től eltérő eszközök a lehetséges információk terjesztésére*
- A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell a vasútvállalatot az útvonalkönyvhöz szolgáltatott információk bármely állandó vagy ideiglenes módosításáról
- Valós idejű információk a pályahálózat-működtetőtől közvetlenül jutnak el a járművezetőkhez, ha a változtatásokat nem javasolják az útvonalkönyvben szereplő információk módosításaként

#### Útvonalkönyv:

- Az útvonalkönyv a pályahálózat-működtető és a vasútvállalatok érintett munkavállalóinak szól
- Az útvonalkönyv módosításához szükséges információk RINF-en keresztül
- A pályahálózat-működtető tájékoztatja a vasútvállalatokat az infrastruktúrára vonatkozó információk bármely változásáról, amennyiben ilyen információ rendelkezésre áll és érinti a vonatok üzemeltetését, beleértve az állandó vagy ideiglenes korlátozásokat és módosításokat is.
- **SMS folyamat:** szabályozza a forrásokat, az útvonalkönyvben összeállított adatokra vonatkozó információcserét, annak aktualizálásáról és módosításairól, a személyzettel való kommunikációról → lásd az SMS-re vonatkozó közös biztonsági módszer 4.4. követelményét
  - *Az OPE ÁME új szövegében láthatóan kiemelt SMS-sel való kapcsolat*

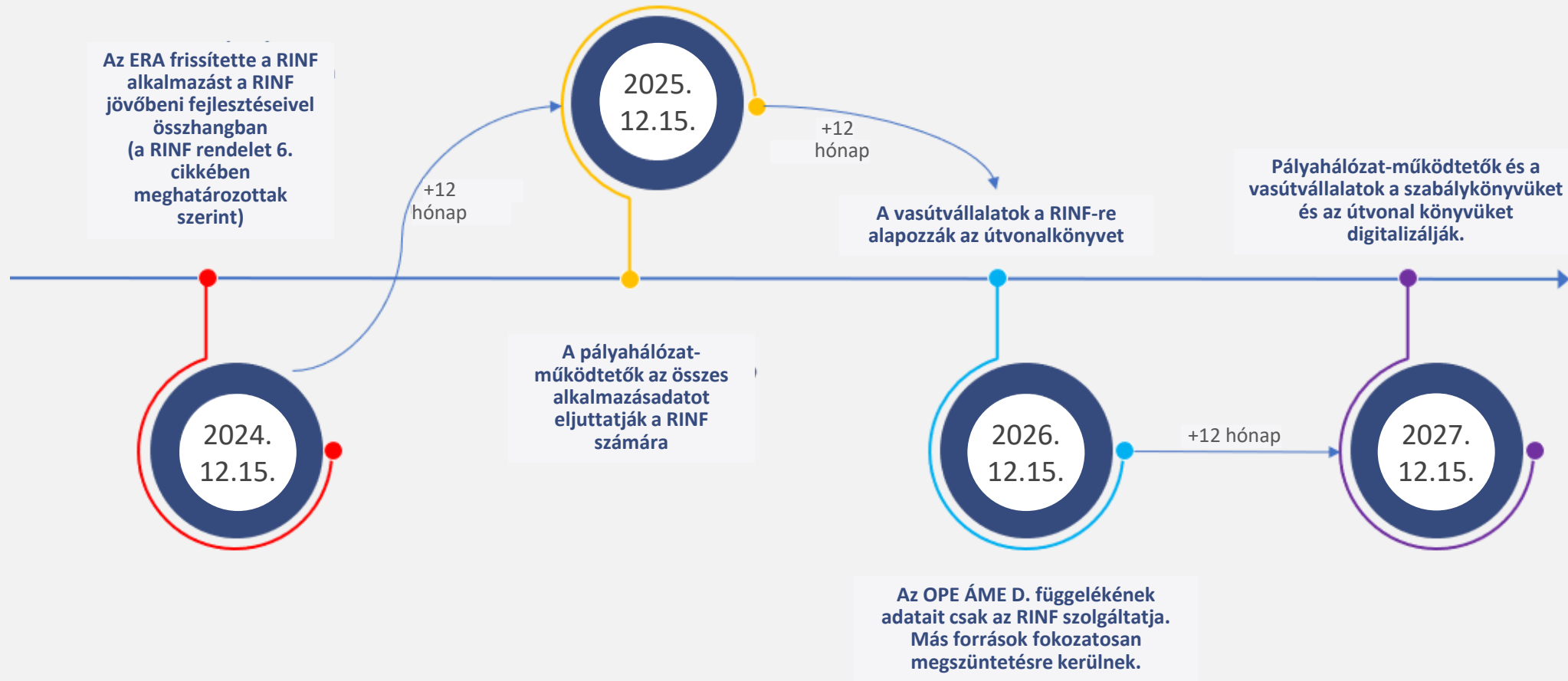


# RINF jövőbeli fejlesztések

OPE ÁME Melléklet 4.2.1.2 pontja



## 2. Melléklet és függelékek RINF jövőbeli fejlesztések



A fenti ábra az OPE 2023 ÁME mellékletének 4.2.1.2. pontjában leírt jövőbeli fejlesztések ütemtervét ábrázolja. Az ERA a RINF-ben szereplő paraméterkészleten fog dolgozni és azt egy/két tételben teszi közzé. Amikor egy köteg jóváhagyásra kerül, az alkalmazási útmutató ennek megfelelően frissül. Az utolsó tétel december 24-én kezdi meg működését.

PM: A szabálykönyv digitalizálása alapvetően a papírformától való eltávolodást jelenti. Az útvonalkönyv digitalizálása egyértelműen kapcsolódik a RINF-hez. További részletek még váratnak magukra azzal kapcsolatban, hogy pontosan mit is jelent ez a „digitalizáció”.

# Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció

OPE ÁME Melléklet 7.1.1 pont, C. függelék



## 2. Melléklet és függelékek

### Biztonsággal kapcsolatos tájékoztatás

(1/2)

#### 5. cikk

*A 2012/757/EU határozat 2021. június 16-án hatályát veszítette.*

**A 2012/757/EU határozat mellékletének A. és C. függeléke azonban legkésőbb 2024. június 16-ig továbbra is alkalmazható.**

**Az OPE ÁME 2012/757/EU változatának C. függeléke hatályát veszítette;**



**Az OPE ÁME (EU) 2020/778, (EU)2021/2238 és (EU)2023/1693 rendelettel módosított (EU) 2019/773 változatának C. függeléke alkalmazandó.**

A 7.1.1. pont azonban egyedi átmeneti szabályokat állapít meg az A. és a C. függelékre vonatkozóan: a pályahálózat-működtetők a hálózataikon működő vasúttársaságokkal együttműködve és a biztonságirányítási rendszerekre vonatkozó közös biztonsági módszerekkel összhangban **legkésőbb 2025. december 16-ig elhalaszthatják az A. és a C. függelék végrehajtását.** Az engedély megadásának feltételeit ez a pont ismerteti.

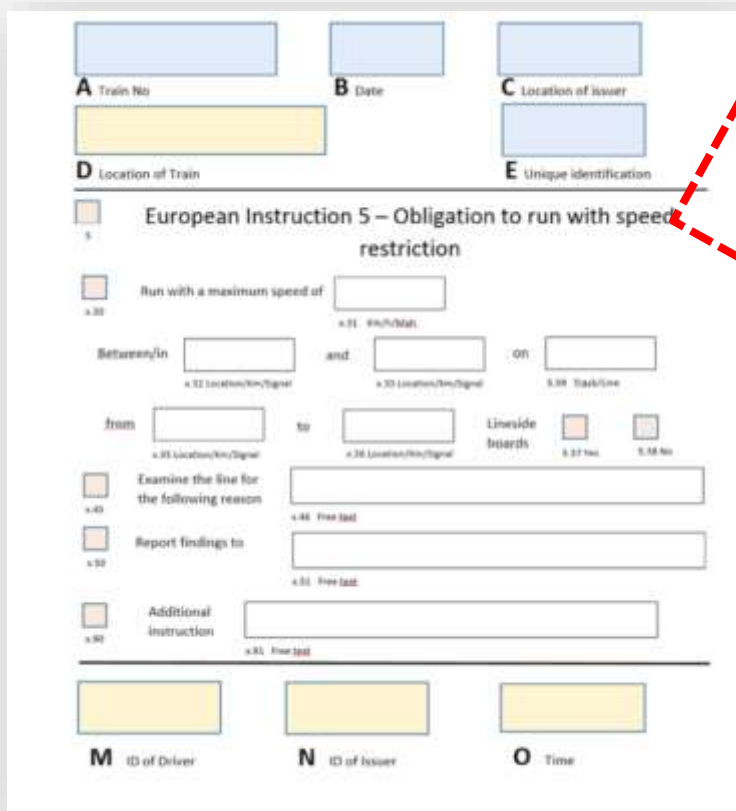
## 2. Melléklet és függelékek

### Biztonsággal kapcsolatos tájékoztatás

(2/2)

OPE ÁME 2019 verzió

OPE ÁME 2023 verzió



**A** Train No. **B** Date **C** Location of issuer

**D** Location of Train **E** Unique Identification

☐ **European Instruction 5 – Obligation to run with speed restriction**

☐ Run with a maximum speed of  km/h/MPH

Between/in  and  on

from  to  Lineside boards ☐ ☐

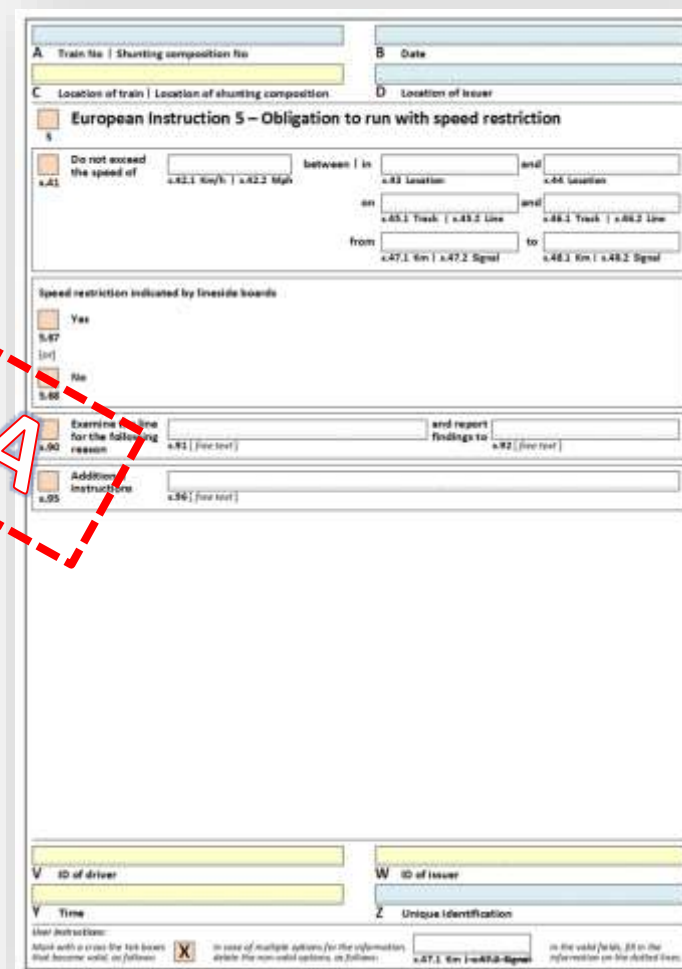
☐ Examine the line for the following reason

☐ Report findings to

☐ Additional instruction

**M** ID of Driver **N** ID of Issuer **O** Time

PÉLDA



**A** Train No. | Shunting composition No. **B** Date

**C** Location of train | Location of shunting composition **D** Location of issuer

☐ **European Instruction 5 – Obligation to run with speed restriction**

☐ Do not exceed the speed of  between | in  and

☐ on  and

from  to

**Speed restriction indicated by lineside boards**

☐ Yes ☐ No

☐ Examine the line for the following reason  and report findings to

☐ Additional instruction

**V** ID of driver **W** ID of issuer

**X** Time **Z** Unique Identification

Use the following:  
Mark with a cross the tick boxes that become valid, on the left:  
In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, on the right:  
In the valid field, fill in the information on the dotted line.

# Első-hátsó lámpák

OPE ÁME Mellékletének 4.2.2.1.2 pontja



2019 VERZIÓ

A hátsó irányjelző lámpa 4.2.2.1.3.2. pont szerinti harmonizálására vonatkozó alábbi időpontokig a jármű fényszóróinak fényerősségének meg kell felelnie az 1302/2014/EU bizottsági rendelet (4) melléklete (Loc&Pas ÁME) 4.2.7.1.1. pontja 5. alpontjának annak érdekében, hogy hozzáférjenek a RINF-ben meghatározott vonalakhoz, ahol megengedő vezetést alkalmaznak.

## 2. Melléklet és függelékek

### Elülső lámpák

2023 VERZIÓ

A RINF-ben azonosított, megengedett **vezetést alkalmazó vonalakhoz történő hozzáférés** érdekében a hátsó irányjelző lámpa 4.2.2.1.3.2. szakasz szerinti harmonizálására szolgáló alábbi időpontokig a jármű fényszóróinak fényerősségének meg kell felelnie az 1302/2014/EU bizottsági rendelet (4) melléklete 4.2.7.1.1. szakaszának 5. pontjában a teljes fényszórókra meghatározott szintnek (a továbbiakban: ÁME Loc&Pas).



# Útvonal kompatibilitás

OPE ÁME Mellékletének 4.2.2.5.1 pontja



- A kombinált szállításra vonatkozó új egyedi követelmények (4.2.2.5.1., D.)
- A kombinált szállításra alkalmazandó üzemeltetési eljárásoknak meg kell felelniük a kombinált szállítás kodifikációjáról szóló ERA műszaki dokumentum (ERA/TD/2023-01/CCT v1.0 06/03/2023) 3. pontjában meghatározott előírásoknak.

# Indulást megelőző ellenőrzések és tesztek

OPE ÁME Melléklet 4.2.3.3.1 pontja



## 2. Melléklet és függelékek

### Indulást megelőző ellenőrzések és tesztelések, beleértve a fékezést is (1/2)

- **FOP 2-3: legfontosabb elvek**
- Hivatkozás az **I. melléklet 5.1.2. és 5.1.3. SMS-követelményére vonatkozó közös biztonsági módszerre**
- **A fékezés a vasútvállalat kizárólagos felelőssége!**
  - Ezt az elvet megerősítette az OPE 2023 ÁME: a vasútvállalatnak a 4.2.2.6.1. és a 4.2.2.6.2. pontnak megfelelően kell megállapítania és végrehajtania a fékezési követelményeket, és ezeket a biztonságirányítási rendszerén belül kell kezelnie.
- **Egyértelmű interfész a pályahálózat-működtető és a vasútvállalat között:**
  - A felelősségi körök megosztása
    - **a pályahálózat-működtető nem állapíthat meg** fékezési követelményeket;
    - csak szigorúan meghatározott információkkal látja el a VT-t (pl. jelzési távolságok, lejtők, megengedett legnagyobb sebességek)
      - A RINF-en keresztül nyújtott információk
    - A vasútvállalat ezeket az információkat arra használja, hogy megfelelően meghatározza a vonat fékképességét és a megfelelő legnagyobb sebességet annak biztosítása érdekében, hogy a vonatok biztonságosan közlekedjenek a tervezett útvonalon.
  - A fékteljesítményre vonatkozó kommunikáció
- Nincsenek nemzeti szabályok a fékezésre, beleértve az ugató asztalokat is!

[illegible]

## 2. Melléklet és függelékek

### Indulást megelőző ellenőrzések és tesztelések, beleértve a fékezést is (2/2)

- Figyelembe véve az azonosított kockázatokat, az elvégzett kockázatértékelést és az üzemeltetési feltételeket, a vasútvállalatoknak eljárásokat kell kidolgoznia a vonatok összeállítására, valamint a vonatok fékezési képességének és a megfelelő legnagyobb sebességnek a meghatározására annak biztosítása érdekében, hogy a vonatok biztonságosan közlekedjenek a tervezett útvonalon (normál és korlátozott üzemmódban).
- Az ellenőrzésekre és vizsgálatokra vonatkozó AMOC bevált gyakorlatokat tartalmaz a fékbeállításokra, a fékbizonylat tartalmára és formátumára, valamint az áruforgalomban használt kocsik jegyzékére vonatkozóan.



The form is titled "International brake sheet and wagon list". It contains various sections for train details, parameters, and wagon information.

**Train details:**

- 1. Issuing RU
- 2. Train number
- 3. Departure date
- 4. Train profile
- 4a. Valid from station
- 4b. Valid to station
- 7. km, km/h
- 5. Country code

**Train parameters:**

- 6. Remarks during the journey
- 6. Special features of the train
- 10. Dangerous goods in train
- 11. Exceptional consignment in train
- 12. Additional documents about operations added
- 13. Waste manifests in train
- 14. Count, pcs
- 15. Length, m
- 21. Hand brake holding force, t/MN
- 22. Braked weight after deduction, t
- 23. Gross weight, t
- 14. Required brake classification: ☐ G, ☐ P, ☐ GP, ☐ P+L, ☐ H
- 24. Available brake %
- 25. Required brake %
- 26. Missing brake %
- 27. % of braked weight braked by cast iron blocks

**Active locomotives in train:**

28. RU	29. Number	30. Class	31. # of axles	32. Length over buffers, m	33. Gross weight, kg	34. Brake block type	35. Brake block number	36. Braked weight, t	37. Remarks
1									
2									
3									
4									
5									

**Footer:**

- 38. Date of issue
- 39. Time of issue
- 40. Issued by
- 41. Date of review
- 42. Time of review
- 43. Reviewed by
- 44. Remarks
- Page 1 of ...

# Közös működési szabályok

OPE ÁME B2 függeléke



## 2. Melléklet és függelékek

### Közös működési szabályok

(1/4)

**COR 1** – Csiszolás

**COR 2** – A vonat indulása

**COR 3** – A vonatmozgásra vonatkozó engedély hiánya a várható időpontban

**COR 4** – Az elülső lámpák teljes meghibásodása

4.1 – Jó látási viszonyok között

4.2 – Sötétben vagy rossz látási viszonyok között

**COR 5** – A zárjelző teljes meghibásodása

**COR 6** – A vonat hangjelző berendezésének meghibásodása

**COR 7** – A vasúti átjáró meghibásodása

7.1 – Meghibásodott vasúti átjárón áthaladó vonatok megállítása

7.2 – A vonatok áthaladása a hibás vasúti átjárón  
(ha engedélyezett)

**COR 8** – A hangalapú rádiókommunikáció meghibásodása

8.1 – A vonat rádiójának meghibásodása a vonat előkészítése során

8.2 – A hangalapú rádiókommunikáció meghibásodása a vonat üzembe helyezésekor

• **COR 9** – Futás a láthatáron

• **COR 10** – Segítségnyújtás egy meghibásodott vonatnak

**COR 11** – Megállási szempontot/jelzést mutató jelzés átadásának engedélyezése (2023\*)

• **COR 12** – Rendellenességek a pálya menti jelzőberendezésekben

• **COR 13** – Segélyhívás (2023\*)

• **COR 14** – Azonnali intézkedések a vonatok fenyegető veszély megelőzésére (2023\*)

• **COR 15** – A fedélzeti berendezések meghibásodása (2023\*)

• **COR 16** – Engedély nélkül lezárt hatáskör

• **COR 17** – A pálya menti berendezések meghibásodása, beleértve a felsővezeték *is **COR 18** – Foglalt pályaszakaszra való belépés egy állomáson belül (2023\*)*



## 2. Melléklet és függelékek Közös működési szabályok (2/4)

### A COR 11, 13 és 14 módosító indítványa

- 11. A HATÓKÖR VÉGÉNEK MEGADÁSÁRA VONATKOZÓ ENGEDÉLY
  - a „megállásra utaló/jelzést mutató jelzés”-től a „Hatókör vége”-ig
- 13. SÜRGŐSSÉGI FELHÍVÁS
  - a következő szöveggel egészül ki: „Aki segélyhívást kap, annak meg kell hallgatnia és nem avatkozhat be a folyamatban lévő kommunikációba, kivéve, ha a kontextus szempontjából releváns információkat szolgáltat.”
- 14. A VONATOKRA GYAKOROLT VESZÉLY MEGELŐZÉSÉRE IRÁNYULÓ KÖZVETLEN INTÉZKEDÉSEK

A vasúttársaságok/pályahálózat-működtetők személyzetének minden olyan tagja, aki a vonatokat fenyegető veszélyről szerez tudomást, azonnal intézkedik az esetlegesen érintett vonatok megállítására, **riasztja a diszpécsert** és megtesz minden egyéb szükséges intézkedést a károk vagy veszteségek elkerülése érdekében, **különös tekintettel a következőkre:**

- (1) Minden olyan mozdonyvezetőnek, aki tudomást szerez a vonatát fenyegető veszélyről, **meg kell állnia, amint ez biztonságosan megtehető és értesítenie kell a diszpécsert rögtön a veszélyről vészhívással.**
- (2) **A veszélyről tudomást szerzett diszpécser szükség szerint vészhívás útján figyelmezteti az összes járművezetőt, vagy** bármely más rendelkezésre álló eszköz felhasználásával.”

#### COR 15 módosításai

#### 15. FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK HIBÁI

A vasúti társaság határozza meg azokat az eseteket, amikor a fedélzeti berendezés meghibásodása kihatással van a vonat közlekedésére. A vasúttársaság megadja a szükséges információkat a mozdonyvezetőnek és/vagy a vonatszemélyzetnek arról, hogy milyen lépéseket kell tenni a vonat közlekedését befolyásoló fedélzeti meghibásodások esetén.

**Ha a mozdonyvezető a vonat közlekedését befolyásoló fedélzeti berendezés meghibásodásáról szerez tudomást, a mozdonyvezető:**

- **Tájékoztatassa a diszpécser a helyzetről, a helyszínről és a vonatra vonatkozó korlátozásokról, amennyiben a vonat folytathatja küldetését**
- **Nem kezdheti meg vagy kezdheti újra az útját, míg a diszpécser erre engedélyt nem ad.**
- **Ha a diszpécser engedélyezi a vonat számára, hogy megkezdje vagy folytassa útját, akkor a mozdonyvezetőnek a vonatra vonatkozó korlátozásoknak megfelelően kell továbbközlekednie.**

Ha a diszpécser nem engedélyezi a vonat számára, hogy megkezdje vagy újrakezdje küldetését, akkor a mozdonyvezetőnek követnie kell a diszpécser utasításait.

### Új COR 18 hozzáadása

#### 18.FOGLALT VÁGÁNYSZAKASZRA TÖRTÉNŐ BELPÉS ÁLLOMÁSON BELÜL

Foglalt vágányszakaszra való nem tervezett beléptetés esetén figyelmeztető jelzőtábla kihelyezése mellett a foglalt pályaszakaszra történő behajtás engedélyezése előtt gondoskodni kell arról, hogy az érintett járművezetőket tájékoztassák a körülményekről.

Minden olyan esetben, amikor a vonatnak egy foglalt vágányszakaszra kell bejárnia, a foglalt vágányszakaszra való belépés engedélyezése előtt meg kell győződni arról, hogy a vágányon álló vonat vagy járművek nem mozdulnak el a foglalt vágányszakaszra bejáró vonat felé.

# Nemzeti szabályok

OPE ÁME I. függeléke



2019 VERZIÓ

## 1. NEMZETI SZABÁLYOK TERÜLETEI

### Leállítás

#### Jelzési szabályok

A nemzeti jelzőrendszer üzemeltetési használatára vonatkozó szabályok

**Legnagyobb sebesség korlátozott üzemmódban, beleértve a látra közlekedést is**

#### Óvatosan haladva Helyi üzemeltetési szabály

Olyan sajátos helyi körülményekkel kapcsolatban, ahol további információkra lehet szükség – ez az e rendelet hatálya alá nem tartozó követelményekre korlátozódik

#### Üzemeltetés munka közben A tesztvonatok biztonságos üzemeltetése A vonat láthatósága

Elülső rész (lásd a 4.2.2.1.2. pontot)

Meglévő, ÁME-nek nem megfelelő járművek

#### Vészhelyzet kezelése és vészhelyzeti reagálás (lásd a 4.2.3.7. pontot)

A helyi/nemzeti hatóságok és a segélyhívó szolgálatok szerepe

Balesetek és váratlan események bejelentése: a hatóságok értesítésének módozataira vonatkozó nemzeti utasítások

#### A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan

Nemzeti operatív utasítások

**Az útvonalismeretre vonatkozó követelmények a 2007/59/EK irányelv nemzeti jogba való átültetése keretében.**

## 2. Melléklet és függelékek

### Nemzeti szabályok

(1/2)

2023 VERZIÓ

## 1. NEMZETI SZABÁLYOK TERÜLETEI

### (a) Leállítás

- Nem tartoznak ide a digitális automatikus csatolásra (DAC) vonatkozó üzemeltetési szabályok.
- Az ERTMS-tolásra vonatkozó nemzeti szabályok az A. függelék C. részében meghatározott területekre korlátozódnak.

[...]

### e) Helyi operatív szabály

- **Az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikkének (11) bekezdésével összhangban a RINF-ben nem említett, sajátos helyi feltételekhez kapcsolódó, szigorúan helyi jellegű szabályok**

[...]

### (i) Vészhelyzet kezelése és vészhelyzeti reagálás (lásd a 4.2.3.7. pontot)

- A helyi/nemzeti hatóságok és a segélyhívó szolgálatok szerepe és elérhetőségei.
- **Az e rendelet követelményeinek hatálya alá nem tartozó, vészhelyzetben alkalmazandó módszerek és eljárások, beleértve a balesetek és váratlan események bejelentését: a hatóságok értesítésének módozataira vonatkozó nemzeti utasítások.**

2019 VERZIÓ

## 2. NYITOTT PONTOK JEGYZÉKE

### Kivételes szállítási menetrend (lásd 4.2.1.2.3.)

További információk

### Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül (lásd a 4.2.3.5.1. pontot)

További információk

### Felügyeleti adatok rögzítése a vonat fedélzetén (lásd 4.2.3.5.2.)

További információk

### Szakmai kompetenciák (lásd a 4.6. pontot)

- a mozdonyvezetőktől eltérő, biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzet;
- kiegészítő információk a mozdonyvezetőtől eltérő vonat kíséréssel kapcsolatos, biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzet számára;
- További információk a személyzet azon tagjai számára, akik a vonatnak a határátlépést megelőző utolsó előkészítésével kapcsolatos biztonsági szempontból kritikus feladatokat látják el, és a pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzatában „határként” megjelölt és a biztonsági engedélyben szereplő helyszín(ek)en túl dolgoznak.

### Egészségügyi és biztonsági feltételek (lásd a 4.7. pontot)

- a mozdonyvezetőktől eltérő, biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzet;
- További információk a következőkkel kapcsolatos biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzet számára:

a mozdonyvezetőtől eltérő vonat kísérése;

- Alkohol-határértékek (lásd a 4.7.1. pontot).

### Közös működési elvek és szabályok (lásd a 4.4. pontot és a B. függelékét)

- Csiszolás – automatikus csiszolóberendezés és jelentés a csiszolóberendezés használata esetén;
- A vasúti átjáró meghibásodása – kiegészítő információk;

### A biztonsággal kapcsolatos kommunikáció terminológiája (lásd a C. függelékét)

További feltételek

### Hosszú alagutakban végzett műveletek (lásd a 4.3.5. pontot)

További információk

# 2. Melléklet és függelékek

## Nemzeti szabályok

(2/2)

2023 VERZIÓ

## 2. NYITOTT PONTOK JEGYZÉKE

- (b) A rakszelvényt meghaladó, de a vonal kódolását meg nem haladó kombinált szállítónatok üzemeltetésére vonatkozó egyedi követelmények
- (c) Vonatközlekedéssel kapcsolatos információk a mozdonyvezetők számára (lásd a 4.2.1.2.3. pontot)
  - További információk
- (d) Nyomon követési adatok rögzítése a vonaton kívül (lásd: 4.2.3.5.1)
  - További információk
- e) Az ellenőrzési adatok rögzítése a vonat fedélzetén (lásd a 4.2.3.5.2. pontot)
  - További információk
- f) Szakmai kompetenciák (lásd a 4.2.1.1. és 4.6. pontot)
  - A vonatok teherelosztásával és a vonatmozgások engedélyezésével kapcsolatos feladatok szakmai képzése szempontjából releváns elemek
  - Szakmai alkalmasság igazolása
- g) Egészségügyi és biztonsági feltételek (lásd a 4.7. pontot)
  - Alkoholra, kábítószerekre és pszichotróp gyógyszerekre vonatkozó határértékek (lásd a 4.7.1. pontot)

# Fogalommeghatározások és rövidítések

OPE ÁME J . függeléke





## 2. Melléklet és függelékek

### Glosszárium a J. függelékhez

(1/3)

#### Új terminológia

Kifejezés	Meghatározás
Kombinált szállítónóvat	A kombinált szállítónóvat olyan tehervonóvat, amely teljesen vagy részben intermodális rakodóegységekkel (pl. cserélhető felépítményekkel, félpótkocsikkal, konténerekkel, görgős egységekkel) megrakott tehervagonokból áll.
Hatókör vége	Az a hely, ameddig a vonóvat vagy tolatási egység továbbhaladása engedélyezett.
Tolatási kompozíció	Vontatóegység, amely járművekhez van csatlakoztatva vagy nem és tolatási körülmények között, vonóvatadatok nélkül mozgatható.
Vonóvat kompozíció	A vonóvat kompozíció a vonóvatban lévő járművek sorrendje. Ez egyrészt a járművek vonóvaton belüli sorrendjét, másrészt a jármű sajátos jellemzőit jelenti.

#### Módosított fogalom meghatározások

Kifejezés	Meghatározás
Meghibásodott működés	Olyan nem tervezett eseményből eredő művelet, amely megakadályozza a vonat normál közlekedését.
Segélyhívás	Egyes veszélyes helyzetekben minden vonat/tolatasi kompozíció értesítése egy meghatározott területen.
Biztonsági szempontból kritikus feladat	Vasúti biztonságot érintő feladat, amelyet a vonat mozgását előkészítő, üzemeltető, irányító vagy egyéb módon érintett személyzet végez.
Signaller	A járművezetők felé történő utasítások kiadásáért, vonatok útvonalának meghatározásáért/tolatasi kompozíciókért felelős személyzet.

#### Módosított fogalommeghatározások

Kifejezés	Meghatározás
Vonat	A vonat meghatározása szerint vontatóegység(ek) összekapcsolt járművekkel vagy anélkül, amelyek vonatadatokkal rendelkeznek, és amelyek két vagy több meghatározott pont között közlekednek a kijelölt menetvonal szerint, és egyedi vonatszámmal azonosíthatók.
A vonat előkészítése	<p>Eljárás annak biztosítására, hogy a vonat alkalmas állapotban legyen a közlekedés megkezdésére, a vonat felszerelése megfelelő legyen és hogy a vonat összetétele megfeleljen a vonat kijelölt útvonalának. Magában foglalja a járművek összekapcsolását vagy lekapcsolását, összekapcsolását, csatlakozások, kábelek leválasztása és a zárjelző kezelését. A vonat előkészítése magában foglalja a fékkonfiguráció beállítását és az indulás előtti ellenőrzéseket, tesztek is.</p> <p>Megjegyzés: A járműnek a vonatba való be- vagy kisorozása tolatási mozgás.</p>

*Ez a prezentáció csak tájékoztató jellegű. Az uniós jog kötelező erejű értelmezése az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatáskörébe tartozik.*

*Az ebben a prezentációban szereplő információk újra felhasználhatók, feltéve, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynökségét (ERA) mindig megemlítik az anyag forrásaként, és nem változtatják meg a tartalom eredeti jelentését vagy üzenetét. Ezt az elismerést az anyag minden egyes példányában fel kell tüntetni.*

*A fent említett engedély nem vonatkozik a harmadik felek által szolgáltatott tartalomra. Ezért olyan dokumentumok esetében, amelyek szerzői joga harmadik felet illet, a többszörözésre vonatkozó engedélyt a szerzői jog jogosultjától kell beszerezni.*





# KÖSZÖNÖM!

---

Európa elmozdítása a határok  
nélküli, fenntartható és biztonságos  
vasúti rendszer felé.

Kövessen minket:

