

РЕШЕНИЕ 2002/734/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 30 май 2002 година

относно техническата спецификация за оперативна съвместимост за подсистема “Експлоатация” на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, посочена в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО на Съвета

(Нотифицирано под номер C(2002) 1951)

(Текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯ 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. за оперативна съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове¹, и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

(1) Съгласно член 2, буква в) от Директива 96/48/ЕО, трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове се подразделя на структурни или функционални подсистеми. Тези подсистеми са описани в приложение II към директивата.

(2) Съгласно член 5, параграф 1 от директивата, всяка една подсистема се обхваща от техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС).

(3) Съгласно член 6, параграф 1 от директивата, проектите за ТСОС се изготвят от съвместния представителен орган.

(4) Комитетът, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО е определил Европейското обединение за оперативна съвместимост в областта на железопътния транспорт (АЕИФ) за съвместен представителен орган в съответствие с член 2, буква з) от директивата.

(5) На АЕИФ бе предоставен мандат за изготвяне на проект за ТСОС за подсистема “инфраструктура” съгласно член 6, параграф 1 от директивата. Този мандат бе гласуван в съответствие с процедурата,

¹ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

изложена в член 21, параграф 2 от директивата подсистема “Експлоатация”

(6) AEIF изготви проект за TCOC заедно с въстъпителен доклад, съдържащ анализ на разходите и ползите, както се предвижда в член 6, параграф 3 от директивата.

(7) Този проект за TCOC бе разгледан от представителите на държавите-членки в светлината на въстъпителния доклад, в рамките на Комитета, създаден с директивата.

(8) TCOC, която е предмет на настоящото решение, не налага използването на определени технологии или технически решения, освен когато това е строго необходимо за оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

(9) TCOC, която е предмет на настоящото решение, се основава на най-добрите налични експертни знания към момента на изготвяне на съответния проект. Развитието на технологиите или социални изисквания могат да направят необходимо изменението или допълнението на настоящата TCOC. При необходимост ще бъде инициирана процедура на преразглеждане или актуализиране в съответствие с член 6, параграф 2 от Директива 96/48/ЕО.

(10) В някои случаи TCOC, предмет на настоящото решение позволява избор между различни решения, давайки възможност за прилагането на окончателни или временни решения за оперативна съвместимост, които са съвместими със съществуващата ситуация. В допълнение, Директива 96/48/ЕО предвижда специални разпоредби за прилагане в някои конкретни случаи. Освен това, в случаите, предвидени в член 7 от директивата на държавите-членки трябва да бъде разрешено да не прилагат някои технически спецификации. Поради това е необходимо държавите-членки да осигурят ежегодното публикуване и актуализиране на регистъра на инфраструктурата. Този регистър ще определя основните характеристики на националната инфраструктура (напр. основните параметри) и тяхната съгласуваност с характеристиките, предписани от съответната приложима TCOC. За тази цел TCOC, предмет на настоящото решение, посочва точно коя информация трябва да се съдържа в регистъра. основните параметри

(11) Прилагането на TCOC, предмет на настоящото решение трябва да отчита конкретни критерии по отношение на техническата и експлоатационната съвместимост между инфраструктурите и подвижния състав, които се пускат в експлоатация и мрежата, в която те трябва да се интегрират. Тези изисквания за съвместимост налагат сложен технически и икономически анализ, които трябва да се извършва

индивидуално за всеки конкретен случай. Анализът следва да взема предвид:

връзките между различните подсистеми, предвидени в Директива 96/48/ЕО,

различните категории линии и подвижен състав, посочени директивата, и

техническите и операционни среди на съществуващата мрежа.

(12) Разпоредбите на настоящото решение са в съответствие със становището на комитета, изграден с Директива 96/48/ЕО,

РЕШИ:

Член 1

ТСОС, отнасяща се до подсистема “Експлоатация” на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, посочена в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО с настоящото се приема от Комисията. ТСОС е представена в приложението към настоящото решение. ТСОС е напълно приложима към инфраструктурата и подвижния състав на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, както е определено в приложение I към Директива 96/48/ЕО, отчитайки условията, установени в глава 7 на приложената ТСОС.

Член 2

Приложената ТСОС влиза в сила шест месеца след уведомяване за настоящото решение.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 30 май 2002 година.

За Комисията:

Loyola DE PALACIO

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”

Съдържание:

1. ВЪВЕДЕНИЕ	
1.1. ТЕХНИЧЕСКИ ОБХВАТ	
1.2. ГЕОГРАФСКИ ОБХВАТ	
1.3. СЪДЪРЖАНИЕ	
2. ДЕФИНИЦИЯ НА ПОДСИСТЕМАТА. ОБХВАТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ	
3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ	
3.1. СЪОТВЕТСТВИЕ СЪС СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ	
3.2. ОБХВАТ НА СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ	
3.3. СПЕЦИФИЧНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗА ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”	6
3.3.1. Сигурност	
3.3.2. Надеждност и годност	
3.3.3. Опазване здравето на хората	
3.3.4. Защита на околната среда	
3.3.5. Техническа съвместимост	
3.4. ПРОВЕРКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО	
4. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПОДСИСТЕМАТА	
4.1. ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ НА ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”	
4.1.1. Процедури за използване на нова система	
4.1.2. Документация	
4.1.2.1. Документация на машиниста	
4.1.2.2. Документация за превозния персонал (превозната бригада)	
4.1.3. Квалификация на машинисти и превозен персонал, имащ задължения във връзка със сигурността	
4.1.3.1. Базова квалификация, процедури и езици	
4.1.3.2. Познаване на маршрута	
4.1.3.3. Специални квалификации	
4.1.4. Комуникации между членовете на персонала по въпросите на сигурността	
4.1.4.1. Характер и формат на съобщенията и комуникационна методология по въпросите за сигурността	
4.1.4.2. Език, използван между персонала, отговорен за управление на движението и персонала във влака	
4.1.4.3. Език, използван между членовете на превозния персонал и между превозния персонал и машиниста	
4.1.4.4. Език, използван между превозния персонал и пътниците	
4.1.5. Помощ за машиниста в случай на произшествие или на значителна повреда на подвижния състав	
4.1.6. Разследване и/или събиране на сведения след произшествия	

- 4.1.7. Информирание на управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака
 - 4.1.8. Сценарии и процедури използвани при определени произшествия
 - 4.1.9. Движение при специални условия
 - 4.1.10. Наблюдаване на системата от гледната точка на сигурността
 - 4.1.10.1 Проверка за съответствие със спецификациите
 - 4.1.10.2. Обратна връзка с практическия опит
 - 4.1.11. Наблюдение за качество на експлоатацията
 - 4.1.12. Услуги във влака
 - 4.1.12.1. Формиране на влаков персонал
 - 4.1.12.2. Брой пътници във влака
 - 4.2. ВРЪЗКИ С ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”
 - 4.3. СПЕЦИАЛНО ИЗПЪЛНЕНИЕ
 - 5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ
 - 6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА УПОТРЕБА
 - 6.1. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ
 - 6.2. ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”
 - 6.2.1. Процедури за оценяване и приложими модули
 - 6.2.2. Прилагане на модулите
 - 7. ПРИЛАГАНЕ НА ТСОС ЗА ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”
- ПРИЛОЖЕНИЕ А КОМУНИКАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА С БЕЗОПАСНОСТТА МЕЖДУ СЛУЖИТЕЛИ, ОБСЛУЖВАЩИ ПОДСИСТЕМАТА*

УВОД

ТЕХНИЧЕСКИ ОБХВАТ

Настоящата ТСОС обхваща подсистема “Експлоатация”, която е една от подсистемите, изброени в приложение II, точка 1 от Директива 96/48/ЕО

Настоящата ТСОС е част от шестте ТСОС, които покриват всичките осем подсистеми, определени в настоящата директива. Спецификациите, отнасящи се до подсистеми “Потребители” и “Околна среда”, които са необходими за осигуряване на оперативната съвместимост на трансевропейска железопътна система за високоскоростни влакове съгласно съществените изисквания, са описани в съответните ТСОС.

По-обстойна информация относно подсистема “Експлоатация” е дадена в глава 2.

ГЕОГРАФСКИ ОБХВАТ

Географският обхват на настоящата ТСОС е трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, както е описана в приложение I към Директива 96/48/ЕО.

Позоваване се прави в частност на линиите на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, описани в Решение 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за изграждане на трансевропейска транспортна система или в която и да е актуализация на същото решение в резултат на преразглеждането, предвидено в член 21 от това решение.

1.3. СЪДЪРЖАНИЕ НА НАСТОЯЩАТА ТСОС

В съответствие с член 5, параграф 3 и с приложение I, точка 1, буква б) от Директива 96/48/ЕО, настоящата ТСОС:

а) уточнява съществените изисквания към подсистема “Експлоатация” и нейните връзки (глава 3);

б) определя основните параметри, описани в приложение II, точка 3 към тази директива, които са необходими за постигане на съществените изисквания (глава 4);

в) описва условията, които трябва да се удовлетворят, за постигане на определените нива на функциониране за всяка една от следните категории линии (глава 4):

- категория I: специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни на или по-високи от 250 km/h,

- категория II: специално реконструирани високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 km/h,

- категория III: специално реконструирани високоскоростни линии, които имат специални характеристики в резултат на топографски, релефни или градоустройствени ограничения, по които скоростта трябва да бъде адаптирана според всеки отделен случай.

г) описва мерки за прилагане в някои специфични случаи (глава 7);

д) определя съставните елементи на оперативна съвместимост и връзките, които трябва да бъдат обхванати от Европейските спецификации, включително Европейски стандарти, които са необходими за постигането на оперативна съвместимост в рамките на

трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, като едновременно с това се удовлетворяват съществените изисквания (глава 5);

е) посочва за всеки разглеждан случай, кои от определените в Решение 93/465/ЕИО модули или, където е подходящо, кои конкретни процедури трябва да се използват за оценка на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативна съвместимост, както и за “ЕО” проверката на подсистемите (глава 6).

ДЕФИНИЦИЯ НА ПОДСИСТЕМА И ОБХВАТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Подсистема “Експлоатация” на трансевропейска железопътна система за високоскоростни влакове включва всички елементи, които позволяват цялостното прилагане и функциониране на системата в рамките на железопътни операции, щом техническите и функционалните елементи на други подсистеми са определени.

Работата на железопътната система се регламентира от правила и регламенти, създадени от управителите на инфраструктурата и които трябва да се прилагат и от железопътни предприятия.

За да започне използването на железопътна мрежа, се изисква квалифициран персонал който прилага процедури, дефинирани по начин, съвместим с цялата система за сигурност на мрежата.

Следните главни функции, свързани с експлоатационната сигурност, следва да се различават при оперативно прилагане на системата:

движение на влаковете;

влаков персонал;

наземно управление на движението.

Освен тях, съществуват и организации, които се занимават с планиране и осъвременяване на процесите, процедурите и необходимата документация.

За всяка от по-горните функции, участващият персонал се определя и вписва в необходимите документи.

Процедурите се публикуват в регулиращ документ.

За постигане на оперативна съвместимост упоменатата документация се адаптира така, че да се отнася само до нуждите на оперативната

съвместимост, вземайки под внимание човешкия фактор, съществен за последователно и ефективно прилагане на процедурите.

Идеалното решение е да се стандартизират и хармонизират правилата за използване на всички железопътни линии по съответните маршрути.

Въпреки това, дори ако се постигне този труден резултат, той може в действителност да разруши общото “съгласуване на сигурността” по мрежата и по този начин да подкопае сигурното използване на други влакове по същите маршрути, което би противоречило на директивата.

Следователно, изискването установено в съществени изисквания 2.7.1. на директивата за изравняване на правилата за използване на мрежата, могат да се прилагат за хармонизиране на структурата на документите така, че машинистът например да може сигурно и ефективно да следва специфичните правила на всеки управител на инфраструктурата по маршрута на движение на влака.

Напротив, всяка процедура, директно свързана с използването на нова обща система, включена в мрежата за оперативна съвместимост, трябва да бъде стандартизирана.

Доколкото квалификацията на персонала включва и отделните машинисти, тази квалификация съществено допринася за подържане на високото ниво на сигурност и трябва следователно да бъде организирана по уеднаквен начин с оглед постигане еднакво ниво на сигурност по всички използвани инфраструктурни мрежи.

Нещо повече, когато се изпълняват тези процедури, е необходимо всички членове на персонала да се разбират един друг без всякакви пречки, дори в опасна ситуация; това прави необходимо да се дефинират правила, съответстващи на начините за комуникация и, по-специално, използване на езици.

Експлоатационната сигурност също изисква постоянна проверка на системата чрез потвърждаване и обратна връзка “отдолу”.

Приложното поле може да се дефинира като използване на един или повече маршрути, определени в движението на влаковете, с определен парк на подвижен състав и определени членове на персонала.

Аспектите на подсистема “Експлоатация”, които се отнасят до оперативната съвместимост на трансевропейска железопътна система за високоскоростни влакове, могат да се групират по следния начин:

процедури,

документация,

квалификация на персонала,

комуникации,

наблюдение на системата.

“Управител на инфраструктурата” означава орган, посочен в член 3 и член 7 от Директива 91/440/ЕИО и в член 1 от Директива 2001/12/ЕО. Преразпределение на задачите на органи, различни от управителя на инфраструктурата, е възможно съгласно Директива 2001/12/ЕО и информацията относно такова преразпределение трябва да бъде спомената в становището относно мрежата, което се публикува от управителя на инфраструктурата в съответствие с Директива 2001/14/ЕО.

СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

СЪОТВЕТСТИЕ СЪС СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

Съгласно член 4, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО, трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, подсистемите и техните съставни елементи на оперативна съвместимост трябва да отговарят на съществените изисквания, установени в общи условия на приложение III към директивата.

АСПЕКТИ НА СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

Съществените изисквания покриват:

сигурност,

надеждност и годност,

опазване на здравето,

защита на околната среда,

техническа съвместимост.

Съгласно Директива 96/48/ЕО, съществените изисквания могат да бъдат общо приложими за цялата трансевропейска железопътна система за

високоскоростни влакове или да бъдат специфични за всяка подсистема и нейните съставни елементи.

АСПЕКТИ, ОТНАСЯЩИ СЕ СПЕЦИАЛНО ДО ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”

В случай на подсистема “Експлоатация”, специалните аспекти, в допълнение към съображенията в приложение III към директивата, са следните:

3.3.1. СИГУРНОСТ

В съответствие с приложение III към Директива 96/48/ЕО, съществените изисквания по отношение на сигурност, прилагани към подсистема “Експлоатация”, са следните:

Съществено изискване 1.1.1:

“Проектирането, построяването или изработването, поддръжката и контролът над критичните за сигурността компоненти, по-специално за компонентите, свързани с движението на влаковете, трябва да бъдат такива, че да гарантират сигурност на равнище, отговарящо на целите, заложи в мрежата, включително и при влошени условия.”

Това съществено изискване не се отнася за подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 1.1.2:

“Параметрите, свързани с контакта “колело-релса”, трябва да отговарят на изискванията за стабилност, необходими за гарантиране на сигурно движение с максимална позволена скорост”

Това съществено изискване не се отнася за подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 1.1.3:

“Използваните компоненти трябва да издържат на всички нормални или изключителни удари, които са определени за периода на употребата им. Отражения върху сигурността на всички аварийни дефекти трябва да бъдат ограничени чрез подходящи мерки”

Това съществено изискване не се отнася за подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 1.1.4:

“Проектирането на стационарни съоръжения и на подвижен състав и избор на използваните материали трябва да цели ограничаване на възникването, разпространението и ефекта на огъня и дима в случай на пожар.”

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 1.1.5:

“Всички предмети, които са предназначени за използване от ползватели, трябва да са така проектирани, че да не застрашават тяхната сигурност, ако се използват предвидимо по начин, който не съответства на приложени инструкции”.

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Въпреки това следните специфични по отношение на сигурността изисквания засягат подсистема “Експлоатация”:

Съществено изискване 2.7.1:

“Изравняване на правилата за използване на мрежата и квалификация на машинистите и на превозния персонал трябва да осигурят сигурно международна експлоатация.

Периодите за използване и поддръжка, обучение и квалификация на поддържащия състав и системата за осигуряване на сигурността, установена в центрове за поддръжка на съответните оператори, трябва да е такава, че да осигурява високо ниво на сигурност”.

Първата част на настоящото съществено изискване (изравняване на правилата за използване и квалификация на персонала), се адресира от следните подсекции на настоящата спецификация, засягащи съществено човешкия фактор:

унификация на процедури за прилагане при идентични ситуации, директно свързани с използването на нова система: подраздел 4.1.1,

определяне обхвата и хармонизация на формата на документацията за машинистите:

относно процедурите: подраздел 4.1.2.1.1,

относно разписанията: подраздел 4.1.2.1.3,

разработване на “наръчника за процедурите” за превозния персонал: подраздел 4.1.2.2,

оформяне и хармонизиране на описанията на линиите и инсталациите по маршрута и оформяне на процеса по който документите, служещи за предварително информиране на машиниста, се подготвят и осъвременяват, както и процес, чрез който машиниста бива съветван в реално време: подраздел 4.1.2.1.2,

оформяне на съобщенията за сигурност, методологията и определяне на езика който се използва при различни типове гласова комуникация във връзка с сигурността: секция 4.1.4,

уеднаквяване на процеса за проверка на система от гледна точка на сигурността: раздел 4.1.10,

уеднаквяване на процеса за потвърждаване на формирането на влаковия персонал: раздел 4.1.12.1,

уеднаквяване на процедурата, която се следва в случай на претоварване с пътници: раздел 4.1.12.3.

Квалификацията на машиниста и на екипажа е осигурена от:

оформяне и хармонизиране на организацията, създадена за квалифициране на персонала от гледна точка на процедурите и езиците: раздел 4.1.3.1,

оформяне на процеса за изучаване на маршрута и подържане на знанието за маршрута: раздел 4.1.3.2,

определяне на програма за специално обучение на специални умения: раздел 4.1.3.3.

Доколкото се отнася до обучението и квалификацията на поддържащия персонал, изискванията, приложими за отговорния персонал за поддръжка на подвижния състав, са определени в спецификация за подсистемата на подвижния състав.

3.3.2. НАДЕЖДНОСТ И ДОСТЪПНОСТ

Съществено изискване 1.2:

“Наблюдение и поддръжка на фиксирани или мобилни компоненти, които участват в движението на влаковете, трябва да бъдат

организиран, изпълняван и изчисляван по такъв начин, че да поддържа тяхното използване при предвидените условия.”

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 2.7.2:

“Периоди за използване и поддръжка, обучение и квалификация на поддържащия персонал и система за осигуряване на качеството, установена от оператори в центровете за поддръжка, трябва да са такива, че да осигурят високо равнище на надеждност и годност на системата.”

Изискванията, приложими към персонала, отговорен за поддръжка на подвижния състав, са определени в спецификация за подсистемата на подвижния състав.

3.3.3. ОПАЗВАНЕ НА ЗДРАВЕТО

Съществено изискване 1.3.1:

“Материали, които чрез използването им има вероятност да причинят заплаха за здравето на тези, които имат достъп до тях, не трябва да се използват във влаковете и железопътна инфраструктура.”

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 1.3.2:

“Тези материали трябва да бъдат така подбирани, разполагани и използвани, че да ограничат емисията на вредни и опасни изпарения или газове, по-специално в случай на пожар”

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

3.3.4. ЗАЩИТА НА ОКОЛНАТА СРЕДА

Съществено изискване 1.4.1:

“Влиянието върху околната среда от построяването и експлоатацията на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове трябва да се оценява на стадий проектиране на системата в съответствие с действащите разпоредби на Общността”.

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 1.4.2:

“Материали, използвани във влаковете и инфраструктурата трябва да предотвратяват емисия на пушеци или газове, които са болезнени и опасни за околната среда, по-специално в случай на пожар.”

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 1.4.3:

“Подвижният състав и системите за осигуряване на енергия трябва да се проектират и произвеждат по такъв начин, че да имат електромагнитна съвместимост с инсталациите, оборудването и обществени или частни мрежи, с които те могат да се влияят.”

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

3.3.5. ТЕХНИЧЕСКА СЪВМЕСТИМОСТ

Съществено изискване 1.5:

“Техническите характеристики на инфраструктурата и на фиксираните инсталации трябва да са съвместими една с друга и с тези на влаковете, които се използват по трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

Ако придържането към тези характеристики причинява трудности при някои части на мрежата, могат да бъдат приложени временни решения, които осигуряват съвместимост за в бъдеще.”

Това съществено изискване не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Съществено изискване 2.7.3:

“Изравняването на правилата за експлоатация на мрежите, както и квалификацията на машинистите, превозния персонал и персонала, натоварен с управлението на движението трябва осигуряват оперативната ефикасност на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.”

Това съществено изискване се гарантира чрез:

еднаквост на процедурите, които се прилагат в еднакви ситуации, директно свързани с експлоатацията на нова система: подраздел 4.1.1,

оформяне на мерките за сигурност, методологията и определяне на езика който се използва при различни видове гласова комуникация по отношение на сигурността: подраздел 4.1.4,

разпоредба за помагане на машиниста в случай на авария: подраздел 4.1.5,

информирание на ръководители на движението за експлоатационно състояние на подвижния състав: подраздел 4.1.7,

уеднаквяване на процедури и сценарии, които трябва да се следват в случай на значително разрушаване на системата или авария: подраздел 4.1.8,

формализация на съответствието на системата от гледна точка на качеството на експлоатация: подраздел 4.1.11.

ПРОВЕРКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Проверка на съответствието на подсистемата и на нейните съставни елементи със съществените изисквания се извършва в съответствие с изискванията, установени в Директива 96/48/ЕО.

ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”

Трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, за която се прилага Директива 96/48/ЕО и на която подсистема “Експлоатация” е част, е една единна система, чиято цялост трябва да бъде потвърждавана особено чрез основни параметри, връзки и изпълнение с цел осигуряване на оперативна съвместимост на системата в съответствие със съществените изисквания.

Основните параметри и приложими спецификации за всеки съвместно използван елемент, характеризиращ подсистема “Експлоатация”, са показани долу.

4.1. ПАРАМЕТРИ НА ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”

Никой от основните параметри, изброени в приложение II към Директива 96/48/ЕО, не се отнася към подсистема “Експлоатация”.

Другите параметри, отнасящи се до подсистемата, са следните.

Подсистема “Експлоатация” трябва да отговаря на всички специфични показания за всяка една от следните категории линии по трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, които имат отношение към нея:

линии, специално конструирани за високите скорости,

линии, специално модернизирани за високите скорости,

линии, специално модернизирани за високи скорости, имащи специални характеристики

За подсистема “Експлоатация” по-долу са специфицирани определен брой други параметри, които трябва да се спазват при експлоатацията на съвместно използваните високоскоростни влакове, като не всички са специално свързани с високата скорост.

Ако липсва дефиниция за потребностите на всички влакове, най-малко следните критични за сигурността елементи трябва да бъдат специфицирани.

4.1.1. ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА НОВА СИСТЕМА

Процедурите, които трябва да се използват при идентични ситуации, директно свързани с използване на нова система, която е предназначена за експлоатация в рамките на съвместно използваната европейска мрежа, трябва да са уникални; по-специално за ERTMS/ETCS те трябва да отговарят на европейската спецификация, която ще бъде създадена.

4.1.2. ДОКУМЕНТАЦИЯ

4.1.2.1. Документация на машиниста

4.1.2.1.1. Процедури

Всички необходими за машиниста процедури трябва да бъдат включени в документ или в компютърно средство, наричан Инструкция за работа на машиниста.

Инструкция за работа на машиниста съдържа изисквания към работните маршрути и към използвания по тези маршрути подвижен състав в ситуации на нормална и при влошени условия експлоатация, с която може да се сблъска машинистът.

Всяка Инструкция за работа на машиниста трябва да бъде изготвена, следвайки стандартен модел или формат, показан по-долу:

А – организация на работата

Б – лична сигурност

В – сигнализация, управление и контрол

Г – условия на движение на подвижен състав

Д – системи на борда на локомотива

Е – движение и управление на влака

Ж – нередности, аварии и произшествия

Допълнение 1 към инструкцията: “Наръчник на комуникационни процедури”

Допълнение 2 към инструкцията: Книга на образците.

Инструкцията за работа на машиниста трябва да е написана на език на една от държавите, които съвместно използват мрежата, избран от железопътно предприятие съвместно с управители на инфраструктурата на мрежите, по които се работи, с изключение на съобщения и образци, които остават на езика на управители на инфраструктурата (виж подраздел 4.1.4.1).

Инструкцията за работа на машиниста следва да е написана от железопътното предприятие и да съдържа информация, предоставена от управителите на инфраструктура.

Процесът на подготовка и осъвременяване на Инструкцията за работа на машиниста включва следните стъпки:

управителят на инфраструктурата (УИ) изпраща на железопътното предприятие определените правила и предписания на езика на УИ,

железопътното предприятие изготвя първоначален или осъвременен документ на езика на УИ,

управителят на инфраструктурата внимателно проучва частта на документа, подготвена от железопътното предприятие, отнасяща се до УИ,

управителят на инфраструктурата предоставя правото да се използват онези елементи от документа, които засягат УИ,

ако избраният от железопътното предприятие език не се използва от управителя на инфраструктурата, документът трябва да бъде преведен от компетентен и признат орган, избран от управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие. Железопътното предприятие предоставя сертификат за верността на превода. Сертификатът не включва секции, съдържащи съобщенията и формулярите (виж точка 4.1.4.1). При поискване, железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата имат право да участват в процеса на превеждане.

4.1.2.1.2. Описание на пътя и прилежащо към него оборудване по обслужваните линии.

4.1.2.1.2.1. Основни елементи

Всички позиции, необходими за използване на въпросния подвижен състав по определените маршрути се посочват в документа или компютърно средство, наречено “маршрутна книга”.

Маршрутната книга включва най-малкото следната информация:

общи експлоатационни характеристики:

тип сигнализация и съответен режим на използване (двойна линия, движение в двете посоки по една и съща железопътна линия и т.н.),

тип електрозахранване,

тип на радиообзавеждането за връзка между персонала, отговорен за управление на движението и персонала във влака,

- индикатори за изкачване и слизане:

големина на наклона и точното ограничаване на зоните с променящ се наклон,

- детайлна диаграма на пътя:

названия на станциите по пътя, ключови места и тяхното разположение,

разрешена максимална скорост за всяка линия и за съответния подвижен състав,

наименования на организации, отговорни за ръководство на движението, определяне на използваните радиочестоти, схематично описание на разположението на железния път по трасето.

Форматът на маршрутната книга трябва да е подготвен по еднакъв начин за цялата използвана от влаковете инфраструктура на отделно железопътно предприятие.

Маршрутната книга трябва да е написана на езика на една държава-членка по съвместно използваната мрежа, избран от железопътното предприятие.

Маршрутната книга се изготвя от железопътното предприятие, използващо информация, предоставена от управителя на инфраструктурата.

Процесът за подготовка и осъвременяване на маршрутната книга се определя от железопътното предприятие. Управителят на инфраструктурата потвърждава всеки елемент на документа, за който той отговаря и който е в неговата езикова компетентност.

4.1.2.1.2.2. Модифицирани елементи

Всички постоянно или временно модифицирани елементи се препоръчват от управителя на инфраструктурата на железопътното предприятие; тези изменения се групират от железопътното предприятие в обособен документ или компютърно средство, чийто формат е еднакъв за цялата използвана от влаковете инфраструктура на отделно железопътно предприятие.

Процесът, чрез който такъв документ или компютърно средство се подготвят, се определя от железопътното предприятие и се потвърждава от всеки управител на инфраструктура за всеки елемент на документа, за който той отговаря и който е в неговата езикова компетентност.

4.1.2.1.2.3. Информирание на машиниста в реално време

Процедурата за даване на съвети на машиниста в реално време за всички промени на устройствата за сигурност по маршрута се определя от заинтересованите управители на инфраструктура (процесът трябва да е уникален, когато се използва ERTMS/ETCS)

4.1.2.1.3. Подвижен състав

Цялата информация за движение на подвижния състав както в нормални, така и в опасни ситуации, която трябва да е известна на машиниста, се събира в документ или компютърно средство, наричано “Инструкция на машиниста за подвижния състав”.

Книгата на машиниста за подвижния състав се подготвя от железопътно предприятие.

4.1.2.1.4. Разписания

Информацията, необходима за нормалното движение на влака, се съдържа в единен документ или компютърно средство, наричано “разписание на влака”, което се дава на машиниста и включва най-малкото следните въпроси:

пунктове за спиране и други пунктове, преминавани в определено време, време за заминаване/ пристигане/ време за преминаване на всеки един от тези пунктове.

Разписанието се изготвя от съответното железопътно предприятие като обобщение на времева информация, предоставена от съответния управител(и) на инфраструктурата.

Процесът, чрез който то се подготвя, се формализира от железопътното предприятие и се потвърждава от всеки заинтересован управител на инфраструктура за всеки елемент на документа, за който той отговаря и който е в неговата езикова компетентност.

4.1.2.2. Документация за превозния персонал

Всички процедури, необходими за превозния персонал се събират в документ или компютърна програма, наричана “Инструкция за работа на превозния персонал”.

Инструкция за работа на превозния персонал се изготвя от железопътното предприятие и включва информация, предоставена от управителите на инфраструктура.

Управителите на инфраструктура могат да изискат по отношение на отнасяща се до тях част, този документ да бъде изготвен и осъвременяван в съответствие със същия процес, използван за изготвяне на Инструкцията за работа на машиниста (подраздел 4.1.2.1.1.1).

Всички предмети при използването на подвижния състав както в нормални, така и в опасни ситуации, които трябва да са известни на

придружаващия персонал, се събират в документ или компютърна програма, наричана “Инструкция на превозния персонал за подвижния състав”

Книгата на превозния персонал за подвижния състав се изготвя от железопътното предприятие.

4.1.3. КВАЛИФИКАЦИЯ НА МАШИНИСТИ И ПРЕВОЗЕН ПЕРСОНАЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ, ИМАЩ ЗАДЪЛЖЕНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СИГУРНОСТТА

4.1.3.1. Базова квалификация, процедури и езици

За машинистите и за превозния персонал, имащи задължения по сигурността, железопътното предприятие прилага квалификационен процес, състоящ се от следните фази и елементи.

А. Подбор на персонал:

оценка на опита, професионални и физически качества на персонала,

оценка на компетентността на персонала при ползване на чужд език(езици) в професионалната им област или тяхната годност да го(ги) изучат.

Б. Първоначално професионално обучение:

- специфициране на образователни изисквания,
- ресурси за обучителна програма,
- квалификация на инструкторите.

В. Първоначална сертификация:

- изготвяне на изисквания за квалификационна програма,
- лицензиране на издаващата сертификата организация,
- издаване на сертификат за квалификация.

Г. Поддържане на квалификационно равнище и наблюдение на персонала:

- схема за наблюдение на професионално развитие,

- схема за здравно наблюдение.

Д. Поддържане на квалификационно равнище и опресняване на знанията:

- принципи за определяне на обучителните нужди;
- принципи за провеждане на обучението,
- принципи за оценка на обучението.

Е. Поддържане на квалификационно равнище и поддържане на непрекъснато сертифициране:

- принципи на непрекъснато сертифициране;
- уеднаквяване на процедури за непрекъснато сертифициране.

Квалификационният процес се определя, като се отчитат правилата, прилагани за съответните инфраструктури. Документ, описващ детайлите на процеса, се изпраща на всеки заинтересован управител на инфраструктурата.

4.1.3.2. Познаване на маршрута

Основавайки се на правилата, установени от управители на инфраструктурата, железопътното предприятие определя процеса, чрез който се придобива и поддържа знанието за маршрута, по който се работи.

4.1.3.3. Специални квалификации

В определени случаи, включени в регистъра на инфраструктурата, като тунели със специфично оборудване, железопътното предприятие изгражда специална програма за обучение и поддръжка на знания за целия влаков персонал, който може да бъде задействан при процедури за сигурност, основани върху правилата, установени от заинтересования управител на инфраструктурата.

4.1.4. КОМУНИКАЦИИ МЕЖДУ ЧЛЕНОВЕ НА ПЕРСОНАЛА ПО ВЪПРОСИТЕ НА СИГУРНОСТТА

4.1.4.1. Характер и формат на съобщенията и комуникационна методология по въпросите за сигурността

Принципи, които се прилагат от заинтересованите железопътни предприятия и управители на инфраструктурата:

характер и формат на съобщенията,

комуникационна методология,

са очертани в приложение А към настоящата ТСОС.

Експлоатационните раздели, които са подготвени така, че да улеснят прилагането на тези принципи, са дефинирани в документи, които се използват от машинистите и от персонала за ръководство на движение.

За машинистите има следните приложения към инструкцията за работа на машиниста:

- Приложение 1: “Наръчник за комуникационни процедури”,

- Приложение 2: Книга на образците

4.1.4.2. Език, използван между наземната служба и влака

Използваният език е този на заинтересованата инфраструктура; той се определя от управителя на инфраструктурата.

Равнището на познаване за целите, свързани със сигурността, е следното:

- Функция на управление на машината (машинист)

Способност да изпраща и разбира съобщенията, специфицирани в приложение А към настоящата ТСОС.

Съдържанието на тези съобщения се определя от управителя на инфраструктурата.

- Функция за обслужване на влака (влаков персонал)

Способност да изпраща информация, описваща влака и неговото експлоатационно състояние, доколкото персоналят е заинтересован и полезни мерки за решаване на конкретни ситуации с участие на пътниците.

Съдържанието на тези съобщения се определя от управителя на инфраструктурата.

4.1.4.3. Език, използван между членовете на превозния персонал и между превозния персонал и машиниста

Използваният език трябва да е този на една от териториите в рамките на мрежата за оперативна съвместимост. Той се избира от железопътното предприятие.

4.1.4.4. Език, използван между превозния персонал и пътниците

В ситуации, засягащи сигурността и здравето на пътниците, използваният език между влаковия персонал и пътниците трябва да е този на една от териториите в рамките на мрежата за оперативна съвместимост. Той се избира от железопътното предприятие чрез споразумение с управителите на инфраструктурата.

В допълнение, управителите на инфраструктурата могат да установяват конкретни правила за специфични случаи (например, преминаване през дълги тунели) или да съответстват на разпоредбите на отделни държави-членки.

4.1.5. ПОМОЩ ЗА МАШИНИСТА В СЛУЧАЙ НА ПРОИЗШЕСТВИЕ ИЛИ НА ЗНАЧИТЕЛНА ПОВРЕДА НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

Железопътното предприятие през цялото време на движение на влака осигурява достъп на длъжностно лице, с което машинистът може да се свърже директно, в реално време, в случай на произшествие или значителна повреда на подвижния състав.

4.1.6. РАЗСЛЕДВАНЕ ИЛИ ПРОУЧВАНЕ СЛЕД АВАРИЯ ИЛИ ПРОИЗШЕСТВИЕ

Железопътното предприятие определя чрез споразумение с управителя на инфраструктурата лицата, с които се влиза в контакт.

Управител на инфраструктурата чрез споразумение с железопътното предприятие, предписва времеви график, по който ще се осъществява разследване или проучване, последващо авария или произшествие.

По отношение на запазване, извличане и прочитане на изискваните записи във връзка с сигурността, железопътното предприятие трябва да създаде, чрез споразумение с управителя на инфраструктурата, процедура, по която ще се предприемат тези действия

4.1.7. ИНФОРМИРАНЕ НА УПРАВИТЕЛЯ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИОННО СЪСТОЯНИЕ НА ВЛАКА

Между управителя на инфраструктурата и железопътно предприятие се определя такава процедура, че всяка аномалия, въздействаща върху подвижния състав с възможност за въздействие върху движението на влака (преди потегляне и по маршрута) ще се докладва на организацията, отговорна за управление на движението.

4.1.8. СЦЕНАРИИ И ПРОЦЕДУРИ, ИЗПОЛЗВАНИ ПРИ ГОЛЕМИ АВАРИИ

Сценарии и процедури се определят от управителя на инфраструктурата, координирано с железопътното предприятие за следните произшествия:

Катастрофа:

спасяване на хора,

Повреди на подвижния състав:

евакуация на пътниците,

спасяване на повреден подвижен състав,

Повреди на инфраструктурата:

възможности за пренасочване на влака.

Железопътното предприятие и управител на инфраструктурата вземат предвид сценарии и процедури в наръчниците и в техните персонални спецификации за обучение.

По-нататък, за да могат управители на инфраструктурата да пресъздадат мерки, които се взимат съгласно правилата и разпоредбите в зависимост от характера на произшествието, железопътното предприятие им доставя по тяхно изискване списък на специфичните повреди на подвижния състав, които могат да имат значително влияние върху движението.

4.1.9. ДВИЖЕНИЕ ПРИ СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ (ИЗПИТВАНИЯ НА ВЛАКОВЕ И ПОВРЕДЕНИ ВЛАКОВЕ)

Специални условия за движение на влаковете при изпитвания на подвижен състав и предвижване на повреден състав се определят от железопътните предприятия и внимателно се разглеждат преди допускането им от заинтересования управител на инфраструктурата.

4.1.10. НАБЛЮДАВАНЕ НА СИСТЕМАТА ОТ ГЛЕДНАТА ТОЧКА НА БЕЗОПАСНОСТА

4.1.10.1 Проверка на съответствие със спецификациите

Съответствието със спецификациите за оперативна съвместимост се проверява, по-специално, чрез одит.

Управителите на инфраструктурата:

провеждат минимум веднъж годишно одит на техните мрежи, обхващащ:

прилагане на спецификации от железопътните предприятия,

ефективност на системата за наблюдение, изградена от железопътните предприятия,

информират железопътните предприятия за изводите от одитите, реализирани за тяхната мрежа.

Железопътното предприятие:

най-малко веднъж годишно провежда одит на оперативната съвместимост на високоскоростните услуги, които ги засягат,

съобщава резултатите от одита на заинтересованите управители на инфраструктурата.

4.1.10.2. Обратна връзка с практическия опит

Управителите на инфраструктура:

създават система на обратна връзка за информация от място относно експлоатационните параметри на съвместно използваната високоскоростна система,

съветват заинтересованите железопътни предприятия относно произшествия и аварии, настъпили на тяхна територия,

съобщават на железопътните предприятия анализи и заключения от разследване или проучване, когато някой от персонала им е заинтересован.

Железопътните предприятия:

създават система на обратна връзка за информация от място относно експлоатационни параметри на съвместно използваната високоскоростна система,

периодично и при необходимост информират управителите на инфраструктура за резултатите от обратната връзка и сфери, в които се предвиждат коригиращи действия.

4.1.11. НАБЛЮДЕНИЕ ЗА КАЧЕСТВО НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА

Случаите, които значително разстройват експлоатацията се анализират колкото е възможно по-скоро заедно от заинтересованите железопътно предприятие и управител на инфраструктурата.

Всеки повтарящ се случай трябва да се анализира съвместно от железопътно предприятие и управител на инфраструктурата най-малко веднъж годишно.

Тези процеси се определят от железопътното предприятие чрез споразумение с управителите на инфраструктурата.

4.1.12. УСЛУГИ НА БОРДА НА ВЛАКА

4.1.12.1. Формиране на екипаж

Минималният брой лица на борда и тяхната квалификация следва да са в съответствие с правилата за влаков персонал на всяка от използваните инфраструктури.

От железопътното предприятие чрез споразумение с управителя на инфраструктура се създава процедура, определяща проверки, които се правят преди отправянето на влака.

4.1.12.2. Брой пътници във влака

Когато железопътното предприятие използва високоскоростен подвижен състав, който не може да се движи с нормалната си скорост поради съществено претоварване с пътници, то взима мерки, необходими за това в нормална ситуация такива претоварения никога да не се случват.

В изключителни случаи, когато се създава такава ситуация, железопътното предприятие съветва управителя на инфраструктурата за условията, при които може да е осъществено движението.

За определени случаи, включени в регистъра на инфраструктурата като тунели, за които управител на инфраструктурата е подготвил сценарий

за евакуация, при който пътниците трябва да слизат от влака, управителят на инфраструктурата заедно с железопътното предприятие фиксира максималния брой пътници, допускани във влака.

Освен това в току що упоменатия случай, както и за други подобни причини, не се допуска багаж в проходите и при вратите.

4.2. ПРЕМИНАВАНИЯ С ОПЕРАЦИОННА ПОДИСТЕМА

няма

4.3. СПЕЦИАЛНО ИЗПЪЛНЕНИЕ

няма

СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

По смисъла на член 2, буква г) от Директива 96/48/ЕО съставни елементи на оперативна съвместимост са: “всеки елементарен компонент, група от компоненти, частично или напълно сглобено оборудване вградено или предназначено за вграждане с подсистемата, от която оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове зависи директно или индиректно”

Съставните елементи на оперативна съвместимост се регулират от съответните разпоредби на Директива 96/48/ЕО.

Някои съставни елементи на оперативна съвместимост се определят от спецификации, установяващи експлоатационни изисквания към тях. Оценка на тяхното съответствие и/или годност за употреба се извършва по правило чрез преминавания към съставните елементи за оперативна съвместимост. Само по изключение ще се разчита на проекти или описателни характеристики.

Подсистема “Експлоатация” не съдържа никакви съставни елементи на оперативна съвместимост.

ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕ И/ИЛИ ГОДНОСТ ЗА УПОТРЕБА

СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

Операционната ТСОС не съдържа съставни елементи на оперативна съвместимост.

ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ”

ПРОЦЕДУРИ ЗА ОЦЕНКА И ПРИЛОЖИМИ МОДУЛИ

Оценяването на съответствието на въпросните параметри включва проверка на следните точки за всеки параметър, на използваните маршрути и използваният подвижен състав:

преди влизане в действие: характеристики на всички определени документи, процедури, процеси или специални разпоредби,

по време на експлоатация: прилагане и контрол на всички определени елементи, свързани със системата за оценка на качеството.

Типовете модули, които се прилагат за оценка на съответствието, са следните:

Преди влизане в действие

за проектни параметри, засягащи управителя на инфраструктурата, се използват модули тип А.

за проектни параметри, засягащи железопътното предприятие, модули от тип А трябва да бъдат използвани заедно с допълнителната разпоредба А1, както следва:

“нотифицираният от железопътното предприятие орган извършва проверка на характеристиките на елементите от проектирания параметър, които се отнасят за него, преди те да влязат в действие”.

Този модул е означен като АЕ и е описан в точка 6.2.2.

По време на експлоатация

За елементите на параметри, отнасящи се до системата за контрол на качеството, се използват модули тип D съвместно с разпоредбите D1, както следва:

“избран от управител на инфраструктурата и от железопътните компании нотифициран орган или нотифицирана институция на всеки две години оценява елементите на параметрите, свързани с процесите на система за контрол на качеството (прилагане на система за контрол на качеството, определена като SQ в таблица 6.2.2.), засягаща железопътното предприятие и/или управителя на инфраструктурата. Изборът на нотифициран орган се прави съгласно процедурата, установена от заинтересованата държава-членка сред органи със значителни умения и

съгласувано с органа, определен от съответната държава-членка да издава сертификати за сигурност”.

Този модул е означен като DE и е описан в точка 6.2.2.

ПРИЛАГАНЕ НА МОДУЛИ

Таблицата по-долу:

изброява оценяваните параметри и проверяваните елементи за всеки параметър и определя подлежащи на оценка елементи от системата за наблюдение на качество (означена с SQ),

дава препратка към TCOC за различни параметри и посочва кои модули следва да се използват.

Настоящата таблица е основа за прилагане на модулите.

Оценявани параметри	Елементи, проверявани за всеки параметър	Препратка към TCOC	Прилагани модули	
			ЖП	УИ
Процедура за използване на нова система	Прилагане за тази система от инструкции, установени в европейската спецификация, създадена за системата	4.1.1.		A
Документация				
Инструкция за работа на машиниста	Наличие Структура Език на текста Процес за изготвяне и осъвременяване, включително избор на компетентен и признат орган и сертификат, потвърждаващ правилността на превода	4.1.2.1.1	AE AE AE AE	A
Маршрутна книга	Наличие Минимално	4.1.2.1.2.1	AE AE	

Оценявани параметри	Елементи, проверявани за всеки параметър	Препратка към ТСОС	Прилагани модули	
			ЖП	УИ
	съдържание Начин на представяне от железопътното предприятие Език на текста Процес за изготвяне и осъвременяване		АЕ АЕ АЕ	A
Документ или компютърен файл с изменени елементи	Наличие Начин на представяне от железопътното предприятие Процес за изготвяне и осъвременяване	4.1.2.1.2.2	АЕ АЕ АЕ	A
Процедура за информиране на машиниста в реално време	Наличие	4.1.2.1.2.3	АЕ	A
Инструкция на машиниста за подвижния състав	Наличие	4.1.2.1.3	АЕ	A
Разписание	Наличие Минимално съдържание Начин на представяне от железопътното предприятие Език на текста Процес за изготвяне	4.1.2.1.4	АЕ АЕ АЕ АЕ АЕ	A
Инструкция за работа на превозния персонал	Наличие на тези документи Подходящ процес на изготвяне и осъвременяване	4.1.2.2	АЕ АЕ	A
Книга, водена от персонала на влака	Наличие		АЕ	

Оценявани параметри	Елементи, проверявани за всеки параметър	Препратка към ТСОС	Прилагани модули	
			ЖП	УИ
за подвижния състав				
Квалификация на машинистите и превозния персонал				
Процес за обща квалификация на машинисти и превозния персонал	Наличие Структура Предоставяне от ЖП на всеки УИ на документа, описващ процесите	4.1.3.1	АЕ АЕ АЕ	
Процес на придобиване и подържане на знания за маршрута	Наличие	4.1.3.2	АЕ	А
Процес на обучение и подържане на знанията за специални квалификации Комуникации, критични за сигурността	Наличие на специфична програма	4.1.3.3	АЕ	А
Експлоатационни елементи за комуникацията между персонала, отговорен за управление на движението и влаковия персонал, появяващи се в документите: - документи, които трябва да бъдат	Прилагане на принципи, установени в приложение А	4.1.4.1	АЕ	А

Оценявани параметри	Елементи, проверявани за всеки параметър	Препратка към ТСОС	Прилагани модули	
			ЖП	УИ
използвани от машиниста (приложения към бордовия дневник) - инструкция за комуникация - книга с образци - документи, които трябва да се използват от персонала, отговорен за управление на движението Език, използван между персонала, отговорен за управление на движението и персонала във влака	Определение	4.1.4.2	АЕ	
Език, използван между превозния персонал и машиниста	Определение	4.1.4.3.	АЕ	
Език(езици), използван(и) между превозния персонал и пътниците	Определение	4.1.4.4	АЕ	А
Мерки за подпомагане на машиниста	Наличие	4.1.5	АЕ	
Мерки за целите на разследване и проучване и за достъп и прочитане на записаната информация за сигурност	Наличие	4.1.6	АЕ	А
Процедура за информиране на	Наличие	4.1.7	АЕ	А

Оценявани параметри	Елементи, проверявани за всеки параметър	Препратка към ТСОС	Прилагани модули	
			ЖП	УИ
управителя на инфраструктурата за експлоатационно състояние на влаковете				
Сценарии и процедури, които да се изпълняват при значителни аварии	Наличие	4.1.8	АЕ	А
	Включване в правилници и в обучителни спецификации		АЕ	А
	Списък на повреди		АЕ	А
Мерки относно движението на подвижен състав, преминаващ изпитвания и връщане на повреден подвижен състав	Определение	4.1.9	АЕ	А
	Включване в одиторски програми			
Проверка на системата от гледна точка на сигурността				
Процес на одит	Наличие Прилагане на процеса експлоатация (SQ)	4.1.10.1	АЕ DE	А DE
Обратна връзка	Наличие Прилагане на процеса експлоатация (SQ)	4.1.10.2	АЕ DE	А DE
Проверка на системата от гледна точка на качество на експлоатация	Наличие	4.1.11	АЕ	А

Оценявани параметри	Елементи, проверявани за всеки параметър	Препратка към TCOC	Прилагани модули	
			ЖП	УИ
	Прилагане на процеса в експлоатация (SQ)		DE	DE
Услуги във влака				
Разпоредби относно формиране на влаков персонал	Определяне на минимален брой служители и тяхната квалификация	4.1.12.1	AE	A
Процедура за проверка на броя на персонала преди заминаването на влака	Наличие		AE	A
Разпоредби относно натоварването на влака	Наличие	4.1.12.2	AE	
Разпоредби относно максималния брой пътници, когато съществуват сценарии за евакуация	Проверка като част от одита		AE	A
Разпоредби относно багажа	Наличие		AE	

(SQ) Елементи, засягащи системата за контрол на качеството, които трябва да се проверяват по време на експлоатация

Условията за прилагане на модулите са следните:

Модул А

По отношение на засягащите го елементи на параметрите производителят (управителят на инфраструктурата):

- а) подготвя експлоатационни документи за въпросната система за оперативна съвместимост:

- документация за използван подвижен състав и за маршрутите, по които се работи,

- документация за всеки параметър: документ, наименование на процеса, процедура или специална разпоредба,

- списък на прилаганите европейски спецификации,

и архивира целият този материал, държейки го достъпен за проверки от национални органи за период най-малко 10 години;

б) проверява, за всеки параметър или за всеки проектиран елемент, посочен в горния списък, че се съблюдават характеристиките, специфицирани в ТСОС;

в) подготвя декларация за съответствие, включваща списък на параметри и елементи за проверка (от предишната таблица), и показател на съответствие за всеки от тях. Тази декларация се архивира заедно с експлоатационна документация.

Модул АЕ

За елементи, отнасящ се до него, производителят (железопътно предприятие):

а) подготвя експлоатационни документи за въпросната система за оперативна съвместимост:

- документация за използван подвижен състав и за маршрутите, по които се работи,

- документация за всеки параметър: документ, наименование на процеса, процедура или специална разпоредба,

- списък на прилаганите европейски спецификации,

и архивира целият този материал, държейки го достъпен за проверки от национални органи за период най-малко 10 години;

б) определя нотифициран орган и изисква проверка за всеки проектиран елемент на параметъра, включен в горния списък, че те съответстват на определените в ТСОС спецификации по целият маршрут, по който се работи.

Нотифицираният орган:

в) проверява, за всеки параметър или за всеки проектиран елемент, посочен в горния списък, че са изпълнени характеристиките, специфицирани в TCOS;

г) информира производителя, поръчал проверката, за постигнатите резултати.

Производителят:

д) подготвя декларация за съответствие, включваща списък на параметри и елементи за проверка (от предишната таблица) и показател на съответствие за всеки от тях. Тази декларация се архивира заедно с експлоатационната документация.

Модул DE

Производителите (железопътно предприятие и управител на инфраструктурата, всеки за частта, която се отнася за него):

а) подготвят експлоатационна документация за въпросната система за оперативна съвместимост:

- документация за подвижния състав и за обслужвания маршрут,
- документация за организация, отговорности и правомощия във връзка със система за контрол на качеството,
- документация за други параметри по отношение на използваната система за контрол над качеството:

наименование на процесите,

резултати от одити,

елементи по отношение на обратната връзка,

елементи по отношение на общата система за контрол на качество,

и архивира целият този материал, държейки го достъпен за проверки от национални органи за период най-малко 10 години;

б) избира нотифициран орган или нотифицирана институция на всеки две години и изисква от него да направят оценка на елементите от параметри, отнасящи се до системата за наблюдение на качество (прилагане на процеса за наблюдение на качество, определен като SQ в таблицата по-горе), които го засягат.

Нотифициран орган или нотифицирана институция:

в) извършва оценка на процеси за наблюдение, засягащи производителите (железопътното предприятие и/или управителя на инфраструктурата) и подготвя доклад за всеки от тях, посочващ по-специално дали:

- прилагат процесите, както са планирани,

- контролират процесите.

г) предоставя резултатите от оценката и съответния доклад на производителите, поискали доклада.

Производителите (железопътно предприятие и управител на инфраструктурата, всеки за засягаща него част):

д) изготвят декларация за съответствие, показваща резултатите на оценката и съответния доклад и запазват тази декларация заедно с експлоатационната документация.

ПРИЛАГАНЕ НА ОПЕРАЦИОННА ТСОС

Реализацията на влаковите услуги по съответната част от трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове трябва да съответства на ТСОС "Експлоатация":

когато нова или осъвременена инфраструктура за оперативна съвместимост се въвежда в експлоатация в съответствие с член 14 от Директива 96/48/ЕО,

или, когато в експлоатация се въвежда нов трансграничен преход,

или, в случай на съществуваща инфраструктура посочена в точка 1.2. на настоящото ТСОС, крачка по крачка и, ако е възможно, през 2005 г.

Въпреки това, в случай на инфраструктура, по която се движат съществуващите влакове и която не е предмет на Директива 96/48/ЕО експлоатационните правила, произхождащи от прилагане на настоящата ТСОС могат да бъдат адаптирани към местната ситуация с оглед запазване на съвместимостта със съществуващата железопътна система и нейното настоящо равнище на сигурност. Подобни изключения трябва да са упоменати в регистъра на инфраструктурата.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

КОМУНИКАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СИГУРНОСТТА МЕЖДУ СЛУЖИТЕЛИ, РАБОТЕЩИ В ПОДСИСТЕМАТА

ХАРАКТЕР И СТРУКТУРА НА СЪОБЩЕНИЯТА

КОМУНИКАЦИОННА МЕТОДОЛОГИЯ

УВОД

Предназначението на този документ е да установи правилата за комуникации свързани с безопасността между “персонала, отговорен за управлението – персонала във влака” и “персонала във влака– персонала, отговорен за управлението”, прилагани за предаване или обмяна на информация в критични за сигурността ситуации по съвместно използваната мрежа и по-специално при:

определяне на характера и структурата на свързаните със сигурност съобщения,

определяне на методология за гласово предаване на тези съобщения.

Настоящото приложение да се ползва като основа:

за възможност на управителя на инфраструктурата да подготвя съобщенията и книги с образци. Тези елементи се адресират към железопътните предприятия същевременно с приемането на определените правила и предписания,

от управители на инфраструктурата и железопътните предприятия за подготовка на документи за обслужващия персонал (книги на образците), инструкции за отговорния за управление на движението персонал и допълнение 1 към Инструкцията за работа на машиниста “Наръчник на комуникационни процедури”.

ХАРАКТЕР И СТРУКТУРА НА СЪОБЩЕНИЯ, СВЪРЗАНИ СЪС СИГУРНОСТТА

ХАРАКТЕР

Съобщенията, свързани със сигурността, се определят по формален начин от всеки управител на инфраструктурата съгласно четирите типа:

съобщения с висш приоритет на опасност,

процедурни съобщения,

допълнителни съобщения,

информационни съобщения с променливо съдържание.

Правилата за предаване на тези съобщения са дадени в раздел 2 – “Комуникационна методология”.

Спешни съобщения с висш приоритет

Спешните съобщения с висш приоритет са предназначени за предаване на спешни инструкции за действие.

За избягване на всякакъв риск от неразбирателство, съобщенията винаги се повтарят.

Основните съобщения, които могат да бъдат изпратени са посочени по-долу, класифицирани спрямо нуждите; допълнително други съобщения с висш приоритет на опасност могат, ако е необходимо, да бъдат определени от управителя на инфраструктурата.

Съобщенията с висш приоритет на опасност могат да бъдат последвани от процедурни съобщения (виж подраздел 1.1.2).

Всички съществени съобщения с висш приоритет на опасност са определени в допълнение 1 “Наръчник за комуникационни процедури” към инструкцията за работа на машиниста и в документите с инструкции за ползване от персонала, отговорен за управление на движението.

Съобщения изпращани и от наземната служба и от машиниста

необходимост от спиране на всички влакове:

Аварийно спиране на всички влакове

Аварийно спиране на всички влакове

Информацията за място или зона се специфицира в съобщението, при необходимост.

Допълнително и когато е възможно, това съобщение трябва да бъде бързо допълнено с причината, мястото на аварийната ситуация и идентификация на влака:

Препятствие

или пожар

или.....
(друга причина)
по линията..... до.....
(наименование) (отстояние в километри)
Машинист на влак.....
(номер)

необходимост от спиране на определен влак:

Влак.....
по..... линия(и)
(номер) (наименование)
Аварийно спиране
на.....
(отстояние в километри)
Влак.....
по..... линия(и)
(номер) (наименование)
Аварийно спиране
на.....
(отстояние в километри)

необходимост от радиомълчание

радиомълчание
радиомълчание

Съобщения, изпращани от машиниста

Необходимост да прекъсне енергозахранването на коловоза

Аварийна изолация в момента
Аварийна изолация в момента

Допълнително и когато е възможно, това съобщение трябва да бъде бързо допълнено с причината, мястото на аварийната ситуация и идентификация на влака:

На.....
.....
(отстояние в километри)
по.....
линия
(наименование)
между..... и.....
.....

(жп гара) (жп гара)

Причина.....

.....

Машинист на

влака.....

(номер)

Процедурни съобщения

1.1.2.1. Характер на съобщенията

Процедурни съобщения се използват за изпращане на оперативни инструкции свързани със ситуации представени в инструкцията за работа на машиниста.

Те съчетават текста на самото съобщение, отговарящо на ситуацията, и номера за идентификация на съобщението.

Ако съобщението изисква обратен отговор от получателя, текстът на отговора също се предава.

Тези съобщения използват предварително определени изрази, предписани от управители на инфраструктурата на техния собствен език и са представени във вид на предварително отпечатани книжни формуляри.

1.1.2.2. Процедурни формуляри

Процедурните формуляри са формализирано средство за процедурни съобщения.

Тяхното предназначение е:

да представят общ работен документ, използван в реално време от наземен персонал, отговорен за управление на движението и от машинистите,

позволява проследяване на следите на комуникациите.

Тези форми се определят чрез уникална кодова дума или номер, отговарящ на процедурата.

Те се изготвят от всеки управител на инфраструктурата на негов собствен език.

1.1.2.3. Книга на образците

Пълен набор *образци* трябва да бъде събран в книги (книги на образците) в книжен вид:

- книга на образците, предназначена за машиниста, която обединява всички формуляри, които могат да се ползват от различни управители на инфраструктурата навсякъде по изминавания маршрут. Книгата на образците представлява допълнение 2 към Инструкцията за работа на машиниста,

- книга на образците, предназначени за персонал, отговорен за управление на движението, позволяваща им да прилагат на практика всички процедури на тяхна територия.

Книгата на образците е в две части.

Първата част съдържа следните раздели:

напомняне за използване на книгата на образците,

индекс на процедурни образци на наземния персонал,

индекс на процедурни образци на машиниста,

списък на ситуациите с указание кои процедурни образци да се използват,

указател, показващ ситуации, в които се прилага всяка една процедура,

код за произнасяне на съобщения (фонетична азбука и т.н.).

Втората част съдържа самите процедурни формуляри.

В книгата на образците са включени някои примерни формуляри и се използва разделител на страници.

Железопътното предприятие може да включи обяснителен текст по отношение на всеки формуляр и покриваната от него ситуация в книгата на образците на машиниста.

Допълнителни съобщения

Допълнителните съобщения са информативни съобщения, използвани от машиниста за информиране на персонал, отговорен за управление на движението или използван от персонала, отговорен за управлението на движението за даване на съвети на машиниста за определени

предсказуеми ситуации, свързани с движението на влака или с техническото състояние на влака или на инфраструктурата.

Необходимите допълнителни съобщения се определят от управителя на инфраструктурата и са включени в допълнение 1 “Наръчник за комуникационни процедури” към Инструкцията за работа на машиниста и в документите за инструкции на персонала, отговорен за управление на движението.

Информационни съобщения с променливо съдържание

Такива съобщения се използват в някои ситуации, при които машинистът дава съвети на персонала, отговорен за управление на движението относно обстоятелствата, които са редки по природа и за които не се подготвени предварително определени съобщения.

За да се улесни описването на ситуациите и формулиране на информационните съобщения, се изготвят образец на съобщението, речник на железопътната терминология, описателна диаграма на задействания подвижен състав и описателно състояние на инфраструктурно оборудване (коловоз, осигуряване на локомотиви и т.н.).

Образец за структура на съобщението

Такива съобщения с променливи полета се структурират въз основа на следния базов модел:

Място комуникационния поток	в	Елемент от съобщението
Причина изпращане информация	за на	☐ За информация ☐ За действие
Наблюдение		☐ Тук има ☐ Аз видях ☐ Аз имах ☐ Аз ударих
Положение - по линията - по отношения на моя влак		☐ До.....(название на гара, спирка) ☐(характерна точка) ☐ На километър.....(номер) ☐ Задвижващ вагон.....(номер) ☐ Вагон.....(номер)
Характер		

- предмет - лице	☐(виж речника)
Състояние - статично - в движение	☐ стои ☐ лежи ☐ паднал ☐ върви ☐ тича ☐ в посока
Положение спрямо коловоза	Отвъд

Такива съобщения могат да бъдат последвани от искане на инструкции.

Елементите на съобщенията са на двата езика, избрани от железопътното предприятие и на този на заинтересованите управители на инфраструктурата.

Указател на железопътна терминология

Указателят на железопътна терминология се изготвя от железопътното предприятие за всяка преминавана мрежа. Той осигурява терминология, редовно използвана в избрания от железопътното предприятие език, както и в този на управители на инфраструктурата, чиято инфраструктура се използва.

Той състои от две части:

списък на термини по предмет,

списък на термини в азбучен ред.

Описателна диаграма на подвижния състав

Описателната диаграма на подвижния състав се изготвя от железопътното предприятие и изброява названията на различни компоненти, които могат да бъдат предмет на комуникация с различни заинтересовани управители на инфраструктурата. Тя трябва да съдържа общи названия за стандартни изрази на избрания от железопътното предприятие език, както и в този на управители на инфраструктурата, чиято инфраструктура се използва.

Описание на състоянието на характеристиките на инфраструктурно оборудване (коловоз, осигуряване на тяга и т. н.)

Описание на характеристиките на инфраструктурно оборудване (коловоз и т.н.) по работния маршрут се изготвя от железопътното предприятие и показва названията на различни компоненти, които могат да са предмет на комуникацията със заинтересованите управители на инфраструктурата. То трябва да съдържа общи названия за стандартни изрази на избрания от железопътното предприятие език, както и на този на управители на инфраструктурата, чиято инфраструктура се използва.

2. КОМУНИКАЦИОННА МЕТОДОЛОГИЯ

2.1. ЕЛЕМЕНТИ И ПРАВИЛА НА МЕТОДОЛОГИЯТА

2.1.1. Указател на термини, използвани в процедурата

2.1.1.1. Процедура по предаване на устна реч

Дума, даваща на отсрещната страна възможност да говори:

край

2.1.1.2. Процедура за получаване на съобщенията

- при получаване на директно съобщение

Дума, потвърждаваща получаването на предаденото съобщение:

получено

Дума, използвана за поискване на повторно съобщение поради лоша връзка или неразбиране

говори пак (+ говори бавно)

- при получаване на съобщение, което се прочита обратно

Думи, използвани за потвърждаване, че върнатото съобщение точно съответства на изпратеното съобщение:

правилно

или ако не е:

грешка (+ ще повторя)

2.1.1.3. Процедура за прекъсване на комуникация

ако съобщението е приключило:

изключено

ако прекъсването е временно, но не прекъсва самата връзка

Дума, която се използва, за да задържи другата страна в очакване:

изчакай

Дума, използвана, за да кажеш на другата страна, че комуникацията се прекъсва, но скоро ще бъде подновена:

ще се обадя пак

2.1.1.4. Процедура за отмяна на съобщението

Дума, използвана за отмяна на действащата процедура:

отменям

процедурата.....

Ако съобщението трябва да се поднови след това, процедурата се повтаря от самото начало.

2.1.2. Правила, които се прилагат в случай на грешка или неразбирателство.

За да позволи поправяне на възможни при комуникацията грешки, се прилагат следните правила:

2.1.2.1. Грешки

- грешка при предаване

Когато е открита грешка при предаване от самия изпращач, изпращачът трябва да поиска отмяна чрез изпращане на следното процедурно съобщение:

грешка (+ подгответе нов образец...)

или

грешка + ще повторя

и след това изпраща отново първоначалното съобщение.

грешка по време на обратно прочитане

Когато изпращачът открие грешка в момент, когато съобщението се прочита от него обратно, той изпраща следното процедурно съобщение:

грешка + ще повторя

и изпраща отново първоначалното съобщение.

2.1.2.2. Неразбиране

Ако една от страните не разбира съобщението, тя трябва да поиска другата страна да повтори съобщението чрез използване на следния текст:

кажи отново (+ говори бавно)

2.1.3. Код за произнасяне на дума, цифра, време, разстояние, скорост, дата.

За да помогне при разбирането и предаването на съобщения в различни ситуации, всяка дума трябва да бъде произнесена бавно и правилно чрез произнасяна на думи и цифри, които е вероятно да не бъдат разбрани. Прилагат се следните правила за произнасяне.

2.1.3.1. Произнасяне на думи и групи от букви

Използва се международната фонетична азбука.

A	Alfa	F	Foxtrott	K	Kilo	P	Papa	U	Uniforme	Z	Zulu
B	Bravo	G	Golf	L	Lima	Q	Quebec	V	Victor		
C	Charlie	H	Hotel	M	Mike	R	Romeo	W	Whisky		
D	Delta	I	India	N		S	Sierra	X	X-ray		
					Novem						
				ber							
E	Echo	J	Juliet	O	Oscar	T	Tango	Y	Yankee		

Примери: точки А Б = точки Alfa Bravo; сигнал номер КХ 835 = сигнал Kilo X-ray осем три пет.

Железопътното предприятие може да допълни други указания за произношението, които смята необходими.

2.1.3.2. Съобщаване на числа

Числата се изговарят цифра по цифра.

0 нула	5 пет
1 едно	6 шест
2 две	7 седем
3 три	8 осем
4 четири	9 девет

Пример: влак 2183 = влак две едно осем три

десетичните знаци се изговарят с думата “точка”.

Пример: 12.50 = едно две точка пет нула

2.1.3.3. Съобщаване на време

Съобщаваното време е местно, на ясен и разбираем език.

Пример: 10:52 часа = десет петдесет и две

Ако е необходимо, времето се произнася цифра по цифра (едно нула пет две часа)

2.1.3.4. Съобщаване на разстояния и скорости

Разстоянията се съобщават в километри, а скоростите в километри в час. Мили могат да се използват, ако такива единици се използват от заинтересованата инфраструктура

2.1.3.5. Съобщаване на дати

Датите се съобщават по обичайния начин.

Пример: 10 декември

2.2. СТРУКТУРА НА КОМУНИКАЦИИТЕ

Гласовите предавания на съобщения по отношение на сигурността по принцип трябва да състоят от две фази, както следва:

идентификация и искане на инструкции,

предаване на самото съобщение и прекратяване на предаването.

Първата фаза може да бъде скъсена или изцяло пренебрегната за съобщения с висш приоритет на сигурността.

2.2.1. Правила за идентификация и искане на инструкции

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

2.2.1.1. Идентификация

Всяка комуникация освен съобщенията с висш приоритет за сигурността трябва да започват с идентификационни съобщения дори след прекъсване по време на предаване.

Следните съобщения се използват с тази цел от различни участници:

от персонала, отговорен за управление на движението:

влак.....
.....

(номер)

това е.....

сигнали.....

.....(име)

от машиниста:

.....сигнал

и

.....(име)

това е влак.....
.....(номер
)

NB

Идентификацията може да бъде последвана от допълнително информационно съобщение, даващо на лицето, отговорно за управление на трафика, достатъчно детайли за ситуацията, за да определи прецизно процедурата, чието изпълнение след това ще се изиска от машиниста.

2.1.2.2. Искане на инструкции

Всяко изпълнение на процедура трябва да се предшества от искане на инструкции. За искане на инструкции се използват следните инструкции:

пригответи
процедура.....

2.2.2. Правила за процедури по предаване на съобщения

2.2.2.1. Съобщения с висш приоритет за сигурността

Поради техния неотложен и императивен характер, тези съобщения:

могат да се изпращат и получават по време на движение,

могат да пропускат частта за идентификация,

се повтарят,

колкото е възможно по-скоро следва да бъдат последвани от по-нататъшна информация.

2.2.2.2. Процедурно съобщение

С оглед на надеждно изпращане (в пряло положение) процедурни съобщения, съдържащи се в книгата на образците, се прилагат следните правила.

2.2.2.2.1. Изпращане на съобщение

Формулярът се попълва преди предаване на съобщението така, че целият текст на съобщението може да се предаде с едно единствено предаване.

2.2.2.2.2. Получаване на съобщението

Получателят на съобщението трябва да попълни формуляр, даден в книгата на образците, като се основава на информацията, подадена от изпращача.

2.2.2.2.3. Обратно прочитане

За всички железопътни съобщения, предварително определени в книгата на образците, се изисква обратно прочитане. Обратното прочитане включва съобщението в сивото поле на формуляра, раздел за обратен доклад и всяка допълнителна или допълваща информация.

2.2.2.2.4. Потвърждаване на правилността на обратното прочитане

Всяко обратно прочетено съобщение трябва да бъде последвано от проверка на съответствието или несъответствието, представено от изпращача на съобщението:

правилно

или

грешка + ще повторя

и повторно изпращане на първоначалното съобщение.

2.2.2.2.5. Потвърждаване

Всяко получено съобщение се потвърждава положително или отрицателно, както следва:

получено

или

отрицателно, кажи отново (+ говори бавно)

2.2.2.2.6. Проследяване и проверка

Уникален идентификационен номер или номер на разрешение придружава всички съобщения, инициирани от наземната служба:

ако съобщението засяга действие, за което машинистът изисква специално упълномощаване (например, преминаване на сигнал за опасност и т.н.):

разрешение.....
.....(номер)

във всички други случаи (например, действия с повишено внимание и т.н.)
съобщение.....
.....
(номер)

2.2.2.2.7. Обратен доклад

Всяко съобщение, съдържащо искане за “обратен доклад” се следва от “доклад”.

2.2.2.3. Допълнителни съобщения

Допълнителните съобщения

се предхождат от идентификационна процедура,

са кратки и прецизни (винаги когато е възможно, сведени до информацията, която трябва да се предаде и когато тя се използва),

прочитат се обратно и се последват от потвърждаване за правилно или неправилно обратно прочитане,

могат да бъдат последвани от искане на инструкции или искане за по-нататъшна информация.

2.2.2.4. Информационни съобщения с променливо съдържание, които не са предварително определени

Информационните съобщения с променливо съдържание се:

предхождат от идентификационна процедура,

подготвят преди изпращането,

прочитат обратно и се последват от потвърждаване за правилно или неправилно обратно прочитане.