Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B**

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 1 февруари 2008 г.

относно приетата техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на оперативната подсистема на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирана в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО на Съвета и за отмяна на Решение 2002/734/ЕО на Комисията от 30 май 2002 г.

(нотифицирано под номер C(2008) 356)

(Текст от значение за ЕИП)

(2008/231/ЕО)

(ОВ L 84, 26.3.2008 г., стр. 1)

Изменено със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Решение 2010/640/ЕС на Комисията от 21 октомври 2010 година	L 280	29	26.10.2010 г.

Поправено със:

►**C1** Поправка, ОВ L 104, 14.4.2008 г., стр. 80 (2008/231/ЕО)

▼B

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 1 февруари 2008 г.

относно приетата техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на оперативната подсистема на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирана в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО на Съвета и за отмяна на Решение 2002/734/ЕО на Комисията от 30 май 2002 г.

(нотифицирано под номер C(2008) 356)

(Текст от значение за ЕИП)

(2008/231/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове [1], и по-специално членове 6, параграф 1 и 6, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

(1) В съответствие с член 6, параграф 2 от Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО [2], измененията на техническите спецификации за оперативната съвместимост (ТСОС) са изготвени от Европейската железопътна агенция (ЕЖА) с мандат на Комисията.

(2) ТСОС, приложена към това решение, е изготвена от съвместния представителен орган въз основа на мандат, даден му през 2001 г., в съответствие с член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО, преди влизането в сила на Директива 2004/50/ЕО. Европейското обединение за оперативна съвместимост в железопътния транспорт (AEIF) бе определено за съвместен представителен орган.

(3) Проектът на ТСОС бе придружени от представящ доклад, съдържащ анализ на разходите и ползите, в съответствие с член 6, параграф 5 от Директива 96/48/ЕО.

(4) Проектът на ТСОС бе разгледан от Комитета, създаден с Директива 96/48/ЕО относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, в светлината на представящия доклад.

(5) В настоящата си редакция ТСОС не разглежда напълно всички съществени изисквания. В съответствие с член 17 от Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, техническите аспекти, които не са обхванати, са определени като „отворени въпроси“ в приложение Ф към настоящата ТСОС.

(6) В съответствие с член 17 от Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО отделните държави-членки трябва да информират другите държави-членки и Комисията за съответните действащи национални технически правила за прилагането на съществени изисквания, свързани с тези „отворени въпроси“, както и за органите, които те определят за

[1] ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.
[2] ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114

▼B

извършване на процедурата за оценка на съответствието или годността за ползване и за използваната процедура за проверка на оперативната съвместимост на подсистемите по смисъла на член 16, параграф 2 от Директива 96/48/ЕО. За целите на последното държавите-членки следва да прилагат, доколкото е възможно, принципите и критериите, предвидени в Директива 96/48/ЕО и да използват структурите, нотифицирани съгласно член 20 от Директива 96/48/ЕО. Комисията следва да извърши анализ на изпратената от държавите-членки информация, под формата на национални правила, процедури, органи, отговарящи за прилагането на процедурите, и продължителността на тези процедури и когато е подходящо следва да обсъди с Комитета необходимостта от приемането на мерки.

(7) Въпросната ТСОС не следва да изисква използването на конкретни технологии или технически решения, освен в случаите, когато това е строго необходимо за оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система.

(8) ТСОС се основава на най-добрите налични експертни знания към момента на подготовка на съответния проект на ТСОС. Технологичното развитие, експлоатационни или социални изисквания или изисквания към безопасността могат да доведат до необходимост от изменение или допълнение на настоящата ТСОС. Когато това е приложимо, следва да се започне процедура за преглед или осъвременяване в съответствие с член 6, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО или член 6, параграф 3 от Директива 96/48/ЕО.

(9) За насърчаване на иновацията и с цел да се вземе предвид натрупания опит, приложената ТСОС следва да е предмет на периодично преразглеждане през определени интервали от време.

(10) Когато бъдат предложени иновативни решения производителят или възложителят посочват отклонението от съответния раздел на ТСОС. Европейската железопътна агенция ще финализира подходящите функционални и интерфейсни спецификации на съответното решение и ще разработи методите за оценка.

(11) Изпълнението на приложените ТСОС и съответствието със съответните раздели на ТСОС трябва да бъдат определени съгласно план за изпълнение, който трябва да бъде съставен от всяка държава-членка за линиите, за които отговаря. Комисията трябва да анализира информацията, изпратена от държавите-членки и където е уместно, следва да обсъди с Комитета необходимостта от приемане на някакви по-нататъшни мерки.

(12) Железопътното движение понастоящем се експлоатира съгласно действащите национални, двустранни, многонационални и международни договори. Важно е тези договори да не възпрепятстват настоящия и бъдещ напредък към оперативната съвместимост. За тази цел е необходимо Комисията да разгледа тези договори, с цел да определи дали ТСОС, представени в настоящото решение трябва да бъдат съответстващо ревизирани.

(13) Разпоредбите на настоящото решение са в съответствие със становището на Комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета,

▼B

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

С настоящото Комисията приема редактирана версия на техническа спецификация за оперативна съвместимост („ТСОС“), отнасяща се до подсистема „Експлоатация и управление на движението“ на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирана в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО.

ТСОС е посочена в приложението към настоящото решение.

ТСОС е приложима за подсистемата за експлоатация и управление на движението, така както е определена в приложение II към Директива 96/48/ЕО.

▼M1

Член 1а

Управление на технически кодове

1. Европейската железопътна агенция (ERA) публикува на своя уебсайт списъците с технически кодове, посочени в приложения П.9, П.10, П.11, П.12 и П.13.

2. ERA актуализира списъците с технически кодове, посочени в параграф 1, и информира Комисията за тяхното развитие. Комисията информира държавите-членки за развитието на тези технически кодове чрез комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО.

Член 1б

До 31 декември 2013 г., ако возило бъде продадено или отдадено под наем за непрекъснат период, надхвърлящ 6 месеца, и ако техническите характеристики, въз основа на които е допуснато неговото въвеждане в експлоатация, са останали непроменени, неговият европейски номер на возило (EVN) може да бъде променен чрез нова регистрация на возилото и оттегляне на първата регистрация.

Ако новата регистрация се предприема в държава-членка, различна от тази на първата регистрация, регистриращият орган, компетентен в тази област, може да изиска копие от документацията, свързана с предходната регистрация.

Подобна промяна на EVN не засяга прилагането на членове 21—26 от Директива 2008/57/ЕО по отношение на процедурите за издаване на разрешения.

Административните разходи по промяната на EVN се поемат от кандидата, заявяващ промяната на номера.

▼B

Член 2

1. По отношение на въпросите, класифицирани като „отворени въпроси“, изложени в приложение Ф от ТСОС, условията, които се спазват за утвърждаване на оперативната съвместимост съгласно член 16, параграф 2 от Директива 96/48/ЕО, са тези приложими технически правила в действие в държавата-членка, които разрешават въвеждане в експлоатация на подсистемите, обхванати от настоящото решение.

▼B

2. Всяка държава-членка уведомява другите държави-членки и Комисията в срок от 6 месеца от обявяването на настоящото решение за:

а) списъка на приложимите технически правила, упоменати в параграф 1;

б) процедурите за оценка и проверка на съответствието, които трябва да бъдат прилагани с оглед на приложението на тези правила;

в) органите, които определя за осъществяване на тези процедури за оценка на съответствието и проверка.

Член 3

Държавите-членки уведомяват Комисията за следните видове споразумения в срок от шест месеца от влизането в сила на приложената ТСОС:

а) Национални, двустранни или многостранни договори между държави-членки и железопътно(и) предприятие(я) или управител(и) на инфраструктура(и), договорени на постоянна или временна основа и налагащи се поради специфичната или местна природа на бъдещата железопътна услуга;

б) двустранни или многостранни договори между железопътно(и) предприятие(я), управител(и) на инфраструктура(и) или държава(и)-членка(и), които осигуряват значими нива на местна или регионална оперативна съвместимост;

в) международни договори между една или повече държава(и)-членка(и) и най-малко една трета държава, или между железопътно(и) предприятие(я) или управител(и) на инфраструктура(и) от държави-членки и най-малко едно железопътно предприятие или управител на инфраструктура от трета държава, който осигурява значими нива на местна или регионална оперативна съвместимост.

Член 4

Държавите-членки въвеждат национален план за прилагане на ТСОС в съответствие с критериите, посочени в глава 7 от приложението.

Те изпращат този план за прилагане до другите държави-членки и Комисията не по-късно от една година след датата, на която настоящото решение става приложимо.

Член 5

Решение 2002/734/ЕО ([1]) на Комисията престава да бъде приложимо от датата, на която настоящото решение става приложимо.

Член 6

Настоящото решение се прилага от 1 септември 2008 г.

Член 7

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

([1]) ОВ L 245, 12.9.2002 г., стр. 370

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ

ДИРЕКТИВА 96/48/ЕО — ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА ЗА ВИСОКОСКОРОСТНИ ВЛАКОВЕ

▼C1

ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

▼B

Подсистема „Експлоатация и управление на движението“

1.	**УВОД**
1.1.	**Технически обхват**
1.2.	**Географски обхват**
1.3.	**Съдържание на настоящата ТСОС**
2.	**ДЕФИНИЦИЯ НА ПОДСИСТЕМА/ОБХВАТ**
2.1.	**Подсистема**
2.2.	**Обхват**
2.2.1.	Персонал и влакове
2.2.2.	Принципи на експлоатация
2.2.3.	Приложимост към съществуващите железопътни возила и инфраструктура
2.3.	**Връзка между настоящата ТСОС и Директива 2004/49/ЕО**
3.	**СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ**
3.1.	**Съответствие с съществените изисквания**
3.2.	**Съществени изисквания — преглед**
3.3.	**Специфични аспекти във връзка с тези изисквания**
3.3.1.	Безопасност
3.3.2.	Надеждност и наличност
3.3.3.	Здраве
3.3.4.	Защита на околната среда
3.3.5.	Техническа съвместимост
3.4.	**Аспекти, конкретно отнасящи се до подсистема „Експлоатация и управление на движението“**
3.4.1.	Безопасност
3.4.2.	Надеждност и наличност
3.4.3.	Техническа съвместимост
4.	**ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОДСИСТЕМАТА**
4.1.	**Въведение**
4.2.	**Функционални и технически спецификации на подсистемата**
4.2.1.	Спецификации, отнасящи се до персонала
4.2.1.1.	Общи изисквания
4.2.1.2.	Документация за машинистите
4.2.1.2.1.	Ръководство
4.2.1.2.2.	Описание на линията и съответното оборудване, свързано с експлоатираните линии
4.2.1.2.2.1.	Подготовка на „Пътната книга“
4.2.1.2.2.2.	Модифицирани елементи
4.2.1.2.2.3.	Информиране на машиниста в реално време
4.2.1.2.3.	Разписания
4.2.1.2.4.	Подвижен състав

▼B

4.2.1.3.	Документация за персонала на железопътното предприятие, различен от машинистите
4.2.1.4.	Документация за персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ движението влаковете
4.2.1.5.	Свързана с безопасността комуникация между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете
4.2.2.	Спецификации, отнасящи се до влаковете
4.2.2.1.	Видимост на влака
4.2.2.1.1.	Общо изискване
4.2.2.1.2.	Преден край
4.2.2.2.	Чуваемост на влака
4.2.2.2.1.	Общо изискване
4.2.2.2.2.	Контрол
4.2.2.3.	Идентификация на возилото
4.2.2.4.	Изисквания към пътническите возила
4.2.2.5.	Влаков състав
4.2.2.6.	Спиране на влака
4.2.2.6.1.	Минимални изисквания към спирачната система
4.2.2.6.2.	Спирачни показатели
4.2.2.7.	Проверка на готовността на влака за работа
4.2.2.7.1.	Общо изискване
4.2.2.7.2.	Необходими данни
4.2.3.	Спецификации, отнасящи се до експлоатацията на влаковете
4.2.3.1.	Планиране на влаковете
4.2.3.2.	Идентификация на влаковете
4.2.3.3.	Отпътуване на влака
4.2.3.3.1.	Проверки и изпитания преди отпътуване
4.2.3.3.2.	Уведомяване на управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака
4.2.3.4.	Управление на движението
4.2.3.4.1.	Общи изисквания
4.2.3.4.2.	Докладване на влаковете
4.2.3.4.2.1.	Данни, изисквани за докладване на местоположението на влака
4.2.3.4.2.2.	Прогнозирано време на предаване
4.2.3.4.3.	Опасни товари
4.2.3.4.4.	Качество на работата
4.2.3.5.	Записване на данните
4.2.3.5.1.	Записване на данните от наблюденията извън влака
4.2.3.5.2.	Записване на данните от наблюденията във влака
4.2.3.6.	Работа във влошени условия
4.2.3.6.1.	Уведомяване на другите ползватели
4.2.3.6.2.	Уведомяване на машинистите на влака
4.2.3.6.3.	Разпоредби за спешни случаи
4.2.3.7.	Управление на аварийна ситуация
4.2.3.8.	Помощ за влаковата бригада в случай на инцидент или сериозна неизправност на подвижния състав

▼B

4.3.	**Функционални и технически спецификации на интерфейсите**
4.3.1.	Интерфейси с ТСОС за инфраструктурата
4.3.1.1.	Забелязване на сигналите
4.3.1.2.	Пътнически возила
4.3.1.3.	Професионална компетентност
4.3.2.	Интерфейси с ТСОС за контрол, управление и сигнализация
4.3.2.1.	Записване на данни от надзора
4.3.2.2.	Устройство за бдителност
4.3.2.3.	Работни правила за ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R
4.3.2.4.	Видимост на сигналите и знаците встрани на линията
4.3.2.5.	Спиране на влака
4.3.2.6.	Използване на опесъчаване. Минимални елементи, свързани с професионалната компетентност за задачата за управление на влака
4.3.2.7.	Записване на данни и откриване на прегряти букси
4.3.3.	Интерфейси с ТСОС за подвижния състав
4.3.3.1.	Спиране
4.3.3.2.	Изисквания за пътническите возила
4.3.3.3.	Видимост на влака
4.3.3.3.1.	На водещото возило на влака с лице по посоката на движение
4.3.3.3.2.	На задния край
4.3.3.4.	Чуваемост на влака
4.3.3.5.	Забелязване на сигналите
4.3.3.6.	Устройство за бдителност
4.3.3.7.	Влаков състав и приложение Б
4.3.3.8.	Параметрите на подвижния състав, влияещи върху наземните системи за наблюдение на влака и динамичното поведение на подвижния състав
4.3.3.9.	Опесъчаване
4.3.3.10.	Влаков състав, приложения З и Й
4.3.3.11.	Организация за извънредни ситуации и управление на аварийна ситуация
4.3.3.12.	Записване на данните
4.3.3.13.	Аеродинамичен ефект върху баластовата призма
4.3.3.14.	Екологични условия
4.3.3.15.	Страничен вятър
4.3.3.16.	Максимални вариации на налягането в тунели
4.3.3.17.	Външен шум
4.3.3.18.	Противопожарна безопасност
4.3.3.19.	Процедури за повдигане/спасителни действия
4.3.3.20.	Концепции за наблюдение и диагностика
4.3.3.21.	Специална спецификация за дълги тунели
4.3.3.22.	Изисквания към показателите на тракцията
4.3.3.23.	Изисквания към сцеплението при тракция

▼B

4.3.3.24.	Функционална и техническа спецификация, свързана с електроснабдяването
4.3.4.	Интерфейси с ТСОС „Енергия“ за високоскоростни влакове
4.3.5.	Интерфейси с ТСОС за безопасността в железопътните тунели
4.3.6.	Интерфейси с ТСОС за лицата с ограничена мобилност
4.4.	**Работни правила**
4.5.	**Правила за поддръжката**
4.6.	**Професионална компетентност**
4.6.1.	Професионална компетентност
4.6.1.1.	Професионални знания
4.6.1.2.	Способност за прилагане на знанията в практиката
4.6.2.	Езикова компетентност
4.6.2.1.	Принципи
4.6.2.2.	Ниво на познание
4.6.3.	Първоначална и текуща оценка на персонала
4.6.3.1.	Основни елементи
4.6.3.2.	Анализ на нуждите от обучение
4.6.3.2.1.	Разработка на анализа на нуждите от обучение
4.6.3.2.2.	Актуализация на анализа на нуждите от обучение
4.6.3.2.3.	Специфични елементи за влаковата бригада и помощния персонал
4.6.3.2.3.1.	Познаване на линиите
4.6.3.2.3.2.	Познаване на подвижния състав
4.6.3.2.3.3.	Помощен персонал
4.7.	**Здравословни и безопасни условия**
4.7.1.	Увод
4.7.2.	Препоръчвани критерии за одобряване на професионалните лекари и медицинските организации
4.7.3.	Критерии за одобряване на психолозите, включени в психологическата оценка и изисквания към психологическата оценка
4.7.3.1.	Сертифициране на психолозите
4.7.3.2.	Съдържание и интерпретация на психологическата оценка
4.7.3.3.	Подбор на средства за оценка
4.7.4.	Медицински прегледи и психологична оценки
4.7.4.1.	Преди назначение
4.7.4.1.1.	Минимално съдържание на медицинския преглед
4.7.4.1.2.	Психологическа оценка
4.7.4.2.	След назначаване
4.7.4.2.1.	Периодичност на периодичните медицински прегледи
4.7.4.2.2.	Минимално съдържание на периодичните медицински прегледи

▼B

4.7.4.2.3.	Допълнителни медицински прегледи и/или психологически оценки
4.7.5.	Медицински изисквания
4.7.5.1.	Общи изисквания
4.7.5.2.	Изисквания към зрението
4.7.5.3.	Изисквания към слуха
4.7.5.4.	Бременност
4.7.6.	Специални изисквания във връзка с управление на влака
4.7.6.1.	Периодичност на периодичните медицински прегледи
4.7.6.2.	Допълнително съдържание на медицинския преглед
4.7.6.3.	Допълнителни изисквания към зрението
4.7.6.4.	Допълнителни изисквания към слуха и говора
4.7.6.5.	Антропометрия
4.7.6.6.	Съвети при травми
4.8.	**Регистри на инфраструктурата и подвижния състав**
4.8.1.	Инфраструктура
4.8.2.	Подвижен състав
5.	**КОМПОНЕНТИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ**
5.1.	**Определение**
5.2.	**Списък на компонентите**
5.3.	**Експлоатационни характеристики и спецификации за компонентите**
6.	**ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА КОМПОНЕНТИТЕ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА**
6.1.	**Компоненти за оперативна съвместимост**
6.2.	**Подсистема „Експлоатация и управление на движението“**
6.2.1.	Принципи
6.2.2.	Документация за правилата и процедурите
6.2.3.	Процедура на оценяване
6.2.3.1.	Решение от компетентния орган
6.2.3.2.	Ако се изисква оценка
6.2.4.	Ефективност на системата
7.	**РЕАЛИЗАЦИЯ**
7.1.	**Принципи**
7.2.	**Процедури на реализацията**
7.3.	**Частни случаи**
7.3.1.	Увод
7.3.2.	Списък на частните случаи

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ А: РАБОТНИ ПРАВИЛА ЗА ERTMS/ETCS И ERTMS/GSM-R

ПРИЛОЖЕНИЕ Б: ДРУГИ ПРАВИЛА, ОСИГУРЯВАЩИ СЪГЛАСУВАНА ЕКСПЛАТАЦИЯ НА НОВИТЕ СТРУКТУРНИ ПОДСИСТЕМИ

А. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

В. БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ НА ПЕРСОНАЛА

С. ОПЕРАТИВЕН ИНТЕРФЕЙС С ОБОРУДВАНЕТО ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯ, КОНТРОЛ И УПРАВЛЕНИЕ

D. ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Е. АНОМАЛИИ, ИНЦИДЕНТИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ В: МЕТОДИКА НА СВЪРЗАНИТЕ С БЕЗОПАСНОСТТА КОМУНИКАЦИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ Г: ИНФОРМАЦИЯ, ДО КОЯТО ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ ТРЯБВА ДА ИМА ДОСТЪП ВЪВ ВРЪЗКА С ЛИНИИТЕ, ПО КОИТО ВЪЗНАМЕРЯВА ДА РАБОТИ

ПРИЛОЖЕНИЕ Д: ЕЗИК И НИВО НА КОМУНИКАЦИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ Е: ИНФОРМАТИВНО И НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНО. НАСОКИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОДСИСТЕМА „ЕКСПЛОАТАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО“

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж: ИНФОРМАТИВНО И НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНО. СПИСЪК НА ЕЛЕМЕНТИТЕ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ПРОВЕРЯВАНИ ПО ВСЕКИ ОСНОВЕН ПАРАМЕТЪР

ПРИЛОЖЕНИЕ З: МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С ПРОФЕСИОНАЛНАТА КОМПЕТЕНТНОСТ ЗА ЗАДАЧАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАК

ПРИЛОЖЕНИЕ И: НЕ СЕ ИЗПОЛЗВА

ПРИЛОЖЕНИЕ Й: МИНИМАЛНО НЕОБХОДИМИ ЕЛЕМЕНТИ, СВЪРЗАНИ С ПРОФЕСИОНАЛНАТА КОМПЕТЕНТНОСТ ЗА ЗАДАЧИТЕ, СВЪРЗАНИ С „ПРИДРУЖАВАНЕ НА ВЛАКОВЕ“

ПРИЛОЖЕНИЕ К: НЕ СЕ ИЗПОЛЗВА

ПРИЛОЖЕНИЕ Л: МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРОФЕСИОНАЛНАТА КОМПЕТЕНТНОСТ ЗА ЗАДАЧАТА ПО ПОДГОТОВКАТА НА ВЛАКОВЕТЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ М: НЕ СЕ ПОЛЗВА

ПРИЛОЖЕНИЕ Н: ИНФОРМАТИВНО И НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНО. НАСОКИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ О: НЕ СЕ ИЗПОЛЗВА

ПРИЛОЖЕНИЕ П: ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВОЗИЛАТА

ПРИЛОЖЕНИЕ Р: НЕ СЕ ИЗПОЛЗВА

ПРИЛОЖЕНИЕ С: ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВЛАКА

ПРИЛОЖЕНИЕ Т: НЕ СЕ ПОЛЗВА

ПРИЛОЖЕНИЕ У: ПОКАЗАТЕЛИ ПРИ СПИРАНЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ Ф: СПИСЪК НА ОТВОРЕНИТЕ ВЪПРОСИ

ПРИЛОЖЕНИЕ Х: ПОДГОТОВКА И АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ДОКУМЕНТАЦИЯТА С ПРАВИЛА ЗА МАШИНИСТИТЕ

КРАТЪК РЕЧНИК

▼B

1. **УВОД**

1.1. **Технически обхват**

Тази ТСОС се отнася за подсистемата за експлоатация и управление на движението, която е една от подсистемите, посочени в приложение II (1) към Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, както и нейната поддръжка:

Тази ТСОС се прилага за следните класове влакове, независимо от това дали влаковете се състоят от влакови композиции с фиксиран състав (неделим при експлоатация) или от отделни железопътни возила. Тя се прилага в една и съща степен за железопътни возила, предназначени за пътници и/или железопътни возила, които не са предназначени за превоз на пътници:

— клас 1: Влакове, които имат максимална скорост най-малко 250 км/ч,

— клас 2: Влакове, които имат максимална скорост най-малко 190 км/ч, но по-малко от 250 км/ч.]

Съгласно приложение I на директивата, спецификациите са определени за всяка от следните категории линии:

— категория I: линии, които са специално изградени за преходи с високи скорости, оборудвани за скорости, равни или надхвърлящи 250 км/ч,

— категория II: линии, които са специално модернизирани за преходи с високи скорости, оборудвани за скорости от порядъка на 200 км/ч,

— категория III: линии, които са специално модернизирани за преходи с високи скорости и които имат специални характеристики, поради ограничения от топографски характер, релеф или градско планиране и при които скоростта трябва да се адаптира за всеки отделен случай.

1.2. **Географски обхват**

Географският обхват на тази ТСОС е трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, описана в приложение I към Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО.

1.3. **Съдържание на настоящата ТСОС**

Съгласно член 5, параграф 3 на Директива 96/48/ЕО и приложение I, т.1, буква б) към нея, изменена с Директива 2004/50/ЕО, настоящата ТСОС:

а) посочва обхвата, за който е предвидена (глава 2);

б) определя съществените изисквания за подсистемата (глава 3) и интерфейсите ѝ с другите подсистеми (глава 4);

в) установява функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговарят целевата подсистема и нейните интерфейси с други подсистеми (глава 4);

г) определя съставните елементи на оперативната съвместимост и интерфейсите, които трябва да бъдат обхванати от европейските спецификации, включително европейските стандарти, които са необходими за постигане на оперативна съвместимост вътре в трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове (глава 5);

д) посочва във всеки отделен случай процедурите, които да се използват за оценка на съответствието или годността за употреба на елементите на оперативната съвместимост от една страна, а също и за ЕО утвърждаване на подсистемите от друга (глава 6);

е) указва стратегията за прилагане на ТСОС (глава 7);

▼B

ж) посочва за съответния персонал професионалната компетентност и здравословните и безопасни условия на труд, които са необходими за експлоатацията и поддръжката на подсистемата, както и за прилагането на ТСОС.

Освен това, съгласно член 5, параграф 5, във всяка ТСОС могат да се включат разпоредби за специфични ситуации; посочени са в глава 7.

Накрая, в глава 4 настоящата ТСОС включва и правилата за експлоатация и поддръжка, които са специфични за обхвата, посочен в точки 1.1 и 1.2 по-горе.

2. **ДЕФИНИЦИЯ НА ПОДСИСТЕМА/ОБХВАТ**

2.1. **Подсистема**

Подсистемата за експлоатация и управление на движението е една от подсистемите, съставляващи трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, посочена в приложение II към Директива 96/48/ЕО.

2.2. **Обхват**

В съгласие с приложение I към Директива 96/48/ЕО (изменен в приложение I към Директива 2004/50/ЕО), обхватът на тази ТСОС се отнася за подсистемата за експлоатация и управление на движението на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, свързана с експлоатацията на влакове по трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

Определените в настоящата ТСОС спецификации за експлоатация и управление на движението могат да се използват като референтен документ за експлоатацията на други влакове, движещи се по трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, дори те да не са покрити от обхвата на настоящата ТСОС.

▼M1

2.2.1. Персонал и влакове

Раздели 4.6 и 4.7 се прилагат за персонала, който изпълнява критични за безопасността задачи, свързани с придружаването на влака, когато задачата на персонала налага пресичане на една или повече междудържавни граници и работа отвъд всяко/всички място/места, обозначено/и като „граница“ в референтния документ на мрежата на управителя на инфраструктурата и включено/и в неговия сертификат за безопасност.

Раздел „4.6.2. Езикова компетентност“ се отнася допълнително и за машинистите на влакове, както е установено в точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО.

Няма да се счита, че даден член на персонала пресича граница, ако дейността му налага само експлоатация до места, описани като „граница“ в първа алинея от настоящия раздел.

За персонала, който изпълнява задачи, критични за безопасността, свързани с изпращане на влакове и разрешаване на движението на влакове, ще се прилага взаимно признаване на професионалните квалификации между държавите-членки, а също и на здравословните и безопасни условия на труд.

За персонала, който изпълнява задачи, критични за безопасността, свързани с последното композиране на влак преди преминаване на граница/и, и който работи отвъд всяко място, описано като „граница“ в първа алинея от настоящия раздел, подраздел 4.6 ще се прилага с взаимно признаване на здравословните и безопасни условия на труд между държавите-членки. Няма да се счита, че даден влак осигурява трансгранична услуга, ако всички возила на този влак, пресичащи границата на държавата, пътуват само до места, описани като „граница“ в първа алинея от настоящия раздел.

▼M1

Това може да се обобщи в следните таблици:

Персонал, участващ в експлоатацията на влакове, които пресичат междудържавни граници и продължават пътуването си отвъд мястото, обозначено като граница

Задача	Професионални квалификации	Медицински изисквания
Придружаване на влак	4.6	4.7
Разрешаване движението на влак	Взаимно признаване	Взаимно признаване
Композиране на влак	4.6	Взаимно признаване
Изпращане на влак	Взаимно признаване	Взаимно признаване

Персонал, участващ в експлоатацията на влакове, които не пресичат междудържавни граници или ги пресичат само до местата, обозначени като „граница“

Задача	Професионални квалификации	Медицински изисквания
Придружаване на влак	Взаимно признаване	Взаимно признаване
Разрешаване движението на влак	Взаимно признаване	Взаимно признаване
Композиране на влак	Взаимно признаване	Взаимно признаване
Изпращане на влак	Взаимно признаване	Взаимно признаване

▼B

2.2.2. Принципи на експлоатация

Основната цел на настоящата версия на тази ТСОС, която е втората след влизането в сила на Директива 96/48/ЕО, но първата, която взема предвид внесените от Директива 2004/50/ЕО изменения, е да позволи съгласувана експлоатация на структурните подсистеми, които ще бъдат използвани в железопътната мрежа за високоскоростни влакове. По-конкретно, правилата и процедурите, пряко свързани с експлоатацията на нова контролна и сигнализационна система на влак, трябва да бъдат идентични, когато съществуват идентични ситуации.

Първоначално тази ТСОС включваше само тези елементи (посочени в глава 4) на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на високоскоростната железопътна система, където по принцип съществуват оперативни връзки между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, или където съществува конкретна полза за оперативната съвместимост. При това, дължимото внимание беше обърнато на изискванията на Директива 2004/49/ЕО (директивата за безопасността на железопътната мрежа),

Впоследствие, подробни работни правила за Европейската система за контрол на влаковете (ETCS) и Глобалната система за мобилна комуникация — железопътни мрежи (GSM-R) са определени в приложение А към настоящата ТСОС.

2.2.3. Приложимост към съществуващите железопътни возила и инфраструктура

Докато по-голямата част от съдържащите се в тази ТСОС изисквания се отнасят до процесите и процедурите, някои от тях се отнасят и до физическите елементи, влакове и железопътни возила, които са важни за експлоатацията.

▼B

Критериите за проектиране на тези елементи са описани в ТСОС, отнасящи се до други подсистеми като например подвижния състав. В контекста на ТСОС за експлоатацията е взета предвид именно тяхната оперативна функция.

В такива случаи се признава, че измененията в съществуващите инфраструктурни съоръжения/подвижен състав, с цел да се отговори изцяло на изискванията на настоящата ТСОС може да не са рентабилни. Поради това съответните изисквания трябва да се прилагат само към новите елементи или когато съответният елемент се подобрява или обновява и изисква ново разрешение за пускане в експлоатация по смисъла на член 14, параграф 3 на Директива 96/48/ЕО.

2.3. **Връзка между настоящата ТСОС и Директива 2004/49/ЕО**

Въпреки, че настоящата ТСОС е разработена съгласно директивата за оперативна съвместимост — Директива 96/48/ЕО (изменена с Директива 2004/50/ЕО), тя разглежда изискванията, които са тясно свързани с оперативните процедури и процеси, приложими към даден управител на инфраструктура или железопътно предприятие при кандидатстване за разрешително/сертификат по безопасността съгласно Директивата за безопасността (2004/49/ЕО).

3. **СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ**

3.1. **Съответствие с съществените изисквания**

Съгласно член 4, параграф 1 на Директива 96/48/ЕО, трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, подсистемите и елементите на оперативната съвместимост трябва да отговарят на съществените изисквания, най-общо дефинирани в приложение III към директивата.

3.2. **Съществени изисквания — преглед**

Съществените изисквания се отнасят до:

— безопасност,

— надеждност и годност,

— здраве,

— опазване на околната среда,

— техническа съвместимост.

Съгласно Директива 96/48/ЕО, съществените изисквания могат да се прилагат като цяло за цялата трансевропейска високоскоростна железопътна система или да бъдат конкретно определени за всяка подсистема или нейните компоненти.

3.3. **Специфични аспекти във връзка с тези изисквания**

В следващите точки е определена приложимостта на общите изисквания към подсистемата „Експлоатация и управление на движението“.

3.3.1. Безопасност

Съгласно приложение III към Директива 96/48/ЕО, свързаните с безопасността съществени изисквания към подсистема „Експлоатация и управление на движението“ са както следва:

Съществено изискване 1.1.1 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Проектирането, построяването или изработването, поддръжката и контрола на критичните за сигурността компоненти, и по-специално елементите, които активно допринасят за движението на влаковете, трябва да гарантират сигурността на нивото на предвидените цели за мрежата, включително при определени влошени ситуации.“

▼B

Доколкото това съществено изискване засяга подсистема „Експлоатация и управление на движението“, то е разгледано от спецификацията за подраздел „видимост на влаковете“ (подточки 4.2.2.1 и 4.3) и „чуваемост на влаковете“ в подточки 4.2.2.2 и 4.3.

Съществено изискване 1.1.2 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Параметрите, свързани с контакта колело-релса трябва да отговарят на критериите за стабилност при“ търкаляне, „задължителни за осигуряване на движението при пълна безопасност и при максимално позволената скорост.“

Това съществено изискване няма отношение към подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

Съществено изискване 1.1.3 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Използваните компоненти трябва да издържат на нормалната амортизация, както и при определените извънредни ситуации по време на използването им. Евентуалните случайни повреди трябва да бъдат сведени до минимум по отношение на последствията върху сигурността посредством подходящите средства.“

Доколкото това съществено изискване засяга подсистема „Експлоатация и управление на движението“, то е разгледано от спецификацията за подраздел „видимост на влаковете“ (подточки 4.2.2.1 и 4.3).

Съществено изискване 1.1.4 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Проектирането на наземните съоръжения и на подвижните състави, както и подборът на използваните материали, трябва да предвидят ограничаването на възникването, на разпространението и на последиците от огъня и от дима в случай на пожар.“

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

Съществено изискване 1.1.5 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Елементите, които се използват от страна на потребителите, трябва да бъдат проектирани така, че да не поставят под опасност сигурността в случай на възможно, но непозволено от инструкциите ползване.“

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

3.3.2. Надеждност и наличност

Съществено изискване 1.2 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Контролирането и поддръжката на наземните съоръжения и на подвижните оборудвания, които участват в движението на влаковете, трябва да бъдат организирани, провеждани и регистрирани така, че да осигурят функционирането им при предвидените условия.“

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

3.3.3. Здраве

Съществено изискване 1.3.1 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Материалите, които биха могли по време на използването им да поставят в опасност здравето на лицата, които са в досег или имат достъп до тях, не трябва да се използват във влаковете и в железопътните инфраструктури.“

▼B

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

Съществено изискване 1.3.2. от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Подборът, пускането в движение и използването на тези материали трябва да става с максимално ограничаване на дима, пушеците или вредните и опасни газове, особено в случай на пожар.“

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

3.3.4. Защита на околната среда

Съществено изискване 1.4.1 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Въздействието върху околната среда, произтичащо от включването в териториалното устройство и построяването на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове трябва да бъде взето предвид и преценено още когато самата система се проектира, при спазване на разпоредбите на Общността, които са в сила.“

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

Съществено изискване 1.4.2 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Материалите, използвани във влаковете и в инфраструктурите, трябва да предотвратят емисиите на дим и пушек или на вредни и опасни газове за околната среда, особено в случай на пожар.“

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

Съществено изискване 1.4.3 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Материалите от подвижния състав и системите за електрозахранване и за други енергии трябва да бъдат проектирани и осъществени така, че да бъдат съвместими по отношение на електромагнитните параметри с инсталациите, оборудванията и обществените и частни мрежи, с които биха се получили смущения.“

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

3.3.5. Техническа съвместимост

Съществено изискване 1.5 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

Техническите характеристики на инфраструктурите и на наземните съоръжения трябва да бъдат съвместими помежду си и с тези на влаковете, които са предназначени да се движат по трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

„Когато постигането на тези характеристики се окаже трудна задача в някои части на мрежата, могат да се допуснат временни решения, които да осигурят бъдещата съвместимост“.

Това съществено изискване не се отнася за подсистема „Експлоатация и управление на движението“.

▼B

3.4. **Аспекти, конкретно отнасящи се до подсистема „Експлоатация и управление на движението“**

3.4.1. Безопасност

Съществено изискване 2.7.1 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Сближаването на експлоатационните правила на мрежите, както и квалификацията на машинистите и на персонала във влака трябва да гарантират висока степен на безопасност.

Дейностите и периодичността по поддръжката, подготовката и квалификацията на персонала по поддръжка, както и системата за осигуряване на качеството, установена в центровете за поддръжка и техническо обслужване на съответните оператори, трябва да гарантират високо ниво на сигурност.“

Съществото изискване е разгледано от следните подточки на тази спецификация:

— идентификация на возилото (подточка 4.2.2.3)

— спиране на влака (подточка 4.2.2.6.)

— влаков състав (подточка 4.2.2.5.)

— изисквания към пътническите возила (подточка 4.2.2.4)

— проверка на готовността на влака за работа (подточка 4.2.2.7)

— видимост на влаковете (подточки 4.2.2.1 и 4.3)

— чуваемост на влаковете (подточки 4.2.2.2 и 4.3)

— потегляне на влака (подточка 4.2.3.3.)

— управление на движението (подточка 4.2.3.4)

— забелязване на сигналите и устройство за бдителност (подточка 4.3)

— комуникация, свързана с безопасността (подточки 4.2.1.5 и 4.6)

— документация за машинистите (подточка 4.2.1.2)

— документация за персонала на железопътното предприятия, различен от машинистите (подточка 4.2.1.3)

— документация за персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ придвижването на влаковете (подточка 4.2.1.4)

— работа във влошени условия (подточка 4.2.3.6)

— управление на аварийна ситуация (подточка 4.2.3.7)

— работни правила на европейската система за управление на железопътното движени (ERTMS) (подточка 4.4)

— професионални компетентности (подточки 2.2.1 и 4.6)

— здравословни и безопасни условия (подточки 2.2.1 и 4.7)

3.4.2. Надеждност и наличност

Съществено изискване 2.7.2 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Дейностите и периодичността по поддръжката, подготовката и квалификацията на персонала по поддръжка, както и системата за осигуряване на качеството, организирани и реализирани от тези, които експлоатират съоръженията в центровете за поддръжка и техническо обслужване, трябва да гарантират високо ниво на надеждност и висок коефициент на готовност на системата.“

▼B

Съществено изискване е гарантирано от следните подраздели на тази спецификация:

— влаков състав (подточка 4.2.2.5.)

— проверка на готовността на влака за работа (подточка 4.2.2.7)

— управление на движението (подточка 4.2.3.4)

— комуникация, свързана с безопасността (подточка 4.2.1.5)

— експлоатация при влошени условия (подточка 4.2.3.6)

— управление на аварийна ситуация (подточка 4.2.3.7)

— професионална компетентност (подточка 4.6)

— здравословни и безопасни условия (подточка 4.7)

3.4.3. Техническа съвместимост

Съществено изискване 2.7.3 от приложение III към Директива 96/48/ЕО:

„Сближаването на експлоатационните правила на мрежите, както и квалификацията на машинистите, на персонала във влака и на персонала, натоварен с управлението на движението, трябва да гарантират ефикасността на експлоатация на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.“

Основното изискване е разгледано от следните подсекции на тази спецификация:

— идентификация на железопътното возило (подточка 4.2.2.3)

— спиране на влака (подточка 4.2.2.6.)

— влаков състав (подточка 4.2.2.5.)

— изисквания към пътническите железопътни возила (подточка 4.2.2.4)

— комуникация, свързана с безопасността (подточка 4.2.1.5)

— експлоатация при влошени условия (подточка 4.2.3.6)

— управление на аварийна ситуация (подточка 4.2.3.7)

4. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОДСИСТЕМАТА

4.1. Въведение

Трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, за която се прилага Директива 96/48/ЕО и от която подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ е част, е интегрирана система, чиято надеждност трябва да се проверява. Тази надеждност трябва да се проверява особено що се отнася до спецификациите на подсистемата, нейните интерфейси спрямо системата, от която тя е част, както и до правилата на работа.

Вземайки предвид всички отнасящи се до нея съществени изисквания, подсистемата „Експлоатация и управление на движението“, така както е описана в подточка 2.2, включва само посочените в следващия раздел елементи.

Съгласно Директива 2001/14/ЕО, управителят на инфраструктурата носи цялата отговорност за осигуряване на всички съответстващи изисквания, на които трябва да отговарят влаковете, на които е разрешено да се движат по неговата мрежа, вземайки предвид географските особености на отделните линии и функционалните или технически спецификации, посочени по-долу.

▼B

4.2. **Функционални и технически спецификации на подсистемата**

Функционалните и техническите спецификации на подсистема „Експлоатация и управление на движението“ включват следното:

— спецификации, отнасящи се до персонала

— спецификации, отнасящи се до влаковете

— спецификации, отнасящи се до експлоатацията на влаковете

4.2.1. Спецификации, отнасящи се до персонала

4.2.1.1. Общи изисквания

Този раздел се занимава с персонала, участващ в експлоатацията на подсистемата чрез изпълнението на критични за безопасността задачи, включващи пряк интерфейс между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура.

— Персонал на железопътното предприятие:

  — изпълняващ задачата за движението на влаковете и представляващ част от „влаковата бригада“ (наричан навсякъде в този документ „машинисти“)

  — изпълняващ задачи във влака (различни от управлението на влака) и представляващ част от „влаковата бригада“

  — изпълняващ задачата за подготовката на влаковете

— Персонал на управителя на инфраструктурата, изпълняващ задачата за разрешаване движението на влаковете

Областите на приложение са:

— документация

— комуникация

и в определеното в точка 2.2 на настоящата ТСОС поле на приложение:

— компетентности (виж подточка 4.6 и приложения З, Й и Л)

— здравословни и безопасни условия (виж подточка 4.7)

4.2.1.2. Документация за машинистите

Експлоатиращото влака железопътно предприятие трябва да предостави своевременно на машиниста цялата необходима информация, нужна му да изпълнява задълженията си.

Тази информация трябва да взема предвид необходимите елементи за работа в нормални, влошени условия и в аварийни ситуации за маршрутите на движение и използвания по тези маршрути подвижен състав.

4.2.1.2.1. Ръководство

Всички необходими на машиниста процедури трябва да се съдържат в документ или компютърен носител, наречен „Ръководство за машиниста“.

В „Ръководство за машиниста“ трябва да се посочват изискванията за всички маршрути на движение и използвания по тези маршрути подвижен състав според ситуациите на нормални, влошени условия на работа и аварийни ситуации, с които машинистът може да се сблъска.

„Ръководство за машиниста“ трябва да разглежда два отделни аспекта:

— един, който описва набор от общи правила и процедури, валидни за цялата трансевропейска мрежа (като се има предвид съдържанието на приложения А, Б и В)

▼B

— друг, който определя необходимите правила и процедури конкретно за всеки управител на инфраструктура.

То трябва да включва като минимум процедури по следните аспекти:

— безопасност и сигурност за персонала

— сигнализация и контрол-управление

— експлоатация на влаковете, включително влошени условия на работа

— тягов и подвижен състав

— произшествия и злополуки

Железопътното предприятие отговаря за съставянето на този документ.

Железопътното предприятие трябва да изготви „Ръководството за машиниста“ в един и същ формат за цялата инфраструктура, в която ще работят неговите машинисти.

То ще има две приложения:

— приложение 1: Упътване за процедурите на комуникация;

— приложение 2: Книга с формуляри

Железопътното предприятие трябва да състави ръководството за машиниста или на езика на една от държавите-членки или на „работния“ език на един от управителите на инфраструктура, за която се отнасят правилата. Това не важи за съобщения и формуляри, които трябва да останат на „работния“ език на управителя(ите) на инфраструктурата.

Процесът за подготовка и актуализация на „Ръководство за машиниста“ трябва да включва следните етапи:

— управителят на инфраструктурата (или организацията, отговаряща за подготовката на работните правила) трябва да предостави на железопътното предприятие съответната информация на своя „работен“ език,

— железопътното предприятие трябва а състави първоначалния или актуализирания документ,

— ако избраният от железопътното предприятие език за ръководството на машиниста не е езикът, на който първоначално е предоставена съответната информация, то железопътното предприятие има отговорността да осигури необходимия превод.

Съгласно параграф 2 на приложение III към Директива 2004/49/ЕО, системата за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата трябва да съдържа процес на утвърждаване с цел да се гарантира, че съдържанието на предоставената от железопътното предприятие документация е пълна и точна.

Съгласно параграф 2 на приложение III към Директива 2004/49/ЕО, системата за управление на безопасността на железопътното предприятие трябва да съдържа процес на утвърждаване с цел да се гарантира, че съдържанието на ръководството е пълно и точно.

Приложение V очертава този процес във формата на диаграма и предлага общ преглед върху него.

4.2.1.2.2. Описание на линията и съответното оборудване, свързано с експлоатираните линии

На машинистите трябва да се предостави описание на линиите и свързаното с тях оборудване, по които те ще работят и които са свързани със задачата им на управление на влаковете. Тази информация трябва да бъде включена в единствен документ, наречен „Пътна книга“ (която може да е традиционен документ или в компютърен вариант).

▼B

По-долу е представен списък на информацията, която трябва да бъде предоставена като минимум:

— общите работни характеристики

— показване на възходящи и низходящи наклони

— подробна схема на линията

4.2.1.2.2.1. Подготовка на „Пътната книга“

„Пътната книга“ трябва да се подготви или на езика на една от държавите-членки, избрана от железопътното предприятие, или на „работния“ език, използван от управителя на инфраструктурата.

Трябва да се включи следната информация (списъкът не е изчерпателен):

— общите работни характеристики:

  — тип на сигнализация и съответен режим на движение (двоен железен път, движение в обратна посока, ляво или дясно движениеи др.)

  — вид електроснабдяване

  — тип на радиооборудването земя-влак.

— показване на възходящи и низходящи наклони:

  — стойности на наклоните и точното им местоположение,

— подробна схема на линията:

  — имена на гарите и ключовите места по линията и местоположението им;

  — тунели — включително местоположение, наименование, дължина, конкретна информация като наличието на тротоари и места за безопасно напускане на тунела, както и местоположението на безопасните зони, където може да се организира евакуацията на пътниците.

  — основни места като неутрални секции

  — допустими пределни скорости за всеки коловоз, включително, ако е необходимо, диференцирани скорости според типа влак,

  — името на организацията, отговаряща за контрола на управлението на движението и име(на) на районите за контрол на движението;

  — имената и районите на центровете за контрол на движението като сигнализационни центрове;

  — определяне на радиоканалите, които ще се използват;

Форматът на пътната книга трябва да бъде подготвен по един и същи начин за всички инфраструктури, по които се движат влаковете на отделното железопътно предприятие.

Железопътното предприятие отговаря за подготовката на пътната книга, като използва предоставената от управителя(ите) на инфраструктурата информация.

Съгласно параграф 2 на приложение III към Директива 2004/49/ЕО, системата за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата трябва да съдържа процес на утвърждаване с цел да се гарантира, че съдържанието на предоставената от железопътното(ите) предприятие(я) документация е пълна и точна.

▼B

Съгласно параграф 2 на приложение III към Директива 2004/49/ЕО, системата за управление на безопасността на железопътното предприятие трябва да съдържа процес на утвърждаване с цел да се гарантира, че съдържанието на пътната книга е пълно и точно.

4.2.1.2.2.2. Модифицирани елементи

Управителят на инфраструктурата трябва да посочи на железопътното предприятие постоянно или временно модифицираните елементи. Железопътното предприятие трябва своевременно да бъде запознато с промените, за да може да се подготви за ефекта от тях, да актуализира документите и да инструктира персонала. Те трябва да се групират от железопътното предприятие в специален документ или компютърен файл, чийто формат трябва да бъде един и същ за всички инфраструктури, в които се движат влаковете на отделното железопътно предприятие.

Съгласно параграф 2 на приложение III към Директива 2004/49/ЕО, системата за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата трябва да съдържа процес на утвърждаване с цел да се гарантира, че съдържанието на предоставената на железопътното(ите) предприятие(я) документация е пълно и точно.

Съгласно параграф 2 на приложение III към Директива 2004/49/ЕО, системата за управление на безопасността на железопътното предприятие трябва да съдържа процес на утвърждаване с цел да се гарантира, че съдържанието на процедурното ръководство е пълно и точно.

4.2.1.2.2.3. Информиране на машиниста в реално време

Процедурата за уведомяване на машинистите в реално време за всички промени в препоръките по безопасността по маршрута трябва да бъде установена от съответните управители на инфраструктурата (процесът трябва да бъде единствен там, където се ползват ERTMS/ETCS).

4.2.1.2.3. Разписания

Предоставянето на информация за разписанието на влаковете улеснява движението им по график и подпомага работата по обслужването им.

Железопътното предприятие трябва да предостави на машинистите необходимата информация за нормалното движение на влака, която трябва да включва като минимум:

— идентификацията на влака;

— дните на пътуването на влака (ако е необходимо);

— спирки и свързаните с тях дейности;

— други точки по разписание;

— времето на пристигане/потегляне/престой на всяка в/от тези точки.

Тази информация за движението на влаковете, която трябва да се основава на предоставената от управителя на инфраструктурата информация, може да се предостави в електронен формат или на хартия.

Предоставянето ѝ на машиниста трябва да става по един и същи начин по всички линии, по които работи железопътното предприятие.

4.2.1.2.4. Подвижен състав

Железопътното предприятие трябва да предостави на машиниста цялата информация, свързана с работата на подвижния състав във влошени условия (например влакове, които се нуждаят от помощ). Тази документация трябва да е насочена и към специфичния интерфейс с персонала на управителя на инфраструктурата в такива случаи.

▼B

4.2.1.3. Документация за персонала на железопътното предприятие, различен от машинистите

Железопътното предприятие трябва да предостави на всички членове на персонала си (независимо дали са във влака или другаде), занимаващи се с критични за безопасността задачи, включващи пряк интерфейс с персонала, оборудването или системите на управителя на инфраструктурата с правилата, процедурите, конкретна информация за подвижния състав и маршрута, които счете за необходими за изпълнението на тези задачи. Тази информация ще се използва както в нормални, така и във влошени условия на работа.

За персонала във влаковете, структурата, форматът, съдържанието и процесът за подготовка и актуализация на тази информация трябва да се основават на спецификацията, заложена в подточка 4.2.1.2 на настоящата ТСОС.

4.2.1.4. Документация за персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ движението на влаковете

Цялата информация, необходима за осигуряване на свързана с безопасността комуникация между персонала, разрешаващ движението на влаковете, трябва да бъде включена в:

— документи, описващи „Протокол за комуникациите“ (приложение В);

— документа, озаглавен „Книга с формуляри“.

Управителят на инфраструктурата трябва да състави тези документи на своя „работен“ език.

4.2.1.5. Свързана с безопасността комуникация между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете

Езикът, ползван за свързаната с безопасността комуникация между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие (определен в приложение Л) и персонала, разрешаващ движението на влаковете, трябва да бъде „работният“ език (виж речника), използван от управителя на инфраструктурата по съответния маршрут.

Принципите на свързаната с безопасността комуникация между влаковата бригада и персонала, отговарящ за разрешаване движението на влаковете, могат да се намерят в приложение В.

Съгласно Директива 2001/14/ЕО, управителят на инфраструктурата отговаря за публикуването на „работния език“, ползван от неговия персонал в ежедневната работа.

Когато обаче практиката на място изисква да се предвиди и втори език, управителят на инфраструктурата отговаря за определянето на географските граници за ползването му.

4.2.2. Спецификации, отнасящи се до влаковете

4.2.2.1. Видимост на влака

4.2.2.1.1. Общо изискване

Железопътното предприятие трябва да гарантира оборудването на влаковете със средства, показващи предния и задния край на влака.

4.2.2.1.2. Преден край

Железопътното предприятие трябва да направи всичко възможно, за да може всеки приближаващ се влак да бъде ясно виждан и разпознаваем като такъв, посредством наличието и разположението на включени бели светлини на предния край. Целта на това е да бъде идентифициран като приближаващ се влак от разположените наблизо пътни превозни средства или други движещи се обекти.

▼M1

Съответната подробна спецификация е описана в подраздел 4.3.3.3.1.

▼B

4.2.2.2. Чуваемост на влака

4.2.2.2.1. Общо изискване

Железопътното предприятие трябва да осигури оборудването на влака с устройство за подаване на звуков сигнал, което да сигнализира за приближаването му.

4.2.2.2.2. Контрол

Възможността за подаване на предупредителен звуков трябва да бъде достъпна от всички позиции на управление.

4.2.2.3. Идентификация на возилото

Всяко возило трябва да има уникален номер, по който да се отличава от всяко друго железопътно возило. Този номер трябва да бъде ясно изписан най-малко на всяка надлъжна страна на возилото.

Също така трябва да е възможно да се идентифицират работните ограничения, които важат за возилото.

Другите изисквания са определени в приложение П.

4.2.2.4. Изисквания към пътническите возила

— Съвместимостта между пътническите возила и платформите на определените пътнически спирки трябва да е достатъчна да осигури безопасен достъп и изход.

— Пътниците не трябва да могат да отварят предназначените за тях странични врати, докато влакът не е в престой и вратите не са освободени от член на влаковата бригада.

— Освобождаването на вратите трябва да става поотделно за всяка страна на влака. Индикацията дали вратите на пътническите влакове са затворени и дали са блокирани трябва да е постоянна.

— Задействането на освобождаването на вратите трябва да блокира подаването на захранване на тяговата единица. (За целите на това изискване, „освобождаване на вратите“ означава влаковата бригада да е дала възможност на пътниците да отварят вратите.).

— Всички возила, превозващи пътници, трябва да бъдат снабдени с изходи, улесняващи аварийното им напускане.

— Возилата, предназначени да бъдат ползвани от пътници, трябва да имат монтирана аларма, която да може да се задейства от пътниците, или аварийна спирачка. В случай, че тя бъде задействана, машинистът трябва да бъде алармиран незабавно, но трябва да може да запази контрола върху влака.

4.2.2.5. Влаков състав

Железопътното предприятие трябва да определи правилата и процедурите, които неговият персонал трябва да спазва, за да осигури съответствието на влака с определеното за него трасе.

Изискванията към влаковия състав трябва да вземат предвид следните елементи:

— возилата

  — всички возила на влака трябва да съответстват на всички изисквания, приложими за линиите, по които влакът ще се движи;

  — всички возила на влака трябва да могат да се движат с максималната скорост, която е определена за него;

▼B

— всички возила на влака трябва да са в рамките на определения си интервал на поддръжка, който да обхваща цялото (по отношение на време и разстояние) предприето пътуване;

— влакът

— комбинацията от образуващите влака возила трябва да съответства на техническите ограничения на съответната линия и да бъде в рамките на максималната дължина, допустима за изпращащите и приемащите терминали.

— железопътното предприятие отговаря за осигуряване на техническата годност на влака за и по време на цялото съответно пътуване;

— теглото и натоварването на осите

— теглото на влака трябва да е в рамките на максимално допустимото за секцията от линията, силата на сцеплението, тяговото захранване и другите съответни характеристики на влака. Трябва да се съблюдават ограниченията за натоварването на осите.

— максималната скорост на влака

— максималната скорост, с която може да се движи влакът, трябва да взема предвид всички ограничение за съответната(ите) линия(и), експлоатационните характеристики на спирачките, натоварването на осите и типа на возилата.

— кинематично очертание

— кинематичният габарит на всяко возило (включително товара) от влака трябва да бъде в позволения максимум за съответната секция от линията

Могат да бъдат изисквани или налагани и допълнителни ограничения поради типа на спирачния режим или вида на тягата на даден влак.

Влаковият състав трябва да бъде описан в хармонизиран документ за влаковия състав (виж приложение Ф).

4.2.2.6. Спиране на влака

4.2.2.6.1. Минимални изисквания към спирачната система

Всички возила на влака трябва да са свързани с непрекъснатата автоматична спирачна система, определена в ТСОС за подвижния състав.

Първото и последното возило (включително всички тягови единици) на всеки влак трябва да имат ефикасни автоматични спирачки.

В случай, че влакът инцидентно бъде разделен на две части, и двете групи откъснали се возила трябва автоматично да спрат в резултат от приложеното максимално спирачно усилие.

4.2.2.6.2. Спирачни показатели

Управителят на инфраструктурата трябва да реши дали:

— да предостави на железопътното предприятие информацията, необходима за изчисляване на изискваните за съответната линия на експлоатационните характеристики на спирачките, включително информация за спирачните системи, които могат да бъдат приети и за условията на използването им или

— вместо това да осигури действително изискваните експлоатационни характеристики.

Железопътното предприятие е отговорно за осигуряването на достатъчни спирачни показатели на влака, като осигури съответните правила, които персоналът му трябва да спазва.

▼B

Информацията, изисквана от железопътното предприятие за изчисляване на показателите на спиране, позволяващи на влаковете да спират и да останат неподвижни, трябва да взема предвид географията на всички включени линии, отреденото му трасе и развитието на ERTMS/ETCS.

Другите изисквания са определени в приложение У.

4.2.2.7. Проверка на готовността на влака за работа

4.2.2.7.1. Общо изискване

Железопътното предприятие трябва да определи процеса, който гарантира, че цялото свързано с безопасността оборудване във влака е в напълно функционално състояние и че влака е безопасен за работа.

Железопътното предприятие трябва да уведоми управителя на инфраструктурата за всички промени в характеристиките на влака, засягащи експлоатационните му показатели, или за всички промени, които могат да засегнат възможността за приемане на влака в определеното за него трасе.

Управителят на инфраструктурата и железопътното предприятие трябва да изработят и актуализират условия и процедури за движението на влаковете във влошени условия.

4.2.2.7.2. Необходими данни

Данните, необходими за безопасната и ефективна експлоатация и процедурата, по която трябва да бъдат изпращани тези данни, трябва да включва:

— идентификацията на влака

— наименованието на железопътното предприятие, отговарящо за влака

— действителната дължина на влака

— ако влакът превозва пътници или животни, когато това не е предвидено

— всякакви работни ограничения, като се посочат возилата, за които те се отнасят (габарит, ограничения за скорост и др.)

— информация, която управителят на инфраструктурата изисква за транспорт на опасни товари.

Железопътното предприятие трябва да дефинира процес, за да гарантира, че тези данни са предоставени на управителя(ите) на инфраструктурата преди тръгването на влака.

Железопътното предприятие трябва да дефинира процедура за уведомяване на управителя(ите) на инфраструктурата, ако даден влак няма да заеме посоченото му трасе или е отменен.

4.2.3. Спецификации, отнасящи се до експлоатацията на влаковете

4.2.3.1. Планиране на влаковете

Управителят на инфраструктурата трябва да посочи какви данни се изискват, когато се иска трасе за даден влак. Другите аспекти на този елемент са определени в Директива 2001/14/ЕО.

4.2.3.2. Идентификация на влаковете.

Трябва да съществува недвусмислена идентификация за всички влакове.

Тези изисквания са определени в приложение С.

4.2.3.3. Отпътуване на влака

4.2.3.3.1. Проверки и изпитания преди отпътуване

Железопътното предприятие трябва, съгласно изискванията, определени в третата алинея на точка 4.1 на настоящата ТСОС и всички приложими правила, да определи проверките и изпитанията (по-специално по отношение на спирачките), които трябва да се извършат преди отпътуване.

▼B

4.2.3.3.2. Уведомяване на управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака

Железопътното предприятие трябва да информира управителя на инфраструктурата за всяка аномалия във връзка с влака или неговата експлоатация, която може да се отрази на движението му преди отпътуване и по време на пътуването.

4.2.3.4. Управление на движението

4.2.3.4.1. Общи изисквания

Управлението на движението трябва да подсигури безопасната, ефективна и прецизна експлоатация на железния път, включително ефективно отстраняване на всички нарушения на работата.

Управителят на инфраструктурата трябва да определи процедури и средства за:

— управление на влаковете в реално време,

— оперативни мерки за поддържане на възможно най-ефективната експлоатация на инфраструктурата в случаи на закъснения или произшествия, били те действителни или очаквани, и

— предоставяне на информация за железопътните предприятия в такива случаи.

Всички допълнителни процеси, изисквани от железопътното предприятие и които засягат интерфейса с управителя на инфраструктурата, могат да бъдат въведени след съгласуване с управителя на инфраструктурата.

4.2.3.4.2. Докладване на влаковете

4.2.3.4.2.1. Данни, изисквани за докладване на местоположението на влака

Управителят на инфраструктурата трябва:

— да осигури средства за записване в реално време на времената на отпътуване, пристигане или преминаване в съответните предварително определени контролни пунктове в мрежата му и стойността на отклоненията;

— предоставяне на конкретните данни, изисквани във връзка с докладване на местоположението на влака. Тази информация трябва да включва:

  — Идентификация на влака

  — Данни за контролния пункт

  — Линия, по която се движи влакът

  — Време, в което влакът трябва да пристигне в контролния пункт по разписание

  — Действително време, в което влакът е в контролния пункт (а когато се отчитат потегляне, пристигане или преминаване — трябва да се посочат отделни времена на пристигане и потегляне на влака от междинните контролни пунктове)

  — Брой минути, с които влакът е пристигнал по-рано или по-късно в контролния пункт

  — Първоначално обяснение за всяко отделно закъснение, надвишаващо 10 минути или друго, изисквано от режима за наблюдение на показателите

  — Посочване, ако отчетът за влака е забавен и брой минути на такова забавяне

  — Предходни идентификации на влака, ако има такива

  — Влакът е отменен за цялото или част от пътуването.

▼B

4.2.3.4.2.2. Прогнозирано време на предаване

Управителят на инфраструктурата трябва да разполага с процес, даващ възможност да се направи оценка на броят минути на отклонение от времето по график, в което даден влак трябва да се предаде от един управител на инфраструктура на друг.

Той трябва да включва информация за нарушения в работата (описание и място на възникване на проблема).

4.2.3.4.3. Опасни товари

Железопътното предприятие трябва да определи процедури за контрол на превоза на опасни товари.

Тези процедури трябва да включват:

— Съществуващи европейски стандарти, определени в директива 96/49 на ЕО за идентифициране на опасните товари в даден влак,

— уведомяване на машиниста за наличието и разположението на опасни товари във влака,

— информация, която управителят на инфраструктурата изисква за транспорт на опасни товари,

— **определяне, съвместно с управителя на инфраструктурата, на линиите за комуникация и планиране на конкретни мерки в случай на аварийни ситуации, засягащи товарите.**

4.2.3.4.4. Качество на работата

Управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия трябва да разполагат с процедури за наблюдение на ефективното изпълнение на всички съответстващи услуги.

Процесите на наблюдение трябва да бъдат разработени така, че да позволяват анализ на данните и установяване на тенденциите по отношение на човешки и системни грешки. Резултатите от този анализ ще се използват за разработването на действия за подобряване на работата, предназначени да отстранят или намалят ефекта на събития, които могат да нарушат ефективната работа на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

Когато тези действия за подобряване на работата биха били в полза за цялата мрежа и включват други управители на инфраструктури и железопътни предприятия, те трябва да бъдат съответно разпространени, при спазване на търговската тайна.

Събитията, довели до значителни нарушения в работата, трябва да се анализират от управителя на инфраструктурата възможно най-скоро. Когато е необходимо и особено когато се отнася до персонала им, управителят на инфраструктурата трябва да покани засегнатите от събитието железопътни предприятия за участие в анализа. Когато резултатът от тези анализи води до препоръки за подобряване на мрежата с цел отстраняване или смекчаване на причините за произшествия/инциденти, те трябва да бъдат сведени до знанието на всички засегнати управители на инфраструктури и железопътни предприятия.

Тези процеси трябва да се документират и подлежат на вътрешна проверка.

4.2.3.5. Записване на данните

Данните, свързани с движението на даден влак, трябва да се записват и съхраняват с цел:

— Да подпомогнат систематичния мониторинг на безопасността като средство за предотвратяване на инциденти и произшествия.

▼B

— Идентифициране на машинист, влак и показателите на инфраструктурата в периода преди и (ако е необходимо) непосредствено след инцидент или произшествие с цел да се установят причините, свързани с управлението или оборудването на влака и да се подпомогне разработването на нови или променени мерки за предотвратяване на подобни случаи.

— Записване на информацията, свързана с експлоатацията и, когато е необходимо, работните часове на локомотива/тягоовата единица и управляващото го лице.

Трябва да е възможно записаните данни да се съпоставят спрямо:

— датата и часа на записване

— точното географско местоположение на записаното събитие (разстояние в километри от място, което може да се установи)

— идентификацията на влака

— самоличността на машиниста.

Изисквания във връзка със съхранението, периодичната оценка и достъпа до тези данни са определени в съответните национални закони на държавата-членка:

— в която е лицензирано железопътното предприятие (по отношение на записваните във влака данни) или

— на държавата-членка, в която се намира инфраструктурата (по отношение на данните, записвани извън влака).

4.2.3.5.1. Записване на данните от наблюденията извън влака

Като минимум управителят на инфраструктурата трябва да записва следните данни:

— неизправност на разположеното край линията оборудване, свързани с движението на влаковете (сигнализация, железопътни стрелки и др.);

— установяване на прегряване на лагерите на осите;

— комуникация между машиниста на влака и персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ движението на влаковете.

4.2.3.5.2. Записване на данните от наблюденията във влака

Като минимум железопътното предприятие трябва да записва следните данни:

— преминаване край сигнали за опасност или „край на разрешеното движение“ без разрешение

— използване на аварийната спирачка

— скорост, с която се движи влакът

— всяко изолиране или изключване на системите за контрол (сигнализация) във влака

— задействане на устройството за звукова сигнализация (свирка)

— задействане на устройствата за управление на вратите (освобождаване, затваряне)

— установяване на прегряване на буксите от датчици на борда на влака, ако са монтирани такива

— идентификацията на кабината, в която са записани данните и които трябва да бъдат проверени

— данни, позволяващи да бъдат записани работните часове на машинистите.

▼B

4.2.3.6. Работа във влошени условия

4.2.3.6.1. Уведомяване на другите ползватели

Управителите на инфраструктурата съвместно с железопътните предприятия трябва да дефинират процес за незабавно взаимно размяна на информация за всяка ситуация, която засяга безопасността, експлоатацията и/или наличността на железопътната мрежа или подвижния състав.

4.2.3.6.2. Уведомяване на машинистите на влака

При всички случаи на влошени условия, свързани с обхвата на отговорност на управителя на инфраструктурата, той трябва да даде формални инструкции на машинистите за това какви мерки трябва да се вземат за безопасното им преодоляване.

4.2.3.6.3. Разпоредби за спешни случаи

Управителят на инфраструктурата съвместно с всички железопътни предприятия, работещи в неговата инфраструктура и управителите на съседни инфраструктури, ако е необходимо, трябва да дефинират, публикуват и разгласят подходящи мерки за спешни случаи и да възложат отговорности въз основа на изискванията за намаляване на негативния ефект на влошените условия.

Изискванията към планирането и ответната реакция спрямо тези събития трябва да бъдат пропорционални на характера и потенциалния мащаб на влошената ситуация.

Тези мерки, които като минимум трябва да включват планове за възстановяване на мрежата в „нормалното“ ѝ състояние, могат да разглеждат също така:

— неизправности на подвижния състав (например такива, които могат да доведат до значителни смущения в движението, процедурите за оказване на помощ на аварирали влакове);

— повреди в инфраструктурата (например, след повреда в електроснабдяването или условията, при които влаковете могат да бъдат отклонени от предвидената линия);

— екстремални климатични условия

Управителят на инфраструктурата трябва да подготви и актуализира информация за контакт с ключовия персонал на управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие, който може да бъде уведомяван в случай на нарушения, водещи до влошени условия на работа. Тази информация трябва да включва данни за контакт както през, така и извън работното време.

Железопътното предприятие трябва да предостави тази информация на управителя на инфраструктурата и да го уведомява при всички промени в данните за контакт.

Управителят на инфраструктурата трябва да уведомява железопътното предприятие за всички промени в данните си.

4.2.3.7. Управление на аварийна ситуация

Управителят на инфраструктурата трябва, в консултация с:

— всички железопътни предприятия, работещи в неговата инфраструктура, или

— когато е необходимо, представителните органи на железопътното предприятие, работещо в неговата инфраструктура, и

— управителите на съседни инфраструктури, ако е необходимо, както и

— местните органи и

▼B

— представителните органи на местно или национално ниво, на аварийните служби, включително службата за противопожарна и аварийна безопасност

и в съответствие с Директива 2004/49/ЕО, да дефинира, публикува и разгласи подходящи мерки за справяне с аварийни ситуации и възстановяване на нормалната експлоатация на линията.

Обикновено тези мерки трябва да включват:

— сблъсквания,

— пожари във влакове,

— евакуация на влакове,

— произшествия в тунели,

— инциденти, включващи опасни товари,

— дерайлирания.

Железопътното предприятие трябва да предостави на управителя на инфраструктурата всяка конкретна информация във връзка с тези обстоятелства, особено по отношение на възвръщане на техните влакове или връщането им върху релсите. (Виж и точка 4.2.7.5 в ТСОС за товарните вагони от конвенционалната железопътна система.)

Освен това, железопътното предприятие трябва да разполага с процес за информиране на пътниците за провежданите във влака аварийни и спасителни процедури.

4.2.3.8. Помощ за влаковата бригада в случай на инцидент или сериозна неизправност на подвижния състав

Железопътното предприятие трябва да дефинира подходящи процедури за оказване на помощ на влаковата бригада при влошени ситуации, за да бъдат избегнати или намалени закъсненията, причинени от технически или други неизправности на подвижния състав (например комуникационни линии, мерки, които трябва да се вземат в случай на евакуация на влак).

4.3. **Функционални и технически спецификации на интерфейсите**

В светлината на съществените изисквания в глава 3, функционалните и технически спецификации на интерфейсите са както следва:

4.3.1. Интерфейси с ТСОС за инфраструктурата

4.3.1.1. Забелязване на сигналите

Машинистът трябва да е в състояние да наблюдава сигналите, а сигналите трябва да могат да се наблюдават от машиниста от нормалната му позиция на управление. Същото се отнася за знаците, разположени отстрани на линията, ако са свързани с безопасността.

Разположените отстрани на линията знаци и информационни табели трябва да бъдат разработени по единен начин, спомагащ те да бъдат виждани. Проблемите, които трябва да се вземат предвид, включват:

— да бъдат подходящо разположени така, че светлините на влака да позволяват на машиниста да прочете информацията,

— подходящо и интензивно осветление, когато е необходимо информацията да бъде осветена,

— когато се използват светлоотразителни знаци, отразяващите свойства на използвания материал да отговарят на съответните спецификации и да са произведени така, че предните светлини на влака да позволяват на машиниста да прочете информацията.

▼B

4.3.1.2. Пътнически возила

Трябва да се осигури съвместимост между пътническите возила и платформи на определените спирки за пътници, за да се осигури безопасен достъп и изход.

Трябва да се спазва минималното разстояние между повърхностите на платформата и електрическите части на возилата, които са под напрежение.

4.3.1.3. Професионална компетентност

Съществува интерфейс с подточка 2.2.1 на настоящата TCOC и подточка 4.6 на TCOC за високоскоростната инфраструктура.

4.3.2. Интерфейси с TCOC за контрол, управление и сигнализация

4.3.2.1. Записване на данни от надзора

Подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ определя оперативните изисквания за записването на данните от наблюденията (виж подточка 4.2.3.5 от настоящата TCOC), с които подсистемата „Контрол-управление“ (виж точка 4.2.15 от TCOC за контрол управлвние и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове) трябва да се съобразява.

4.3.2.2. Устройство за бдителност

Когато инфраструктурата поддържа съоръжението, това устройство трябва да може да отчита автоматично дадено задействане към контролно-сигнализационния център. Съществува интерфейс между това оперативно изискване и подточка 4.2.2 в TCOC за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове, свързана с ERTMS.

4.3.2.3. Работни правила за ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R

Приложение A на настоящата TCOC има интерфейс с ERTMS/ETCS и спецификацията с изискванията към системата (SRS), спецификацията на функционалните изисквания (FRS) за ERTMS/GSM-R и спецификациите с изискванията към системата, описани подробно в приложение A на TCOC за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове.

Съществува и интерфейс между подточка 4.4 на настоящата TCOC и приложение A на TCOC за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове по отношение на документите на информативното ръководство за правилата, принципите и изпълнението на ERTMS.

Съществува и интерфейс със спецификациите за „Интерфейс машинист/машина“ на ETCS (точка 4.2.13 от TCOC за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове) и спецификациите за „Интерфейс машинист/машина“ на EIRENE (точка 4.2.14 от TCOC за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове).

Съществува интерфейс между приложение A на настоящата TCOC и подточка 4.2.2 на TCOC за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове относно изолиране от функциите на ETCS във влака.

4.3.2.4. Видимост на сигналите и знаците встрани на линията

Машинистът трябва да е в състояние да наблюдава сигналите и знаците, разположени отстрани на линията и те трябва да могат да се наблюдават от машиниста от нормалната му позиция на управление. Същото се отнася за други видове знаци встрани на линията, ако са свързани с безопасността.

▼B

Разположените отстрани на линията маркери, знаци и информационни табели трябва да бъдат разработени по единен начин, спомагащ те да бъдат виждани. Проблемите, които трябва да се вземат предвид, включват:

— да бъдат подходящо разположени така, че светлините на влака да позволяват на машиниста да прочете информацията,

— подходящо и интензивно осветление, когато е необходимо информацията да бъде осветена,

— когато се използват светлоотразителни знаци, отразяващите свойства на използвания материал да отговарят на съответните спецификации, а знаците да са изработени така, че предните светлини на влака да позволяват на машиниста да прочете информацията.

Съществува интерфейс с подточка 4.2.16 от ТСОС за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове по отношение на външното зрително поле на машиниста. В една бъдеща версия на приложение А на ТСОС за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове ще има и нов елемент по отношение на разположените отстрани на линията маркери по оборудваните с ETCS линии.

4.3.2.5. Спиране на влака

Съществува интерфейс между подточка 4.2.2.6.2 на настоящата ТСОС и подточка 4.3.1.5 (Гарантирани експлоатационни и общи характеристики на спирачките на влака) на ТСОС за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове.

▼M1

4.3.2.6. Използване на опесъчаване. Минимални изисквания относно професионални квалификации за задачата управление на влак

Съществува интерфейс между приложение Б (раздел B1) към настоящата ТСОС, от една страна, и подраздел 4.2.11 (Съвместимост със системите на земята за определяне на местоположението на влаковете) и раздел 4.1 от допълнение 1 към приложение А (както е споменато в подраздел 4.3.1.10) към ТСОС „Контрол/управление и сигнализация за железопътната система за високоскоростни влакове“, от друга страна, по отношение на използването на опесъчаване.

▼B

4.3.2.7. Записване на данни и откриване на прегряти букси

Съществува интерфейс между подточка 4.2.3.5 на настоящата ТСОС от една страна и подточка 4.2.2 (ETCS-функционалност във влака), индекси 5, 7 и 55 в приложение А и подточка 4.2.10 (ДПБ — детектор на прегряти букси) на ТСОС за контрол, управление и сигнализация на железопътната система за високоскоростни влакове от друга страна. В бъдеще ще се създаде интерфейс с приложение Б на ТСОС за оперативната съвместимост, когато бъде разрешен отвореният въпрос в ТСОС за контрол, управление и сигнализация на железопътна система за високоскоростни влакове..

4.3.3. Интерфейси с ТСОС за подвижния състав

4.3.3.1. Спиране

Съществуват интерфейси между подточки 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 и 4.2.2.6.2 на настоящата ТСОС и подточки 4.2.4.1 и 4.2.4.3 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав.

Съществува интерфейс и между подточка 4.2.4.5 (електромагнитни спирачки) от ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.2.6.2 на настоящата ТСОС.

▼B

Съществува интерфейс и между подточка 4.2.4.6 (Обезопасяване на спрелите влакове) от ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.2.6.2 на настоящата ТСОС.

Съществува интерфейс и между подточка 4.2.4.7 (спирачни характеристики в участъци със стръмен наклон) от ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.2.6.2 и 4.2.1.2.2.3 на настоящата ТСОС.

▼M1

4.3.3.2. Изисквания към пътническите возила

Съществуват интерфейси между подраздел 4.2.2.4 на настоящата ТСОС и подраздели 4.2.2.4 (Врати), 4.2.5.3 (Системи за известяване), 4.3.5.17 (Системи за известяване на пътниците) и 4.2.7.1 (Аварийни изходи) за ТСОС за подвижния състав.

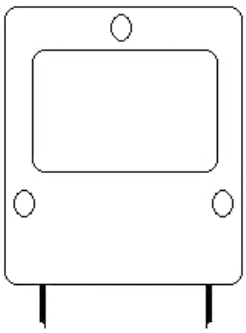
▼B

4.3.3.3. Видимост на влака

Подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ определя съществените изисквания за видимостта на влака, които подсистемата „Подвижен състав“ трябва да дефинира, което е показано в следващите точки.

4.3.3.3.1. На водещото возило на влака с лице по посоката на движение

На челната страна на предния край на водещото возило на влака трябва да бъдат монтирани три светлини под формата на равнобедрен триъгълник, както е показано по-долу. Тези светлини трябва да светят винаги, когато влакът се води от този край.



Челните светлини трябва да оптимизират откриваемостта на влака (например от работниците по линията и хората преминаващи през прелезите), да осигуряват достатъчна видимост за машиниста на влака (осветяване на линията напред, на разположените по линията информационни знаци/табели и др.) през нощта и в условия на слаба осветеност, като не трябва да заслепяват машинистите на движещите се насреща влакове.

Междинното разстояние, височината над релсите, диаметърът, интензитетът на светлините, размерите и формата на светлинния лъч при работа през деня и през нощта трябва да бъдат стандартизирани.

Съществува интерфейс с подточка 4.2.7.4.1 на ТСОС за подвижния състав и подточка 4.2.2.1.2 на настоящата ТСОС.

4.3.3.3.2. На задния край

Съществува интерфейс между подточка 4.2.2.1.3 на настоящата ТСОС и подточка 4.2.7.4.1 на ТСОС за подвижния състав

4.3.3.4. Чуваемост на влака

Подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ изисква съществените изисквания за чуваемост на влака, с които подсистемата „Подвижен състав“ трябва да се съобразява, са тези, че влакът трябва да може да произведе звуков предупредителен сигнал за присъствието си.

▼B

Излъчваните от това предупредително устройство звуци, тяхната честота и интензитет и начинът на задействане от машиниста трябва да бъдат стандартизирани.

Съществува интерфейс с подточка 4.2.7.4.2 на ТСОС за подвижния състав и подточка 4.2.2.2 на настоящата ТСОС.

4.3.3.5. Забелязване на сигналите

Машинистът трябва да е в състояние да наблюдава сигналите, а сигналите трябва да могат да се наблюдават от машиниста. Същото се отнася за знаците, разположени отстрани на линията, ако са свързани с безопасността.

Кабините за управление трябва да бъдат проектирани по такъв съответен начин, че машинистът да може лесно да вижда показаната му информация от нормалното си положение на управление.

Съществува интерфейс между подточка 4.3.2.4 на настоящата ТСОС и подточка 4.2.2.7 на ТСОС за подвижния състав за високоскоростни влакове.

4.3.3.6. Устройство за бдителност

Средство за наблюдение на реакциите на машиниста, което се задейства, за да спре влака, ако машинистът на реагира за дадено време, което трябва да се определи.

Съществува интерфейс между подточки 4.3.3.2 и 4.3.3.7 на настоящата ТСОС и подточка 4.2.7.9. на ТСОС за подвижния състав за високоскоростни влакове във връзка с бдителността на машинистите.

4.3.3.7. Влаков състав и приложение Б

Съществува интерфейс между:

— подточки 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 и 4.2.3.7 на настоящата ТСОС от една страна,

— и подточки 4.2.2.2.б) (Крайни теглични съоръжения и теглични съоръжения за оказване на помощ на аварирали влакове) на ТСОС за подвижния състав за високоскоростни влакове и неговото приложение К, а също и подточка 4.2.3.5 (максимална дължина на влака) от друга страна,

по отношение на:

— максимално допустимото тегло на влака по максималния наклон на съответната линия

— максималната дължина на влака и

— ускорение в случай на спомагателно бутане.

4.3.3.8. Параметрите на подвижния състав, влияещи върху наземните системи за наблюдение на влака и динамичното поведение на подвижния състав.

Съществуват интерфейси между подточки 4.2.3.3.2 и 4.2.3.4 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.3.6. на настоящата ТСОС.

▼M1

4.3.3.9. Опесъчаване

Съществува интерфейс между приложение Б (раздел В1) на настоящата ТСОС, от една страна, и подраздел 4.2.3.10 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав, от друга страна, във връзка с използването на опесъчаване.

4.3.3.10. Композиция на влака, приложение Й

Съществува интерфейс между подраздел 4.2.2.5 и приложение Й на настоящата ТСОС, от една страна, и подраздели 4.2.1.2 (Дизайн на влака) и 4.2.7.10 (Концепция за наблюдение и диагностика) на ТСОС за високоскоростния подвижен състав, от друга страна, относно познанията на влаковата бригада за функционалността на подвижния състав.

▼B

4.3.3.11. Организация за извънредни ситуации и управление на аварийна ситуация

Съществува интерфейс между подточка 4.2.3.6.3 и 4.2.3.7 на настоящата ТСОС и подточка 4.2.2.2 (крайни теглични съоръжения и теглични съоръжения за оказване на помощ на аварирали влакове) и приложение К на ТСОС за високоскоростния подвижен състав.

Съществува също така интерфейс между подточки 4.2.3.6 и 4.2.3.7 на настоящата ТСОС и подточка 4.2.7.1 (Аварийни мерки) и 4.2.7.2 (ПротивоПротивопожарна безопасност) на ТСОС за високоскоростния подвижен състав.

▼M1

4.3.3.12. Записване на данните

Съществува интерфейс между подраздел 4.2.3.5.2 (Записване на данните от наблюденията във влака) на настоящата ТСОС и подраздел 4.2.7.10 (Концепция на наблюдение и диагностика) на ТСОС за високоскоростния подвижен състав.

▼B

4.3.3.13. Аеродинамичен ефект върху баластовата призма

Интерфейс съществува между подточка 4.2.3.11 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.1.2.2.3 на настоящата ТСОС.

4.3.3.14. Екологични условия

Интерфейс съществува между подточка 4.2.6.1 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.2.5 и 4.2.3.3.2 на настоящата ТСОС.

4.3.3.15. Страничен вятър

Интерфейс съществува между подточка 4.2.6.3 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.1.2.2.3 и 4.2.3.6 на настоящата ТСОС.

4.3.3.16. Максимални вариации на налягането в тунели

Интерфейс съществува между подточка 4.2.6.4 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.1.2.2.3 и 4.2.3.6 на настоящата ТСОС.

4.3.3.17. Външен шум

Интерфейс съществува между подточка 4.2.6.5 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.3.7 на настоящата ТСОС.

4.3.3.18. Противопожарна безопасност

Интерфейс съществува между подточка 4.2.7.2 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.3.7 на настоящата ТСОС.

4.3.3.19. Процедури за повдигане/спасителни действия

Интерфейс съществува между подточка 4.2.7.5 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.3.7 на настоящата ТСОС.

4.3.3.20. Концепции за наблюдение и диагностика

Интерфейс съществува между подточка 4.2.7.11 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточка 4.2.3.5.2 и приложения З и Й на настоящата ТСОС.

4.3.3.21. Специална спецификация за дълги тунели

Интерфейс съществува между подточка 4.2.7.12 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.1.2.2.1, 4.2.3.7 и 4.6.3.2.3.3 на настоящата ТСОС.

▼B

4.3.3.22. Изисквания към показателите на тракцията

Интерфейс съществува между подточка 4.2.8.1 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.2.5 и 4.2.3.3.2 на настоящата ТСОС.

4.3.3.23. Изисквания към сцеплението при тракция

Интерфейс съществува между подточка 4.2.8.2 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 и 4.2.1.2.2 на настоящата ТСОС.

4.3.3.24. Функционална и техническа спецификация, свързана с електроснабдяването

Интерфейс съществува между подточка 4.2.8.3 на ТСОС за високоскоростния подвижен състав и подточки 4.2.3.6 и 4.2.1.2.2 на настоящата ТСОС.

4.3.4. Интерфейси с ТСОС „Енергия“ за високоскоростни влакове

Съществува интерфейс с подточка 2.2.1 на настоящата ТСОС и подточка 4.6 на ТСОС за електроснабдяването на високоскоростните влакове.

4.3.5. Интерфейси с ТСОС за безопасността в железопътните тунели

Редица изисквания в ТСОС за безопасността в железопътните тунели разчитат на елементите в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ като на допълнителни. Те са посочени в подточка 4.3.4 на ТСОС за безопасността в железопътните тунели.

Специален интерфейс съществува между подточка 4.2.5.1.3.2 на ТСОС за безопасността в железопътните тунели и подточка 4.6.3.2.3.3 на настоящата ТСОС.

4.3.6. Интерфейси с ТСОС за лицата с ограничена мобилност

Редица изисквания на ТСОС за лицата с ограничена мобилност разчитат на елементи от ТСОС за експлоатацията. Те са посочени подробно в подточки 4.1.4 и 4.2.4 на ТСОС за лицата с ограничена мобилност.

4.4. **Работни правила**

Правилата и процедурите, даващи възможност за единна експлоатация на нови и различни структурни подсистеми, предназначени за ползване в трансевропейската мрежа (ТЕМ), и по-специално тези, свързани пряко с експлоатацията на новата система за контрол и сигнализация, трябва да бъдат идентични, когато съществуват идентични ситуации.

За тази цел са написани работните правила за Европейската система за контрол на влаковете (ETCS) и глобалната система за мобилна комуникация — железници (GSM-R). Те са посочени в приложение А.

приложение А (правила и принципи на ETCS и GSM-R) е допълнено от следните два информативни документа:

— Доклад за представяне на правилата и принципите на ETCS/GSM-R (EEIG №. 05E374)

— Препоръки за реализацията на ERTMS (EEIG № 05E375)

Другите работни правила, които могат да бъдат стандартизирани в цялата ТЕМ, са посочени в приложение Б.

Тъй като тези правила са изработени така, че да могат да се прилагат в цялата ТЕМ, важно е между тях да има пълно съответствие. Единствената организаця, която може да прави промени в тези правила, трябва да бъде Европейската железопътна агенция (ЕЖА), която отговаря за своевременната актуализаця на приложения А, Б и В към настоящата ТСОС.

▼B

4.5. **Правила за поддръжката**

Не се прилагат

4.6. **Професионална компетентност**

Съгласно подточка 2.2.1 на настоящата ТСОС, този раздел се занимава с професионалната и езикова компетентност и процеса на оценка, изисквани за персонала, за да може да постигне това ниво на компетентност.

4.6.1. Професионална компетентност

Персоналът (включително изпълнителите) на железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата трябва да е постигнал необходимата професионална компетентност, за да може да изпълнява необходимите свързани с безопасността задължения в нормални, влошени и аварийни ситуации. Тази компетентност включва професионални знания и способност за прилагане на тези знания в практиката.

▼M1

Минималните изисквания относно професионалната квалификация за индивидуални задачи могат да бъдат намерени в приложения Й и Л.

▼B

4.6.1.1. Професионални знания

Като се вземат предвид тези приложения и в зависимост от задълженията на всеки съответен член на персонала, изискваните знания ще включват следното:

— обща експлоатация на железниците, като се поставя особено ударение на свързаните с безопасността дейности:

  — принципи на работата на системата за управление на безопасността на тяхната организация;

  — ролите и отговорностите на ключовите участници, включени в оперативно съвместими дейности;

  — оценка на опасностите, особено във връзка с рисковете, включващи експлоатацията на железния път и осигуряването на електрическа тяга.

— съответни знания за свързаните с безопасността задачи по отношение на процедурите и интерфейсите за

  — линиите и разположеното по линиите оборудване;

  — подвижния състав;

  — средата.

4.6.1.2. Способност за прилагане на знанията в практиката

Способността да се прилагат тези знания в рутинни, влошени и аварийни ситуации ще изисква персоналът да бъде напълно запознат с:

— метода и принципите за прилагане на тези правила и процедури

— процеса за използването на разположеното край линията оборудване и подвижния състав, както и специалното оборудване, свързано с безопасността

— принципите на системата за управление на безопасността, с цел избягване допускането на ненужен риск за хората и процесите

както и обща способност за адаптиране към различните обстоятелства, с които човек може да се сблъска.

▼B

Съгласно приложение III, параграф 2 на Директива 2004/49/ЕО, железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата трябва да въведат система за управление на компетентността, за да гарантират, че индивидуалната компетентност на персонала им се оценява и поддържа. Освен това, трябва да се организира обучение, когато е необходимо, за да се гарантира, че тези знания и умения се поддържат, особено що се отнася до слабостите или недостатъците в системата или работата на хората.

4.6.2. Езикова компетентност

4.6.2.1. Принципи

Управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия трябва да гарантират, че съответният им персонал е компетентен в използването на комуникационните протоколи и принципите, определени в настоящата ТСОС.

Когато „работният“ език, ползван от управителя на инфраструктурата, се различава от този, който персоналът на железопътното предприятие ползва обикновено, обучението по език и комуникации трябва да представлява жизненоважна част от системата за управление на цялостната компетентност на железопътното предприятие.

Персоналът на железопътното предприятие, чиито задължения изискват комуникация с персонала на управителя на инфраструктурата във връзка с критичноважни за безопасността въпроси, в рутинни, влошени или аварийни ситуации, трябва да притежава достатъчно ниво на познание на „работния“ език на управителя на инфраструктурата.

4.6.2.2. Ниво на познание

Нивото на владеене на езика на управителя на инфраструктурата трябва да е достатъчно за целите на безопасността:

— Като минимум то трябва да включва способност на машиниста:

  — да изпраща и разбира всички съобщения, определени в приложение Екъм настоящата ТСОС;

  — ефективно да комуникира в рутинни, влошени и аварийни ситуации;

  — да попълва формулярите, свързани с използването на „Книга с формуляри“.

— Другите членове на влаковата бригада, чиито задължения изискват от тях да комуникират с управителя на инфраструктурата по критични въпроси, свързани с безопасността, трябва най-малкото да могат да изпращат и разбират информацията, описваща влака и оперативното му състояние.

Насоки по съответните нива на компетентност са дефинирани в приложение Д. Нивото на познания на машинистите трябва да бъде най-малко ниво 3. Нивото на познания на придружаващия влаковете персонал трябва да бъде най-малко ниво 2.

4.6.3. Първоначална и текуща оценка на персонала

4.6.3.1. Основни елементи

Съгласно параграф 2 на приложение III към Директива 2004/49/ЕО, железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата трябва да определят процеса на оценка за своя персонал. Препоръчва се да се вземе предвид всеки един от следните елементи:

А Подбор на персонал

— оценка на индивидуалните опит и компетентност

▼B

— оценка на индивидуалната компетентност в ползването на всеки от изискваните чужди езици или способността за ученето им.

Б Първоначално професионално обучение

— анализ на нуждите от обучение;

— ресурси за обучението;

— обучение на обучаващите лица.

▼M1

В Първоначална оценка

— основни условия;

— програма за оценка, включително и практически демонстрации;

— квалификация на обучаващите;

— издаване на сертификат за компетентност.

Г Поддържане на компетентността

— принципи на поддържане на компетентността;

— методи, които трябва да се прилагат;

— официално определяне на процеса за поддържане на компетентността;

— процес на оценка.

▼B

Е Обучение за опресняване

— Принципи на текущото обучение (включително езиково)

4.6.3.2. Анализ на нуждите от обучение

4.6.3.2.1. Разработка на анализа на нуждите от обучение

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да направят анализ на нуждите от обучение на съответния си персонал.

Този анализ трябва да включва предмет и комплексност и да взема предвид рисковете, свързани с експлоатацията на влаковете в ТЕМ, особено във връзка с човешките способности и ограничения (човешки фактори), които могат да се появят в резултат на:

— разлики в работните практики между управителите на инфраструктури и рисковете, свързани с промените в тях;

— разликите между задачите, работните процедури и протоколи за комуникация;

— всякакви разлики в „работния“ език, ползван от персонала на управителя на инфраструктурата;

— работни инструкции за даденото място, които могат да включват използването в някои случаи на специални процедури или специфично оборудване, например определен тунел.

Насоки за елементите, които трябва да се вземат предвид, могат да се намерят в поочените в подточка 4.6.1 по-горе приложения. Според случая, трябва да се въведат тези елементи на обучението на персонала, които вземат предвид тези насоки.

Възможно е, поради типа дейност, предвиждана от дадено железопътно предприятие, или характера на мрежата, експлоатирана от даден управител на инфраструктура, някои от елементите в тези приложения да не са подходящи. При анализа на нуждите от обучение трябва да се документират тези, които не са счетени за подходящи и причините за това.

▼B

4.6.3.2.2. Актуализация на анализа на нуждите от обучение

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да дефинират процес за преразглеждане и актуализация на индивидуалните си нужди от обучение, като вземат предвид проблемите като предходни проверки, обратна връзка от системата и известни промени в правилата и процедурите, инфраструктурата и технологията.

4.6.3.2.3. Специфични елементи за влаковата бригада и помощния персонал

▼M1

4.6.3.2.3.1. Познаване на маршрута

Железопътното предприятие трябва да определи процеса за придобиване и поддържане на познанията на влаковия персонал относно експлоатираните маршрути. Този процес трябва да бъде:

— основан върху информацията за маршрутите, предоставена от управителя на инфраструктурата, и

— в съответствие с процеса, описан в подраздел 4.2.1 от настоящата ТСОС.

▼B

4.6.3.2.3.2. Познаване на подвижния състав

Железопътното предприятие трябва да дефинира процеса за придобиване и поддържане на знанията на своите влакови бригади за тяговия и подвижния състав.

4.6.3.2.3.3. Помощен персонал

Железопътното предприятие трябва да се увери, че помощният персонал (например този, ангажиран с храната, почистването), който не е част от „влаковата бригада“, освен основното си обучение, е обучен да отговаря на инструкциите на напълно обучените членове на „влаковата бригада“.

4.7. **Здравословни и безопасни условия**

4.7.1. Увод

Посоченият в подточка 4.2.1 персонал като такъв, който изпълнява критични за безопасността задачи съгласно подточка 2.2 на настоящата ТСОС, трябва да притежава необходимата годност за гарантиране постигането на цялостните стандарти за оперативност и безопасност.

Съгласно директива 2004/49/ЕО, Железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да изработят и документират процеса, който въвеждат с цел изпълнение на медицинските, психологични и здравни изисквания за персонала си в рамките на своята програма за управление на безопасността.

Посочените в подточка 4.7.4 медицински прегледи и всички свързани с тях решения за индивидуалната годност на персонала трябва да се провеждат от признат лекар по професионални заболявания.

Членовете на персонала не трябва да изпълняват критична за безопасността работа, ако бдителността им е нарушена от вещества като алкохол, наркотици или психотропни лекарства. Затова железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да имат въведени процедури за контрол на риска от явяването на персонала им на работа под въздействието на такива вещества или от консумацията на такива вещества на работното място.

Прилагат се националните правила на държавата-членка, където се осъществява дейността, като се вземат предвид определените пределно допустими стойности на горепосочените вещества.

▼B

4.7.2. Препоръчвани критерии за одобряване на професионалните лекари и медицинските организации

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да изберат лекари и организации по професионални заболявания, които да извършват медицинските прегледи съгласно националните правила и практики в страната, в която железопътното предприятие или управителят на инфраструктурата са лицензирани или регистрирани.

Лекарите по професионални заболявания, извършващи посочените в подточка 4.7.4 медицински прегледи, трябва да притежават следното:

— Опит в професионалните заболявания;

— Познания за опасностите в съответната работа и средата на железопътната система;

— Разбиране за това как мерките, предназначени за избягването или намаляването на рисковете от тези опасности, могат да бъдат засегнати от липсата на здравна годност.

Лекарят по професионални заболявания, отговарящ на тези критерии, може да потърси външна медицинска или парамедицинска помощ за консултация и оценка, например от офталмолог.

4.7.3. Критерии за одобряване на психолозите, включени в психологическата оценка и изисквания към психологическата оценка

4.7.3.1. Сертифициране на психолозите

Препоръчва се психологът да притежава съответната университетска квалификация и да бъде сертифициран и признат като компетентен съгласно националните правила и практики на страната, в която железопътното предприятие или управителят на инфраструктурата са лицензирани или регистрирани.

4.7.3.2. Съдържание и интерпретация на психологическата оценка

Съдържанието и процедурата за интерпретиране на психологическата оценка трябва да бъдат определени от лице, сертифицирано съгласно подточка 4.7.3.1, като се вземат предвид работата и средата в железопътната система.

4.7.3.3. Подбор на средства за оценка

Оценката трябва да включва само средства за оценка, основаващи се на принципите на психологичната наука.

4.7.4. Медицински прегледи и психологична оценки

4.7.4.1. Преди назначение

4.7.4.1.1. Минимално съдържание на медицинския преглед

Медицинските прегледи трябва да включват:

— Общ медицински преглед;

— Преглед на сензорните функции (зрение, слух, цветоусещане);

— Анализ на кръв и урина за установяване на захарен диабет и други състояния, установени от клиничния преглед;

— Изследване за злоупотреба с наркотици.

4.7.4.1.2. Психологическа оценка

Целта на психологическата оценка е да се подпомогне железопътното предприятие в наемането и управлението на персонал, притежаващ познавателни, психомоторни, поведенчески и личностни качества за безопасното изпълнение на функциите си.

▼B

При определяне съдържанието на психологическата оценка психологът трябва, като минимум, да държи сметка за следните критерии, свързани с изискванията към всяка функция по безопасността:

— Познавателни:

  — Внимание и концентрация

  — Памет

  — Способност за възприемане

  — Способност за разсъждение

  — Комуникация

— Психомоторни:

  — Бързина на реакцията

  — Координация на жестовете

— Поведенчески и личностни

  — Способност за владеене на реакциите

  — Поведенческа надеждност

  — Самостоятелност

  — Съзнателност

Ако психологът пропусне кое да е от горните, съответното решение трябва да бъде мотивирано и документирано.

4.7.4.2. След назначаване

4.7.4.2.1. Периодичност на периодичните медицински прегледи

Трябва да се извършва поне един цялостен медицински преглед:

— На всеки 5 години за персонала на възраст до 40 години;

— На всеки 3 години за персонала на възраст между 41 и 62 години;

— Всяка година за персонала на възраст над 62 години.

Лекарят по професионални заболявания може да сгъсти прегледите, ако здравословното състояние на съответния член на персонала го изисква.

4.7.4.2.2. Минимално съдържание на периодичните медицински прегледи

Ако работникът отговаря на критериите, изисквани за прегледа, който се провежда преди постъпване на работа, периодичните специализирани прегледи трябва да включват като минимум:

— Общ медицински преглед;

— Преглед на сензорните функции (зрение, слух, цветоусещане);

— Анализ на кръв и урина за установяване на захарен диабет и други състояния, установени от клиничния преглед;

— Изследване за злоупотреба с наркотици, ако има клинични индикации.

4.7.4.2.3. Допълнителни медицински прегледи и/или психологически оценки

Освен периодичните медицински прегледи, трябва да се извършват допълнителни конкретни медицински прегледи и/или психологически оценки, когато съществува разумно основание за съмнение в здравословната или психологическа годност на даден член на персонала или основателно

▼B

подозрение за злоупотреба с наркотици или злоупотреба или прекомерна употреба на алкохол. Това ще се прави особено след инцидент или злополука, причинени от човешка грешка от страна на лицето.

Работодателят трябва да изисква медицински преглед след всяко отсъствие поради болест, надвишаващо 30 дни. Когато е подходящо, този преглед може да се ограничи до оценка от лекаря по професионални заболявания, основаваща се на наличната медицинска информация, показваща, че годността на служителя за работа не е засегната.

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да въведат системи за осигуряване извършването на тези необходими допълнителни прегледи и оценки.

4.7.5. Медицински изисквания

4.7.5.1. Общи изисквания

Персоналът не трябва да страда от заболявания или да приема лечение, които могат да причинят:

— Внезапна загуба на съзнание;

— Нарушение на съзнанието или концентрацията;

— Внезапна загуба на способност;

— Нарушение на равновесието или координацията;

— Значителна загуба на подвижност.

Трябва да бъдат спазени следните изисквания към зрението и слуха:

4.7.5.2. Изисквания към зрението

— Коригирана или естествена острота на зрението на разстояние: 0,8 (дясно око + ляво око — измерени поотделно); минимум 0,3 за по-слабото око.

— Максимално коригиращи лещи: далекогледство +5/късогледство –8. Признатият лекар по професионални заболявания (посочен в подточка 4.7.2) може да позволи стойности извън този порядък в изключителни случаи и след като е поискал мнението на очен специалист.

— Зрение за непосредствени и близки обекти: достатъчно, независимо дали е коригирано.

— Позволяват се контактни лещи.

— Нормално цветно зрение: посредством признат тест като „Ишихара“, допълнен от друг признат тест, ако се изисква това.

— Полезрение: нормално (отсъствие на аномалии, засягащи задачата, която трябва да бъде изпълнена);

— Зрение на двете очи: налице

— Бинокулярно зрение: налице

— Контрастна чувствителност: добра

— Отсъствие на прогресивно очно заболяване

— Импланти на лещи, кератотомии и кератектомии са позволени само при условие, че се преглеждат всяка година или съгласно периодичността, определена от лекаря по професионални заболявания.

4.7.5.3. Изисквания към слуха

Достатъчен слух, потвърден с тонална аудиограма, което означава:

— Слух, който е достатъчен за провеждане на телефонен разговор и способност за чуване на предупредителни тонове и радиосъобщения.

▼B

— Като насоки трябва да се ползват следните стойности, дадени за информация:

— Нарушенията на слуха не трябва да надвишават 40 dB при 500 и 1 000 Hz;

— Нарушенията на слуха не трябва да бъдат повече от 45 dB при 2 000 Hz за ухото с по-лошото въздушно провеждане на звука.

▼M1

_____

_____

▼B

4.8. **Регистри на инфраструктурата и подвижния състав**

Съгласно член 22а, параграф 1 на Директива 96/48/ЕО, „държавите-членки трябва да осигурят публикуването и ежегодната актуализация на регистри на инфраструктурата и на подвижния състав. Тези регистри трябва да включват главната характеристика на всяка подсистема или част от подсистема и връзката им с други характеристики, съдържащи се в приложимите ТСОС. За тази цел всяка ТСОС трябва точно да посочва каква информация трябва да се включва в регистрите на инфраструктурата и подвижния състав.“

Поради ежегодната актуализация и публикация на тези регистри, те не са подходящи за конкретните изисквания на подсистемата „Експлотация и управление на движението“. Затова в настоящата ТСОС не се уточнява нищо във връзка с тези регистри.

Съществува обаче оперативно изискване за някои данни, свързани с инфраструктурата да се предоставят на железопътното предприятие и обратно за някои свързани с подвижния състав данни, които трябва да се предоставят на управителя на инфраструктура. И в двата случая съответните данни трябва да бъдат пълни и точни.

4.8.1. Инфраструктура

Изискванията за свързаните с висикоскоростната железопътна структура данни по отношение на подсистема „Експлоатация и управление на движението“, които трябва да се предоставят на железопътните предприятия, са посочени в приложение Д. Управителят на инфраструктурата отговаря за точността на данните.

4.8.2. Подвижен състав

Следните данни, свързани с подвижния състав, трябва да се предоставят на управителите на инфраструктури. Стопанисващият (притежателят на возилото) отговаря за точността на данните:

— дали возилото е произведено от материали, които могат да бъдат опасни в случай на злополуки или пожар (например азбест)

— дължина с буферите.

5. **КОМПОНЕНТИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ**

5.1. **Определение**

Съгласно член 2, буква г) на Директива 96/48/ЕО:

Компонентите за оперативна съвместимост са „всеки елементарен компонент, група компоненти, подкомплект или пълен комплект от материали, включени или предназначени за включване в подсистема, от която зависи пряко или непряко оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за висикоскоростни влакове. Понятието“ компонент „включва както материални предмети, така и нематериални елементи, като софтуерните продукти“.

▼B

Компонент за оперативна съвместимост е:

— изделие, което може да се предостави на пазара преди включването и използването му в подсистемата; във връзка с това, трябва да е възможно да се провери съответствието му независимо от системата, в която то ще бъде включено,

— или нематериален предмет като софтуер или процес, организация, процедура и др., който има функция в подсистемата и съответствието на което трябва да се провери, за да се гарантира, че той отговаря на съществените изисквания.

5.2. **Списък на компонентите**

Компонентите за оперативна съвместимост се съдържат в съответните разпоредби на Директива 96/48/ЕО. По отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ към настоящия момент не съществуват компоненти за оперативна съвместимост.

5.3. **Експлоатационни характеристики и спецификации за компонентите**

Неприложимо.

6. **ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА КОМПОНЕНТИТЕ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА**

6.1. **Компоненти за оперативна съвместимост**

Тъй като настоящата ТСОС все още не посочва компоненти за оперативна съвместимост, не се обсъждат разпоредби за оценка.

Ако обаче впоследствие бъдат дефинирани компоненти за оперативна съвместимост, които могат да бъдат оценявани от даден нотифициран орган, съответните процедури за оценка могат да бъдат добавени в редактирана версия.

6.2. **Подсистема „Експлоатация и управление на движението“**

6.2.1. Принципи

Подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ е структурна подсистема по смисъла на приложение II към директива 96/48/ЕО.

Отделните елементи обаче са тясно съгласувани с работните процедури и процеси, изисквани от управителите на инфраструктури или железопътните предприятия за издаването на сертификат/разрешително за безопасност съгласно условията на Директива 2004/49/ЕО. Железопътното предприятие или управителят на инфраструктурата трябва да покажат съответствие с изискванията на настоящата ТСОС. Те могат да направят това като част от системата за управление на безопасността, описана в директива 2004/49/ЕО. Трябва да се отбележи, че към настоящия момент никой от съдържащите се в настоящата ТСОС елементи не изисква отделна оценка от нотифицирания орган.

Съответният компетентен орган трябва да прави оценка на всички нови или изменени работни процедури и процеси, преди въвеждането им, преди издаването на ново или ревизирано разрешително/сертификат. Тази оценка трябва да бъде част от процеса на издаване на сертификат/разрешително по безопасността. Когато приложното поле на тази система за управление на безопасността ще има отражение върху други държави-членки, трябва да се осигури координация с тях във връзка с оценката.

▼B

След удовлетворителното провеждане на описания по-долу процес на оценка, компетентният орган трябва да разреши на управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие да въведат съответните елементи на своята система „Експлоатация и управление на движението“, като същевременно им издадат и разрешително по безопасността или сертификат по безопасността, изисквани от членове 10 и 11 на Директива 2004/49/ЕО.

При всички случаи, когато управител на инфраструктура или железопътно предприятие въвежда нови/актуализирани/обновени работни процеси (или съществено променя съществуващите), за които се отнасят изискванията на настоящата ТСОС, то те трябва да изготвят обвързващ ги документ, заявяващ, че тези процеси са в съответствие с ТСОС за експлоатацията и управлението на движението (или част от нея в преходния период — виж глава 7).

Процесът на оценка на нови или изменени работни процедури и процеси, както е описан в тази глава, е равностоен на разрешителното за пускане в експлоатация, издадено от държавата-членка съгласно член 14, параграф 1 на Директива 96/48/ЕО.

6.2.2. Документация за правилата и процедурите

Във връзка с описаната в подточка 4.2.1 на настоящата ТСОС оценка на документацията, даването на гаранции, че процесът на подготовката на съдържанието на документацията, предоставена от управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие е пълна и точна, е отговорност на компетентния орган.

6.2.3. Процедура на оценяване

6.2.3.1. Решение от компетентния орган

Заедно с приложение Ж, управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия трябва да представят описание на всички предлагани нови или изменени работни процеси.

Що се отнася до елементите, посочени като предмет на „Част А“ на сертификата/разрешителното по безопасността, както е определено от директива 2004/49/ЕО, те трябва да бъдат представени на компетентния орган на държавата-членка, в която е учредена фирмата.

Що се отнася до елементите, посочени като предмет на „Част Б“ на сертификата/разрешителното по безопасността, както е определено от директива 2004/49/ЕО, те трябва да бъдат представени на компетентния орган на всяка от засегнатите държави-членки.

Тази информация трябва да бъде достатъчно подробна, за да даде възможност на компетентните органи да преценят дали ще се изисква официална оценка.

6.2.3.2. Ако се изисква оценка

Когато компетентният орган реши, че се изисква такава оценка, то тя се извършва като част от оценката, въз основа на която се издава/подновява сертификат/разрешително за безопасност съгласно директива 2004/49/ЕО.

Процедурата на оценяване трябва да съответства на общия метод за безопасност, който трябва да се въведе за оценка и сертифициране/разрешаване на системата за управление на безопасността, изисквана от членове 10 и 11 на Директива 2004/49/ЕО.

Някои информативни и незадължителни насоки за това как може да се извърши оценката се съдържат в приложение Е.

▼B

6.2.4. Ефективност на системата

Член 14, параграф 2 на Директива 96/48/ЕО изисква държавите-членки да проверяват на редовни интервали дали подсистемите на оперативна съвместимост се експлоатират и поддържат в съответствие със съществените изисквания. По отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“, тези проверки трябва да се извършват съгласно директива 2004/49/ЕО.

7. РЕАЛИЗАЦИЯ

7.1. Принципи

Реализацията на настоящата ТСОС и спазването на съответните раздели на настоящата ТСОС трябва да се определи според план за реализация, който всяка държава-членка трябва да състави за високоскоростните линии, за които отговаря.

Този план трябва да взема предвид

— въпроси, свързани с човешкия фактор при експлоатацията на дадена линия;

— отделните елементи за работа и безопасност на всяка засегната линия и

— дали реализацията на въпросните елементи трябва да бъде:

  — само за някои високоскоростни линии,

  — приложимо за всички високоскоростни линии,

  — приложимо за всички влакове, описани в глава 1.1 на настоящата ТСОС, движещи се по високоскоростните линии;

— връзката с реализацията на други системи (контрол, управление и сигнализация, подвижен състав, инфраструктура, енергия, …);

Понастоящем, всички специфични изключения, които могат да бъдат приложими, трябва да се вземат предвид и да се документират като част от плана.

Планът за реализация трябва да взема предвид различните нива на потенциал за реализация всеки път:

— когато железопътно предприятие или управител на инфраструктура започне експлоатация или

— когато се обновяват или подобряват съществуващи оперативни системи на железопътно предприятие или управител на инфраструктурата или

— когато се пускат в експлоатация нови или подобрени подсистеми на инфраструктура, енергия, подвижен състав или контрол, управление и сигнализация, изискващи съответен набор от работни процедури.

Когато подобренията в съществуващите оперативни системи засягат и управителя на инфраструктурата, и железопътното предприятие, то държавата-членка отговаря за това да направи всичко възможно тези проекти да бъдат оценени и пуснати в експлоатация едновременно.

Всички страни разбират, че пълната реализация на всички елементи на настоящата ТСОС не може да бъде цялостна, докато не бъде хармонизирана материалната част (инфраструктура, контрол и управление и др.), която трябва да бъде експлоатирана. Затова и на определените в тази глава насоки трябва да се гледа само като на междинна фаза, подпомагаща преминаването към системата цел.

▼B

Съгласно членове 10 и 11 на Директива 2004/49/ЕО, сертификата/разрешителното трябва да се подновява на всеки 5 години. След влизането в сила на тази редактирана ТСОС и като част от процеса на преразглеждане, водещ до подновяването на сертификата/разрешителното, железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да могат да демонстрират, че са взели предвид съдържанието на настоящата ТСОС и предоставят мотивировка за всички нейни елементи, които те все още не спазват.

Докато пълното съответствие с целевата система, описана в настоящата ТСОС. очевидно е крайната цел, може да се извърши миграция на етапи чрез разработването на национални или международни, двустранни или многостранни договори. Тези договори, които могат да бъдат подписвани от и между комбинация от УИ — УИ, УИ — ЖП, ЖП — ЖП, винаги трябва да включват и принос на съответните органи по безопасността.

Когато съществуващите договори съдържат изисквания, свързани с експлоатацията и управлението на движението, държавите-членки трябва да уведомяват Комисията до 6 месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС, за следните договори:

а) постоянни или временни национални, двустранни или многостранни договори между държави-членки и железопътно предприятие или управители на инфраструктури, изисквани поради много специфичния или локален характер на планираното влаково обслужване;

б) двустранни или многостранни договори между железопътни предприятия, управители на инфраструктури или държави-членки, осигуряващи значителни нива на локална или регионална оперативна съвместимост;

в) международни договори между една или повече държави-членки и поне една трета държава или между железопътни предприятия или управители на инфраструктури на държави-членки и поне едно железопътно предприятие или управител на инфраструктурата на трета държава, които осигуряват значителни нива на местна или регионална оперативна съвместимост.

Съвместимостта на тези договори със законодателството на ЕС, включително недискриминативният им характер и особено настоящата ТСОС, ще бъдат оценени, а Комисията ще вземе необходимите мерки като преразгеждане на настоящата ТСОС, за да бъдат включени възможните частни случаи или временни мерки.

Споразуменията за обмен и използван на пътнически вагони в международните превози (RIC) и инструменти на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) няма да бъдат съобщавани, защото са известни.

Подновяването на тези договори ще бъде възможно, но само когато съществува интерес от продължаването им и когато не съществуват други подходящи алтернативи. Всяка промяна в съществуващите договори или всеки бъдещ договор трябва да взема предвид законодателството на ЕС и настоящата ТСОС в частност. Държавите-членки трябва да уведомяват Комисията за тези промени или за новите договори. Тогава се прилага същата процедура като посочената по-горе.

7.2. **Процедури на реализацията**

Показаната в приложение Н таблица, която е информативна и не е задължителна, е подготвена като упътване за това какво държавата-членка може да определи като изходна точка за реализациоята на всеки елементите в глава 4.

▼B

Съществуват три различни елемента, които трябва да се вземат предвид за реализацията:

— Потвърждение, че всички съществуващи системи и процеси отговарят на изискванията на настоящата ТСОС

— Адаптиране на всички съществуващи системи и процеси с цел да отговорят на изискванията на настоящата ТСОС

— Нови системи и процеси, произтичащи от реализацията на други подсистеми

  — Нови/подобрени високоскоростни линии (INS/ENE)

  — Нови или подобени инсталации за сигнализация на ETCS, GSM-R-радио инсталации, детектори на прегряти букси… (CCS)

  — Нов подвижен състав (RST)

7.3. **Частни случаи**

7.3.1. Увод

Следните специални условия се допускат в посочените по-долу частни случаи.

Тези частни случаи спадат към три категории:

— разпоредбите се прилагат за постоянно (случай „П“), или временно (case „В“).

— Във временните случаи се препоръчва съответните държави-членки да постигнат съответствие със съответната подсистема до 2010 г. (случай „В1“), цел, заложена в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки на за развитието на трансевропейска транспортна мрежа или до 2020 г. (случай „В2“).

▼M1

7.3.2. Списък на особените случаи

Преднамерено непопълнен

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ A

Работни правила за ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R

Това приложение съдържа правилата за ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R така, както те са показани във версия 1 (документ, публикуван на интернет сайта на Европейската агенция за железопътен транспорт www.era.europa.eu).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Други правила, осигуряващи съгласувана експлатация на новите структурни подсистеми

(виж и раздел 4.4)

Това приложение ще бъде в процес на развитие през определен период от време и ще подлежи на редовно преразглеждане и актуализация.

Нормалното съдържание на това приложене ще бъдат правилата и процедурите, които трябва да се прилагат по един и същи начин в цялата ТЕМ и в частност във високоскоростната мрежа и които сега не са предвидени в глава 4 на настоящата ТСОС. Също така има вероятност някои елементи от глава 4 и свързаните с нея приложения също да бъдат включени в това приложение.

A. **ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

A1. **Осигуряване на персонал за влака**

Запазено

B. **БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ НА ПЕРСОНАЛА**

Запазено

C. **ОПЕРАТИВЕН ИНТЕРФЕЙС С ОБОРУДВАНЕТО ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯ, КОНТРОЛ И УПРАВЛЕНИЕ**

C1. **Опесъчаване**

Използването на пясък е ефективен начин за подобряване на сцеплението на колелата с релсите за подпомагане на спирането и потеглянето, особено в тежки метеорологични условия.

Събирането на пясък върху главата на релсата обаче може да създаде редица проблеми, особено във връзка с активирането на електрическите вериги на коловоза и ефективната работа на стрелките и пресичанията.

Машинистът трябва винаги да може да приложи пясък, но това трябва да се избягва винаги, когато е възможно:

— около стрелки и пресичания

— при спиране със скорост, по-малка от 20 km/h.

Тези ограничения обаче не се прилагат, ако съществува риск от SPAD (подминаване на затворен сигнал) или други сериозни ситуации, при които полагането на пясък би подпомогнало сцеплението.

— при престой. Изключение в този случай се прави при потегляне и когато е необходимо да се изпита техниката за опесъчаване на тяговата единица. (Изпитанията нормално трябва да се извършват в зони, които са изрично определени за това в регистъра на инфраструктурата).

C2. **Задействане на детекторите за прегряти букси**

Запазено

D. **ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ**

D1. **Нормални условия**

D2. **Влошени условия**

Запазено

E. **АНОМАЛИИ, ИНЦИДЕНТИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ**

Запазено

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ B

Методика на свързаните с безопасността комуникации

Въведение

Целта на този документ е да определи правилата за свързаните с безопасността комуникации земя-мобилна и мобилна-земя за предаване или обмен на информация за критични за безопасността ситуации по оперативно съвместимата мрежа и по-специално с цел:

— да се дефинират характера и структурата на свързаните с безопасността съобщения;

— да се дефинира методика за гласовото предаване на тези съобщения.

Това приложение трябва да служи като основа:

— да се даде възможност на управителя на инфраструктурата да състави съобщенията и книга с формуляри. Тези елементи трябва да бъдат предоставени на железопътното предприятие едновременно с предоставянето на правилата и правилниците;

— за управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие, за да съставят документите за своя персонал (книга с формуляри), инструкции за персонала, разрешаващ движението на влаковете и допълнение 1 към „Ръководство на машиниста“ — „Ръководство по процедури на комуникация“.

Степента, до която се използват формулярите, и тяхната структура могат да варират. За някои рискове използването на формуляри ще е подходящо, докато няма да е така за други.

В контекста на даден риск, действайки в съответствие с член 9, параграф 3 на Директива 2004/49/ЕО, управителят на инфраструктурата трябва да реши дали е подходящо ползването на формуляр. Даден формуляр трябва да се използва само ако стойността на ползите за безопасността и показателите са повече от вредите за тях.

Управителят на инфраструктури трябва да структурира формализирано своя протокол за комуникация в съответствие със следните 3 категории:

— спешни (аварийни) устни съобщения;

— писмени нареждания;

— допълнителни съобщения за показателите;

Разработена е методика на комуникация в помощ на дисциплинираното предаване на тези съобщения.

1. **Методика на комуникации**

1.1. *Елементи и принципи на методиката*

1.1.1. Във всички процедури да се използва стандартна терминология

1.1.1.1. Процедура за предаване на реч

Израз, прехвърляща върху насрещната страна възможността за говорене:

приемам

1.1.1.2. Процедура за получаване на съобщения

— при получаване на пряко съобщение

Израз, потвърждаващ, че изпратеното съобщение е прието:

прието

Израз, с който се иска съобщението да бъде повторено в случай, че не е добре чуто или разбрано:

повторете (+ говорете по-бавно)

— при получаване на съобщение, което е прочетено за сверяване

▼B

Изрази, използвани за потвърждение дали прочетено за сверяване съобщение отговаря точно на изпратеното:

правилно

или ако не е:

грешка (+ повтарям)

1.1.1.3. Процедура за прекъсване на комуникацията

— ако съобщението е приключило:

край

— ако прекъсването е временно и връзката не се прекъсва

Израз, използван за да се помоли другата страна да почака:

чакайте

— ако прекъсването е временно, но връзката се прекъсва

Израз, използван, за да се каже на другата страна, че комуникацията ще се прекъсне, но ще бъде възстановена по-късно:

ще ви викам отново

1.1.1.4. Отменяне на писмено нареждане

Израз, използван за отменяне на издадено писмено нареждане:

отменете процедура .....

Ако се наложи възобновяване на това съобщение, процедурата се повтаря отначало.

1.1.2. Принципи, които се прилагат в случай на грешка или недоразумение

За да се даде възможност за поправяне на възможни грешки при комуникацията, трябва да се прилагат следните правила:

1.1.2.1. Грешки

— **грешка по време на предаването**

Когато грешката при предаването е открита от самото предаващо лице, то трябва да поиска отмяна, като изпрати следното процедурно съобщение:

грешка (+ подгответе нов формуляр …)

или:

грешка + повтарям

след което изпраща отново първоначалното съобщение.

— **грешка при четене за сверяване**

Когато предаващото лице открие грешка, докато съобщението му се чете за сверяване, той трябва да изпрати следното процедурно съобщение:

грешка + повтарям

и да изпрати отново първоначалното съобщение

1.1.2.2. Недоразумение

Ако някоя от страните не разбере добре дадено съобщение, тя трябва да поиска от другата страна да го повтори, като използва следния текст:

повторете (+ говорете по-бавно)

▼B

1.1.3. Код за произнасяне на дума, число, време, разстояние, скорост и дата

За да се улесни разбирането и произнасянето на съобщения в различни ситуации, всяко понятие трябва да се произнася бавно и точно, като думи, имена и числа, за които има вероятност да не бъдат добре разбрани, се произнасят буква по буква. Като пример може да се даде идентифицирането на сигнали или стрелки.

Прилагат се следните правила на произнасяне:

1.1.3.1. Буквуване на думи и групи от букви:

Използва се международната фонетична азбука.

A	*Алфа*	*G*	*Голф*	*L*	*Лима*	*Q*	*Кебек*	*V*	*Виктор*
B	*Браво*	*H*	*Хотел*	*M*	*Майк*	*R*	*Ромио*	*W*	*Уиски*
C	*Чарли*	*I*	*Индиа*	*N*	*Новембър*	*S*	*Сиера*	*X*	*Ексрей*
D	*Делта*	*J*	*Джулиет*	*O*	*Оскар*	*T*	*Танго*	*Y*	*Янки*
E	*Еко*	*K*	*Кило*	*P*	*Папа*	*U*	*Юниформ*	*Z*	*Зулу*
F	*Фокстрот*								

Пример:

Точки A B = точки алфа-браво.

Сигнал номер KX 835 = сигнал кило ексрей осем три пет.

Управителят на инфраструктурата може да добавя допълнителни букви заедно с фонетичното произношение на всяка добавена буква, ако се изисква от азбуката на работния му език.

Железопътното предприятие може да добавя допълнителни указания за произношението, каквито счете за необходими.

1.1.3.2. Изразяване на числа

Числата се произнасят цифра по цифра.

0	*Нула*	*3*	*Три*	*6*	*Шест*	*9*	*Девет*
1	*Едно*	*4*	*Четири*	*7*	*Седем*		
2	*Две*	*5*	*Пет*	*8*	*Осем*		

Пример: Влак 2183 = Влак две-едно-осем-три.

Десетичните дроби се изразяват с думата „точка“.

Пример: 12,50 = едно, две, точка, пет, нула

1.1.3.3. Изразяване на времето

Времето се дава в местно време, с нормален израз.

Пример: 10:52 часа = десет и петдесет и две.

Въпреки, че това е принципът, когато е необходимо, се приема времето да се изразява цифра по цифра (едно нула пет две часа)

1.1.3.4. Изразяване на разстояния и скорости

Разстоянията се изразяват в километри, а скоростите — в километра в час.

Могат да се използват мили, ако тази единица се използва в съответната инфраструктура.

1.1.3.5. Изразяване на дати

Датите се изразяват по обичайния начин.

Пример: 10 декември

▼B

1.2. *Структура на комуникациите*

Гласовото предаване на свързани с безопасността съобщения по принцип трябва да включва 2 фази както следва:

— идентификация и искане на инструкции;

— предаване на самото съобщения и прекратяване на предаването.

Първата фаза може да бъде съкратена или да се пропусне изцяло за свързани с безопасността съобщения с най-висок приоритет.

1.2.1. Правила за идентификация и искания за инструкции

За да могат страните да се идентифицират една друга, да определят оперативната ситуация и да си предадат процедурни инструкции, се прилагат следните правила:

1.2.1.1. Идентификация

Особено важно е преди всяка комуникация, освен при много спешните, свързани с безопасността съобщения с най-висок проритет, лицата, които ще комуникират, да се представят помежду си. Това не само е проява на учтивост, по-важното е, че предоставя сигурност, че лицето, разрешаващо движението на влака, е в комуникация с машиниста на точния влак и машинистът знае, че говори с точния център за сигнализация или контрол. Това е особено важно, когато комуникацията се осъществува в места на застъпване на границите на комуникация.

Този принцип трябва да се прилага дори и след прекъсване по време на предаване.

За тази цел различните страни ще използват следните съобщения.

— от персонала, разрешаващ движението на влака:

Влак .... *(номер)* говори .... сигнали *(име)*

— от машиниста:

.... сигнали *(име)* dГовори влак ..... *(номер)*

Трябва да се отбележи, че идентификацията може да бъде последвана от съобщение с допълнителна информация, предоставящо на персонала, разрешаващ движението на влака достатъчно подробности за ситуацията, за да може той точно да определи процедурата, която след това машинистът ще трябва да следва.

1.2.1.2. Искане на инструкции

Всяко прилагане на процедура, подкрепена от писмено нареждане, трябва да се предшества от искане на инструкции.

За искане на инструкции ще се използват следните изрази:

подгответе процедура .....

1.2.2. Правила за предаването на писмени нареждания и устни съобщения

▼B

1.2.2.1. Свързани с безопасността съобщения с най-висок приоритет

Поради спешния си и императивен характер, тези съобщения:

— могат да се изпращат или получават по време на движение;

— може да се пропусне частта за идентификация;

— трябва да бъдат повторени;

— възможно най-скоро трябва да бъдат последвани от допълнителна информация.

1.2.2.2. Писмени нареждания

С цел да се осигури надеждно изпращане или получаване (по време на престой) на процедурните съобщения, съдържащи се в книгата за формулярите, трябва да се следват посочените по-долу правила:

1.2.2.2.1. Изпращане на съобщение

Формулярът може да се попълни преди изпращане на съобщението, така че целият му текст да може да се изпрати с едно предаване.

1.2.2.2.2. Получаване на съобщение

Получателят на съобщението трябва да попълни съдържащия се в книгата формуляр въз основа на информацията, предоставена от изпращащото лице.

1.2.2.2.3. Четене за сравняване

Всички съобщения в книгата за формулярите трябва да бъдат проченети за сравняване.

1.2.2.2.4. Потвърждение, че прочетеният текст е точен

Всяко прочетено за сравняване съобщение трябва да бъде последвано от потвърждение от страна на изпращащото лице, че текстът е или не е точен.

правилно

или

грешка + повтарям

последвано от повторно изпращане на първоначалното съобщение.

1.2.2.2.5. Потвърждение за получаване

Всяко получено съобщение трябва да бъде потвърдено положително или отрицателно както следва:

прието

или

не, повторете (+ говорете по-бавно)

1.2.2.2.6. Проследяемост и проверка

Уникална идентификация или разрешаващ номер трябва да съпровождат всички изпратени от наземните станции съобщения:

— ако съобщението се отнася за действие, за което машинистът изисква конкретно разрешение (напр. подминаване на затворен сигнал, ...):

разрешение ....
(номер)

▼B

— във всички други случаи (напр. действие с повишено внимание, ...):

съобщение ..... ***(номер)***

1.2.2.2.7. Докладване

Всяко съобщение, съдържащо искане за „докладвайте“, трябва да бъде последвано от „доклад“.

1.2.2.3. Допълнителни съобщения

Допълнителните съобщения

— трябва да се предшестват от процедура на идентификация;

— трябва да бъдат кратки и точни (винаги, когато е възможно, да се ограничават до информацията, която трябва да бъде предадена и за кого се отнася тя);

— да бъдат прочетени за сравнение и последвани от потвърждение за това дали са точни или не;

— могат да бъдат последвани от искане на инструкции или искане на допълнителна информация.

1.2.2.4. Информационни съобщения с променливо, неопределено предварително съдържание

Информационните съобщения с променливо съдържание трябва да бъдат:

— предшествани от процедура на идентификация;

— подготвени преди да бъдат изпратени;

— прочетени за сверяване и последвани от потвърждение, че прочетеното съдържание е точно или не.

2. **Процедурни съобщения**

2.1. *Характер на съобщенията*

Процедурните съобщения се използват за изпращане на оперативни инструкции, свързани с конкретните ситуации, представени в „Ръководство на машиниста“.

Те включват текста на самото съобщение, съответстващо на дадена ситуация, и номер, идентифициращ съобщението.

Ако съобщението изисква получателя да докладва, трябва да се представи и текста на доклада.

Тези съобщения използват предварително определени фрази, предписани от управителя на инфраструктурата на неговия „работен език“ и се представят под формата на предварително подготвени формуляри на хартиен или електронен носител.

2.2. *Формуляри*

Формулярите са формализирано средство за предаване на процедурни съобщения. Тези съобщения обикновено са тези, свързани с работа във влошени условия. Типични примери са упълномощаване на машиниста да пропусне сигнал или „край на разрешеното движение“, изискване за движение с намалена скорост в даден район или да огледа линията. Може да съществуват и други обстоятелства, изискващи използването на такива съобщения.

Тяхната цел е:

— да предоставят общ работен документ, използван в реално време от персонала, разрешаващ движението на влаковете и от машинистите;

▼B

— да напомнят на машиниста (особено когато работи в непозната или непривична среда) за процедурата, която трябва да следва;

— да създадат възможност за проследяемост на комуникациите.

За да могат формулярите да се идентифицират, трябва да се разработи уникална кодова дума или номер, свързана с процедурата. Това трябва да се базира на потенциалната честота на използване на даден формуляр. Ако бъдат разработени всички формуляри, вероятността е този, който ще се ползва най-често, да е този за пропускане на сигнал или „край на разрешението за движение“ при опасност, то този може да се номерира с 001 и т.н.

2.3. *Книга с формуляри*

След като се идентифицират всички формуляри, които ще се ползват, целият комплект трябва да се обедини в документ или компютърен файл, наречен „Книга с формуляри“.

Това е комбиниран документ, който ще се ползва от машиниста и персонала, разрешаващ движението на влаковете, когато комуникират помежду си. Затова е важно книгата, която ще се ползва от машиниста, и тази, която ще се ползва от персонала, разрешаващ движението на влаковете, да бъдат структурирани и номерирани по един и същи начин.

Управителят на инфраструктурата отговаря за съставянето на книгата с формулярите и самите формуляри на своя „работен език“.

Железопътното предприятие може да добави преводи на формулярите и свързаната с тях информация, съдържащи се в книгата с формулярите, ако счете, че това ще помогне на неговите машинисти при обучението им и в ситуации в реално време.

Езикът, който трябва да се ползва за предаването на съобщенията, винаги трябва да бъде „работният език“ на управителя на инфраструктурата.

Книгата с формулярите трябва да се състои от две части.

— Първата част съдържа следните елементи:

  — напомняне да се използва книгата с формулярите;

  — указател на произлизащите от наземните станции процедурни формуляри;

  — указател произлизащите от машинистите процедурни формуляри, когато има такива;

  — списък на ситуациите с посочване на процедурния формуляр, който трябва да се използва;

  — речник, описващ ситуациите, за които се отнася всеки процедурен формуляр;

  — код за буквуване на съобщенията (фонетична азбука и др.).

Втората част съдържа самите процедурни формуляри.

Няколко примера за всеки формуляр трябва да бъдат включени в книгата с формулярите, като се препоръчва използването на разделители за различните раздели в нея.

Железопътното предприятие може да включи в книгата с формулярите за машиниста обяснителни текстове, свързани с всеки формуляр и съответните ситуации.

3. **Допълнителни съобщения**

Допълнителните съобщения са информационни съобщения, използвани:

— от машиниста, за да информира

— от персонала, разрешаващ движението на влаковете,

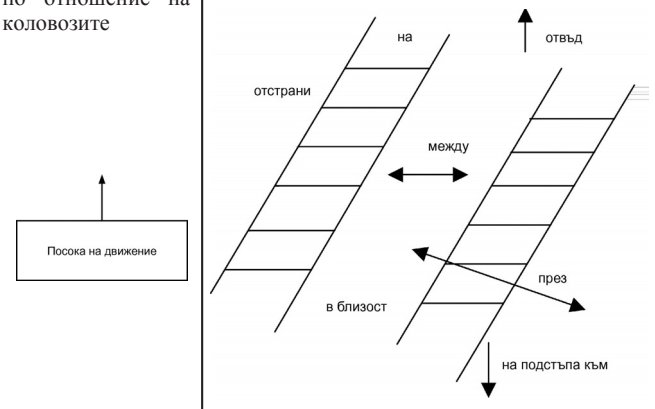
▼B

разрешаващ движението на влаковете, за да съветват машиниста при редки по природа ситуации и за които поради същата цел се счита, че не е необходим предварително подготвен формуляр, или свързани с движението на влака, или във връзка с техническото състояние на влака или инфраструктурата.

За да улесни описването на ситуациите и създаването на информационни съобщения, може да е полезно да се изготвят насоки за съобщенията, речник на железопътната терминология, описателна схема на използвания подвижен състав и описание на инфраструктурното оборудване (коловоз, осигурена тяга и др.).

3.1. *Примерна структура на съобщенията*

Тези съобщения могат да се структурират по следния начин:

Етап в информационния поток	Елемент на съобщението
Причина за подаването на информацията	☐ за информация ☐ за действие
Констатация	☐ Съществува ☐ Видях ☐ Имах ☐ Сблъсках се
Местоположение — по линията	☐ на ..... (*име на гарата*) ☐ ..... *(характерна точка)* ☐ на миля/километър ..... *(номер)*
— по отношение на моя влак	☐ мотриса ..... (*номер*) ☐ вагон ..... (*номер*)
Природа — предмет — лице	..... *(виж речника)*
Състояние — статичен	☐ стоящ на ☐ легнал на ☐ паднал на
— движещ се	☐ вървящ ☐ тичащ ☐ към
Местоположение по отношение на коловозите	

Тези съобщения могат да бъдат последвани от искане за инструкции.

Елементите на съобщението се предоставят както на избрания от железопътното предприятие език, така и на работния(ите) език(ци) на съответните управители на инфраструктури.

▼B

3.2. *Речник на железопътната терминология*

Железопътното предприятие трябва да подготви речник на железопътната терминология за всяка мрежа, в която се движат неговите влакове. То ще предостави термините, текущо ползвани в избрания от железопътното предприятие език и на „работния“ език на управителя(ите) на инфраструктура, която се използват.

Речникът трябва да се състои от две части:

— списък на термините по теми;

— списък на термините по азбучен ред.

3.3. *Описателна схема на подвижния състав*

Ако железопътното предприятие счете, че би било полезно за работата му, трябва да подготви описателна схема на подвижния състав. Тя трябва да изброява наименованията на различните компоненти, които могат да са предмет на комуникацията с различните съответни управители на инфраструктури. Тя трябва да включва популярните наименования за стандартните термини на избрания от железопътното предприятие език и на „работния език“ на управителя(ите) на инфраструктура, която се използва.

3.4. *Описание на характеристиките на инфраструктурното оборудване (коловоз, тягово захранване и др.)*

Ако железопътното предприятие счете, че би било полезно за работата му, трябва да подготви описание на характеристиките на инфраструктурното оборудване (коловоз, тягово захранване и др.) по маршрута, по който се работи. То трябва да показва наименованията на различните компоненти, които могат да са предмет на комуникацията със съответните различни управители на инфраструктури. То трябва да включва и популярните наименования за стандартните термини на избрания от железопътното предприятие език и на „работния език“ на управителя(ите) на инфраструктура, която се използва.

4. **Тип и структура на устните съобщения**

4.1. *Аварийни съобщения*

Аварийните съобщения имат за цел да предоставят спешни оперативни инструкции, които са пряко свързани с безопасността на железопътната линия.

За да се избегне рискът от недоразумения, съобщенията винаги трябва да се повторят веднъж.

Класифицирани според нуждите, по-долу са показани основните съобщения, които могат да бъдат изпратени.

Освен тях, управителят на инфраструктурата може да дефинира други аварийни съобщения съобразно нуждите на работата си.

Аварийните съобщения могат да бъдат последвани от писмено нареждане (виж подточка 2).

Видът на текста, който ще формира аварийното съобщение, трябва да бъде включен в приложение 1 „Ръководство за процедури на комуникация“ към ръководството на машиниста и в документацията, издавана за персонала, разрешаващ движението на влаковете.

4.2. *Съобщения, изпращани от земята или от машиниста*

— Необходимо е да се спрат всички влакове:

Необходимостта да се спрат всички влакове трябва да се предаде посредством звуков сигнал; ако няма възможност за такъв, трябва да се използва следната фраза:

Авария, спрете всички влакове

В съобщението се дава информация за местоположението или района, ако е необходимо.

▼B

Освен това, това съобщение бързо трябва да се допълни, ако е възможно, с причината, местоположението на аварията и идентификацията на влака:

Препятствие

или пожар

или .....

(друга причина)

по линия ..... **на** ..... **(km)**

(име)

Машиинист на влак .....

(номер)

— Необходимост от спиране на конкретен влак:

Влак ..... **(по линия/коловоз)**

(номер) *(име/номер)*

Аварийно спиране

При това обстоятелство за допълване на това съобщение могат да се използват името или номерът на линията или коловоза, по който се движи влакът.

4.3. *Съобщения, издадени от машиниста*

— Трябва да се изключи тяговото електроснабдяване:

Аварийно изключване на тока

Ако е възможно, това съобщение трябва бързо да се допълни с причината, мястото на аварията и идентификацията на влака:

На .....

(км)

по ..... **линия/коловоз**

(име/номер)

между ..... **и** .....

(гара) *(гара)*

Причина .....

Машинист на влака .....

(номер)

При това обстоятелство за допълване на това съобщение могат да се използват името или номерът на линията или коловоза, по който се движи влакът.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Информация, до която железопътното предприятие трябва да има достъп във връзка с линиите, по които възнамерява да работи

ЧАСТ 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО УПРАВИТЕЛЯ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА

1.1. Наименование(я)/самоличност на управителя(ите) на инфраструктурата

1.2. Държава (или държави)

1.3. Кратко описание

1.4. Списък на общите оперативни правила и правилници (и как могат да се получат)

ЧАСТ 2. КАРТИ И ДИАГРАМИ

2.1. **Географска карта**

2.1.1. Маршрути

2.1.2. Основни пунктове (гари, разпределителни гари, възли, товарни терминали)

2.2. **Схема на линията**

Информация, която трябва да се включи в диаграмите, допълнена с текст, ако е необходимо. Когато е налице схема на отделна станция/депо, то информацията в схемата на линията може да се опрости.

2.2.1. Дистанционни указатели

2.2.2. Идентификация на линиите на движение, гаражни коловози, глухи коловози, вагоноизхвъргачки/охраняващи маршрута стрелки

2.2.3. „есови“ съединения

2.2.4. Основни пунктове (гари, разпределителни гари, възли, товарни терминали)

2.2.5. Местоположение и значение на всички неподвижни сигнали

2.3. **Схеми на гара/разпределителна гара/депо (Забележка: отнася се само за местата, включени в международното оперативно движение)**

Информация, която трябва да се включи в конкретните диаграми на пунктовете, допълнена с текст, ако е необходимо.

2.3.1. Наименование на пункта

2.3.2. Идентификационен код на пункта

2.3.3. Тип на пункта (пътнически терминал, товарен терминал, разпределителна гара, депо)

2.3.4. Местоположение и значение на всички неподвижни сигнали

2.3.5. Идентификация и план на коловозите, включително вагоноизхвъргачки/охраняващи маршрута стрелки

2.3.6. Идентификация на перони

2.3.7. Дължина на перони

2.3.8. Височина на перони

2.3.9. Идентификация на глухите коловози

2.3.10. Дължина на глухите коловози

2.3.11. Наличие на нетягово електроснабдяване

2.3.12. Разстояние между ръба на перона и центъра на коловоза, успоредно на равнината на движение

2.3.13. (За пътнически гари) Наличие на съоръжения за достъп на инвалиди

▼B

PART 3. СПЕЦИФИЧНА ИНФОРМАЦИЯ НА СЕКЦИЯТА ОТ ЛИНИЯТА

3.1. **Общи характеристики**

3.1.1. Държава

3.1.2. Идентификационен код на секцията от линията: национален код

3.1.3. Край 1 на секцията от линията

3.1.4. Край 2 на секцията от линията

3.1.5. Часове на отваряне за движение (часове, дни, специални разпоредби за празнични дни)

3.1.6. Дистанционни указатели встрани от линията (честота, външен вид и позициониране)

3.1.7. Тип на движението (смесено, пътническо, товарно, …)

3.1.8. Максимално допустими скорости

3.1.9. Всякаква друга информация, която може да бъде необходима с оглед на безопасността

3.1.10. Специфични местни оперативни изисквания (включително специална правоспособност на персонала)

3.1.11. Специални ограничения за опасни товари

3.1.12. Специални ограничение за товарните дейности

3.1.13. Модел на уведомление за временни работи (и начин за получаването му)

3.1.14. Указание за претоварване на секция от линията (чл. 22 на Директива 2001/14/ЕО)

3.2. **Специфични технически характеристики**

3.2.1. ЕО утвърждаване на ТСОС за инфраструктурата

3.2.2. Дата на пускане в експлоатация като линия с оперативна съвместимос

3.2.3. Списък на възможните частни случаи

3.2.4. Списък на възможните специфични дерогации

3.2.5. Междурелсие

3.2.6. Отстояния

3.2.7. Максимално натоварване на ос

3.2.8. Максимално натоварване на линеен метър

3.2.9. Напречни усилия върху коловоза

3.2.10. Надлъжни усилия върху коловоза

3.2.11. Минимален радиус на крива

3.2.12. Наклон в проценти

3.2.13. Местоположение на наклона

3.2.14. За спирачни системи, които не използват сцеплението колело-релса, прието спирачно усилие

3.2.15. Мостове

3.2.16. Виадукти

3.2.17. Тунели

3.2.18. Забележки

3.3. **Подсистема „Енергия“**

3.3.1. ЕО утвърждаване на ТСОС „Енергия“

▼B

3.3.2. Дата на пускане в експлоатация като линия на съвместна експлоатация

3.3.3. Списък на възможните частни случаи

3.3.4. Списък на възможните специфични дерогации

3.3.5. Тип на електрозахранващата система (напр., няма такава, въздушна, трета релса)

3.3.6. Честота на електроснабдителната система (напр. променлив, постоянен ток)

3.3.7. Минимално напрежение

3.3.8. Максимално напрежение

3.3.9. Ограничения, свързани с консумацията на електроенергия на някои конкретни тягови единици

3.3.10. Ограничение във връзка с това разположението на тяговите единици да съответства с разделението на контактните линии (положение на пантографа)

3.3.11. Как де се поиска прекъсване на електроснабдяването

3.3.12. Височина на контактниа проводник

3.3.13. Допустим наклон на контактния проводник спрямо коловоза и вариране на наклона

3.3.14. Тип на одобрените пантографи

3.3.15. Минимална статична сила

3.3.16. Максимална статична сила

3.3.17. Местоположение на неутралните секции

3.3.18. Информация за експлоатацията

3.3.19. Снемане на пантографите

3.3.20. Условия, приложими за рекуперативното спиране

3.3.21. Максимално допустим ток на влака

3.4. **Подсистема „Контрол, управление и сигнализация“**

3.4.1. ЕО утвърждаване на ТСОС за CCS

3.4.2. Дата на пускане в експлоатация като линия с оперативна съвместимост

3.4.3. Списък на възможните частни случаи

3.4.4. Списък на възможните специфични дерогации

ERTMS/ETCS

3.4.5. Ниво на приложение

3.4.6. Факултативни функции, инсталирани встрани от линията

3.4.7. Факултативни функции, необходими във влака

3.4.8. Номер на версията на софтуера

3.4.9. Дата на въвеждане на тази версия в действие

ERTMS/GSM-R РАДИО

3.4.10. Факултативни функции, посочени в спецификацията за функционални изисквания

3.4.11. Версия номер

3.4.12. Дата на въвеждане на тази версия в действие

ЗА НИВО 1НА ERTM/ETCS С ФУНКЦИЯ ЗА ПОПЪЛВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ

▼B

3.4.13. Техническо изпълнение, изисквано за подвижния състав

ВЛАКОВИ ЗАЩИТНИ, КОНТРОЛНИ И ПРЕДУПРЕДИТЕЛНИ СИСТЕМИ ОТ КЛАС B

3.4.14. Национални правила за експлоатация на системи от клас B (и начин за получаването им)

СИСТЕМА НА ЛИНИЯТА

3.4.15. Отговорна държава-членка

3.4.16. Наименование на системата

3.4.17. Номер на версията на софтуера

3.4.18. Дата на въвеждане на тази версия в действие

3.4.19. Край на срока на валидност

3.4.20. Необходимост от повече от една активни системи едновременно

3.4.21. Бордова система

РАДИОСИСТЕМА ОТ КЛАС B

3.4.22. Отговорна държава-членка

3.4.23. Наименование на системата

3.4.24. Номер на версията

3.4.25. Дата на въвеждане на тази версия в действие

3.4.26. Край на срока на валидност

3.4.27. Специални условия относно превключването между различните влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас B

3.4.28. Специални технически условия, изисквани при превключването между системи ERTMS/ETCS и системи клас B

3.4.29. Специални условия за превключването между различните радиосистеми

ВЛОШЕНИ ТЕХНИЧЕСКИ РЕЖИМИ НА:

3.4.30. ERTM/ETCS

3.4.31. Влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас B

3.4.32. ERTM/GSM-R

3.4.33. Радиосистема от клас B

3.4.34. Сигнализация встрани от железния път

ОГРАНИЧЕНИЯ В СКОРОСТТА, СВЪРЗАНИ С ПОКАЗАТЕЛИТЕ ПРИ СПИРАНЕ

3.4.35. ERTM/ETCS

3.4.36. Влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас B

НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА ЗА ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА СИСТЕМА ОТ КЛАС B

3.4.37. Национални правила, свързани с показателите при спиране

3.4.38. Други национални правила, например данни, съответстващи на брошура 512 на Международния съюз на железниците (8-мо издание 1.1.1979 г. и 2 изменения)

СПОСОБНОСТ ЗА ЕЛЕКТРОМАГНИТНА СЪВМЕСТИМОСТ НА ИНФРАСТРУКТУРНАТА СИСТЕМА ЗА КОНТРОЛ, УПРАВЛЕНИЕ И СИГНАЛИЗАЦИЯ

3.4.39. Изисквания, които трябва да се формулират в съответствие с европейските стандарти

3.4.40. Допускане на използването на електромагнитни спирачки

3.4.41. Допускане на използването на магнитни спирачки

▼B

3.4.42.	Изисквания за техническите решения относно въведените дерогации
3.5.	**Подсистема „Експлоатация и управление на движението“**
3.5.1.	ЕО утвърждаване на ТСОС за експлоатацията
3.5.2.	Дата на пускане в експлоатация като линия с оперативна съвместимост
3.5.3.	Списък на възможните частни случаи
3.5.4.	Списък на възможните специфични дерогации
3.5.5.	Език, използван за критични за безопасността комуникации с персонала на управителя на инфраструктурата
3.5.6.	Специални метеорологични условия и свързани с тях разпоредби

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Език и ниво на комуникация

Устното владеене да даден език може да се раздели на пет нива:

Ниво	Описание
5	— Може да адаптира начина, по който говори на събеседник — Може да изложи мнение — Може да преговаря — Може да убеждава — Може да дава съвети
4	— Може да се справи с напълно непредвидени ситуации — Може да прави предположения — Може да изрази мотивирано мнение
3	— Може да се справи с практически ситуации, включващи непредвиден елемент — Може да прави описания — Може да поддържа обикновен разговор
2	— Може да се справи с елементарни практически ситуации — Може да задава въпроси — Може да отговаря на въпроси
1	— Може да говори със заучени фрази

Това приложение е временно. По-подробен документ е в процес на подготовка и ще бъде предоставен за една бъдеща редакция на настоящата ТСОС, която ще съответства на предложенията в ТСОС за експлоатацията на конвенционалната железопътна система.

Съществуват и планове за включването на инструмент, който да се използва в оценката на нивото на компетентност на дадено лице. Той ще бъде предоставен в една бъдеща версия на настоящата ТСОС.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Информативно и незадължително. Насоки за оценка на Подсистема „Експлоатация и управление на движението“

(Използването на израза „държава-членка“ в контекста на този модул означава държавата-членка или друг определен от нея орган, който извършва оценката).

1. Това приложение определя насоките за улесняване оценките на държавите-членки с цел потвърждаване, че предлаганите оперативни процеси:

   — съответстват на настоящата ТСОС и показват, че са изпълнени съществените изисквания ([1]) на Директива 96/48/ЕО (и всички изменения, включени в директива 2004/50/ЕО),

   — съответства на другите приложими нормативни актове, включително Директива 2004/49/ЕО,

   и могат да бъде пуснати в действие.

2. Съответният управител на инфраструктура или железопътно предприятие трябва да предостави на държавата-членка съответната документация (описана в точка 3 по-долу), описваща новите или изменените оперативни процеси.

   Предоставената информация за концепцията и разработката на новите или изменени оперативни процеси трябва да бъде достатъчно подробна, за да може държавата-членка да разбере мотивите зад предложението. Освен това, когато се усъвършенстват или обновяват подсистеми, информацията трябва да включва и докладване от придобития опит.

   Документацията може да бъде предоставена на хартия или в електронен формат (или комбинация от двете). Държавата-членка може да поиска допълнителни копия, ако са необходими за извършването на оценката.

3. Детайли на оценката

3.1. Документацията, описваща съответните оперативни процеси, трябва да съдържа най-малко следните елементи:

   — общо описание на организацията на работа на управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие (обзор на управлението/контрола и функционалността), заедно с подробна информация за условията и рамката, в която ще бъдат използвани и експлоатирани оперативните процеси;

   — подробна информация за всички съответни оперативни процеси, които се изисква да се осъществят (обикновено процедури, инструкции, компютърни програми и други);

   — описание на това как ще бъдат въведени, използвани и контролирани съответните оперативни процеси, включително анализ на всяко специфично оборудване, което ще се ползва;

   — подробна информация за хората, които ще бъдат засегнати от оперативните процеси, обучението и/или инструктажа, които ще бъдат проведени, и оценка на персоналния риск, на който могат да бъдат изложени хората;

   — процедура за управлението на последващите изменения и актуализации на оперативните процеси (ЗАБЕЛЕЖКА: това не включва бъдещи основни промени или нови процеси — в този случай ще трябва да се представи нова информация съгласно тези насоки);

   — схема, показваща как необходимата информация за резултатите (и всяка друга свързана с дейността информация) тече към, извън и около организацията на работа на управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие с цел да се подпомогнат съответните оперативни процеси;

([1]) Съществените изисквания са отразени в изискванията към техническите параметри, интерфейсите и експлоатационните характеристики, определени в глава 4 на ТСОС.

▼B

— описания, разяснения и всички архиви, необходими за разбирането на концепцията и разработката на въпросните нови или изменени оперативни процеси (ЗАБЕЛЕЖКА: за критични за безопасността процеси те трябва да включват оценка на рисковете, свързани с въвеждането на новите/изменени процеси);

— показване на съответствие между въпросните оперативни процеси и изискванията на ТСОС;

Когато е необходимо, трябва да се предоставят и следните елементи:

— списък на спецификациите или европейските стандарти, спрямо които са валидирани съответните оперативни процеси на подсистемата и доказателство за това съответствие;

— доказателство за съответствие с други регламенти, произтичащи от договора (включително сертификати);

— специфични условия или ограничения за съответните оперативни процеси.

3.2. Държавата-членка трябва:

— да идентифицира разпоредбите на ТСОС, на които въпросните оперативни процеси трябва да отговарят;

— да провери дали предоставената документация е пълна и съответства на точка 3.1;

— да разгледа предоставената документация и да прецени дали:

— въпросните оперативни процеси отговарят на съответните изисквания на ТСОС;

— концепцията и разработката на новите или ревизирани оперативни процеси (включително всяка оценка на рисковете) са добри и се управляват по контролиран начин;

— разпоредбите за въвеждане и последващо използване/контрол на оперативните процеси ще осигурят непрекъснато съответствие със съответните изисквания на ТСОС.

— да документира (в доклад за оценка, виж точка 4 по-долу) своите констатации относно съответствието на оперативните процеси с разпоредбите на ТСОС.

4. Докладът за оценка трябва да включва най-малко следната информация:

— подробна информация за съответния управител на инфраструктура/железопътно предприятие,

— описание на оперативните процеси, които са били оценени, включително подробности за всички съответни конкретни процедури, инструкции, компютърни програми;

— описание на тези елементи, които са свързани с контрола и използването на въпросните оперативни процеси, включително мониторинг, обратна връзка и корекции,

— всички допълнителни доклади за проверка и контрол, изготвени във връзка с оценката,

— потвърждение, че въпросните оперативни процеси и техните условия на реализация ще осигурят съответствие със съответните изисквания, посочени в приложимите за тях раздели на ТСОС, включително всички възражения, оставащи при приключването на оценката,

— декларация за всички условия и ограничения (включително всички приложими ограничения за отмяна на възраженията) за реализацията на съответните оперативни процеси,

— име и адрес на държавата-членка, участваща в оценката и дата на приключване на доклада.

Ако управителят на инфраструктурата/железопътното предприятие не получи разрешение/сертификат за въвеждане на съответните оперативни процеси въз основа на доклада за оценка, държавата-членка трябва да представи подробни причини за този отказ съгласно Директива 2004/49/ЕО.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

Информативно и незадължително. Списък на елементите, които трябва да бъдат проверявани по всеки основен параметър

Това приложение е в ранен етап на разработка и изисква по-нататъшна работа; то е включено в работния проект.

Заедно с описаните в членове 10 и 11 на Директива 2004/49/ЕО процеси на сертифициране и издаване на разрешително това приложение очертава следната подкрепяща информация:

— **А** — елемент, който е от организационен или фундаментален характер и трябва да бъде включен в системата за управление на безопасността (СУБ).

— **Б** — елемент, който е подробна процедура или оперативен процес в помощ на организационните и фундаментални процеси със СУБ и който е приложим само в държавата-членка.

Параметри, които трябва да бъдат оценени	Елементи, които трябва да бъдат проверени по всеки параметър	Точка в ТСОС	Прилага се за		А/Б
			ЖП	УИ	
Документация за машинистите	Процес на съставяне на „Ръководство на машиниста“ (включително езиков превод [когато е необходимо] и процес на утвърждаване)	4.2.1.2.1	X		А
	Процес за УИ за предоставяне на съответната информация на ЖП	4.2.1.2.1		X	А
	Съдържанието на „Ръководство на машиниста“ включва минималните изисквания на настоящата ТСОС и конкретните процедури, изисквани от УИ	4.2.1.2.1	X		Б
	Процес на съставяне на „Пътна книга на машиниста“ (и процес на утвърждаване)	4.2.1.2.2.1	X		А
	Съдържанието на „Пътна книга на машиниста“ включва минималните изисквания на настоящата ТСОС	4.2.1.2.2.1	X		Б
	Процес за УИ за информиране на ЖП за промените в оперативните правила/информация	4.2.1.2.2.2		X	А
	Процес групиране на промените в специален документ	4.2.1.2.2.2	X		А
	Процес за информиране на машинистите за промените в реално време	4.2.1.2.2.3		X	А
	Процес за предоставяне на машинистите на информация за разписанията на влаковете	4.2.1.2.3	X		А
	Процес за предоставяне на машинистите на информация за подвижния състав	4.2.1.2.4	X		А
	Процес на съставяне конкретни за даденото място правила и процедури (включително процес на утвърждаване), *наземен персонал*	4.2.1.3	X		Б
Документация за персонала на УИ, разрешаващ движението на влаковете	Процес за свързана с безопасността комуникация между персонала на УИ и ЖП	4.2.1.4		X	А
Свързана с безопасността комуникация между персонала на ЖП и УИ	Процес, с който се гарантира, че персоналът прилага методиката за оперативна комуникация, посочена в приложение В на настоящата ТСОС	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		А
				X	А
Видимост на влака	Процес, с който се гарантира, че светлините в предния край на влаковете отговарят на изискванията на настоящата ТСОС	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		А
Чуваемост на влака	Процес, с който се гарантира, че чуваемостта на влаковете отговаря на изискванията на настоящата ТСОС	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		А

▼B

Параметри, които трябва да бъдат оценени	Елементи, които трябва да бъдат проверени по всеки параметър	Точка в ТСОС	Прилага се за		А/Б
			ЖП	УИ	
Идентификация на возилата	Процес за удостоверяване съответствието с приложение П на настоящата ТСОС	4.2.2.3	X		А
Изисквания за пътнически возила	Процес за удостоверяване на съответствието с изискванията на настоящата ТСОС	4.2.2.4	X		А
Влаков състав	Процес на съставяне на правила за влаковия състав (включително процес на утвърждаване)	4.2.2.5	X		А
	Съдържанието правилата за влаковия състав включва минималните изисквания, определени в настоящата ТСОС	4.2.2.5	X		Б
Изисквания към спирането	Процес за осигуряване предоставянето на информация за маршрута, изисквана за изчисления на експлоатационните характеристики на спирачките или осигуряване на действително необходимите показатели	4.2.2.6.2		X	А
	Процес за изчисляване или осигуряване на изискваната ефективност на спирачките („Правила за спиране“)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		Б
Отговорност за осигуряване изправността на влака	Определяне на свързаната с безопасността бордова техника, необходима за осигуряване годността на влака за безопасно движение	4.2.2.7.1	X		Б
	Процес за гарантиране, че всички промени в характеристиките на влака, засягащи работата му са определени и че тази информация е предоставане на УИ	4.2.2.7.1	X		А
	Процес за гарантиране, че информацията за движението на влака е предоставена на УИ преди отпътуване	4.2.2.7.2	X		А
Планиране на влаковете	Процес за гарантиране, че ЖП предоставя изискваните данни на УИ, когато иска трасе.	4.2.3.1		X	А
Идентификация на влаковете	Процес за задаване на уникални и недвусмислени идентификационни номера на влаковете	4.2.3.2		X	А
Процедури за потегляне	Определяне на проверките и изпитанията преди отпътуване	4.2.3.3.1	X		Б
	Процес за отчитане на влаковете, които могат да засегнат движението на влака	4.2.3.3.2	X		А
Управление на движението	Осигуряване на средства за записване в реално време на информацията, включително минимума от данни, изисквани от настоящата ТСОС	4.2.3.4.1		X	Б
	Дефиниране на процедури за контрол и надзор на експлоатацията на движението	4.2.3.4.2.1		X	Б
	Процес за гарантиране управлението на промените в състоянието на линията и характеристиките на влака	4.2.3.4.2		X	Б
	Процес за посочване на очакваното време, когато един влак трябва да бъде предаден от един УИ на друг	4.2.3.4.2.2		X	Б
Опасни товари	Процес за осигуряване надзора на опасниет товари, включващ минималните изисквания на настоящата ТСОС	4.2.3.4.3	X		А
Качество на работата	Процес за наблюдаване на ефективната работа на всички засегнати служби и съобщаване на тенденциите на всички съответни УИ и ЖП.	4.2.3.4.4	X		Б
				X	Б
Записване на данните	Списъкът на данните, които трябва да се записват извън влака, включва минимален списък на елементи, изисквани от настоящата ТСОС	4.2.3.5.1		X	А
	Списъкът на данните, които трябва да се записват във влака, включва минимален списък на елементи, изисквани от настоящата ТСОС	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		А

▼B

Параметри, които трябва да бъдат оценени	Елементи, които трябва да бъдат проверени по всеки параметър	Точка в ТСОС	Прилага се за		А/Б
			ЖП	УИ	
Работа във влошени условия	Процес за информиране на другите потребители за смущения, за които има вероятност да доведат до разстройства в обслужването	4.2.3.6.2		X	А
			X		А
	Дефиниране на инструкциите, които УИ трябва да даде на машинистите на влаковете във време на разстройства в обслужването	4.2.3.6.3		X	Б
	Дефиниране на подходящи мерки за разглеждане на установените сценарии за разстройства в обслужването, включително минималните изисквания, посочени в настоящата ТСОС	4.2.3.6.4		X	Б
Справяне с аварийна ситуация	Процес за дефиниране и публикуване на мерки за непредвидени случаи с цел управлението на аварийното обслужване	4.2.3.7		X	А
	Процес за даване на аварийни и свързани с безопасността инструкции за пътниците	4.2.3.7	X		А
Оказване помощ на влаковата бригада в случай на сериозен инцидент	Процес за оказване помощ на влаковата бригада във влошени условия на работа с цел да се избегнат закъснения	4.2.3.8	X		А
Професионална и езикова компетентност	Процес за оценка на професионалните знания съгласно минималните изисквания на настоящата ТСОС	4.6.1.1	X		А
				X	А
	Разработване на система за управление на компетентността с цел да се гарантира, че персоналът притежава умения за прилагане на знанията си в практиката съгласно минималните изисквания на настоящата ТСОС	4.6.1.2	X		А
				X	А
	Процес за оценка на езиковата способност с цел тя да отговори на минималните изисквания на настоящата ТСОС	4.6.2	X		А
				X	А
	Дефиниране на процес за оценка на влаковата бригада, включително: Основна компетентност, процедури и езици Познаване на маршрута Познаване на подвижния състав Специална компетентност (например дълги тунели)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		А
				X	А
	Дефиниране на анализа на нуждите от обучение и компетентност за персонала с критични за безопасността задължения, като се вземат предвид минималните изисквания на настоящата ТСОС	4.6.3.2	X		А
				X	А
Здравословни и безопасни условия	Процес за гарантиране физическата годност на персонала, включително контрол на въздействието на наркотици и алкохол върху работата	4.7.1	X		А
				X	А
	Определяне на критерии за: Одобряване на лекари по професионални заболявания и медицински организации Одобряване на психолози Медицински и психологични прегледи	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		А
				X	А
	Дефиниране на медицински изисквания, включващи: — Общо здраве — Зрение — Слух ►M1 ——————— ◄	4.7.5	X		А
				X	А
▼M1	_____				

_____

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ И

Не се използва

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Й

Минимално необходими елементи, свързани с професионалната компетентност за задачите, свързани с „Придружаване на влакове“

1. **ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

— Това приложение, което трябва да се чете заедно с подточки 4.6 и 4.7 на настоящата ТСОС и изискванията на ТСОС за безопасността в железопътните тунели, представлява списък на елементите, за които се счита, че се отнасят за задачата за придружаване на влак по високоскоростните железопътни линии на ТЕМ.

Трябва да се отбележи, че докато този документ е възможно най-пълен по отношение на списъка на общоприетите елементи, ще има допълнителни елементи от локален/национален характер, които също трябва да се разгледат.

— Изразът „професионална компетентност“, когато се вземе в контекста на настоящата ТСОС, се отнася до тези елементи, които са важни, за да се гарантира, че оперативният персонал е обучен и способен да разбира и изпълнява елементите на своята задача.

— Правилата и процедурите се отнасят за изпълняваната задача и за лицето, изпълняващо задачата. Тези задачи могат да се изпълняват от всяко упълномощено компетентно лице, независимо от име, длъжност или ранг, посочени в правилата или процедурите или от отделното предприятие.

— Всяко упълномощено компетентно лице трябва да изпълнява всички правила и процедури, свързани с изпълняваната задача.

2. **ПРОФЕСИОНАЛНИ ЗНАНИЯ**

Всяко разрешително изисква успешно преминат първоначален изпит и разпоредби за текуща оценка и обучение, както са описани в подточка 4.6.

2.1. **Общи професионални знания**

— Общи принципи на управлението на безопасността в рамките на железопътната система, свързани със задачата, включително интерфейси с други подсистеми

— Общи условия, свързани с безопасността на пътниците и/или товара, (включително превоза на опасни товари) и на лицата на или около железопътната линия.

— Здравословни и безопасни условия на труд

— Общи принципи на безопасността на железопътната система

— Лична безопасност, включително при напускане на кабината на управление някъде по железния път

— Оказване на първа помощ, когато това е част от задълженията на персонала

2.2. **Познаване на оперативните процедури и системи за безопасност, прилагани в използваната инфраструктура**

— Оперативни процедури и правила за безопасност

— Система за контрол, управление и сигнализация

— Протокол за комуникация и формализирана процедура за предаване на съобщения, включително ползване на съобщителна техника.

2.3. **Познаване на подвижния състав**

— Вътрешно оборудване на пътническите возила:

— Поправяне на дребни дефекти в предназначената за пътници част на подвижния състав според изискванията на железопътното предприятие.

▼B

2.4. **Познаване на маршрута**

— Оперативни разпоредби (като метод на изпращането на влаковете) в отделни пунктове (сигнализация, гарово оборудване и др.)

— Гари, на които пътниците могат да слизат или да се качват

— Локални оперативни и аварийни правила, конкретни за линиите по маршрута.

3. **УМЕНИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ЗНАНИЯТА В ПРАКТИКАТА**

— Проверки преди отпътуване, включително изпитания на спирачките и правилното затваряне на вратите.

— Процеси на потегляне.

— Комуникация с пътниците, особено по отношение на обстоятелства, засягащи тяхната безопасност.

— Работа във влошени условия

— Оценка на размера на дефекта в предназначените за пътници части и реакция съгласно правилата и процедурите

— Защитни и предупредителни мерки според изискванията на правилата и правилниците или в помощ на машиниста.

— Евакуация от влака и осигуряване безопасността на пътниците, особено ако трябва да бъдат на или в близост до линията.

— Свързване с персонала на управителя на инфраструктурата по време на оказване помощ на машиниста или по време на инцидент при евакуацията

— Докладване за всички необичайни обстоятелства във връзка с работата на влака, състоянието на подвижния състав и безопасността на пътниците. Ако се изисква, тези доклади трябва да се изготвят писмено, на избрания от железопътното предприятие език.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ К

Не се използва

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Л

Минимални изисквания във връзка с професионалната компетентност за задачата по подготовката на влаковете

1. **ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

— Това приложение, което трябва да се чете заедно с подточка 4.6, представлява списък на елементите, за които се счита, че се отнасят до задачата за подготовката на влака, който ще се движи по високоскоростните железопътни линии на ТЕМ.

Трябва да се отбележи, че докато този документ е възможно най-пълен по отношение на списъка на общоприетите елементи, ще има допълнителни елементи от локален/национален характер, които също трябва да се разгледат.

— Изразът „професионална компетентност“, когато се вземе в контекста на настоящата ТСОС, се отнася до тези елементи, които са важни, за да се гарантира, че оперативният персонал е обучен и способен да разбира и изпълнява елементите на своята задача.

— Правилата и процедурите се отнасят за изпълняваната задача и за лицето, изпълняващо задачата. Тези задачи могат да се изпълняват от всяко упълномощено компетентно лице, независимо от име, длъжност или ранг, посочени в правилата или процедурите или от отделното предприятие.

— Всяко упълномощено компетентно лице трябва да изпълнява всички правила и процедури, свързани с изпълняваната задача.

2. **ПРОФЕСИОНАЛНИ ЗНАНИЯ**

Всяко разрешително изисква успешно преминат първоначален изпит и разпоредби за текуща оценка и обучение, както са описани в подточка 4.6.

2.1. **Общи професионални знания**

— Общи принципи на управлението на безопасността в рамките на железопътната система, свързани със задачата, включително интерфейси с други подсистеми

— Общи условия, свързани с безопасността на пътниците и/или товара, включително превоза на опасни товари и извънредни натоварвания

— Здравословни и безопасни условия на труд

— Общи принципи на безопасността на железопътната система

— Лична безопасност върху и в близост до линията

— Протокол за комуникация и формализирана процедура за предаване на съобщения, включително ползване на комуникационна техника.

2.2. **Познаване на оперативните процедури и системи за безопасност, прилагани в използваната инфраструктура**

— Работа на влаковете в нормални, влошени и аварийни условия

— Оперативни процедури в отделни пунктове (техника за сигнализация, гара/депо, разпределителна гара) и правила за безопасност

— Местни оперативни разпоредби

2.3. **Познаване на оборудването на влака**

— Цел и използване на оборудването на возилата

— Идентификация и организация на техническите прегледи

3. **СПОСОБНОСТ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ЗНАНИЯТА В ПРАКТИКАТА**

— Прилагане на правилата за влаковия състав, правилата за спирачната система на влака, правилата за натоварването на влака и др., за осигуряване изправността на влака за движение

▼B

— Разбиране на маркировките и надписите на возилата

— Процес за определяне и предоставяне на данните за влака

— Комуникация с влаковата бригада

— Комуникация с персонала, отговарящ за контрола на движението на влаковете

— Работа във влошени условия, особено когато засяга подготовката на влаковете

— Предпазни и предупредителни мерки, изисквани от правилата и правилниците или местни разпоредби на въпросното място

— Действия, които трябва да се предприемат по отношение на злополуки, включващи превоз на опасни товари (когато е необходимо).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ M

Не се ползва

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ H

Информативно и незадължително. Насоки за изпълнение

Таблицата по-долу е информативна и съдържа точките от глава 4, като определя „отключващите действия“ за всяка от тях.

Раздел в глава 4	Работа, изисквана от УИ/ЖП, за да отговорят на изискванията	Типично „отключващо действие“
4.2.1.2.1 Ръководство	ЖП — Създаване/редакция на документ или компютърен файл, съдържащ необходимите оперативни процедури за работа в мрежата на УИ	Промяна в оперативните инструкции за мрежата
4.2.1.2.2.1 Подготовка на „Пътната книга“	ЖП — Създаване/редакция на документ или компютърен файл, съдържащ описание на линиите, по които те ще работят	Промяна в мрежовата инфраструктура (напр. реорганизация на възлите, нова сигнализация), водеща до изменена информация за маршрута
4.2.1.2.2.2 Модифицирани елементи	ЖП — Изработване/редакция на процедури, при които на машинистите се предоставя документ или компютърен файл с цел информиране им за всички модифицирани [на маршрута]	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
4.2.1.2.2.3 Информиране на машиниста в реално време	УИ — Изработване/редакция на процедури за информиране на машинистите в реално време за всички изменения в правилата за безопасност [на маршрута]	Промяна в организационната структура на УИ или ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
4.2.1.2.3 Разписания	ЖП — Изработване/редакция на процедури за предоставяне на машинистите на информация за разписанията, на хартия или в електронен формат	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението
4.2.1.2.4 Подвижен състав	ЖП — Създаване/редакция на документ или компютърен файл, съдържащ необходимите оперативни процедури, свързани с работата на подвижния състав във влошени условия.	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нов/модифициран подвижен състав
4.2.1.3 Документация за персонала на ЖП, различен от машинистите	ЖП — Създаване/редакция на документ или компютърен файл, съдържащ необходимите оперативни процедури за персонала, различен от машинистите, работещ на или по мрежата на УИ.	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Промяна в мрежовата инфраструктура, водеща до изменена информация за маршрута или въвеждане на нов/модифициран подвижен състав
4.2.1.4 Документация за персонала на УИ, разрешаващ движението на влаковете	УИ — Създаване/редакция на документ или компютърен файл, съдържащ оперативни процедури за мрежата, включително протокол за комуникациите и „Книга с формуляри“	Промяна в оперативната организация на мрежата в резултат на определено действие за усъвършенстване (напр. препоръка в резултат на проучване)
		Промяна в инфраструктурата на мрежата, водеща до промяна в оперативната организация
4.2.1.5 Свързана с безопасността комуникация между персонала на ЖП и УИ	УИ/ЖП — Документ/компютърен файл, посочени в 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 и 4.2.1.4, включващи методиката на оперативна комуникация, както е определена в приложение B на TCOC	Съвместно с 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 и 4.2.1.4

▼B

Раздел в глава 4	Работа, изисквана от УИ/ЖП, за да отговорят на изискванията	Типично „отключващо действие“
4.2.2.1.2 Видимост на влака (преден край)	ЖП — Изработване/редакция на процедури за машинистите и/или другия оперативен персонал за осигуряване правилното осветление на предния край на влака	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нов/модифициран подвижен състав
4.2.2.4 Изисквания към пътническите возила	ЖП — Изработване/редакция на процедури за осигуряване съответствието на пътническите возила с изискванията на настоящата ТСОС	Въвеждане на нови/модифицирани пътнически возила
		Промяна в оперативните правила на мрежата, засягащи пътническите возила
4.2.2.5 Влаков състав	ЖП — Изработване/редакция на процедури за осигуряване съответствието на влаковете с определените за тях коловози	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Промяна в оперативните правила на мрежата, засягащи влаковия състав
		Нова/променена инфраструктура, сигнализация или въвеждане на нова (електронна) система за управление на влаковете
4.2.2.6.1 Минимални изисквания към спирачната система	ЖП — Изработване/редакция на процедури за оперативния персонал за осигуряване съответствието на возилата на влака с изискванията към спирачната система	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
4.2.2.6.2 Експлоатационни характеристики на спирачките	УИ — Изработване/редакция на процедури за предоставяне на информация на ЖП за експлоатационните характеристики на спирачките	Промяна в системата на УИ за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
	ЖП — Създаване/редакция на документ или компютърен файл, съдържащ правила за спиране, които неговият персонал трябва да следва, като взема предвид географията на маршрутите, определените коволози и развитието на ERTMS/ETCS	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Промяна в оперативните правила на мрежата, засягащи правилата за спиране
		Нова/променена инфраструктура, сигнализация или въвеждане на нова (електронна) система за управление на влаковете
		Въвеждане на нов/модифициран подвижен състав
4.2.2.7.1 Осигуряване изправността на влака за движение (общи изисквания)	ЖП — Изработване/редакция на процедури за оперативния персонал за осигуряване изправността на возилата, включително уведомяване на УИ за промени, които могат да засегнат работните характеристики и движението във влошени условия.	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
4.2.2.7.2 Необходими данни	ЖП — Изработване/редакция на процедури за гарантиране, че информацията за движението на влака се предоставя на УИ преди отпътуване	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението

▼B

Раздел в глава 4	Работа, изисквана от УИ/ЖП, за да отговорят на изискванията	Типично „отключващо действие“
4.2.3.2 Идентификация на влаковете	УИ — Изработване/редакция на процедури за задаване на уникални и недвусмислени номера на влаковете	Промяна в системата на УИ или ЖП за планиране на влаковете, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението
4.2.3.3.1 Проверки и изпитания преди отпътуване	ЖП — Изработване/редакция на проверките и изпитанията, които трябва да се извършват преди отпътуване	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
4.2.3.3.2 Информиране на УИ за работното състояние на влака	ЖП — Изработване/редакция на процедури за отчитане на свързаните с подвижния състав фактори, които могат да засегнат движението на влака	Промяна в системата на УИ или ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението
4.2.3.4.1 Общи изисквания към управлението на движението	УИ — Изработване/редакция на процедури контрол и надзор на движението, включително интерфейс с всички допълнителни процеси, изисквани от ЖП	Промяна в системата на УИ или ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението
4.2.3.4.2 Отчитане на влаковете	УИ — Изработване/редакция на процедури докладване на местоположението на влака, включително записване в реално време на пристигане/отпътуване и предвиждането време за предаване към друг УИ.	Промяна в системата на УИ за управление на движението, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението
4.2.3.4.3 Опасни товари	ЖП — Изработване/редакция на процедури за контрол на превозите на опасни товари, включително предоставянето на информацията, изисквана от УИ.	Промяна в системата на УИ или ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промени в ролите и отговорностите
4.2.3.4.4 Качество на експлоатацията	УИ/ЖП — Документирани процедури, описващи вътрешните процеси за наблюдение и преглед на оперативната работа и определяне на действия за подобряване ефективността на мрежата.	Промяна в системата на УИ или ЖП за управление на движението, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението, включително наблюдение на показателите
4.2.3.5.1 Записване на данните от надзора извън влака	УИ — Изработване/редакция на процедури за запис на изискваните данни и организацията тяхното съхранение и достъпа до тях	Промяна в системата на УИ за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Промяна в инфраструктурата на мрежата, водеща до нова/подобрена техника за наблюдение
4.2.3.5.2 Записване на данните от наблюденията във влака	ЖП — Изработване/редакция на процедури за запис на изискваните данни и организацията тяхното съхранение и достъпа до тях	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нов/модифициран подвижен състав (локомотиви, мотриси с повече тягови единици)
4.2.3.6.1 Работа във влошени условия — уведомяване на другите ползватели	УИ/ЖП — Изработване/редакция на процедури за взаимно информиране за ситуации, за които има вероятност да попречат на безопасността, работата или наличността на мрежата	Промяна в системата на УИ или ЖП за управление на движението, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нова (електронна) система за управление на движението

▼B

Раздел в глава 4	Работа, изисквана от УИ/ЖП, за да отговорят на изискванията	Типично „отключващо действие“
4.2.3.6.2 Уведомяване на машинистите на влака	УИ — Разработване/редакция на инструкции за машинистите за справяне с влошени условия на работа	Промяна в системата на УИ или ЖП за управление на движението, водеща до промени в ролите и отговорностите
4.2.3.6.3 Разпоредби за спешни случаи	УИ — Изработване/редакция на процедури за справяне с влошени условия на работа, включително неизправности по подвижния състав и инфраструктурата (организация за непредвидени случаи)	Промяна в системата на УИ или ЖП за управление на движението, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Промяна на инфраструктурата на мрежата или въвеждане на нов/модифициран подвижен състав
4.2.3.7 Управление на аварийна ситуация	УИ/ЖП — Изработване/редакция на процедури, описващи подробно вероятните мерки за справяне с аварийни ситуации	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
4.2.3.8 Помощ за влаковата бригада в случай на инцидент или сериозна неизправност на подвижния състав	ЖП — Изработване/редакция на процедури за влаковата бригада за справяне с технически или други неизправности на подвижния състав	Промяна в системата на ЖП за управление на движението, водеща до промени в ролите и отговорностите
		Въвеждане на нов/модифициран подвижен състав
4.4 Работни правила	УИ/ЖП — Разработване на правила и процедури, които да се ползват с ETCS и GSM-R и/или ДПБ	Въвеждане на система за сигнализация ETCS и/или радиосистема GSM-R и/или ДПБ
4.6.1.1 Професионални знания	УИ/ЖП — Разработване на процес за оценка на професионалните знания	Промяна в системата за управление на оперативната безопасност на УИ/ЖП, водеща до промени в ролите и отговорностите
4.6.1.2 Умения за прилагане на тези знания в практиката	УИ/ЖП — Разработване/редакция на система за управление на компетентността за гарантиране уменията на персонала да прилага знанията в практиката	Промяна в системата за управление на оперативната безопасност на УИ/ЖП, водеща до промени в ролите и отговорностите
4.6.2.2 Езиково ниво на знанията	УИ/ЖП — Изработване/редакция на процедури за оценка на езиковите умения	Промяна в системата за управление на оперативната безопасност на УИ/ЖП, водеща до промени в ролите и отговорностите
4.6.3.1 Оценка на персонала — основни елементи	УИ/ЖП — Изработване/редакция на процес на оценка на персонала, включващ: — Опит/компетентност — Език — Поддържане на компетентността	Промяна в системата за управление на оперативната безопасност на УИ/ЖП, водеща до промени в ролите и отговорностите
4.6.3.2 Анализ на нуждата от обучение	УИ/ЖП — Изработване/редакция на процеса за извършване и актуализация на анализа на нуждата на персонала от обучение	Промяна в системата за управление на оперативната безопасност на УИ/ЖП, водеща до промени в ролите и отговорностите
4.6.3.2.3 Специфични елементи за влаковата бригада	ЖП — Изработване/редакция на процеса за придобиване и задържане от влаковата бригада на: — Познаване на маршрута — Познаване на подвижния състав	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
4.7.1 Здравословни и безопасни условия — увод	УИ/ЖП — Изработване/редакция на процедури за осигуряване физическата годност на персонала, включително контрол на въздействието на наркотици и алкохол върху работата	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите

▼B

Раздел в глава 4	Работа, изисквана от УИ/ЖП, за да отговорят на изискванията	Типично „отключващо действие“
4.7.2—4.7.4 Критерии за одобряването на лекари по професионални заболявания, медицински организации, психолози и прегледи	УИ/ЖП — Определяне/редакция на критерии за: — Одобряване на лекари по професионални заболявания и медицински организации — Одобряване на психолози — Медицински и психологични прегледи	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
		Промяна в националните правила и практики за одобряването на практикуващи лекари и признаването на организации
4.7.5 Медицински изисквания	УИ/ЖП — Определяне/редакция на медицински изисквания, включващи: — Общо здраве — Зрение — Слух — Бременност	Промяна в системата на ЖП за управление на оперативната безопасност, водеща до промяна в ролите и отговорностите
▼M1 _____		

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ О

Не се използва

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П

Идентификация на возилата

Общи забележки:

1. Това приложение описва номера и свързаното с него означение, поставени на видимо място на возилото с цел уникалната му идентификация по време на експлоатация. То не описва другите номера или означения, които могат да бъдат гравирани или поставени за постоянно върху рамата или основните компоненти на возилото по време на производството му.

2. Съответствието на номера и свързаното с него означение с описаните в това приложение указания не е задължително за:

   — возила, които се ползват само по мрежи, за които настоящата TCOC не се отнася;

   — heritage vehicles, in a historical guise;

   — возила, които нормално не се използват или придвижват по мрежите, за които се отнася настоящата TCOC.

   Независимо от това, тези возила трябва да имат временен номер, позволяващ експлоатацията им.

3. Това приложение подлежи на изменения поради бъдещото развитие на RIC и бъдещата разработка и внедряване на TCOC за телематични приложения — пътници (TAP).

   Стандартен номер и свързани с него съкращения

   Всяко железопътно возило получава номер, състоящ се от 12 цифри (наречен стандартен номер) със следната структура:

Типове подвижен състав	Тип на возилото и указание за оперативна съвместимост [2 цифри]	Страна, в която е регистрирано возилото [2 цифри]	Технически характеристики [4 цифри]	Сериен номер [3 цифри]	Контролно число [1 цифра]
Товарни возила	00 до 09 10 до 19 20 до 29 30 до 39 40 до 49 80 до 89 *[подробности в приложение П.6]*	01 до 99 *[подробности в приложение П.4]*	0000 до 9999 *[подробности в приложение П.9]*	001 до 999	0 до 9 *[подробности в приложение П.3]*
Несамоходни пътнически возила	50 до 59 60 до 69 70 до 79 *[подробности в приложение П.7]*		0000 до 9999 *[подробности в приложение П.10]*	001 до 999	
Тягов подвижен състав	90 до 99 *[подробности в приложение П.8]*		0000001 до 8999999 *[значението на тези цифри се определя от държавите-членки, евентуално в двустранни или многостранни договори]*		
Специални возила			9000 до 9999 *[подробности в приложение П.11]*	001 до 999	

В дадена страна, 7-те цифри за технически характеристики и серийният номер са достатъчни за уникалната идентификация на дадено возило във всяка група от товарни возила, несамоходни пътнически возила, тягов подвижен състав ([1]) и специални возила ([2]).

([1]) За тягов подвижен състав номерът трябва да бъде уникален с 6 цифри за дадена страна.

([2]) За специални возила номерът трябва да бъде уникален за дадена страна с първата и последните 5 цифри от техническите характеристики и серийния номер.

▼B

Номерът се допълва от буквени означения:

а) означения, свързани с възможността за оперативна съвместимост (*подробности в приложение П.5*);

б) съкращение на името на страната, в която е регистриран возилото (*подробности в приложение П.4*);

в) съкращение на името на стопанисващия [1] (*подробности в приложение П.1*);

г) съкращение на техническите характеристики (*подробности в приложение П.13 за несамоходните пътнически возила, приложение П.12 за товарните возила, приложение П.14 за специалните возила*).

Техническите характеристики, кодове и съкращения се управляват от един или повече органи (наричани по-нататък „централен орган“), които трябва да бъдат предложени от ЕЖА (Европейската железопътна агенция) в резултат на дейност № 15 от работната ѝ програма за 2005 г.

Задаване на номер

Правилата за управлението на номерата ще бъдат предложени от ЕЖА като част от дейност № 15 от нейната работна програма за 2005 г.

[1] Стопанисващият возило е лицето, което, в качеството си на собственик или притежаващ правото да се разпорежда с него, експлоатира возилото постоянно и в стопанската си дейност като транспортно средство и е регистриран като такъв в регистъра на подвижния състав.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.1

Маркировка на абревиатурата на стопанисващия

Дефиниция за маркировката на стопанисващия (VKM)

Маркировката на стопанисващия возилото (VKM) е цифрено-буквен код, състоящ се от 2 до 5 букви ([1]). VKM се изписва върху всяко железопътно возило, до номера му. VKM назовава стопанисващия возилото така, както е записан в регистъра на подвижния състав.

VKM е уникален във всички страни, за които се отнася настоящата TCOC, и всички страни, сключващи договор, предвиждащ прилагането на системата на номериране на возилата и маркиране на стопанисващия возило, както е описано в настоящата TCOC.

Формат на маркировката на стопанисващия возило

VKM е начин за представяне на пълното или съкратеното име на стопанисващия возилото, ако е възможно, по начин, който може да се разпознае. Могат да се използват всичките 26 букви от латинската азбука. Буквите в VKM се изписват като главни букви. Буквите, които не са първи в думите в името на стопанисващия, могат да се изписват като малки. При проверка на уникалността на маркировката изписаното име се пренебрегва.

Буквите могат да съдържат диакритични знаци ([2]). При проверка на уникалността използваните от тези букви диакритични знаци се пренебрегват.

За возила на стопанисващи, пребиваващи в страна, която не използва латинската азбука, може да се направи превод на VKM на родната азбука след VKM, като се разделят с дробна черта („/“). Този преведен VKM не се взема под внимание за целите на обработката на данните.

Случаи на освобождаване от ползването на маркировка на стопанисващия возилото

Държавите-членки могат да решат да допуснат освобождаване в следните случаи:

VKM не се изисква за возила, чиято система на номериране не следва настоящото приложение (виж „Общи забележки“, точка 2). Независимо от това, трябва да се предвиди достатъчна информация за самоличността на стопанисващия возилото за организациите, свързани с експлоатацията им в мрежите, за които се отнася настоящата TCOC.

Когато пълното име и адрес са записани на возилото, не се изисква VKM за:

— возила на стопанисващи с толкова ограничен парк от возила, че не може да се гарантира използването на VKM;

— специализирани возила за поддръжка на инфраструктурата.

VKM не се изисква за локомотиви, групи от машини и пътнически возила, използвани само в националното железопътно движение, когато:

— те носят знака на своя стопанисващ и този знак съдържа същите и добре разпознаваеми букви като VKM;

— носят добре разпознаваем знак, който е приет от компетентния национален орган като достатъчен еквивалент на VKM.

Когато наред с VKM се използва фирмен знак, валидна е само VKM, а знакът не се взема под внимание.

Разпоредби относно задаването на маркировки на стопанисващия возилото

Един стопанисващ возило може да получи повече от една VKM в случай, че

— притежава официално наименование на повече от един език;

— има достатъчна причина, за да се прави разлика между различните паркове от возила в неговата организация.

([1]) NMBS/SNCB могат да продължат да използват буквата „B“ в кръгче.

([2]) Диакритичните знаци са „знаци с ударение“ като À, Ç, Ö, Č, Ž, Å и т.н. Специалните букви като Ø и Æ ще бъдат представени с една буква, при проверките за уникалност Ø се третира като O, а Æ като A.

▼B

Една VKM може да се издаде на група фирми, които:

— принадлежат на една корпоративна структура, която е назначила и натоварила една организация в структурата си да се занимава с всички проблеми от името на всички останали;

— са натоварили отделно, единствено юридическо лице да се занимава от тяхно име с всички въпроси, в който случай юридическото лице е стопанисващият.

Регистър на маркировките на стопанисващите возила и процедура на присвояване

Регистърът на VKM е публичен и се актуализира в реално време.

Заявлението за VKM се подава до компетентния национален орган на заявителя и се изпраща до централния орган. VKM може да се издаде само след публикация от централния орган.

Притежателят на VKM трябва да уведоми компетентния национален орган, когато престане да я използва, а компетентният национален орган ще изпрати информацията до централния орган. Тогава VKM се анулира, след като стопанисващият возилото докаже, че е променил маркировката на всичките си возила, за които я е ползвал. VKM няма да бъде преиздадена в период от 10 години, освен ако не бъде издадена на първоначалния си притежател или по негово искане на друг притежател.

VKM може да се прехвърля на друг притежател, който е законен правоприемник на първоначалния. VKM остава в сила, когато притежателят промени наименованието си на такова, което няма прилика с VKM.

Първият списък на VKM ще бъде подготвен посредством съкращенията на имената на съществуващите железопътни компании.

VKM ще се поставя на всички новопостроени возила след влизането в сила на съответната TCOC. Съществуващите возила ще трябва да спазват маркировката VKM до края на 2014 година.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.2

Надпис на номера и свързаното с него буквено обозначение върху корпуса

Общи разпоредби за външната маркировка

Главните букви и цифрите, образуващи надписа на маркировката, трябва да бъдат високи най-малко 80 mm, в шрифт тип „sans serif“ със съответното качество. По-малка височина може да се използва само ако няма друга възможност, освен надписът да се постави върху надлъжнатите греди от рамата на возилото.

Маркировката се поставя на височина, не по-голяма от 2 м над нивото на релсите.

Товарни вагони

Маркировката се изписва върху корпуса на товарния вагон по следния начин:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(В този случай без VKM,
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	върху возилото се
7369 553—4		0691 235—2		4796 100—8		4273 361—3		записват пълното наименование и адресът)
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

За товарни вагони, по чийто корпус няма достатъчно голямо място за този тип надпис, специално при платформените товарни вагони, маркировката се поставя както следва:

01	87	3320 644—7
TEM	F-SNCF	Ks

Когато върху возилото се записват една или повече характерни букви от национално значение, тази национална маркировка трябва да бъде показана след международната маркировка и отделена от нея с тире.

Пътнически композиции и несамоходен пътнически състав

Номерът се поставя на всяка странична стена на возилото по следния начин:

$$\text{F-SNCF} \qquad 61\ 87\ \frac{20\text{—}72021}{B^{10}tu}\ \text{—}\ 7$$

Обозначението на страната, в която е регистриран возилото и това за техническите характеристики се отпечатват директно срещу, след или под дванадесетте цифри на номера на возилото.

При пътнически возила с кабина на машиниста този номер се записва и в кабината.

Локомотиви, мотриси и специални возила

Стандартният 12-цифров номер се маркира на всяка странична стена на тяговия подвижен състав, който се използва за предоставяне на международна услуга:

91 88 0001323—0

Стандартният 12-цифрен номер се изписва и във всяка кабина на тяговия подвижен състав.

Стопанисващият може да добави, с букви, които са по-големи от стандартния номер, собствен номер (състоящ се от цифрите на серийния номер и добавен буквен код), който ще бъде полезен при експлоатацията. Мястото, където се поставя собственият номер, зависи изцяло от избора на стопанисващия.

Примери	SP 42037	ES 64 F4—099	88—1323	473011
	92 51 0042037—9	94 80 0189 999—6	91 88 0001323—0	92 87 473011—0	94 79 2 642 185—5

▼B

Тези правила могат да бъдат изменени в двустранни договори за возила, съществуващи към времето на влизане в сила на ТСОС и свързани с конкретна услуга и където не съществува риск да стане объркване между различните състави, работещи във въпросните железопътни мрежи. Освобождаването е валидно за период, определен от компетентните национални органи.

Националният орган може да препоръча буквеният код на страната и VKM да бъдат поставени към 12-цифрения номер на возилото.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.3

Правила за определелянето на контролното число (цифра 12)

Контролното число се определя по следния начин:

— числата на четни места в основния номер (като се брои отдясно наляво) се вземат по собствената им десетична стойност;

— числата на нечетни места в основния номер (като се брои отдясно наляво) се умножават по 2;

— намира се сумата, получена от числата на четни места и всички числа, съставляващи частичните произведения, получени от нечетните места;

— запомня се числото на единиците на тази сума;

— числото, необходимо за допълване на единиците до 10, представлява контролното число, ако тези единици са нула, то контролното число също ще бъде нула.

Примери

1 –	Нека основният номер е	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
	Множител	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Сума: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Числото на единиците на тази сума е 2.

Тогава контролното число ще бъде 8 и при това основният номер става регистрационен номер 33 84 4796 100—8.

2 –	Нека основният номер е	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
	Множител	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Сума: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Числото на единиците на тази сума е 0.

Тогава контролното число ще бъде 0 и при това основният номер става регистрационен номер 31 51 3320 198—0.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.4

Кодиране на държавите, в които са регистрирани возилата (цифри 3—4 и съкращение)

„Отнасящите се до трети държави данни са дадени само за информация.“

Държави	Буквен код на държавата (3)	Цифров код на държавата	Компании, включени от квадратните скоби в приложения P.6 и P.7 (4)
Албания	AL	41	HSh
Алжир	DZ	92	SNTF
Армения	AM (1)	58	ARM
Австрия	A	81	ÖBB
Азербайджан	AZ	57	AZ
Беларус	OT	21	BC
Белгия	B	88	SNCB/NMBS
Босна и Херцеговина	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
България	BG	52	BDZ, SRIC
Китай	RC	33	KZD
Хърватия	HR	78	HŽ
Куба	CU (1)	40	FC
Кипър	CY		
Чешка република	CZ	54	ČD
Дания	DK	86	DSB, BS
Египет	ET	90	ENR
Естония	EST	26	EVR
Финландия	FIN	10	VR, RHK
Франция	F	87	SNCF, RFF
Грузия	GE	28	GR
Германия	D	80	DB, AAE (2)
Гърция	GR	73	CH
Унгария	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE (2)
Иран	IR	96	RAI
Ирак	IRQ (1)	99	IRR
Ирландия	IRL	60	CIE
Израел	IL	95	IR
Италия	I	83	FS, FNME (2)
Япония	J	42	EJRC
Казахстан	KZ	27	KZH
Киргизстан	KS	59	KRG
Латвия	LV	25	LDZ
Ливан	RL	98	CEL
Лихтенщайн	LIE (1)		

▼B

Държави	Буквен код на държавата ([3])	Цифров код на държавата	Компании, включени от квадратните скоби в приложения P.6 и P.7 ([4])
Литва	LT	24	LG
Люксембург	L	82	CFL
Македония (Бивша югославска република)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Малта	M		
Молдова	MD ([1])	23	CFM
Монако	MC		
Монголия	MGL	31	MTZ
Мароко	MA	93	ONCFM
Холандия	NL	84	NS
Северна Корея	PRK ([1])	30	ZC
Норвегия	N	76	NSB, JBV
Полша	PL	51	PKP
Португалия	P	94	CP, REFER
Румъния	RO	53	CFR
Русия	RUS	20	RZD
Сърбия и Черна гора	SCG	72	JŽ
Словакия	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Словения	SLO	79	SŽ
Южна Корея	ROK	61	KNR
Испания	E	71	RENFE
Швеция	S	74	GC, BV
Швейцария	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([2])
Сирия	SYR	97	CFS
Таджикистан	TJ	66	TZD
Тунис	TN	91	SNCFT
Турция	TR	75	TCDD
Туркменистан	TM	67	TRK
Украйна	UA	22	UZ
Великобритания	GB	70	BR
Узбекистан	UZ	29	UTI
Виетнам	VN ([1])	32	DSVN

([1]) Кодове, които трябва да се потвърдят.

([2]) До влизането в сила на разработките, посочени в точка 3 на общите забележки тези компании могат да използват кодовете 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). След това периодът на актуализация ще бъде определен заедно със съответните държави-членки.

([3]) Според системата за буквено кодиране, описана в приложение 4 на конвенцията от 1949 г. и член 45, параграф 4 от Конвенцията за железопътното движение от 1968 г.

([4]) Компании, които по времето на влизане в сила са били членове на UIC или ОСЖД и са използвали описания код на държавата като код на компанията.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.5

Буквено обозначение на годността за оперативна съвместимост

ТЕМ:	Товарен вагон, който отговаря на ТСОС за подвижния състав
RIV:	Товарен вагон, съответстващ на разпоредбите на RIV към датата на отменянето им
ППВ:	Товарен вагон, съответстващ на споразумение за ППВ (в държавите, членуващи в ОСЖД)
RIC:	Пътнически вагон, който съответства на/е изпълнила разпоредбите на RIC

Буквеното обозначение на годността за оперативна съвместимост на специалните возила е описано в приложение П.14.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.6

Кодове за оперативна съвместимост, използвани за товарни вагони (цифри 1—2).

	2. цифра / 1. цифра		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. цифра / 1. цифра	
		Габарит	постоянен или променлив	постоянен	променлив	постоянен	променлив	постоянен	променлив	постоянен	променлив	постоянен или променлив	Габарит	
ТСОС [a] и/или COTIF [b] и/или ППВ	0	с оси	Резервен	Вагони, отговарящи на ТСОС и/или COTIF [b] *[чийто стопанисващ е железопътно предприятие, включено в приложение П.4*		Не трябва да се използват преди следващото решение						Вагони, съответстващи на ППВ (променлив габарит)	с оси	0
	1	с талиги	Вагони, използвани от промишлеността										с талиги	1
	2	с оси	Резервен	Вагон, отговарящ на ТСОС и/или COTIF [b] [*чийто стопанисващ е железопътно предприятие, включено в приложение П.4*] Возила, съответстващи на ППВ		Вагони, отговарящи на ТСОС и/или COTIF [b] Вагони, съответстващи на ППВ				Други вагони, отговарящи на ТСОС и/или COTIF [b] Вагони, съответстващи на ППВ		Вагони, съответстващи на ППВ (постоянен габарит)	с оси	2
	3	с талиги											с талиги	3
Не ТСОС и не COTIF [b] и не ППВ	4	с оси [c]	Обслужващи вагони	Други вагони *[чийто стопанисващ е железопътно предприятие, включено в приложение П.4]*		Други вагони				Други вагони		Вагони със специална номерация за технически характеристики	с оси [d]	4
	8	с талиги [c]											с талиги [d]	8
		Движение	Вътрешни или международни превози по специален договор	Международни превози по специален договор	Вътрешни превози	Международни превози по специален договор	Вътрешни превози	Международни превози по специален договор	Вътрешни превози	Международни превози по специален договор	Вътрешни превози	Вътрешни или международни превози по специален договор	Движение	
	1-ва. цифра / 2-ра. цифра		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1-ва. цифра / 2-ра. цифра	

[a] Съответствие най-малко с ТСОС за подвижния състав.
[b] Включително возила, които съгласно съществуващите правилници носят тези номера по времето на влизането на тези правилници в сила.
[c] Постоянен или променлив габарит.
[d] С изключение на товарни вагони в категория I (товарни вагони с контролирана температура).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.7

Кодове за годност за участие в международното движение, използвани за несамоходни пътнически возила (цифри 1—2)

Внимание:

Условията между правоъгълните скоби са временни и ще бъдат отменени с по-нататъшните разработки на RIC (виж „Общи забележки“, точка 3).

	Вътрешни превози	ТСОС ([a]) и/или RIC/COTIF ([b]) и/или ППВ				Вътрешни или международни превози по специален договор	ТСОС ([a]) и/или RIC/ COTIF ([b])	ППВ		
2[ра]. цифра 1-[вя]. цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Возила за вътрешни превози [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Возила без климатик с постоянен габарит (включително товарни вагони за превоз на автомобили) [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Возила без климатик, с изменяем габарит (1435/1520) [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Запазена	Возила без климатик, с изменяем габарит (1435/1672) [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Возила със специална номерация за технически характеристики	Возила с постоянен габарит	Возила с постоянен габарит	Возила с изменяем габарит (1435/1520) със смяна на талиги	Возила с изменяем габарит (1435/1520) с променящи се колооси
6	Обслужващи возила, неизползвани за стопанска дейност	Возила с постоянен габарит и с климатик [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Возила с изменяем габарит (1435/1520) с климатик [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Обслужващи возила, неизползвани за стопанска дейност [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Возила с изменяем габарит (1435/1672) с климатик [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Возила за превоз на автомобили	Возила с изменяем габарит			

▼B

	Вътрешни превози	ТСОС ([a]) и/или RIC/COTIF ([b]) и/или ППВ				Вътрешни или международни превози по специален договор	ТСОС ([a]) и/или RIC/ COTIF ([b])	ППВ		
2[ра]. цифра 1-[вя]. цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Возила с климатик и херметизирани [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Запазена	Запазена	Херметизирани возила с постоянен габарит и с климатик [*чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включен в приложение П.4*]	Запазена	Други возила	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена

([a]) Съответствие поне с ТСОС за несамоходните пътнически возила.
([b]) Съответствие с RIC или COTIF според действащите нормативни документи.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.8

Типове тягов състав (цифри 1—2)

Първата цифра е „9“.

Втората цифра се определя от всяка държава-членка. Тя може например да съвпада с контролното число, ако то е изчислено посредством серийния номер.

Ако втората цифра описва типа на тяговия състав, задължителни са следните кодове:

Код	Общ тип на возилата
0	Разни
1	Електрически локомотив
2	Дизелов локомотив
3	Електрически мотрисен влак (висикоскоростен) [мотриса или несамоходен състав]
4	Електрически мотрисен влак (без висока скорост) [мотриса или несамоходен състав]
5	Дизелов мотрисен влак [мотриса или несамоходен състав]
6	Специализиран несамоходен състав
7	Електрическа маневрена машина
8	Дизелова маневрена машина
9	Возило за поддръжка

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.9

Стандартно цифрово обозначение на товарните вагони (цифри 5 до 7)

Това приложение показва в таблици цифровото обозначение в 4 цифри, свързани с основните технически характеристики на вагона.

Това приложение се разпространява на отделен носител (електронен файл).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.10

Кодове за техническите характеристики на несамоходния пътнически състав (цифри 5—6)

	6-та. цифра 5-та. цифра	0	1	2	3	4
Запазена	0	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена
Возила със седящи места първа класа	1	10 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	≥ 11 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	Запазена	Запазена	Две или три оси
Возила със седящи места втора класа	2	10 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	11 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	≥ 12 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	Three оси	Две оси
Возила със седящи места първа или първа/втора класа	3	10 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	11 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	≥ 12 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	Запазена	Две или три оси
Кушет-вагони първа или първа/втора класа	4	10 купета първа/втора класа	Запазена	Запазена	Запазена	≤ 9 купета първа/втора класа
Кушет-вагони втора класа	5	10 купета	11 купета	≥ 12 купета	Запазена	Запазена
Запазена	6	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена
Спални вагони	7	10 купета	11 купета	12 купета	Запазена	Запазена
Возила със специален дизайн и фургони	8	Управляемо ремарке със седящи места, всички класи, с или без багажно отделение, с кабина за реверсивно управление	Вагони с първа или първа/втора класа седалки с багажно или пощенско отделение	Вагони със седящи места втора класа с багажно или пощенско отделение	Запазена	Вагони със седящи места, всички класи, със специално оборудвани места, например за игра на деца
	9	Пощенски фургони	Багажни фургони с пощенско отделение	Багажни фургони	Багажни фургони и вагони с две или три оси, със седящи места втора класа, с багажно или пощенско отделение	Багажни коридори с коридор отстрани, с или без отделение под митническия отсек

Забележка: Не се вземат предвид части от купе. Еквивалентните места във вагоните с общ салон с проход по средата се получава като се раздели броят на наличните места на 6, 8 или 10 в зависимост от конструкцията на возилото.

▼B

Кодове за техническите характеристики на несамоходния пътнически състав (цифри 5—6)

	6-та. цифра 5-та. цифра	5	6	7	8	9
Запазена	0	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена
Возила със седалки първа класа	1	Запазена	Двуетажни вагони	≥ 7 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	8 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	9 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата
Возила със седалки втора класа	2	Само за ОСЖД, двуетажни вагони	Двуетажни вагони	Запазена	≥ 8 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	9 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата
Возила със седалки първа или първа/втора класа	3	Запазена	Двуетажни вагони	Запазена	≥ 8 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата	9 купета с коридор отстрани или безкупеен вагон с еквивалентно пространство с проход по средата
Кушет-вагони първа или първа/втора класа	4	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена	≤ 9 1st class купета
Кушет-вагони втора класа	5	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена	≤ 9 купета
Запазена	6	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена
Спални вагони	7	> 12 купета	Запазена	Запазена	Запазена	Запазена
Вагони със специален дизайн и фургони	8	Вагони със седящи места и кушет-вагони, всички класи, с бар или бюфет	Управляеми двуетажни вагони, със седящи места, всички класи, с или без багажно отделение, с кабина за управление за реверсивно движение	Вагон-ресторанти или вагони с бар или бюфет, с багажно отделение	Вагон-ресторанти	Други специални вагони (за конференции, дискотека, бар, кино, видеопрожекции, вагон-линейка
	9	Багажни фургони с две или три оси и пощенско отделение	Запазена	Вагони с две или три оси за превоз на леки автомобили	Вагони за превоз на леки автомобили	Обслужващи возила

Забележка: Не се вземат предвид части от купе. Еквивалентните места във вагоните с общ салон с проход по средата се получава като се раздели броят на наличните места на 6, 8 или 10 в зависимост от конструкцията на возилото.

▼B

Кодове за общи характеристики на несамоходен пътнически състав (цифри 7—8)

Енергоснабдяване	8-та. цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Максимална скорост	7-ма. цифра										
< 120 km/h	0	Всички напрежения (*)	Запазена	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Запазена	1 500 V~	Напрежения, различни от 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Запазена
	1	Всички напрежения (*) + пара (1)	1 000 V~ + пара (1)	1 000 V~ + пара (1)	1 000 V~ + пара (1)	1 000 V~ + пара (1)	1 000 V~ + пара (1)	Запазена	1 500 V~ + 1 500 V = + пара (1)	3 000 V = + пара (1)	3 000 V = + пара (1)
	2	Пара (1)	Пара (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + пара (1)	Пара (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + пара (1)	Пара (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + пара (1)	1 500 V~ + пара (1)	1 500 V~ + пара (1)	A (1)
121 до 140 km/h	3	Всички напрежения	Запазена	1 000 V~+ 3 000 V =	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500V =	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	4	Всички напрежения (*) + пара (1)	Всички напрежения + пара (1)	Всички напрежения + пара (1)	1 000 V~ (*) (1) + пара (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + пара (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + пара (1)	3 000 V = + пара (1)	Запазена
	5	Всички напрежения (*) + пара (1)	Всички напрежения + пара (1)	Всички напрежения + пара (1)	1 000 V~ + пара (1)	Запазена	1 500 V~ + пара (1)	Напрежения, различни от 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V = + пара (1)	Запазена	Запазена
	6	Пара (1)	Запазена	3 000 V~ + 3 000 V =	Запазена	3 000 V~ + 3 000 V =	Запазена	Пара (1)	Запазена	Запазена	A (1)

▼B

Енергоснабдяване Максимална скорост	8-та. цифра 7-та. цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 до 160 km/h	7	Всички напрежения (*)	Всички напрежения	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Всички напрежения (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	8	Всички напрежения (*) + пара (1)	Всички напрежения + пара (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Запазена	Всички напрежения (*) + пара (1)	1 000 V~ + пара (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Напрежения, различни от 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	Всички напрежения (*) + пара (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Всички напрежения (*) (2)	Всички напрежения	Всички напрежения + пара (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Запазена	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

(1) Само за возила за вътрешни превози.
(2) Само за возила, годни за международни превози.
Всички напрежения. Монофазен променлив ток 1 000 V 51 до 15 Hz, монофазен променлив ток 1 500 V 50 Hz, постоянен ток 1 500 V, постоянен ток 3 000 V. Може да включва и монофазен променлив ток 3 000 V 50 Hz.
(*) За някои возила с 1 000V монофазен променлив ток, се позволява само една честота, 16 2/3 или 50 Hz.
A Самостоятелно отопление, без електроснабдителна шина на влака,
G Возила с електроснабдителна шина на влака за всички напрежения, но изискващи генераторен фургон за електрозахранване на климатика.
Пара Само парно отопление. Ако са записани напрежения, кодът се използва и за возила без парно отопление.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.11

Кодове за техническите характеристики на специалните возила(цифри от 6 до 8)

Разрешена скорост за специалните возила (цифра 6)

Класификация			Скорост при самоходно придвижване		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Може да се закачи към влак	V ≥ 100 km/h	Самоходен	1	2	
		Несамоходен			3
	V < 100 km/h и/или ограничения (a)	Самоходен		4	
		Несамоходен			5
Не може да се закачи към влак		Самоходен		6	
		Несамоходен			7
Самоходно железопътно/пътно возило, който може да се закачи към влак (b)				8	
Самоходно железопътно/пътно возило, който не може да се закачи към влак (b)				9	
Несамоходно железопътно/пътно возило (b)					0

(a) Ограничението означава специално положение във влака (например отзад), задължителен предпазен вагон и т.н.
(b) Трябва да се спазват специалните условия във връзка с включването им във влака.

Тип и подтип на специалните возила (цифри 7—8)

7-та. цифра	8-та. цифра	Возила/машини
1 Инфраструктура и надстройка	1	Влак за полагане и подмяна на релси
	2	Техника за полагане на стрелки и пресичания
	3	Влак за рехабилитация на коловоз
	4	Баластопочистваща машина
	5	Машина за земни работи
	6	
	7	
	8	
	9	Релсов кран (без за връщане върху релсите)
	0	Други или с общо предназначение

7-та. цифра	8-та. цифра	Возила/машини
2 Коловоз	1	Висококапацитетна машина за уплътняване на баластовата призма в непрекъснати участъци
	2	Други машини за уплътняване на баластова призма в непрекъснати участъци
	3	Уплътняваща машина със стабилизация
	4	Уплътняваща машина за стрелки и пресичания
	5	Плуг за баласт
	6	Стабилизираща машина
	7	Машина за шлайфане и заваряване
	8	Многофункционална машина
	9	Вагон за инспектиране на коловоза
	0	Други

▼**B**

7-та. цифра	8-та. цифра	Возила/машини
3 Надземна линия	1	Многофункционална машина
	2	Навиваща и развиваща машина
	3	Машина за монтаж на стълбове
	4	Машина с кабелен барабан
	5	Машина за опъване на въздушната линия
	6	Машина с повдигаема платформа и машина със скеле
	7	Почистващ влак
	8	Гресиращ влак
	9	Вагон за проверка на въздушната линия
	0	Други
4 Конструкции	1	Машина за полагане на платно
	2	Платформа за инспектиране на мостове
	3	Платформа за инспектиране на тунели
	4	Газоочистваща машина
	5	Вентилираща машина
	6	Машина с повдигаема платформа или със скеле
	7	Машина за осветяване на тунели
	8	
	9	
	0	Други
5 Товарене, разтоварване и различни превози	1	Машина за товарене/разтоварване и превоз на релси
	2	Машина за товарене/разтоварване и превоз на баласт, чакъл и др.
	3	
	4	
	5	Машина за товарене/разтоварване и превоз на траверси
	6	
	7	
	8	Машина за товарене/разтоварване и превоз на стрелочно оборудване и др.
	9	Машина за товарене/разтоварване и превоз на други материали
	0	Други

7-та. цифра	8-та. цифра	Возила/машини
6 Измерване	1	Вагон за измерване на земни работи
	2	Вагон за измерване на коловози
	3	Вагон за измерване на надземната линия
	4	Вагон измерване на габарит
	5	Вагон за измерване на сигнализацията
	6	Вагон за измерване на телекомуникациите
	7	
	8	
	9	
	0	Други
7 Аварии	1	Авариен кран
	2	Авариен буксирен вагон
	3	Авариен влак за тунели
	4	Аварийна вагон
	5	Противопожарен вагон
	6	Санитарно возило
	7	Вагон с оборудване
	8	
	9	
	0	Други
8 Тяга, транспорт, енергия и др.	1	Тягови единици
	2	
	3	Транспортен вагон (без 59)
	4	Автомотриса
	5	Дрезина/моторизиран вагон
	6	
	7	Бетониращ влак
	8	
	9	
	0	Други

▼**B**

7-та. цифра	8-та. цифра	Возила/машини
9 Околна среда	1	Самоходен снегорин
	2	Несамоходен снегорин
	3	Машина за измитане на снега
	4	Машина за отстраняване на лед
	5	Машина за унищожаване на плевели
	6	Машина за почистване на релсите
	7	
	8	
	9	
	0	Други

7-та. цифра	8-та. цифра	Возила/машини
0 Железен път/път	1	Категория 1 железопътна/пътна машина
	2	
	3	Категория 2 железопътна/пътна машина
	4	
	5	Категория 3 железопътна/пътна машина
	6	
	7	Категория 4 железопътна/пътна машина
	8	
	9	
	0	Други

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.12

Буквени обозначения за товарни вагони с изключение на съчленени или вагони, съставени от няколко единици

ДЕФИНИЦИЯ НА КАТЕГОРИЯТА И БУКВЕНИТЕ ИНДЕКСИ

1. **Важни забележки**

В приложените таблици:

— изразените в метри данни се отнасят до вътрешната дължина на вагоните (lu: полезна дължина);

— изразените в тонове данни (tu: полезен товар) отговарят на най-високата пределна стойност за товара, показано в таблиците на товарите на въпросния вагон, като тази пределна стойност отговаря на представените по-долу процедури.

2. **Буквени индекси с международно значение, общи за всички категории**

q тръба за електрическото отопление, което може да се захранва от всички допустими напрежения

qq тръба и инсталация за електрическото отопление, което може да се захранва от всички допустими напрежения

s товарни вагони, които могат да се движат при условия „s“ (виж приложение Б of TCOC за подвижния състав)

ss товарни вагони, които могат да се движат при условия „ss“ (виж приложение Б of TCOC за подвижния състав)

3. **Буквени индекси с национално значение**

t, u, v, w, x, y, z

Значението на тези букви се определя от всяка държава-членка.

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: E — ОТКРИТ ВАГОН, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ, С ВИСОКИ СТРАНИ

Референтено вагон		обикновен тип, отварящ се отстрани и в края, с равен под с 2 оси: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 4 оси: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	c	с люкове на пода ([a])
	k	с 2 оси: tu < 20 t с 4 оси: tu < 40 t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	kk	с 2 оси: 20 t ≤ tu < 25 t с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50 t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	без странично отваряне
	ll	без люкове на пода ([b])
	m	с 2 оси: lu < 7,70 m с 4 или повече оси: lu < 12 m
	mm	с 4 или повече оси: lu >12 m ([b])
	n	с 2 оси: tu > 30 t с 4 оси: tu > 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t
	o	без отваряне в края
	p	с кабина за спирача ([b])

([a]) Това понятие се отнася за открити вагони с високи страни, отварящи се отстрани с равен под и снабдени с устройство, позволяващо ползването им като обикновени вагони с равен под или за гравитачно разтоварване на някои товари от подходящото разположение на отворите.

([b]) Отнася се само за вагони с габарит 1 520 mm.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: F — ОТКРИТ ВАГОН, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ

Референтен вагон		От специален тип с 2 оси: 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 3 оси: 25 t ≤ tu ≤ 40 t с 4 оси: 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	голям капацитет с оси (обем > 45 m^3)
	c	с контролирано гравитачно разтоварване, странично от двете страни, с редуване, от горната страна ([a])
	cc	с контролирано гравитачно разтоварване, странично от двете страни, с редуване, от дъното ([a])
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	k	с 2 или 3 оси: tu < 20 t с 4 оси: tu < 40 t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	kk	с 2 или 3 оси: 20 t ≤ tu < 25 t с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	с насипно гравитачно разтоварване, странично от двете страни, едновременно, от горната страна ([a])
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, странично от двете страни, едновременно, от дъното ([a])
	n	с 2 оси: tu > 30 t с 3 или повече оси: tu >40 t с 4 оси: tu > 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от дъното ([a])
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от дъното ([a])
	ppp	с кабина за спирача ([b])

([a]) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория F са открити вагони, които нямат равен под и нямат накланящо устройство в края или отстрани.

([b]) Отнася се само за вагони с габарит 1520 mm.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: Люковете са разположени над центъра на коловоза

— двустранно: Люковете са от едната страна на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
— едновременно, ако пълното опразване на вагона изисква люковете да са отворени от двете страни,
— с редуване, ако пълното опразване на вагона може да стане през люковете само от едната страна)

— горе: Долният край на улея за разтоварване (без да се вземат предвид подвижните устройства, които могат да го удължат) е разположен най-малко на 0,700 m над релсата и позволява използването на лентов транспортьор, който да отвежда товара

— дъно: Разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортьор за отвеждане на товара

Скорост на разтоварване:

— насипно: След като люковете се отворят за разтоварване, те не могат да се затворят, докато не бъде опразнен вагона

— контролирано: Във всеки момент по време на разтоварването, потокът на товара може да се регулира и дори да се спре

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: G — ПОКРИТ ВАГОН

Референтен вагон		От обикновен тип с най-малко 8 вентилационни отвора с 2 оси: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 4 оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	висок капацитет: — с 2 оси: lu ≥12 m и полезен капацитет ≥ 70 m^3 — с 4 или повече оси: lu ≥ 18 m
	bb	с 4 оси: lu > 18 m ([a])
	g	за зърно
	h	за плодове и зеленчуци ([b])
	k	с 2 оси: tu < 20 t с 4 оси: tu < 40t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	kk	с 2 оси: 20 t ≤ tu < 25 t с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50 t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	с по-малко от 8 вентилационни отвора
	ll	с люкове с по-големи капаци ([a])
	m	с 2 оси: lu < 9 m с 4 или повече оси: lu < 15 m
	n	с 2 оси: tu > 30 t с 4 оси: tu > 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t
	o	с 2 оси: lu < 12 m и полезен капацитет ≥ 70 m^3
	p	с кабина за спирача ([a])

([a]) Отнася се само за вагони с габарит 1 520 mm.
([b]) Понятието „за плодове и зеленчуци“ се отнася само за вагони, снабдени с допълнителни вентилационни отвори на нивото на пода.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: H — ПОКРИТ ВОЗИЛО

Референтен вагон		От специален тип с 2 оси: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t с 4 оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	с 2 оси: 12 m ≤ lu ≤ 14 m и полезен капацитет ≥ 70 m^3 ([a]) с 4 или повече оси: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	с 2 оси: lu ≥ 14m с 4 или повече оси: lu ≥ 22 m
	c	с челни врати
	cc	с челни врати и вътрешно обзавеждане за превоз на автомобили
	d	с люкове на пода
	dd	с накланящ се корпус ([b])
	e	с 2 нива
	ee	с 3 или повече нива
	f	подходящ за превози с Великобритания ([a])
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот) ([a])
	g	за зърно
	gg	за цимент ([b])
	h	за плодове и зеленчуци ([c])
	hh	за минерални торове ([b])
	i	с с отварящи се или плъзгащи се стени
	ii	с много здрави отварящи се или плъзгащи се стени ([d])
	k	с 2 оси: tu < 20 t с 4 оси: tu < 40 t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	kk	с 2 оси: 20 t ≤ tu < 25 t с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50 t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	с подвижни прегради ([e])
	ll	със заключващи се подвижни прегради ([e])
	m	с 2 оси: lu < 9 m с 4 или повече оси: lu < 15 m
	mm	с 4 или повече оси: lu > 18 m ([b])
	n	с 2 оси: tu > 28 t с 4 оси: tu < 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t
	o	с 2 оси: lu 12 m < 14 m и полезен обем ≥ 70 m^3
	p	с кабина за спирача ([b])

([a]) Двуосните вагони, носещи буквени индекси „f“, „fff“ могат да имат полезен капацитет по-малко от 70 m^3.
([b]) Отнася се само за вагони с габарит 1 520 mm.
([c]) Понятието „за плодове и зеленчуци“ се отнася само за вагони, снабдени с допълнителни вентилационни отвори на нивото на пода.
([d]) Отнася се само за вагони с габарит 1 435 mm.
([e]) Подвижните прегради могат временно да се демонтират.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: I — ВАГОНИ С КОНТРОЛИРАНА ТЕМПЕРАТУРА

Референтен вагон		хладилен вагон с топлоизолация клас IN, с принудителна вентилация, със скара и бункер за лед ≥ 3,5 m^3 с 2 оси: 19 m^2 ≤ площ < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t с 4 оси: площ ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	b	с 2 оси и голяма площ: 22 m^2 ≤ площ ≤ 27 m^2
	bb	с 2 оси и много голяма площ: площ > 27 m^2
	c	с куки за месо
	d	за риба
	e	с електрическа вентилация
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	с механично замразяване ([a]) ([b])
	gg	замразител с втечнен газ ([a])
	h	с топлоизолация клас IR
	i	механично замразяване от машината на придружаващ технически вагон ([a]) ([b]) ([c])
	ii	придружаващ технически вагон ([a]) ([c])
	k	с 2 оси: tu > 15 t с 4 оси: tu < 30 t
	l	изолиран, без бункери за лед ([a]) ([d])
	m	с 2 оси: площ < 19 m^2 с 4 оси: площ < 39 m^2
	mm	с 4 оси: площ ≥ 39m^2 ([e])
	n	с 2 оси: tu > 25 t с 4 оси; tu > 40 t
	o	с бункери за лед с капацитет, по-малък от 3,5 m^3 ([d])
	p	без скари

([a]) Буквеният индекс „l“ не се поставя на вагони, носещи буквени индекси „g“, „gg“, „i“ или „ii“.

([b]) Вагоните, носещи буквените индекси „g“ и „i“ могат да се използват поотделно или в механично охлаждана група.

([c]) Понятието „придружаващ технически вагон“ се отнася същевременно и за заводски и фабрични вагони (с или без места за спане) и спални вагони.

([d]) Буквеният индекс „o“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „l“.

([e]) Отнася се само за вагони с габарит 1 520 mm.

Забележка: Площта на покритите хладилни вагони винаги се определя, като се вземе предвид използването на бункери за лед.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: K — ДВУОСОВ ПЛАТФОРМЕН ВАГОН

Референтен вагон		От обикновен тип с падащи страни и къси климии lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Буквени индекси	b	с дълги климии
	g	приспособен за превоз на контейнери ([a])
	i	със свалящ се покрив и несвалящи се челни стени ([b])
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	без климии
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	с несвалящи се странични стени
	p	без странични стени ([b])
	pp	със свалящи се странични стени

([a]) Буквеният индекс „g“ може да се използва заедно с буква на категория K изключително за обикновени вагони, които са допълнително пригодени за превоз на контейнери. Вагоните, пригодени единствено за превоз на контейнери, трябва да се класифицират в категория L.

([b]) Буквеният индекс „p“ не може да се поставя на вагони, носещи буквения индекс „i“.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: L — ДВУОСОВ ПЛАТФОРМЕН ВАГОН

Референтен вагон		От специален тип lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Буквени индекси	b	със специални приспособления за закрепване на средни по размер контейнери (ра) ([a])
	в	с шарнирна напречна греда ([a])
	d	пригоден за превоз на автомобили, без платформа ([a])
	e	с платформи за превоз на автомобили ([a])
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	приспособен за превоз на контейнери (без ра) ([a]) ([b])
	h	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ([a]) ([c])
	hh	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре ([a]) ([c])
	i	със свалящ се капак и несвалящи се челни стени ([a])
	ii	с много здрав свалящ се железен капак ([d]) и несвалящи се челни стени ([a])
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	без климии ([a])
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	без странични стени ([a])

([a]) Вписването на буквените индекси „l“ или „p“ не е задължително за вагоните, носещи буквените индекси „b“, „в“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените обозначения по вагоните.

([b]) Вагони, използвани единствено за превоз на контейнери (без ра).

([c]) Вагони, използвани единствено за превоз на рулони ламарина.

([d]) Отнася се само за вагони с габарит 1 435 mm.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: O — СМЕСЕН ПЛАТФОРМЕН И ОТКРИТ ВАГОН, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ

Референтен вагон		от обикновен тип с 2 или 3 оси, с шарнирни странични или челни стени и климии с 2 оси: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 3 оси: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Буквени индекси	a	с 3 оси
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	без климии
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	с 2 оси: tu > 30 t с 3 оси: tu > 40 t

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: R — ПЛАТФОРМЕН ВОЗИЛО С ТАЛИГИ

Референтно возило		от обикновен тип с шарнирни челни стени и климии 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Буквени индекси	b	lu ≥ 22 m
	e	с шарнирни странични стени
	g	приспособен за превоз на контейнери ([a])
	h	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ([b])
	hh	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре ([b])
	i	със свалящ се капак и несвалящи се челни стени ([c])
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	без климии
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	с несвалящи се челни стени по-малко от 2 m височина
	oo	с несвалящи се челни стени, 2 m или повече височина ([c])
	p	без шарнирни челни стени ([c])
	pp	със свалящи се странични стени

([a]) Буквеният индекс „g“ може да се използва заедно с буквата на категория R само в случая на обикновени вагони, които допълнително са пригодени за превоз на контейнери. Вагоните, пригодени само за превоз на контейнери, трябва да се класифицират в категория S.

([b]) Буквеният индекс „h“ или „hh“ може да се използва заедно с буквата на категория R само в случая на обикновени вагони, които допълнително са пригодени за превоз на контейнери. Вагоните, пригодени само за превоз на контейнери, трябва да се класифицират в категория S.

([c]) Буквените индекси „oo“ и/или „p“ не могат да се поставят на вагони, носещи буквения индекс „i“.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: S — ПЛАТФОРМЕН ВАГОН С ТАЛИГИ

Референтен вагон		От специален тип с 4 оси: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	A	с 6 оси (2 талиги с по 3 оси)
	Aa	с 8 или повече оси
	Aaa	с 4 оси (2 талиги с по 2 оси) ([a])
	B	със специални приспособления за закрепване на средни по размер контейнери (ра) ([b])
	C	с шарнирна напречна греда ([b])
	D	пригоден за превоз на автомобили, без платформа ([b]) ([c])
	E	с платформи за превоз на автомобили ([b])
	F	подходящ за превози с Великобритания
	Ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	Fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	G	пригоден за превоз на контейнери, общо товарно тегло ≤ 60′ (без ра) ([b]) ([c]) ([d])
	Gg	пригоден за превоз на контейнери, общо товарно тегло > 60′ (без ра) ([b]) ([c]) ([d])
	H	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ([b]) ([e])
	Hh	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре ([b]) ([e])
	I	със свалящ се капак и несвалящи се челни стени ([b])
	Ii	с много здрав свалящ се железен капак ([f]) и несвалящи се челни стени ([b])
	J	с ударопоглъщащ механизъм
	K	с 4 оси: tu < 40 t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	Kk	с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50 t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	L	без климии ([b])
	M	с 4 оси: 15 m ≤ lu < 18 m; с 6 или повече оси: 18 m ≤ lu < 22 m
	Mm	с 4 оси: lu < 15 m с 6 или повече оси: lu < 18 m
	Mmm	с 4 оси: lu ≥ 22 m ([a])
	N	с 4 оси: tu > 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t
	P	без странични стени ([b])

([a]) Отнася се само за вагони с габарит 1 520 mm.

([b]) Вписването на буквените индекси „l“ или „p“ не е задължително за вагоните, носещи буквените индекси „b“, „в“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените обозначения по вагоните.

([c]) Вагоните, които освен за превоз на контейнери и заменящи се кошове се използват и за превоз на автомобили, трябва да се обозначат с буквените индекси „g“ или „gg“ и буквата „d“.

([d]) Вагони, използвани единствено за превоз на контейнери или за превоз на заменящи се кошове за механизирана обработка с щипци и куки.

([e]) Вагони, използвани единствено за превоз на рулони ламарина.

([f]) Отнася се само за вагони с габарит 1 435 mm.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: T — ВАГОН С ОТВАРЯЩ СЕ ТАВАН

Референтен вагон		с 2 оси: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 4 оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	висок капацитет: с 2 оси: lu ≥ 12 m с 4 или повече оси: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	с челни врати
	d	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от горната страна (a) (b) (c)
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, на дъното (a) (b) (c)
	e	със свободна височина на вратите > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	за зърно
	h	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани
	hh	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре
	i	с с отварящи се врати (a)
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	k	с 2 оси: tu < 20 t с 4 оси: tu < 40 t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	kk	с 2 оси: 20 t ≤ tu < 25 t с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50 t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от горната страна (a) (b) (c)
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, на дъното (a) (b) (c)
	m	с 2 оси: lu < 9 m с 4 или повече оси: lu < 15 m (b)
	n	с 2 оси: tu > 30 t с 4 оси: tu > 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна (a) (b) (c)

▼B

Референтен вагон		с 2 оси: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 4 оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от дъното ([a]) ([b]) ([c])
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ([a]) ([b]) ([c])
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от дъното ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Буквен индекс „e“:
— факултативна за вагони, носещи буквения индекс „b“ (но цифровият код винаги трябва да отговаря на буквените обозначения по вагоните),
— не се поставя на вагони, носещи буквени индекси „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ou „pp“.

([b]) Буквеният индекс „b“ и „m“ не се поставя на вагони, носещи буквени индекси „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ или „pp“.

([c]) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория T са возила, снабдени с отварящ се таван, позволяващ достъп за товарене по цялата дължина на коша; нямат равнинен под и шарнирни странични или челни стени.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: Люковете са разположени над центъра на коловоза

— двустранно: Люковете са от едната страна на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
— едновременно, ако пълното опразване на вагона изисква люковете да са отворени от двете страни,
— с редуване, ако пълното опразване на вагона може да стане през люковете само от едната страна)

— горе: Долният край на улея за разтоварване (без да се вземат предвид подвижните устройства, които могат да го удължат) се намира на най-малко 0,700 m над релсата и позволява използването на лентов транспортьор, който да пренася товарите

— дъно: Разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортьор за пренасяне на товарите

Скорост на разтоварване:

— насипно: След като люковете се отворят за разтоварване, те не могат да се затворят, докато не бъде опразнен вагонът

— контролирано: Във всеки момент по време на разтоварването, потокът на товара може да се регулира и дори да се спре

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: U — СПЕЦИАЛНИ ВАГОНИ

Референтен вагон		Други освен тези в категории F, H, L, S ou Z с 2 оси: 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 3 оси: 25 t ≤ tu ≤ 40 t с 4 оси: 50 t ≤ tu ≤ 60t с 6 или повече оси: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	c	с разтоварване под налягане
	d	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от горната страна ([a])
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от дъното ([a])
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	за зърно
	i	пригодени за превоз на предмети, биха превишили габарита, ако са натоварени на обикновени вагони ([b]) ([c])
	k	с 2 или 3 оси: tu < 20 t с 4 оси: tu < 40 t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	kk	с 2 или 3 оси: 20 t ≤ tu < 25 t с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50 t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от горната страна ([a])
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от дъното ([a])
	n	с 2 оси: tu > 30 t с 3 оси: tu > 40 t с 4 оси: tu > 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t ([c])
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от дъното ([a])

▼B

Референтен вагон		Други освен тези в категории F, H, L, S ou Z с 2 оси: 25 t ≤ tu ≤ 30 t с 3 оси: 25 t ≤ tu ≤ 40 t с 4 оси: 50 t ≤ tu ≤ 60t с 6 или повече оси: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	p	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])
	pp	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от дъното ([a])

([a]) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория U са затворени вагони, които могат да се товарят само през един или повече товарни люкове, разположени на горната страна на коша, и чиито общи размери на отваряне са по-малки от дължината на коша; нямат равнинен под и шарнирни странични или челни стени.

([b]) По-специално:
— твърде ниски вагони
— вагони, опразващи се през центъра
— вагони с обикновена постоянна антидиагонална платформа

([c]) Буквеният индекс „n“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „i“.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: Люковете са разположени над центъра на коловоза

— двустранно: Люковете са от едната страна на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
— едновременно, ако пълното опразване на вагона изисква люковете да са отворени от двете страни,
— с редуване, ако пълното опразване на вагона може да стане през люковете само от едната страна)

— горе: Долният край на улея за разтоварване (без да се вземат предвид подвижните устройства, които могат да го удължат) се намира на най-малко 0,700 m над релсата и позволява използването на лентов транспортьор, който да пренася товарите

— дъно: Разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортьор за пренасяне на товарите

Скорост на разтоварване:

— насипно: След като люковете се отворят за разтоварване, те не могат да се затворят, докато не бъде опразнен вагонът

— контролирано: Във всеки момент по време на разтоварването, потокът на товара може да се регулира и дори да се спре

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: Z — ВАГОН-ЦИСТЕРНА

Референтен вагон		с метална обшивка, за превоза на течности или газове с 2 оси: 25 t ≤ lu ≤ 30 t с 3 оси: 25 t ≤ tu ≤ 40 t с 4 оси: 50 t ≤ tu ≤ 60 t с 6 или повече оси: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Буквени индекси	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	за нефтопродукти ([a])
	c	с разтоварване под налягане ([b])
	d	за хранителни и химически продукти ([a])
	e	оборудвани с подгряващи уреди
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	за превоза на газове под налягане, втечнени или разтворени под налягане ([b])
	i	цистерна от материал, който не е метал
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	k	с 2 или 3 оси: tu < 20 t с 4 оси: tu < 40 t с 6 или повече оси: tu < 50 t
	kk	с 2 или 3 оси: 20 t ≤ tu < 25 t с 4 оси: 40 t ≤ tu < 50 t с 6 или повече оси: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	с 2 оси: tu > 30 t с 3 оси: tu > 40 t с 4 оси tu > 60 t с 6 или повече оси: tu > 75 t
	p	с кабина за спирача ([a])

([a]) Отнася се само за вагони с габарит 1 520 mm.
([b]) Буквеният индекс „в“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „g“.

▼B

БУКВЕНИ ОБОЗНАЧЕНИЯ ЗА ВАГОНИ ЗА СЪЧЛЕНЕНИ И ВАГОНИ, СЪСТАВЕНИ ОТ НЯКОЛКО ЕДИНИЦИ

ДЕФИНИЦИЯ НА КАТЕГОРИЯТА И БУКВЕНИТЕ ИНДЕКСИ

1. **Важни забележки**

В приложените таблици изразените в метри данни се отнасят до вътрешната дължина на вагоните (lu: полезна дължина).

2. **Буквени индекси с международно значение, общи за всички категории**

q тръба за електрическото отопление, което може да се захранва от всички допустими токове

qq тръба и инсталация за електрическото отопление, което може да се захранва от всички допустими токове

s товарни вагони, които могат да се движат при условия „s“ (виж приложение Б of TCOC за подвижния състав)

ss товарни вагони, които могат да се движат при условия „ss“ (виж приложение Б of TCOC за подвижния състав)

3. **Буквени индекси с национално значение**

t, u, v, w, x, y, z

Значението на тези букви се определя от всяка държава-членка.

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: F — ОТКРИТ ВАГОН, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ

Референтен вагон		Съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	a	с талиги
	в	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от горната страна ([a])
	cc	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от дъното ([a])
	e	с 3 единици
	ee	с 4 или повече единици
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от горната страна ([a])
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от дъното ([a])
	m	с 2 единици: lu ≥ 27 m
	mm	с 2 единици: lu < 22 m
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])

▼B

Референтен вагон		Съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от дъното ([a])
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от дъното ([a])
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, съставен от няколко единици

([a]) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория F са открити вагони, които нямат равен под и шарнирни странични или челни стени.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: Люковете са разположени над центъра на коловоза

— двустранно: Люковете са от едната страна на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
— едновременно, ако пълното опразване на вагона изисква люковете да са отворени от двете страни,
— с редуване, ако пълното опразване на вагона може да стане през люковете само от едната страна)

— горе: Долният край на улея за разтоварване (без да се вземат предвид подвижните устройства, които могат да го удължат) се намира на най-малко 0,700 m над релсата и позволява използването на лентов транспортьор, който да пренася товарите

— дъно: Разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортьор за пренасяне на товарите

Скорост на разтоварване:

— насипно: След като люковете се отворят за разтоварване, те не могат да се затворят, докато не бъде опразнен вагонът

— контролирано: Във всеки момент по време на разтоварването, потокът на товара може да се регулира и дори да се спре

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: H — ПОКРИТ ВАГОН

Референтен вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	a	с талиги
	в	с челни врати
	cc	с челни врати и вътрешно обзавеждане за превоз на автомобили
	d	с люкове на пода
	e	с 3 единици
	ee	с 4 или повече единици
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	за зърно
	h	за плодове и зеленчуци ([a])
	i	с с отварящи се или плъзгащи се стени
	ii	с много здрави отварящи се или плъзгащи се стени ([b])
	l	с подвижни прегради ([c])
	ll	със заключващи се подвижни прегради ([c])
	m	с 2 единици: lu ≥ 27 m
	mm	с 2 единици: lu < 22 m
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, съставен от няколко единици

([a]) Понятието „за плодове и зеленчуци“ се отнася само за вагони, снабдени с допълнителни вентилационни отвори на нивото на пода.
([b]) Отнася се само за вагони с габарит 1 435 mm.
([c]) Подвижните прегради могат временно да се демонтират.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: I — ВАГОН С КОНТРОЛИРАНА ТЕМПЕРАТУРА

Референтен вагон		хладилен вагон с топлоизолация клас IN, със задвижвана с електромотор вентилация, със скара и бункер за лед ≥ 3,5 m^3 съчленен или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	a	с талиги
	c	с куки за месо
	d	за риба
	e	с електрическа вентилация
	ee	с 4 или повече единици
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	с механично замразяване ([a])
	gg	Замразител с втечнен газ ([a])
	h	с топлоизолация клас IR
	i	механично замразяване от машината на придружаващ технически вагон ([a]) ([b])
	ii	придружаващ технически вагон ([a]) ([b])
	l	изолиран, без бункери за лед ([a]) ([c])
	m	с 2 единици: lu ≥ 27 m
	mm	с 2 единици: lu < 22 m
	o	с бункери за лед с капацитет, по-малък от 3,5 m^3 ([c])
	oo	с 3 единици
	p	без скари
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, съставен от няколко единици

([a]) Буквеният индекс „l“ не се поставя на вагони, носещи буквени индекси „g“, „gg“, „i“ или „ii“.

([b]) Понятието „придружаващ технически вагон“ се отнася същевременно и за заводски и фабрични вагони (с или без места за спане) и спални вагони.

([c]) Буквеният индекс „o“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „l“.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: L — ПЛАТФОРМЕН ВАГОН С ОТДЕЛНИ ОСИ

Референтен вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	a	съчленен вагон
	aa	вагон, съставен от няколко единици
	b	със специални приспособления за закрепване на средни по размер контейнери (pa) ([a])
	в	с шарнирна напречна греда ([a])
	d	пригоден за превоз на автомобили, без платформа ([a])
	e	с платформи за превоз на автомобили ([a])
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	Приспособен за превоз на контейнери ([a]) ([b])
	h	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ([a]) ([c])
	hh	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре ([a]) ([c])
	i	със свалящ се капак и несвалящи се челни стени ([a])
	ii	с много здрав свалящ се железен капак ([d]) и несвалящи се челни стени ([a])
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	l	без климии ([a])
	m	с 2 единици: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	с 2 единици: lu < 18 m
	o	с 3 единици
	oo	с 4 или повече единици
	p	без странични стени ([a])
	r	с 2 единици: lu ≥ 27 m

([a]) Вписването на буквените индекси „l“ или „p“ не е задължително за вагоните, носещи буквените индекси „b“, „в“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените обозначения по вагоните.

([b]) Вагони, използвани единствено за превоз на контейнери (без pa).

([c]) Вагони, използвани единствено за превоз на рулони ламарина.

([d]) Отнася се само за вагони с габарит 1 435 mm.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: S — ПЛАТФОРМЕН ВАГОН С ТАЛИГИ

Референтен вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	b	със специални приспособления за закрепване на средни по размер контейнери (ра) ([a])
	в	с шарнирна напречна греда ([a])
	d	пригоден за превоз на автомобили, без платформа ([a]) ([b])
	e	с платформи за превоз на автомобили ([a])
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	пригоден за превоз на контейнери, общо товарно тегло ≤ 60′ (без ра) ([a]) ([b]) ([c])
	gg	пригоден за превоз на контейнери, общо товарно тегло > 60′ (без ра) ([a]) ([b]) ([c])
	h	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ([a]) ([d])
	hh	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре ([a]) ([d])
	i	със свалящ се капак и несвалящи се челни стени ([a])
	ii	с много здрав, свалящ се железен капак ([e]) и несвалящи се челни стени ([a])
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	l	без климии ([a])
	m	с 2 единици: lu ≥ 27 m
	mm	с 2 единици: lu < 22 m
	o	с 3 единици
	oo	с 4 или повече единици
	p	без странични стени ([a])
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, съставен от няколко единици

([a]) Вписването на буквените индекси „l“ или „p“ не е задължително за вагоните, носещи буквените индекси „b“, „в“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените обозначения по вагоните.

([b]) Вагоните, които освен за превоз на контейнери и заменящи се кошове се използват и за превоз на автомобили, трябва да се обозначат с буквените индекси „g“ или „gg“ и буквата „d“.

([c]) Вагони, използвани единствено за превоз на контейнери или за превоз на заменящи се кошове за механизирана обработка с грайфер и захващане със спредер.

([d]) Вагони, използвани единствено за превоз на рулони ламарина.

([e]) Отнася се само за вагони с габарит 1 435 mm.

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: T — ВАГОН С ОТВАРЯЩ СЕ ТАВАН

Референтен вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	a	с талиги
	b	с unobstructed height of doors > 1,90 m (a)
	c	с челни врати
	d	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от горната страна (a) (b)
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от дъното (a) (b)
	e	с 3 единици
	ee	с 4 или повече единици
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	за зърно
	h	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани
	hh	пригоден за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре
	i	с с отварящи се врати (a)
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от горната страна (a) (b)
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от дъното (a) (b)
	m	с 2 единици: lu ≥ 27 m
	mm	с 2 единици: lu < 22 m
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна (a) (b)
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от дъното (a) (b)
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна (a) (b)
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от дъното (a) (b)

▼B

Референтен вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, съставен от няколко единици

([a]) Буквеният индекс „b“ не се поставя на вагони, носещи буквени индекси „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ или „pp“.

([b]) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория T са вагони, снабдени с отварящ се таван, позволяващ достъп за товарене по цялата дължина на коша; нямат равнинен под и шарнирни странични или челни стени.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: Люковете са разположени над центъра на коловоза

— двустранно: Люковете са от едната страна на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
— едновременно, ако пълното опразване на вагона изисква люковете да са отворени от двете страни,
— с редуване, ако пълното опразване на вагона може да стане през люковете само от едната страна)

— горе: Долният край на улея за разтоварване (без да се вземат предвид подвижните устройства, които могат да го удължат) се намира на най-малко 0,700 m над релсата и позволява използването на лентов транспортьор, който да пренася товарите

— дъно: Разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортьор за пренасяне на товарите

Скорост на разтоварване:

— насипно: След като люковете се отворят за разтоварване, те не могат да се затворят, докато не бъде опразнен вагонът

— контролирано: Във всеки момент по време на разтоварването, потокът на товара може да се регулира и дори да се спре

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: U — СПЕЦИАЛНИ ВАГОНИ

Референтен вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици, с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	a	с талиги
	e	с 3 единици
	ee	с 4 или повече единици
	c	с разтоварване под налягане
	d	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от горната страна ([a])
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, с редуване, от дъното ([a])
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	за зърно
	i	пригодени за превоз на предмети, биха превишили габарита, ако са натоварени на обикновени возила ([b])
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от горната страна ([a])
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, едновременно, от дъното ([a])
	m	с 2 единици: lu ≥ 27 m
	mm	с 2 единици: lu < 22 m
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от дъното ([a]) ([b])
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ([a])
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от дъното ([a])

▼B

Референтен вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици, с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
	r	съчленен возило
	rr	возило, съставен от няколко единици

([a]) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория U са затворени вагони, които могат да се товарят само през един или повече товарни люкове, разположени на горната страна на коша, и чиито общи размери на отваряне са по-малки от дължината на коша; нямат равнинен под и шарнирни странични или челни стени.

([b]) По-специално:
— твърде ниски вагони
— вагони, опразващи се през центъра
— вагони с обикновена постоянна антидиагонална платформа

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: Люковете са разположени над центъра на коловоза

— двустранно: Люковете са от едната страна на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
— едновременно, ако пълното опразване на вагона изисква люковете да са отворени от двете страни,
— с редуване, ако пълното опразване на вагона може да стане през люковете само от едната страна)

— горе: Долният край на улея за разтоварване (без да се вземат предвид подвижните устройства, които могат да го удължат) се намира на най-малко 0,700 m над релсата и позволява използването на лентов транспортьор, който да пренася товарите

— дъно: Разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортьор за пренасяне на товарите

Скорост на разтоварване:

— насипно: След като люковете се отворят за разтоварване, те не могат да се затворят, докато не бъде опразнен вагонът

— контролирано: Във всеки момент по време на разтоварването, потокът на товара може да се регулира и дори да се спре

▼B

БУКВА НА КАТЕГОРИЯ: Z — ВАГОН-ЦИСТЕРНА

Референтен вагон		с метална обшивка, за превоза на течности или газове съчленен или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици 22 m ≤ lu < 27 m
Буквени индекси	a	с талиги
	c	с разтоварване под налягане ([a])
	e	оборудвани с отоплителни уреди
	f	подходящ за превози с Великобритания
	ff	подходящ за превози с Великобритания (изключително през тунел)
	fff	подходящ за превози с Великобритания (изключително с ферибот)
	g	за превоза на газове под налягане, втечнени или разтворени под налягане ([a])
	i	цистерна от материал, който не е метал
	j	с ударопоглъщащ механизъм
	m	с 2 единици: lu ≥ 27 m
	mm	с 2 единици: lu < 22 m
	o	с 3 единици
	oo	с 4 или повече единици
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, съставен от няколко единици

([a]) Буквеният индекс „в“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „g“.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ П.13

Буквени обозначения за несамоходен пътнически състав

Серийни букви с международно значение:

A	Салон-вагон със седалки първа класа
B	Салон-вагон със седалки втора класа
AB	Салон-вагон със седалки първа/втора класа
WL	Спален вагон със серийна буква A, B или AB в зависимост от типа на предлаганите места. Серийните букви за спални вагони със „специални“ купета се допълват с буквения индекс „S“
WR	Вагон-ресторант
R	Салон-вагон с вагон-ресторант, купе за бюфет или бар (към него се добавя и серийна буква)
D	Фургон
DD	Открит, фургон с две платформи за превоз на автомобили
Post	Пощенски фургон
AS SR WG	Салон-вагон-бар с дансинг
WSP	Луксозен спален вагон (вагон Pullman)
Le	Открит двуосов вагон с две платформи за превоз на автомобили
Leq	Открит двуосов вагон с две платформи за превоз на автомобили, снабден с електрозахранващ кабел
Laeq	Открит триосов вагон с две платформи за превоз на автомобили, снабден с електрозахранващ кабел

Буквени индекси с международно значение:

b h	Салон-вагон, пригоден за инвалиди
в	Купета, превръщащи се в кушет
d v	Вагон, в който могат да се качват велосипеди
ee z	Вагон, оборудван с централно електрозахранване
f	Вагон, оборудван с кабина за машиниста (пилотно ремарке)
p t	Салон-вагон със седалки и с проход по средата
m	Вагон с дължина над 24,5 m
s	Проход по средата във фургони и салон-вагони с багажно отделение

Броят на купетата се представя под формата на индекс (например: Bc9)

Серийни букви и буквени индекси с национално значение

Другите серийни букви и буквени индекси имат национално значение, определено от всяка държава-членка.

▼M1

———————

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ P

Не се използва

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ C

Идентификация на влака

В тази област се разработва европейски стандарт EN. След въвеждането му, годността му като средство за гарантиране на съответствие с изискванията на настоящата TCOC ще бъде оценена от ЕЖА и ЕО.

До разработването на този EN, това приложение съдържа подготвения във връзка с това CWA (споразумение постигнато на работна среща на Европейския комитет по стандартизация).

Трябва да се отбележи, че CWA не отменя приложимостта на брошурите на UIC 419—1 и 419—2.

Виж приложения документ — *CWA on Train Numbering.*

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Т

Не се ползва

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ У

Показатели при спиране

В процес на подготовка е подробна спецификация, която ще определи формулата за изчисляване на показателите при спиране. Тази спецификация трябва да е валидна за цялата ТЕМ и ще взема предвид това доколко най-добра може да бъде такава формула, за да позволи работата на спирачките да бъде безопасно и рентабилно хармонизирана. Експертна, мултидисциплинарна група работи по проекта за това. Тя ще работи и в съответствие с изискванията на ТСОС за експлоатацията на конвенционалната железопътна система.

Докато бъдат разработени и въведени подробни спецификации, това е отворен въпрос, като се препоръчва на железопътните предприятия и управителите на инфраструктури да осъществят връзка помежду си, за да установят двустранни или многостранни споразумения за улесняване на безпрепятственото преминаване на влаковете от един район на работа на даден управител на инфраструктура към друг.

Виж и приложение Ф

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ Ф

Списък на отворените въпроси

ТОЧКА 4.2.2.5

Документ за влаковия състав

ПРИЛОЖЕНИЕ У (виж подточка 4.2.2.6.2 на настоящата ТСОС)

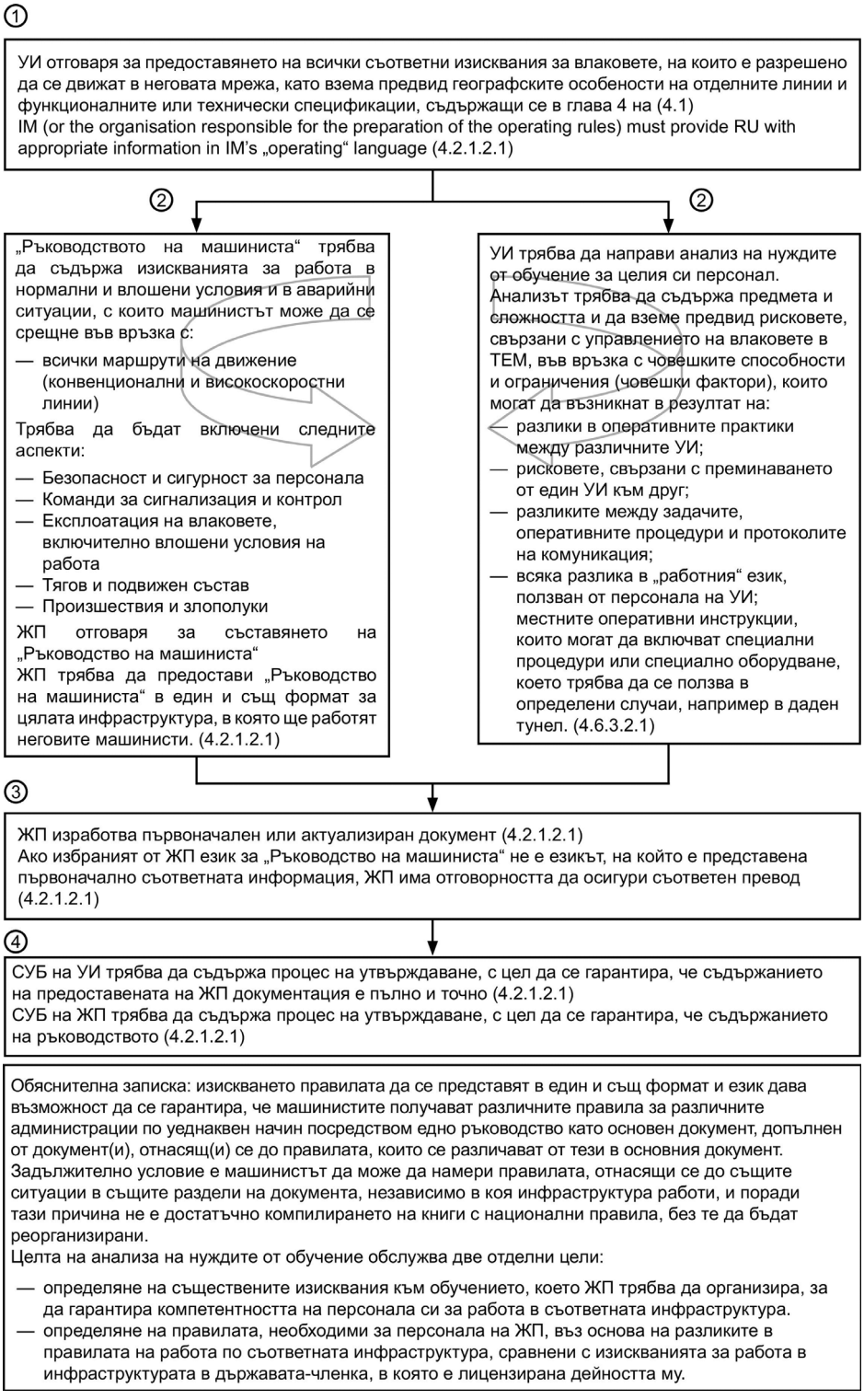
Показатели при спиране

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Подготовка и актуализация на документацията с правила за машинистите

Заедно с подточки 4.2 и 4.6 на настоящата ТСОС, диаграмата по-долу представлява картинно представяне на процесите, посочени в настоящата ТСОС за подготовката и актуализацията на документацията с правилата, изисквана от настоящата ТСОС.



▼B

КРАТЪК РЕЧНИК

Понятие	Дефиниция
SPAD	Подминат без разрешение затворен сигнал — това е сигнал за спиране, преминат без разрешението на лицето, отговарящо за разрешаване движението на влака.
Влак	Влакът се дефинира като тягова(и) единица(и) с или без прикачени железопътни возила или състав от самоходни возила, притежаващ данните за влак, движещи се между две или повече определени точки в ТЕМ.
Влакова бригада	Членовете на работещия във влака персонал, които са сертифицирани като компетентни и са назначени от железопътно предприятие, за да изпълняват конкретни, свързани с безопасността задачи във влака, като например машиниста или кондуктора.
Возило	Всеки отделен елемент от подвижния състав, например локомотив, пътнически или товарен вагон..
Държава-членка	Когато се използва във връзка с настоящата ТСОС, означава държавата-членка, която издава разрешителното/сертификата за безопасност, посочени в членове 10 и 11 на Директива 2004/49/ЕО.
Експедиция	Виж „Експедиране на влак“
Здравословни и безопасни условия	В контекста на глава 4.7 на настоящата ТСОС, това се отнася само до изискванията към физическата и психологическа годност, необходима за експлоатацията на съответните елементи на подсистемата.
Идентификация на влака	Средствата даден влак да бъде недвусмислено идентифициран.
Идентификация на возилата	Номер, поставен на возилото, за да го отличава като единствен сред другите возила
Извънредни товари	Товар, пренасян в железопътно возило, например контейнер, заменящ се кош или друго, при който размерът на железопътното возило и/или осовото натоварване изисква специално разрешение за движение и/или прилагане на специални условия за пътуване за целия или част от маршрута.
Изпращане на влака	Указание до лицето, което управлява влака, че всички дейности на гарата или депото са изпълнени и че доколкото това се отнася до отговорния персонал, на влака е дадено разрешение за потегляне.
Инцидент	Според дефиницията в член 3 на Директива 2004/49/ЕО.
Книга с формуляри	Книга с формуляри, описваща последователността на действията, които трябва да бъдат предприети от персонала на управителя на инфраструктурата и персонала на железопътното предприятие при движение на влака във влошени условия. Всяка отделна дейност изисква отделен формуляр. Книгата с формулярите се подготвя на езиците на управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие, като съответният персонал на управителите на инфраструктури и железопътните предприятия притежават копия от нея.
Контролен пункт	Точка в разписанието на влаковете, където се изисква отчитане на времето на пристигане, потегляне или преминаване.
Критична за безопасността работа	Работа, извършвана от персонала, когато се контролира или засяга движението на даден возило, който може да засегне здравето и безопасността на пътниците.
Маршрут	Конкретна секция или секции от линията.
Машинист	Лице, което е компетентно и на което е разрешено да управлява влакове.

▼B

Понятие	Дефиниция
Междинна точка	Място, определено в разписанието на даден влак, където е посочено конкретно време. Това време може да е време на пристигане, на отпътуване или в случай, че влакът не спира по разписание на даденото място — времето на престой.
Наблюдаване на показателите	Системните наблюдения и документиране на изпълнението на работата на влака и инфраструктурата с цел внасяне на съответните подобрения в работата и на двете.
Опасни товари	Според дефиницията в член 2 на Директива 96/49
Персонал	Служители, работещи за дадено железопътно предприятие или управител на инфраструктура, или за техните изпълнители, изпълняващи определените в настоящата ТСОС задачи.
Подготовка на влака	Осигуряване, че влакът е годен за пускане в движение, че оборудването му работи правилно и съставът му отговаря на определения за него коловоз. Подготовката на влака включва и технически прегледи, извършвани преди пускането на влака в движение.
Познаване на маршрута	Познаване на секциите от линията, по които работи влаковата бригада, въз основа на информацията, предоставена от управителя на инфраструктурата, позволяващи безопасната експлоатация на влака. Основните елементи на това познание могат да се изучат в детайли и да се запомнят от съответния персонал. Други елементи могат да се съхраняват в документацията, до която този персонал има бърз достъп, базиран на оценката на маршрута от страна на железопътното предприятие или от изискванията на националния орган по безопасността.
Прегрята букса	Букса и лагер, които са превишили максималната си конструктивна работна температура.
Произшествие	Според дефиницията в член 3 на Директива 2004/49/ЕО.
Пътник	Лице (различно от служител с определени задължения във влака), пътуващо във влака или се намира в железопътна собственост преди или след пътуване на влак.
Работа във влошени условия	Работа в резултат на непредвидено събитие, нарушаващо нормалното осъществяване на влаковото обслужване.
Работен език	Езикът или езиците, ползвани в ежедневната дейност на управителя на инфраструктурата и публикувани в декларацията за мрежата за предаване на оперативни или свързани с безопасността съобщения между персонала на управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия.
График	Документ или система, даващи подробна информация за разписанието на влака по определен маршрут.
Разрешаване движението на влаковете	Експлоатацията на техниката в пунктовете за сигнализация, контролните стаи на снабдяването с електрическа тяга и центровете за контрол на движението, разрешаващи движението на влаковете. Тя не включва персонала, ангажиран от железопътните предприятия, отговарящ за управлението на ресурсите като влакова бригада или подвижен състав.
Реално време	Възможността за обмен или обработка на информация за конкретни събития (като пристигане в дадена гара, преминаване през гара или отпътуване от гара) от пътуването на влака веднага, след като те се случат.
Спирка	Място, определено в графика на влака, където е планирано той да спре, обикновено за изпълнението на конкретна дейност като например да се позволи на пътниците да се качат или да слязат от него.
Тягова единица	Возило с двигател, което може да движи себе си и други возила, с които може да бъде свързано.

▼B

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА, ВКЛЮЧЕНИ В НАСТОЯЩАТА ТСОС

Съкращение	Обяснение
ac	Променлив ток
CCS	Контрол, управление и сигнализация
cen	Европейски комитет за стандартизация (*Comite Européen de Normalisation*)
COTIF	Конвенция за международни железопътни превози
CR	Конвенционална железопътна система
Db	Децибели
dc	Постоянен ток
dmi	Интерфейс водач-машина
eirene	European Integrated Railway Radio Enhanced Network — Европейска интегрирана железопътна радиоусилена мрежа
en	Euro-norm
ENE	Енергия
ertms	European Rail Traffic Management System — Европейска система за управление движението на влаковете
ETCS	European Train Control System — Европейска система за контрол на влаковете
EU	Европейски съюз
FRS	Спецификация за функционално изискване
GSM-R	Глобална система за мобилна комуникация — железници
Hz	Херц
INS	Инфраструктура
OPE	Експлоатация и управление на движението
RIC	Правила, управляващи взаимното ползване на пътнически вагони и фургони в международните превози (*Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international*)
riv	Правилници за взаимното ползване на товарните вагони в международния транспорт. (*Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international*)
RST	Подвижен състав
spad	Подминаване на затворен сигнал (Signal Passed at Danger)
SRS	Спецификация с изисквания към системата
TAP	Телематични приложения — пътници
uic	Международен съюз на железниците (*Union Internationale des Chemins de fer*)
UV	Ултравиолетов
VKM	Маркировка на стопанисващия возилото
ДПБ	Детектор за прегряти букси
ЕЖА	Европейска железопътна агенция
ЕКГ	Електрокардиограма
ЕО	Европейска общност
ЖП	Железопътно предприятие
ОСЖД	Организация за сътрудничество на железниците

▼B

Съкращение	Обяснение
ППВ	Руското съкращение за „Правила пользования вагонами в международном сообщении“ — „Правила за използване на вагони в международния транспорт“
СУБ	Система за управление на безопасността
ТЕМ	Трансевропейска мрежа
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УИ	Управител на инфраструктура