

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 12 май 2011 година

относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на трансевропейската конвенционална железопътна система

(нотифицирано под номер C(2011) 3099)

(текст от значение за ЕИП)

(2011/314/EC)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността ⁽¹⁾, и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

(1) В член 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция ⁽²⁾ се изисква от Европейската железопътна агенция (наричана отгук нататък „Агенцията“) да гарантира, че техническите спецификации за оперативна съвместимост (наричани отгук нататък „ТСОС“) са адаптирани към техническия напредък, към пазарните тенденции и към обществените изисквания, както и да предлага на Комисията измененията в ТСОС, които счита за необходими.

(2) С Решение C(2007) 3371 от 13 юли 2007 г., Комисията даде рамков мандат на Агенцията да извършва определени дейности съгласно Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове ⁽³⁾ и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система ⁽⁴⁾. Съгласно условията на посочения рамков мандат, от Агенцията се изискваше да преразгледа ТСОС, приета с Решение 2006/920/ЕО на Комисията от 11 август 2006 г., отнасяща се до техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ⁽⁵⁾.

(3) На 17 юли 2009 г. Агенцията издаде четири препоръки съответно относно правилата за експлоатация (ERA/REC/2009-02/INT) на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), преразглеждането на приложение „П“ към ТСОС относно експлоатацията и управлението на движението (ERA/REC/2009-03/INT), преразглеждането на приложение „У“ към ТСОС относно експлоатацията и управлението на движението в конвенционалната железопътна система (ERA/REC/2009-04/INT), както и относно съгласуваността с Директива 2007/59/ЕО по отношение компетентността на машинистите (ERA/REC/2009-05/INT). Гореспоменатите четири препоръки доведоха до проекта на решение за изменение на решения 2006/920/ЕО и 2008/231/ЕО относно ТСОС, свързани с експлоатацията и управлението на движението, което на 25 февруари 2010 г. получи положително становище от комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО.

(4) В препоръката на Агенцията от 7 май 2010 г. (ERA/REC/03-2010/INT) се предлагат допълнителни изменения на ТСОС за експлоатацията и управлението на движението за конвенционалната железопътна система, отнасящи се *inter alia* до видимостта на влаковете (задния край), идентификацията на влаковете, както и съответствието с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност ⁽⁶⁾.

(5) С цел яснота и опростяване е целесъобразно Решение 2006/920/ЕО да бъде заменено.

⁽¹⁾ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

⁽⁴⁾ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 359, 18.12.2006 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

- (6) ТСОС, поместена в приложението не следва да изисква използването на конкретни технологии или технически решения, освен в случаите, в които това е строго необходимо за оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система.
- (7) Изпълнението на ТСОС, поместена в приложението, и съответствието със съответните точки на въпросната ТСОС, трябва да бъдат определени съгласно план за изпълнение, който трябва да бъде поддържан в актуализирано състояние от всяка държава-членка за линиите, за които тя отговаря.
- (8) Железопътното движение понастоящем се експлоатира съгласно действащите национални, двустранни, многонационални и международни споразумения. Важно е тези споразумения да не възпрепятстват настоящия и бъдещ напредък по отношение на оперативната съвместимост. За целта е необходимо Комисията да проучи тези споразумения, за да определи дали поместената в приложението ТСОС трябва да бъде съответно преразгледана.
- (9) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Приема се техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на трансевропейската конвенционална железопътна система, така както е определена в приложението.

2. ТСОС, поместена в приложението към настоящото решение, се отнася за подсистемата „Експлоатация и управление на движението“, както е описана в точка 2.4 от приложение II към Директива 2008/57/ЕО.

Член 2

1. Агенцията публикува на своята интернет страница списъците с кодове, посочени в части 9, 10, 11, 12 и 13 от допълнение Па.

2. Агенцията актуализира списъците с кодове, посочени в параграф 1, и информира Комисията за тяхното развитие.

Комисията информира държавите-членки за развитието на тези кодове чрез комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО.

Член 3

До 31 декември 2013 г., ако возило, така както е дефинирано в член 2, буква в) от Директива 2008/57/ЕО, бъде продадено или дадено 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 (наричан отгук нататък „EVN“) може да бъде променен чрез нова регистрация на возилото и оттегляне на първата регистрация.

Ако въпросната нова регистрация касае държава-членка, различна от тази на първата регистрация, регистриращият орган, компетентен за новата регистрация, може да изиска копие от документацията, свързана с предходната регистрация.

Подобна промяна на EVN не засяга прилагането на членове 21 до 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 EVN.

Член 4

Държавите-членки уведомяват Комисията за следните видове споразумения в срок от шест месеца от влизането в сила на ТСОС, поместена в приложението, при условие че тези уведомления не са били вече извършени в съответствие с Решение 2006/920/ЕО:

1. националните споразумения между държавите-членки и железопътните предприятия или управителите на инфраструктура, сключени безсрочно или временно и станали необходими поради изключително специфичния или местния характер на съответната транспортна услуга;
2. двустранни или многостранни споразумения между железопътни предприятия, управители на инфраструктура или компетентни органи в областта на сигурността, които налагат висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално ниво;
3. международни споразумения между една или няколко държави-членки и най-малко една трета държава или между железопътни предприятия или управители на инфраструктура от държавите-членки и най-малко едно железопътно предприятие или управител на инфраструктура от трета държава, които налагат висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално равнище.

Член 5

Всяка държава-членка актуализира националния план за прилагане на ТСОС, който е създаден в съответствие с член 4 от Решение 2006/920/ЕО. Актуализираният план се изготвя в съответствие с глава 7 от приложението към настоящото решение.

Всяка държава-членка изпраща актуализирания план за прилагане на другите държави-членки и на Комисията най-късно до 31 декември 2012 г.

Член 6

Решение 2006/920/ЕО на Комисията се отменя, считано от 1 януари 2012 г.

Член 7

Настоящото решение се прилага от 1 януари 2012 г.

При това, обаче,

1. допълнение П се прилага от 1 януари 2012 г. до 31 декември 2013 г.;
2. допълнение Па се прилага от 1 януари 2014 г.

Член 8

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 12 май 2011 година.

За Комисията

Siim KALLAS

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ ЗА ПОДСИСТЕМАТА „ЕКСПЛОАТАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО“

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	ВЪВЕДЕНИЕ	9
1.1.	Технически обхват	9
1.2.	Географски обхват	9
1.3.	Съдържание на настоящата ТСОС	9
2.	ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА/ОБХВАТА	9
2.1.	Подсистема	9
2.2.	Обхват	9
2.2.1.	Персонал и влакове	9
2.2.2.	Принципи	10
2.2.3.	Приложимост за съществуващите возила и инфраструктура	10
3.	СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ	10
3.1.	Съответствие със съществените изисквания	10
3.2.	Съществени изисквания — преглед	11
4.	ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОДСИСТЕМАТА	15
4.1.	Въведение	15
4.2.	Функционални и технически спецификации на подсистемата	15
4.2.1.	Спецификации, отнасящи се до персонала	15
4.2.1.1.	Общи изисквания	15
4.2.1.2.	Документация за машинистите	15
4.2.1.2.1.	Ръководство за машиниста	15
4.2.1.2.2.	Описание на линията и съответното оборудване встрани от линията, свързано с експлоатираните линии	16
4.2.1.2.2.1.	Подготовка на Пътната книга	16
4.2.1.2.2.2.	Промени в информацията, съдържаща се в Пътната книга	17
4.2.1.2.2.3.	Информирание на машиниста в реално време	17
4.2.1.2.3.	Разписания	17
4.2.1.2.4.	Подвижен състав	17
4.2.1.3.	Документация за персонала на железопътното предприятие, различен от машинистите	17
4.2.1.4.	Документация за персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ движението на влаковете	17
4.2.1.5.	Свързана с безопасността комуникация между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете	18
4.2.2.	Спецификации, отнасящи се за влаковете	18

4.2.2.1.	Видимост на влака	18
4.2.2.1.1.	Общо изискване	18
4.2.2.1.2.	Преден край	18
4.2.2.1.3.	Заден край	19
4.2.2.2.	Чуваемост на влака	20
4.2.2.2.1.	Общо изискване	20
4.2.2.2.2.	Орган за управление	20
4.2.2.3.	Идентификация на возилата	20
4.2.2.4.	Безопасност на пътниците и товара	20
4.2.2.4.1.	Безопасност на товара	20
4.2.2.4.2.	Безопасност на пътниците	20
4.2.2.5.	Композиране на влака	20
4.2.2.6.	Спиране на влака	21
4.2.2.6.1.	Минимални изисквания към спирачната система	21
4.2.2.6.2.	Ефективност на спиране	21
4.2.2.7.	Проверка на изправното състояние на влака	21
4.2.2.7.1.	Общо изискване	21
4.2.2.7.2.	Необходими данни	21
4.2.2.8.	Изисквания за видимост на сигналите и знаците встрани от линията	21
4.2.2.9.	Бдителност на машиниста	22
4.2.3.	Спецификации, отнасящи се за експлоатацията на влаковете	22
4.2.3.1.	Планиране на влаковете	22
4.2.3.2.	Идентификация на влакове	22
4.2.3.2.1.	Формат на номера на влака	22
4.2.3.3.	Потегляне на влака	22
4.2.3.3.1.	Проверки и изпитване преди потегляне	22
4.2.3.3.2.	Уведомяване на управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака	22
4.2.3.4.	Управление на движението	22
4.2.3.4.1.	Общи изисквания	22
4.2.3.4.2.	Докладване на влаковете	22
4.2.3.4.2.1.	Данни, необходими за докладване на местоположението на влаковете	22
4.2.3.4.2.2.	Прогнозирано време на предаване	23
4.2.3.4.3.	Опасни товари	23
4.2.3.4.4.	Качество на работата	23
4.2.3.5.	Записване на данните	23

4.2.3.5.1.	Записване на данните от наблюденията извън влака	24
4.2.3.5.2.	Записване на данните от наблюденията във влака	24
4.2.3.6.	Работа при влошени условия	24
4.2.3.6.1.	Уведомяване на другите ползватели	24
4.2.3.6.2.	Уведомяване на машинистите на влака	24
4.2.3.6.3.	Мерки при извънредни ситуации	24
4.2.3.7.	Управление на аварийна ситуация	25
4.2.3.8.	Помощ за влаковата бригада в случай на произшествие или сериозна неизправност на подвижния състав	25
4.3.	Функционални и технически спецификации на интерфейсите	25
4.3.1.	Интерфейси с ТСОС за инфраструктурата	25
4.3.2.	Интерфейси с ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“	26
4.3.3.	Интерфейси с ТСОС за подвижния състав	26
4.3.3.1.	Интерфейси с ТСОС за локомотивите и пътническия подвижен състав	26
4.3.3.2.	Интерфейси с ТСОС за товарните вагони	26
4.3.4.	Интерфейси с ТСОС „Енергия“	27
4.4.	Правила за експлоатация	27
4.5.	Правила за поддръжка	27
4.6.	Професионална квалификация	27
4.6.1.	Професионални компетентности	27
4.6.1.1.	Професионални знания	27
4.6.1.2.	Умения за прилагане на тези знания в практиката	28
4.6.2.	Езикова компетентност	28
4.6.2.1.	Принципи	28
4.6.2.2.	Ниво на познание	28
4.6.3.	Първоначално и текущо оценяване на персонала	28
4.6.3.1.	Основни елементи	28
4.6.3.2.	Анализ на нуждите от обучение	29
4.6.3.2.1.	Разработване на анализа на нуждите от обучение	29
4.6.3.2.2.	Актуализация на анализа на нуждите от обучение	29
4.6.3.2.3.	Специфични елементи за влаковата бригада и помощния персонал	29
4.6.3.2.3.1.	Познания за инфраструктурата	29
4.6.3.2.3.2.	Познаване на подвижния състав	29
4.6.3.2.3.3.	Помощен персонал	30
4.7.	Здравословни и безопасни условия	30
4.7.1.	Въведение	30

4.7.2.	Заличена	30
4.7.3.	Заличена	30
4.7.4.	Медицински прегледи и психологични оценки	30
4.7.4.1.	Преди прегледа:	30
4.7.4.1.1.	Минимално съдържание на медицинския преглед	30
4.7.4.1.2.	Психологична оценка	30
4.7.4.2.	След назначаване	31
4.7.4.2.1.	Периодичност на периодичните медицински прегледи	31
4.7.4.2.2.	Минимално съдържание на периодичните медицински прегледи	31
4.7.4.2.3.	Допълнителни медицински прегледи и/или психологични оценки	31
4.7.5.	Медицински изисквания	31
4.7.5.1.	Общи изисквания	31
4.7.5.2.	Изисквания към зрението	31
4.7.5.3.	Изисквания към слуха	32
4.8.	Регистри на инфраструктурата и превозните средства	32
4.8.1.	Инфраструктура	32
4.8.2.	Подвижен състав	32
5.	СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ	32
5.1.	Определение	32
5.2.	Списък на съставните елементи	32
6.	ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА	32
6.1.	Съставни елементи на оперативната съвместимост	32
6.2.	Подсистема „Експлоатация и управление на движението“	32
6.2.1.	Принципи	32
7.	ПРИЛАГАНЕ	33
7.1.	Принципи	33
7.2.	Насоки за прилагането	33
7.3.	Особени случаи	33
7.3.1.	Въведение	33
7.3.2.	Списък на особения случаи	34
7.3.2.1.	Временен особен случай (T1) Естония, Латвия и Литва	34
7.3.2.2.	Временен частен случай (T2) Ирландия и Обединеното кралство	34
Допълнение А:	Правила за експлоатация на ERTMS/ETCS	35
Допълнение Б:	Други правила, осигуряващи съгласувана експлоатация.	36
Допълнение В:	Методика на комуникациите, свързани с безопасността	37

Допълнение Г: Информация, до която железопътното предприятие трябва да има достъп във връзка с маршрутите, по които възнамерява да работи	47
Допълнение Д: Езиково и комуникационно ниво	51
Допълнение Е:	52
Допълнение Ж:	52
Допълнение З:	52
Допълнение И:	52
Допълнение Й: Минимално необходими елементи на професионалната квалификация, свързани с изпълнение на задачи във връзка с „придружаване на влакове“	53
Допълнение К:	55
Допълнение Л: Минимални изисквания във връзка с професионалната квалификация, необходима за изпълнение на задачата по подготовка на влаковете	56
Допълнение М:	58
Допълнение Н:	58
Допълнение О:	58
Допълнение П:	59
Допълнение Па:	97
Допълнение Р:	107
Допълнение С:	107
Допълнение Т:	107
Допълнение У: Ефективност на спиране	108
Допълнение Ф: Списък на отворените въпроси	109
Допълнение Х:	109
Допълнение Ц: Речник	110

1. ВЪВЕДЕНИЕ**1.1. Технически обхват**

Настоящата техническа спецификация за оперативна съвместимост (наричана оттук нататък „ТСОС“) се отнася за подсистемата „Експлоатация и управление на движението“, посочена в списъка, който се съдържа в точка 1 от приложение II към Директива 2008/57/ЕО. Допълнителна информация относно тази подсистема е дадена в глава 2.

1.2. Географски обхват

Географският обхват на настоящата ТСОС е конвенционалната трансевропейска железопътна система, така както е описана в приложение I към Директива 2008/57/ЕО.

1.3. Съдържание на настоящата ТСОС

Съгласно член 5, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО настоящата ТСОС:

- а) посочва предвидения за нея обхват по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ — глава 2;
- б) формулира основни изисквания за съответната подсистема и нейните интерфейси по отношение на други подсистеми — глава 3;
- в) определя функционалните и техническите спецификации, на които трябва да отговаря набелязаната подсистема, и нейните интерфейси по отношение на други подсистеми. Ако е необходимо, тези спецификации могат да бъдат различни в зависимост от предназначението на подсистемата, например според категориите линии, центрове и/или подвижен състав, предвидени в приложение I към Директива 2008/57/ЕО — глава 4;
- г) определя съставните елементи на оперативната съвместимост и интерфейсите, включени от европейските спецификации, включително европейските стандарти, необходими за постигането на оперативна съвместимост в трансевропейската конвенционална железопътна система — глава 5;
- д) указва, във всеки разглеждан случай, кои процедури да се използват, за да бъде оценено съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост — глава 6;
- е) посочва стратегията за прилагане на ТСОС. По-специално, необходимо е да се определят етапите, през които следва да се премине, и елементите, които могат да бъдат прилагани, за да се постигне плавен преход от съществуващото положение към крайното положение, при което съответствието с ТСОС се явява правило — глава 7;
- ж) посочва професионалните умения за съответния персонал и здравословните и безопасни условия на труд, които се изискват за експлоатацията и поддръжката на съответната подсистема, както и за прилагането на ТСОС — глава 4.

Освен това в съответствие с член 5, параграф 5 от Директива 2008/57/ЕО могат да бъдат изготвени разпоредби за специфични случаи за всяка ТСОС. Те са посочени в глава 7.

Настоящата ТСОС също така определя в глава 4 правилата за експлоатация и поддръжка, специфични за обхвата, посочен в точки 1.1 и 1.2 от настоящото приложение.

2. ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА/ОБХВАТА**2.1. Подсистема**

Подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ е описана в точка 2.4 от приложение II към Директива 2008/57/ЕО като:

„Процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми, както при нормално, така и при влошено функциониране, включително по време на дадено обучение или при управление на влак, планиране и управление на трафик.

Професионалните квалификации, които евентуално ще се изискват за трансгранично обслужване“.

2.2. Обхват

Настоящата ТСОС се прилага за подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на управителите на инфраструктурата (оттук нататък наричани „УИ“) и железопътните предприятия (оттук нататък наричани „ЖП“), свързани с експлоатацията на влаковете по линиите на трансевропейската конвенционална железопътна мрежа.

Спецификациите, зададени в ТСОС за експлоатацията и управлението на движението, могат да бъдат използвани като референтен документ за експлоатацията на влаковете, дори и ако те не се включват в обхвата на настоящата ТСОС.

2.2.1. Персонал и влакове

Точки 4.6 и 4.7 се прилагат за персонала, който изпълнява задачи от критично значение за безопасността, свързани с придружаването на влака, когато то налага пресичане на една или повече граници между държави и работа отвъд всяко/всячки място/места, обозначено/и като „граница“ в референтния документ на мрежата на управителя на инфраструктурата и включени в неговото разрешително за безопасност.

Точка 4.6.2 се отнася също и за машинистите на влакове, както е установено в точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО. Не се счита, че даден член на персонала пресича граница, ако дейността му налага само работа до места, описани като „граница“ в първата алинея на настоящата точка.

За персонала, който изпълнява задачи от критично значение 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 от критично значение за безопасността, свързани с последната подготовка на влак преди преминаване на граница/и, и който работи откъд място, описано като „граница“ в първата алинея на настоящата точка, точка 4.6 ще се прилага с взаимно признаване на здравословните и безопасни условия на труд между държавите-членки. Не 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 първата алинея на настоящата точка.

Това може да се обобщи в таблиците по-долу:

Персонал, участващ в експлоатацията на влакове, които пресичат граници между държави и продължават пътуването си откъд мястото, определено като „граница“

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

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

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

2.2.2. Принципи

Настоящата ТСОС обхваща онези елементи (както са определени в глава 4) на конвенционалната железопътна подсистема „Експлоатация и управление на движението“, за които има главно експлоатационни интерфейси между железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата и за които има конкретна полза по отношение на оперативната съвместимост.

ЖП и УИ трябва да гарантират, че чрез установяването на подходящи процеси се изпълняват всички изисквания по отношение на правилата и процедурите, както и по отношение на документацията. Определенето на тези процеси е съответна част от системата за управление на безопасността на ЖП и УИ (оттук нататък наричана „СУБ“), както се изисква в Директива 2004/49/ЕО. Самата СУБ се оценява от съответния национален орган по безопасността (наричан оттук нататък „НОБ“) преди издаване на сертификат/разрешително по безопасността.

2.2.3. Приложимост за съществуващите возила и инфраструктура

Докато по-голямата част от съдържащите се в настоящата 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.

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

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Съответствие със съществените изисквания

В съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО трансевропейската конвенционална железопътна система, нейните подсистеми и нейните съставни елементи на оперативната съвместимост следва да удовлетворяват съществените изисквания, формулирани с общи термини в приложение III към директивата.

3.2. Съществени изисквания — преглед

Съществените изисквания обхващат:

- безопасността,
- надеждността и разполагаемостта,
- здравето,
- опазването на околната среда,
- техническата съвместимост.

Съгласно Директива 2008/57/ЕО съществените изисквания могат да се прилагат по принцип към цялата конвенционална трансевропейска железопътна система или да се отнасят само до нейните подсистеми и съставни елементи.

В следната таблица са обобщени съответствията между съществените изисквания, формулирани в приложение III към Директива 2008/57/ЕО и настоящата ТСОС.

[illegible]

[illegible]

4. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОДСИСТЕМАТА

4.1. Въведение

Вземайки предвид всички съответни съществени изисквания, подсистемата „Експлоатация и управление на движението“, така както е описана в точка 2.2, включва само елементите, посочените в настоящата глава.

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, определени в настоящата глава.

4.2. Функционални и технически спецификации на подсистемата

Функционалните и техническите спецификации на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ включват както следва:

- 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

Настоящата точка описва персонала, който извършва експлоатацията на подсистемата, като изпълнява задачи от критично значение за безопасността, включващи директно взаимодействие между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата.

1. Персонал на железопътното предприятие:

- а) изпълняващ задачата управление на влаковете (наричан в цялата настояща ТСОС „машинисти“) и който е част от „влаковата бригада“,
- б) изпълняващ задачи на борда на влаковете (различни от управлението на влака) и влизащ в състава на „влаковата бригада“,
- в) изпълняващ задачи, свързани с подготвянето на влакове.

2. Персонал на управителя на инфраструктурата, изпълняващ задачата за разрешаване движението на влаковете

Обхванатите области са:

- документация
- комуникация

Освен това, за персонала, както е определен в точка 2.2.1, в настоящата ТСОС са формулирани изисквания за:

- квалификацията (виж точка 4.6 и допълнение Л)
- здравословни и безопасни условия (виж точка 4.7)

4.2.1.2. Документация за машинистите

Железопътното предприятие, което експлоатира влака, трябва да снабди машиниста с цялата необходима информация и документация, необходими за изпълнение на неговите функции.

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 за машиниста

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

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

Ръководството за машиниста трябва да включва два отделни аспекта:

- един, който описва набор от общи правила и процедури, валидни за цялата трансевропейска мрежа (като се взема предвид съдържанието на приложения А, Б и В)
- втори, който определя всякакви необходими правила и процедури, специфични за всеки управител на инфраструктура.

То трябва да включва като минимум процедури, обхващащи следните аспекти:

- безопасност и сигурност на персонала,
- сигнализация, контрол и управление,

- експлоатация на влаковете, включително влошени условия на работа,
- тяга и подвижен състав,
- произшествия и злополуки.

Железопътното предприятие отговаря за съставянето на Ръководството за машиниста.

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

Железопътното предприятие трябва да изготви Ръководството за машиниста по такъв начин, че прилагането от машиниста на всички правила за експлоатация да бъде допуснато.

То трябва да има две допълнения:

- Допълнение 1: Упътване за процедурите на комуникация;
- Допълнение 2: Книга с формуляри.

Съобщенията и формулярите трябва да останат на „работния“ език на управителя(ите) на инфраструктурата.

Процесът за подготовка и актуализация на Ръководството за машиниста трябва да включва следните етапи:

- управителят на инфраструктурата (или организацията, отговаряща за подготвянето на експлоатационните 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 за машиниста не е езикът, на който е била първоначално осигурена съответната информация, то железопътното предприятие е отговорно при необходимост за превеждането на документа и/или осигуряването на обяснителни бележки на друг език.

Управителят на инфраструктурата трябва да гарантира, че документацията, предоставена на железопътното(ите) предприятие(я), е пълна и точна.

Железопътното предприятие трябва да гарантира, че съдържанието на Ръководството за машиниста е пълно и точно.

4.2.1.2.2. Описание на линията и съответното оборудване встрани от линията, 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 за управление на влака. Тази информация трябва да бъде включена в един единствен документ, наречен „Пътна книга“ (която може да е традиционен документ или в компютърен вариант).

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

- общите работни характеристики
- индикация за възходящи и низходящи наклони,
- подробна схема на линията.

4.2.1.2.2.1. Подготовка на пътната книга

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 компетентното и правилно съставяне на Пътната книга (например, при необходимост за превеждането на документа, и/или осигуряването на обяснителни бележки) като използва предоставената от управителя(ите) на инфраструктурата информация.

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

- а) общите работни характеристики:
 - тип на сигнализация и съответен режим на движение (двуколовозна линия, движение в обратна посока, ляво или дясно движение и др.),
 - тип електрозахранване,
 - тип на оборудването за радиовръзка земя-влак.
- б) индикация за възходящи и низходящи наклони с техните стойности за наклона и местоположението им;
- в) подробна схема на линията:
 - имена на гарите и ключовите места по линията и местоположението им;
 - тунели, с посочване на тяхното местоположение, име, дължина, специфична информация като наличие на успоредни пътища и точки за безопасно напускане както и местоположението на безопасните места, от които може да бъде извършвана евакуация на пътници

- разположение на съществени елементи, като например неутрални секции
- допустими ограничения на скоростта за всеки коловоз, включително, ако е необходимо, разликови скорости, свързани с определен тип влак,
- отговорният управител на инфраструктурата
- средства за комуникация с центъра за управление на движението/контрол при нормални и влошени условия

Управителят на инфраструктурата трябва да гарантира, че документацията, предоставена на железопътното(ите) предприятие(я), е пълна и точна.

Железопътното предприятие трябва да гарантира, че съдържанието на Пътната книга е пълно и точно.

4.2.1.2.2.2. Промени в информацията, съдържаща се в пътната книга

Управителят на инфраструктурата трябва да уведомява железопътното предприятие за всякакви постоянни или временни промени в информацията, предоставена в съответствие с точка 4.2.1.2.2.1.

Тези промени трябва бъдат групирани от железопътното предприятие в специален документ или на електронен носител, чийто формат трябва да бъде един и същ за всички инфраструктури, по които пътуват влаковете на даденото железопътно предприятие.

Управителят на инфраструктурата трябва да гарантира, че документацията, предоставена на железопътното(ите) предприятие(я), е пълна и точна.

Железопътното предприятие трябва да гарантира, че съдържанието на документа, в който са групирани промените на информацията от Пътната книга, е пълно и точно.

4.2.1.2.2.3. Информирание на машиниста в реално време

Управителят на инфраструктурата трябва да информира машинистите за всякакви промени по линията или съответното оборудване, разположено встрани от нея, които не са били съобщени като промени на информацията в Пътната книга, както е определено в точка 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3. Разписания

Предоставянето на информация за разписанието на влаковете улеснява движението им по график и подпомага работата 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 от разписанието;
- времето на пристигане в/потегляне от/преминаване през всяка от тези точки.

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

Тя трябва да се предоставя на машиниста по един и същи начин по всички линии, които железопътното предприятие експлоатира.

4.2.1.2.4. Подвижен състав

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

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 със задачи от критично значение за безопасността, които включват пряко взаимодействие с персонала, оборудването или системите на управителя на инфраструктурата, правилата, процедурите, конкретна информация за подвижния състав и маршрута, които счете за необходими за изпълнението на тези задачи. Тази информация 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, поместена 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 свързаната с безопасността комуникация между персонала, разрешаващ движението на влаковете, трябва да бъде включена в:

— документите, описващи комуникационните принципи (допълнение 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 допълнение Л) и персонала, разрешаващ движението на влаковете, е 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 бъдат намерени в допълнение В.

Съгласно Директива 2001/14/ЕО, управителят на инфраструктурата отговаря за публикуването на „работния език“, използван 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 за влаковете

4.2.2.1. Видимост на влака

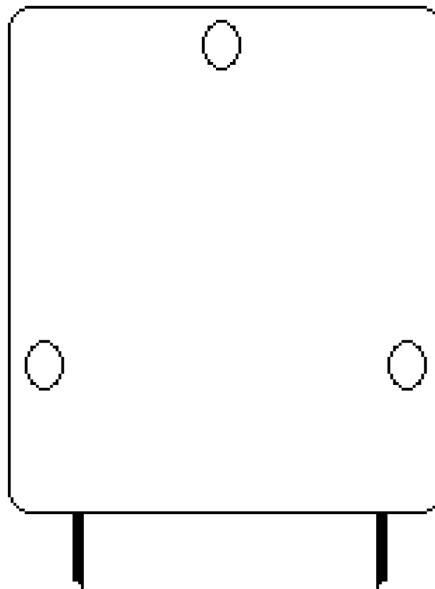
4.2.2.1.1. Общо изискване

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 гарантира, че приближаващият се влак е ясно видим и разпознаваем като такъв, посредством наличието и разположението на включени бели светлини на предния край.

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 винаги да бъдат включени, когато влакът се управлява от този край.

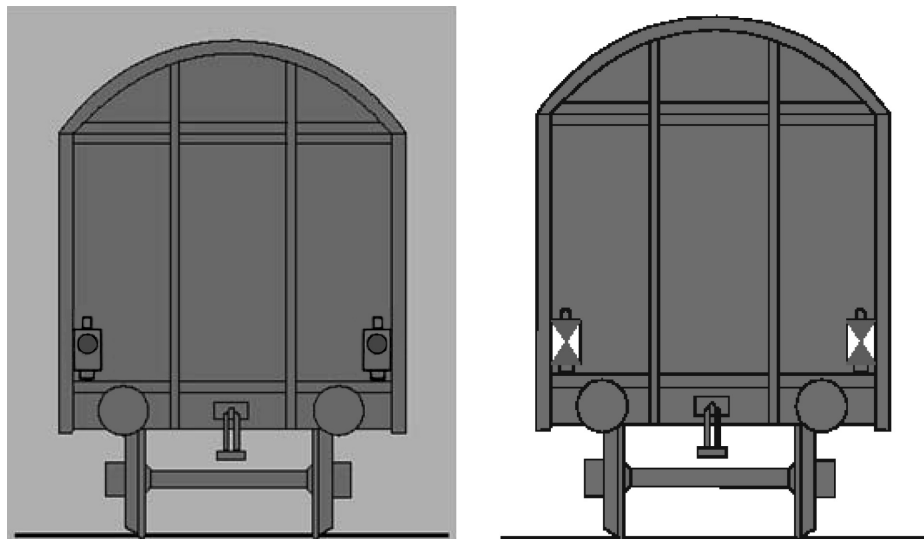


Предните светлини трябва да оптимизират откриването на влака (например за работниците на коловоза и за ползващите обществени прелези) (предни сигнални светлини), да осигурят на машиниста достатъчно видимост (осветяване на линията напред, на разположени от страни на линията информационни знаци/табели и т.н.) през нощта и в условия на слабо осветяване и не трябва да заслепяват машинистите на влаковете, идващи в обратната посока.

Междинното разстояние, височината над релсите, диаметърът, интензитетът на светлините, размерите и формата на светлинния сноп при работа както през деня, така и през нощта, са определени в ТСОС за подвижния състав (наричана оттук нататък ТСОС „Подвижен състав“).

4.2.2.1.3. Заден край

Железопътното предприятие трябва да осигури изискваните средства, указващи задния край на влака. Сигналът на задния край на влака трябва да присъства само на задната част на последното возило на влака. Той трябва да се вижда както е показано по-долу.



4.2.2.1.3.1. Пътнически влакове

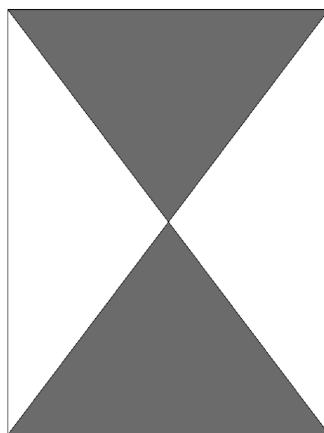
Сигналът на задния край на пътнически влак трябва да се състои от две постоянни червени светлини на една и съща височина по напречната ос над буферите.

4.2.2.1.3.2. Товарни влакове и международен трафик

Държавата-членка трябва да обяви кое от следните изисквания ще се прилага в нейната мрежа за влакове, които пресичат граници между държави-членки:

Дали

- 2 постоянни червени светлини, или
- 2 светлоотразителни табели със следната форма с бели странични триъгълници и червени горен и долен триъгълници:



Светлините или табелите трябва да бъдат на една и съща височина по напречната ос над буферите. Държавите-членки, които изискват 2 светлоотразителни табели, трябва да приемат за сигнали на задния край на влака също и 2 постоянни червени светлини.

4.2.2.1.3.3. Товарни влакове, които не пресичат граница между държави-членки

За товарни влакове, които не пресичат граница между държави-членки, сигналите на задния край на влака са открит въпрос (виж допълнение Ф).

4.2.2.2. Чуваемост на влака

4.2.2.2.1. Общо изискване

Железопътното предприятие трябва да осигури оборудването на влака със звуково предупредително устройство, което да сигнализира за приближаването му.

4.2.2.2.2. Орган за управление

Задействането на звуковото предупредително устройство трябва да бъде възможно от всички позиции на управление.

4.2.2.3. Идентификация на возилата

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 бъдат идентифицирани работните ограничения, които важат за возилото.

В допълнение П са определени допълнителни изисквания.

4.2.2.4. Безопасност на пътниците и товара

4.2.2.4.1. Безопасност на товара

Железопътните предприятия трябва да гарантират, че товарните возила са натоварени по безопасен и надежден начин и остават в това състояние през цялото пътуване.

4.2.2.4.2. Безопасност на пътниците

Железопътното предприятие трябва да гарантира, че превозването на пътници се осъществява безопасно при потегляне и по време на пътуването.

4.2.2.5. Композиране на влака

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.

В изискванията за композирането на влака трябва да са взети предвид следните елементи:

а) 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;
- всички возила на влака трябва да са в рамките на определения си интервал на поддръжка, който трябва да обхваща цялото (по отношение както на времето, така и на разстоянието) предприето пътуване;

б) влакът

- комбинацията от образувашите влака возила трябва да съответства на техническите ограничения за 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 пътуване

в) теглото и натоварването на осите

- теглото на влака трябва да бъде в рамките на максимално допустимото за участъка от линията, якостта на спяговете, теглителната сила и други съответни характеристики на влака. Трябва да се съблюдават ограниченията за натоварването на ос.

г) максималната скорост на влака

- за максималната скорост, с която може да се движи влакът, трябва да са взети предвид всички ограничения за съответната(ите) линия(и), ефективността на спиране, натоварването на осите и типът на возилата.

д) кинематична габаритна обвивка

- кинематичният габарит на всяко возило (включително товара) от влака трябва да бъде в рамките на допустимия максимум за съответния участък от линията.

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

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 TCOC „Подвижен състав“.

Първото и последното возило (включително всички тягови единици) на всеки влак трябва да са с действаща система за автоматично спиране.

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

4.2.2.6.2. Ефективност на спиране

Управителят на инфраструктурата трябва да осигури на железопътното предприятие действително изискваните показатели. Ако е необходимо, тези данни съдържат условия за използване на спирачни системи, които евентуално въздействат на инфраструктурата, като магнитни и рекуперативни спирачки, както и индукционните спирачки с вихрови токове.

Железопътното предприятие е отговорно за осигуряването на достатъчна ефективност на спиране на влака чрез установяване на съответни правила за спиране, които персоналът му трябва да спазва.

Правилата относно ефективността на спиране на влака трябва да се управляват в рамките на системата за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие.

В допълнение У са определени допълнителни изисквания.

4.2.2.7. Проверка на изправното състояние на влака

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 влакът може да се движи безопасно.

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 по определеното за него трасе.

Управителят на инфраструктурата и железопътното предприятие трябва да определят и поддържат актуализирани 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
- дали влакът превозва пътници или животни, когато това не е предвидено
- всякакви работни ограничения, като се посочват возилата, за които те се отнасят (габарит, ограничения на скоростта и др.)
- информация, която управителят на инфраструктурата изисква за превоза на опасни товари

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

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

4.2.2.8. Изисквания за видимост на сигналите и знаците встрани от линията

Машинистът трябва да е в състояние да наблюдава сигналите и знаците встрани от линията, а самите те трябва да позволяват наблюдение от страна на машиниста. Същото важи за други видове знаци встрани от линията, ако са свързани с безопасността.

Следователно сигналите, указателите встрани от линията и знаците и информационните табла трябва да бъдат проектирани и разположени по подходящ начин, така че това да бъде улеснено. Проблемите, които трябва да се вземат предвид, включват:

- да бъдат подходящо разположени така, че предните светлини на влака да позволяват на машиниста да прочита 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 прочита информацията.

Кабините на машинистите трябва да бъдат проектирани по подходящ начин, така че машинистът да може да вижда лесно показваната му информация.

4.2.2.9. Бдителност на машиниста

Необходимо е бордово следене на бдителността на машиниста. То трябва да се намесва привеждайки влака в неподвижно състояние, ако машинистът не реагира в рамките на определено време; интервалът от време е уточнен в ТСОС за подвижния състав.

4.2.3. Спецификации, отнасящи се за експлоатацията на влаковете

4.2.3.1. Планиране на влаковете

В съответствие с Директива 2001/14/ЕО управителят на инфраструктурата трябва да съобщи какви данни се изискват, когато се иска трасе за даден влак.

4.2.3.2. Идентификация на влакове

Всеки влак трябва да бъде идентифициран чрез номер на влака. Номерът на влака се дава от управителя на инфраструктурата при разпределянето на влаковия маршрут и трябва да се знае от железопътното предприятие и всички управители на инфраструктура, експлоатиращи влака. Номерът на влака трябва да бъде уникален за всяка мрежа. Промяна на номера на влака по време на пътуване на влака трябва да се избягва.

4.2.3.2.1. Формат на номера на влака

Форматът на номера на влака е определен в ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“.

4.2.3.3. Потегляне на влака

4.2.3.3.1. Проверки и изпитване преди потегляне

Железопътното предприятие трябва да определи проверките и изпитванията за гарантиране, че всяко потегляне се осъществява безопасно (напр. врати, товар, спирачки).

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

Железопътното предприятие трябва да уведоми управителя на инфраструктурата кога даден влак е готов за достъп до мрежата.

Железопътното предприятие трябва да информира управителя на инфраструктурата за всяка аномалия, имаща въздействие върху влака или неговата експлоатация, която може да се отрази на движението му преди потегляне и по време на пътуването.

4.2.3.4. Управление на движението

4.2.3.4.1. Общи изисквания

Управлението на движението трябва да осигурява безопасна, ефективна и прецизна експлоатация на железния път, включително ефективно възстановяване от нарушаване 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 на железопътното(ите) предприятие(я) в такива случаи.

Всякакви допълнителни процеси, изисквани от железопътното предприятие и които засягат взаимодействието с управителя(ите) 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, необходими за докладване на местоположението на влаковете

Управителят на инфраструктурата трябва:

- a) 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;
- b) да предостави конкретните данни, изисквани във връзка с докладването 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 (и дали е отпътуване, пристигане или преминаване — трябва да се посочат отделните времена на пристигане и отпътуване при съобразяване с междинните контролни пунктове, в които се е отбивал влакът)
- брой минути, с които влакът е пристигнал по-рано или по-късно в контролния пункт
- първоначално обяснение за всяко отделно закъснение, надвишавало 10 минути или друго, според изискванията на режима за наблюдение на показателите
- посочване, че дадено докладване за влака е забавено, и продължителност на забавянето в минути
- предходни идентификации на влака, ако има такива
- влакът е отменен за цялото или за част от пътуването.

4.2.3.4.2.2. Прогнозирано време на предаване

Управителят на инфраструктурата трябва да разполага с процес, даващ възможност да се направи оценка в минути на отклонението от разписанието на момента на предаване на даден влак от един управител на инфраструктурата на друг.

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

4.2.3.4.3. Опасни товари

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

Тези процедури трябва да включват:

- разпоредбите, както са формулирани в Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾
- 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

Управителят на инфраструктурата и железопътното предприятие трябва да разполагат с действащи процеси за следене на ефикасното функциониране на всички разглеждани услуги.

Процесите на следене трябва да бъдат разработени така, че да позволяват анализ на данните и установяване на съществуващи тенденции по отношение както на човешки, така и на системни грешки. Резултатите от този анализ трябва да бъдат използвани за инициране на действия за подобряване, предназначени да предотвратят или смекчат ефекта от събитията, които могат да провалят ефикасната експлоатация на мрежата.

Когато тези действия за подобряване 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 бъдат анализирани от управителя на инфраструктурата възможно най-скоро. По целесъобразност и по-специално, когато се отнася за неговия персонал, управителят на инфраструктурата трябва да покани железопътните предприятия, засегнати от събитието, да участват в анализа. Когато резултатът от тези анализи води до препоръки за подобряване на мрежата с цел отстраняване или мерки срещу причините за злополуки/произшествия, те трябва да бъдат сведени до знанието на всички засегнати управители на инфраструктури и железопътни предприятия.

Тези процеси трябва да бъдат документирани 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:

- подпомагане на систематичното следене на безопасността като средство за предотвратяване на произшествия и злополуки,
- идентифициране на машинист, влак и показателите на инфраструктурата в периода преди и (ако е необходимо) непосредствено след произшествие или злополука 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,

⁽¹⁾ ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

- записване на информация, свързана с показателите както на локомотива/тяговата единица, така и на машиниста.

Трябва да е възможно за записаните данни да се установят:

- датата и часът 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 в разположеното встрани от линията оборудване, свързано с движението на влаковете (сигнализация, железопътни стрелки и др.);
- откриване на прегряване на буксовите лагери, когато има такова оборудване;
- 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:

- подминаване на сигнали за опасност или „край на разрешеното движение“ без разрешение
- използване на внезапната спирачка
- скорост, с която се движи влакът
- всяко изолиране или изключване на бордовите системи за контрол (сигнализация) на влака
- задействане на устройството за звукова сигнализация (свирка)
- задействане на органите за управление на вратите (освобождаване, затваряне)
- откриване на прегрети на буксите от датчици на борда на влака, ако са монтирани такива
- идентификация на кабината, за която се записват данни, които трябва да бъдат проверени

4.2.3.6. Работа при влошени условия

4.2.3.6.1. Уведомяване на другите ползватели

Управителят на инфраструктурата съвместно с железопътното(ите) предприятие(я) трябва да определи процедура за незабавно взаимно информирание за всяка ситуация, която възпрепятства безопасността, показателите и/или разполагаемостта на железопътната мрежа или подвижния състав.

4.2.3.6.2. Уведомяване на машинистите на влака

При всички случаи на работа при 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 бъдат взети за безопасното преодоляване на влошаването.

4.2.3.6.3. Мерки при извънредни ситуации

Управителят на инфраструктурата съвместно с всички железопътни предприятия, работещи в неговата инфраструктура, и управителите на съседни инфраструктури, според необходимостта, трябва да дефинират, публикуват и осигурят подходящи мерки за спешни случаи и да възложат отговорности въз основа на изискванията за намаляване на отрицателния ефект от работата при влошени условия.

Изискванията към планирането и ответната реакция на такива събития трябва да бъдат пропорционални на естеството и потенциалната степен на влошаването.

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

- неизправности в подвижния състав (например такива, които могат да доведат до значителни смущения в движението, процедурите за оказване на помощ на аварийни влакове);
- повреди в инфраструктурата (например, след повреда в електрозахранването или условията, при които влаковете могат да бъдат отклонени от предвидения маршрут);

— извънредни метеорологични условия.

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

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

Управителят на инфраструктурата трябва да информира всички железопътни предприятия за евентуални промени на неговите координати.

4.2.3.7. Управление на аварийна ситуация

Управителят на инфраструктурата трябва, като се консултира със:

- всички железопътни предприятия, работещи в неговата инфраструктура или, когато е необходимо, представителните органи на железопътните предприятия, работещи в неговата инфраструктура,
- съседни управители на инфраструктура, според нуждите,
- местните власти, представителните органи на аварийните служби (включително службата за противопожарна и аварийна безопасност) на местно или на национално равнище, според целесъобразността.

да дефинира, публикува и осигури подходящи мерки за справяне с аварийни ситуации и възстановяване на нормалната експлоатация.

Обикновено тези мерки трябва да включват:

- сблъсъци,
- пожари на влаковете,
- евакуиране на влакове,
- злополуки в тунели,
- произшествия, включващи опасни товари,
- дерайлирования

Железопътното предприятие трябва да предоставя всякаква специфична информация, свързана с тези обстоятелства, на управителя на инфраструктурата, и особено такава, касаеща възстановяването или връщането отново върху релсите на неговите влакове.

Освен това железопътното предприятие трябва да има начини за информиране на пътниците относно процедурите за аварийни ситуации и за безопасност на борда на влака.

4.2.3.8. Помощ за влаковата бригада в случай на произшествие или сериозна неправност на подвижния състав

Железопътното предприятие трябва да дефинира подходящи процедури за подпомагане на влаковата бригада при ситуации на влошени условия, за да се избегнат или намалят закъсненията, дължащи се на технически или други повреди на подвижния състав (например съобщителни линии, мерки, които трябва да се вземат в случай на евакуиране на влак).

4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

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

4.3.1. Интерфейси с ТСОС за инфраструктурата

Препратка към ТСОС за експлоатацията на конвенционалната железопътна система		Препратка към ТСОС за инфраструктурата на конвенционалната железопътна система	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Ефективност на спиране	4.2.2.6.2	Надлъжна устойчивост на коловозите	4.2.7.2
Промени в информацията в пътната книга	4.1.2.2.2	Правила за експлоатация	4.4
Работа при влошени условия	4.2.3.6		

4.3.2. Интерфейси с TCOS „Контрол, управление и сигнализация“

Препратка към TCOS за експлоатацията на конвенционалната железопътна система		Препратка към проектната TCOS „Контрол, управление и сигнализация“ на конвенционалната железопътна система	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Ръководство	4.2.1.2.1		
Правила за експлоатация	4.4	Правила за експлоатация	4.4
Видимост на сигналите и знаците встрани от линията	4.2.2.8	Видимост на пътните елементи на подсистемата „Контрол и управление“	4.2.16
Ефективност на спиране	4.2.2.6	Ефективност и характеристики на спиране на влака	4.3.2.3
Ръководство	4.2.1.2.1	Използване на оборудване за опесъчаване	4.2.10
Номера на влака	4.2.3.2.1	Интерфейс „машинист — локомотив“ на Европейската система за контрол на влаковете	4.2.12
		Интерфейс „машинист — локомотив“ на системата GSM-R	4.2.13
Записване на данните на борда	4.2.3.5	Интерфейс със записването на данни за нормативни нужди	4.2.15

4.3.3. Интерфейси с TCOS за подвижния състав

4.3.3.1. Интерфейси с TCOS за локомотивите и пътническия подвижен състав

Препратка към TCOS за експлоатацията на конвенционалната железопътна система		Препратка към TCOS „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ за конвенционалната железопътна мрежа	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Мерки при извънредни ситуации	4.2.3.6.3	Спасителни спрягове	4.2.2.2.4
Композиране на влака	4.2.2.5	Интерфейс с инфраструктура: параметър „натоварване на ос“	4.2.3.2
Минимални изисквания към спирачната система	4.2.2.6.1	Ефективност на спиране	4.2.4.5
Видимост на влака	4.2.2.1	Предни и задни външни светлини	4.2.7.1
Чуваемост на влака	4.2.2.2	Свирка	4.2.7.2
Забелязване на сигналите	4.2.2.8	Външна видимост	4.2.9.1.3
		Оптични характеристики на челното стъкло	4.2.9.2.2
		Internal lighting	4.2.9.1.8
Бдителност на машиниста	4.2.2.9	Функция за контрол на дейността на машиниста	4.2.9.3.1
Записване на данните	4.2.3.5.2	Записващо устройство	4.2.9.5

4.3.3.2. Интерфейси с TCOS за товарните вагони

Препратка към TCOS за експлоатацията на конвенционалната железопътна система		Препратка към проектната TCOS за товарните вагони на конвенционалната железопътна система	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Заден край	4.2.2.1.3.2	Прикачни устройства за сигнал за задния край на влака	4.2.6.3
Заден край	4.2.2.1.3.2	Сигнал за задния край	Приложение Е

Препратка към ТСОС за експлоатацията на конвенционалната железопътна система		Препратка към проектната ТСОС за товарните вагони на конвенционалната железопътна система	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Композиране на влака	4.2.2.5	Габарити	4.2.3.1
Композиране на влака	4.2.2.5	Параметър „натоварване на ос“	4.2.3.3.2
Мерки при извънредни ситуации	4.2.3.6.3	Повдигане с кран и с крик	4.2.2.2
Спиране на влака	4.2.2.6	Спирачка	4.2.4

4.3.4. Интерфейси с ТСОС „Енергия“

Препратка към ТСОС за експлоатацията на конвенционалната железопътна система		Препратка към ТСОС „Енергия“ за конвенционалната железопътна система	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Описание на линията и съответното оборудване встрани от линията, свързано с експлоатационните линии	4.2.1.2.2	Управление на електрозахранването	4.4.2
Информирание на машиниста в реално време	4.2.1.2.2.3		
Промени в информацията в Пътната книга	4.2.1.2.2.2	Извършване на работите	4.4.3

4.4. Правила за експлоатация

Правилата и процедурите, позволяващи съгласувана експлоатация на новите различни структурни подсистеми, предназначени да бъдат използвани в трансевропейската железопътна мрежа (TEN), и по-специално тези, които са директно свързани с експлоатацията на новата система за контрол и сигнализация на влаковете, трябва да бъдат идентични, когато е налице идентичност на ситуациите.

За тази цел правилата за експлоатация за Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS/ETCS) и за радиосистемата ERTMS/GSM-R са указани в допълнение А.

Други правила за експлоатация, които могат да бъдат стандартизирани за цялата трансевропейска мрежа, ще бъдат указани в допълнение Б.

4.5. Правила за поддръжка

Не са приложими за случая.

4.6. Професионална квалификация

Съгласно точка 2.2.1 от настоящата ТСОС настоящата точка разглежда професионалните и езикови компетентности, както и процеса за оценка, изискван за придобиването на тези компетентности от персонала.

4.6.1. Професионални компетентности

Персоналът (включително този на изпълнителите) на железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата трябва да е придобил специално професионална компетентност, за да изпълнява всички необходими задачи, свързани с безопасността, в нормални, влошени и аварийни условия. Тази компетентност включва професионални познания и умения за прилагане на тези познания в практиката.

Минималните изисквания по отношение на професионалната квалификация за индивидуални задачи могат да бъдат намерени в допълнения Й и Л.

4.6.1.1. Професионални знания

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

- а) обща експлоатация на железниците, като по-специално се набляга на дейности от критично значение за безопасността:
 - принципи на работата на системата за управление на безопасността на тяхната организация;
 - ролите и отговорностите на ключовите участници в оперативно съвместими дейности;
 - оценка на опасностите, особено във връзка с рисковете, включващи експлоатацията на железния път и тяговото електрозахранване.

- б) съответни знания за свързаните с безопасността задачи по отношение на процедурите и интерфейсите за:
- линиите и разположеното по линиите оборудване;
 - подвижния състав;
 - околната среда.

4.6.1.2. Умения за прилагане на тези знания в практиката

Способността да се прилагат тези знания в рутинни, влошени и аварийни условия изисква персоналят да бъде напълно запознат със:

- 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 въвеждането на ненужен риск за хората и процесите

Персоналят трябва също да притежава обща способност за адаптиране към различните обстоятелства, с които човек може да се сблъска.

Необходимо е железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата да внедрят система за управление на компетентностите, която да гарантира, че индивидуалните компетентности на съответните членове на техния персонал се оценяват и поддържат. Освен това трябва да се осигури обучение, според необходимостта, за да се гарантира, че познанията и уменията се поддържат актуални, особено по отношение на слабостите и недостатъците в системата или индивидуалните качества.

4.6.2. *Езикова компетентност*

4.6.2.1. Принципи

От управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия се изисква да гарантират, че съответният им персонал е компетентен по отношение на използването на протоколите за комуникация и принципите, определени в настоящата ТСОС.

Когато използваният от управителя на инфраструктурата работен език е различен от езика, който обикновено се използва от персонала на железопътното предприятие, езиковото и комуникационното обучение трябва да съставлява изключително важна част от цялостната система за управление на компетентността на железопътното предприятие.

Персоналят на железопътното предприятие, чиито функции изискват той да комуникира с персонала на управителя на инфраструктурата по въпроси, отнасящи се до безопасността, било то при нормални, влошени или аварийни условия, трябва да има достатъчно ниво на познания на работния език на управителя на инфраструктурата.

4.6.2.2. Ниво на познание

Нивото на владение на езика на управителя на инфраструктурата трябва да е достатъчно за целите на безопасността.

- а) Като минимум то трябва да включва способност на машиниста:
- да изпраща и разбира всички съобщения, определени в допълнение В към настоящата ТСОС;
 - ефективно да комуникира в рутинни, влошени и аварийни условия;
 - да попълва формулярите, свързани с използването на Книгата с формуляри;
- б) Други членове на влаковата бригада, чиито задължения изискват от тях да комуникират с управителя на инфраструктурата по въпроси от критично значение за безопасността, трябва най-малкото да могат да изпращат и разбират информацията, описваща влака и експлоатационното му състояние.

Насоки относно подходящите нива на компетентност са дадени в допълнение 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. *Първоначално и текущо оценяване на персонала*

4.6.3.1. Основни елементи

От железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата се изисква да определят процеса за оценяване за своя персонал.

Препоръчва се да се вземе предвид всеки един от следните елементи:

А. Подбор на персонал

- оценяване на индивидуалния опит и компетентност
- оценяване 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

В. Първоначална оценяване

- основни условия;
- програма за оценяване, включваща практическа демонстрация;
- квалификация на обучаващите.
- издаване на сертификат за компетентност.

Г. Поддържане на компетентността

- принципи на поддържане на компетентността
- методи, които трябва да бъдат следвани
- официално определяне на процеса за поддържане на компетентността
- процес на оценяване.

Д. Обучение за опресняване

- принципи на текущото обучение (включително езиково)

4.6.3.2. Анализ на нуждите от обучение

4.6.3.2.1. Разработване на анализа на нуждите от обучение

Железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата трябва да направят анализ на нуждите от обучение за техния персонал.

Този анализ трябва да включва обхвата и сложността и да взема предвид рисковете, свързани с експлоатацията на влаковете в трансевропейската железопътна система, 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 инфраструктурата и рисковете, свързани с промените в тях;
- разликите между задачите, работните процедури и протоколите за комуникация;
- всякакви разлики в „работния“ език, използван 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 конкретен тунел.

Насоки за елементите, които трябва да бъдат взети предвид, могат да бъдат намерени в посочените в точка 4.6.1 допълнения. Според нуждите, елементите за обучение на персонала трябва да бъдат въведени, като се вземат предвид тези насоки.

Възможно е, поради вида експлоатация, предвиждана от дадено железопътно предприятие, или естеството на мрежата, експлоатирана от даден управител на инфраструктурата, някои от елементите в допълненията, посочени в точка 4.6.1 да са неподходящи. Анализът на нуждите от обучение трябва да документира елементите, които не са считат за подходящи, и да изтъкне причини.

4.6.3.2.2. Актуализация на анализа на нуждите от обучение

Железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата трябва да определят процедура за преразглеждане и актуализиране на нуждите си от индивидуално обучение, като вземат предвид предишните одити, обратната информация относно системата, както и известните изменения на правилата и процедурите, инфраструктурата и технологията.

4.6.3.2.3. Специфични елементи за влаковата бригада и помощния персонал

4.6.3.2.3.1. Познания за инфраструктурата

Железопътното предприятие трябва да гарантира, че влаковият персонал притежава нужните знания за съответната инфраструктура.

Железопътното предприятие трябва да определи процедурата, чрез която влаковият персонал да придобива и поддържа познанията относно експлоатираните маршрути. Този процес трябва да бъде:

- основан на информацията за маршрута, предоставена от управителя на инфраструктурата, и
- в съответствие с процеса, описан в подточка 4.2.1.

4.6.3.2.3.2. Познаване на подвижния състав

Железопътното предприятие трябва да определи процедурата за придобиване и поддържане на познания от влаковата бригада за тяговите возила и подвижния състав.

4.6.3.2.3.3. Помощен персонал

Железопътното предприятие трябва да гарантира, че помощният персонал (например извършващ снабдяването или почистването), който не е част от влаковата бригада, освен първоначално си обучение, е обучен да отговаря на инструкциите на напълно обучените членове на „влаковата бригада“.

4.7. **Здравословни и безопасни условия**4.7.1. *Въведение*

Персоналът, посочен в точка 4.2.1 като изпълняващ задачи от критично значение за безопасността съгласно точка 2.2, трябва да притежава необходимата годност да гарантира удовлетворяването на общите стандарти за експлоатацията и безопасността.

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата трябва да формулират и документират процедурата, която въвеждат, за да удовлетворят медицинските, психологичните и санитарни изисквания към своя персонал в рамките на системата си за управление на безопасността.

Посочените в точка 4.7.4 медицински прегледи и всички свързани с тях решения за индивидуалната годност на персонала трябва да се провеждат от правоспособен лекар по трудова медицина.

Членовете на персонала не трябва да изпълняват работа от критично значение за безопасността, ако бдителността им е нарушена от вещества като алкохол, наркотици или психотропни лекарства. Следователно железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата трябва да са въвели процедури за контролиране на риска от присъствието на работното място на персонал, който е под въздействието на такива вещества или употребява такива вещества по време на работа.

Прилагат се националните правила на държавата-членка, в която се осъществява железопътният транспорт, като се вземат предвид определените ограничения за горепосочените вещества.

4.7.2. *Заличена*4.7.3. *Заличена*4.7.4. *Медицински прегледи и психологични оценки*4.7.4.1. *Преди прегледа*4.7.4.1.1. *Минимално съдържание на медицинския преглед*

Медицинският преглед трябва да включва:

- Общ медицински преглед;
- Преглед на сетивните функции (зрение, слух, възприемане за цвят);
- Анализ на кръв и урина за установяване на диабет и други състояния, констатирани при клиничния преглед;
- Изследване за злоупотреба с наркотици.

4.7.4.1.2. *Психологична оценка*

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

За да се определи какво трябва да включва една психологична оценка, психологът трябва да вземе предвид най-малко следните критерии, свързани с изискванията за всяка функция за безопасност:

а) *Познавателни:*

- Внимание и концентрация
- Памет
- Способност за възприемане
- Разсъждаване
- Комуникация

б) *Психомоторни:*

- Бързина на реакцията
- Координация на движенията

в) *Поведенчески и личностни*

- Владее на реакции
- Поведенческа надеждност

— Самостоятелност

— Съзнателност

Ако психологът пропусне някой от горепосочените елементи, съответното решение трябва да бъде обосновано 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 трудова медицина трябва да увеличи периодичността на прегледите, ако здравословното състояние на съответния персонал го изисква.

4.7.4.2.2. Минимално съдържание на периодичните медицински прегледи

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

- Общ медицински преглед;
- Преглед на сетивните функции (зрение, слух, възприемане на цветовете);
- Анализ на кръв и урина за установяване на диабет и други състояния, установени при клиничния преглед;
- Изследване за злоупотреба с наркотици, ако има клинични индикации.

4.7.4.2.3. Допълнителни медицински прегледи и/или психологични оценки

Освен периодичния медицински преглед трябва да бъдат извършени допълнителен специфичен медицински преглед и/или психологична оценка, когато има основание за съмнение по отношение на физическата или психичната годност на член от персонала или когато има основание за съмнение за злоупотреба с наркотици или алкохол. Това се прави особено след произшествие или злоупотреба, 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 трудова медицина въз основа на наличната медицинска информация, показваща, че годността на служителя за работа не е засегната.

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата трябва да въведат системи, позволяващи да се гарантира, че такива допълнителни прегледи и оценки си извършват по подходящ начин.

4.7.5. Медицински изисквания

4.7.5.1. Общи изисквания

Персоналът не трябва да е в здравословно състояние или да е подложен на медицинско лечение, което може да доведе до:

- Внезапна загуба на съзнание;
- Нарушение на съзнанието или концентрацията;
- Внезапна нетрудоспособност;
- Нарушение на равновесието или координацията;
- Значително ограничаване на подвижността.

Трябва да бъдат спазени следните изисквания към зрението и слуха:

4.7.5.2. Изисквания към зрението

- Острота на зрението на разстояние, коригирана или не: 0,8 (дясно око + ляво око — измерени поотделно); минимум 0,3 за по-слабото око.
- Максимално коригиращи лещи: далекогледство + 5/късогледство — 8. Правоспособният лекар по трудова медицина може да позволи стойности извън този интервал в изключителни случаи и след като е поискал мнението на очен специалист.
- Зрение на средно и близко разстояние: достатъчно, независимо дали е коригирано.
- Разрешават се контактни лещи.
- Нормално цветно зрение: посредством признат тест като „Ишихара“, допълнен от друг признат тест, ако е необходим.
- Ползрение: нормално (отсъствие на аномалии, засягащи задачата, която трябва да бъде изпълнявана)
- Зрение на двете очи: налице

- Бинокулярно зрение: налице
- Контрастна чувствителност: добра
- Отсъствие на прогресивно очно заболяване
- Изкуствени лещи (импланти), кератотомии и кератектомии са позволени само при условие, че се проверяват всяка година или в съответствие с периодичността, определена от лекаря по трудова медицина.

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.
- Като ориентировъчни трябва да се ползват следните стойности, дадени с информативна цел:
- Намалението на слуха не трябва да надвишава 40 dB при 500 и 1 000 Hz;
- Намалението на слуха не трябва да бъдат повече от 45 dB при 2 000 Hz за ухото с по-лошото въздушно звукопровеждане.

4.8. Регистри на инфраструктурата и превозните средства

Поради особеностите на регистрите на инфраструктурата и превозните средства, определени в членове 33, 34 и 35 от Директива 2008/57/ЕО, тези регистри не са подходящи за конкретните изисквания на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“. Затова в настоящата ТСОС не се уточнява нищо във връзка с тези регистри.

Съществува обаче оперативно изискване за определени данни, свързани с инфраструктурата, да се предоставят на железопътното предприятие и обратно, за определени свързани с подвижния състав данни, да се предоставят на управителя на инфраструктура, както е указано в точки 4.8.1 и 4.8.2. И в двата случая въпросните данни трябва да бъдат пълни и точни.

4.8.1. Инфраструктура

По отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ прилаганите изисквания за елементите от данни за инфраструктурата за конвенционалната железопътна мрежа, които трябва да бъдат предоставени на железопътните предприятия, са специфицирани в допълнение Г. Управителят на инфраструктурата е отговорен за верността на данните.

4.8.2. Подвижен състав

Елементите от данни, дадени по-долу относно подвижния железопътен състав, трябва да бъдат на разположение на управителите на инфраструктурата. Стопанисващият отговаря за верността на данните:

- дали возилото е произведено от материали, които могат да бъдат опасни в случай на злополуки или пожар (например азбест)
- дължина по буферите.

5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

5.1. Определение

Съгласно член 2, буква е) от Директива 2008/57/ЕО „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава „всеки елементарен компонент, група от компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. „Понятието съставен елемент“ включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер.“

5.2. Списък на съставните елементи

По отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“, съставни елементи на оперативната съвместимост няма.

6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА

6.1. Съставни елементи на оперативната съвместимост

Тъй като настоящата ТСОС все още не посочва елементи на оперативната съвместимост, не се обсъждат мероприятия за оценяване.

6.2. Подсистема „Експлоатация и управление на движението“

6.2.1. Принципи

Подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ е функционална подсистема по смисъла на приложение II към Директива 2008/57/ЕО.

Съгласно членове 10 и 11 от Директива 2004/94/ЕО, когато кандидатстват за нов или изменен сертификат или разрешение за безопасност, железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата трябва да демонстрират съответствие с изискванията на настоящата ТСОС в рамките на своята система за управление на безопасността.

Общите методи за безопасност за оценка на съответствието изискват от националните органи по безопасността да въведат режим за инспектиране с цел надзор и следене на ежедневното съответствие със системата за управление на безопасността, включително с всички ТСОС. Трябва да се отбележи, че никой от съдържащите се в настоящата ТСОС елементи не изисква отделна оценка от нотифициран орган.

Изискванията от настоящата ТСОС, които се отнасят за структурните подсистеми и са изброени в интерфейсите (точка 4.3), се оценяват по съответните структурни ТСОС.

7. ПРИЛАГАНЕ

7.1. Принципи

Прилагането на настоящата ТСОС и съответствието с основните ѝ раздели трябва да бъдат определени съгласно план за прилагане, който трябва да бъде съставен от всяка държава-членка за линиите, за които тя е отговорна.

Този план трябва да взема предвид:

- а) специфичните въпроси, свързани с човешкия фактор при експлоатацията на дадена линия;
- б) отделните елементи на експлоатацията и безопасността на всяка засегната линия и
- в) дали въвеждането на въпросния(те) елемент(и) трябва да бъде:
 - за всички влакове върху линията или не,
 - само за определени линии,
 - за всички линии на трансевропейската железопътна мрежа,
 - за всички влакове по линиите на трансевропейската железопътна мрежа,
- г) връзките с прилагането на другите подсистеми („Контрол, управление и сигнализация и „Подвижен състав“ и т.н.“).

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

Планът за прилагане трябва да вземе предвид различните нива на потенциала за прилагане, произтичащ от всяко от следните събития, а именно когато:

- а) железопътното предприятие или управител на инфраструктурата започне експлоатация,
- б) се обновяват или модернизират съществуващите оперативни системи на железопътното предприятие или управител на инфраструктурата,
- в) се пускат в експлоатация нови или модернизирани подсистеми на „Инфраструктура“, „Енергия“, „Подвижен състав“ или „Контрол, управление и сигнализация“, изискващи съответен набор от работни процедури.

За всички е ясно, че пълно прилагане на всички елементи на настоящата ТСОС не може да бъде постигнато, докато не бъде хармонизирана материалната част (инфраструктура, контрол и управление и др.), която трябва да бъде експлоатирана. Следователно насоките, формулирани в настоящата глава, трябва да бъдат считани за междинен етап, който подпомага преминаването към набелязаната система.

7.2. Насоки за прилагането

Съществуват три различни елемента на прилагането:

- а) Потвърждение, че всички съществуващи системи и процедури отговарят на изискванията на настоящата ТСОС
- б) Адаптиране на всички съществуващи системи и процедури, с цел да отговорят на изискванията на настоящата ТСОС
- в) Нови системи и процедури, произтичащи от внедряването на други подсистеми
 - нови/модернизирани конвенционални линии (инфраструктура/енергия)
 - Нови или модернизирани инсталации за сигнализация на ETCS, радиосъоръжения GSM-R, детектори на прегрети букси... („Контрол, управление и сигнализация“)
 - Нов подвижен състав (подвижен състав)

7.3. Особени случаи

7.3.1. Въведение

В посочените по-долу особени случаи се разрешават специални разпоредби.

Тези особени случаи спадат към три категории:

- а) разпоредбите се прилагат за постоянно (случай „Р“), или временно (случай „Т“).
- б) За временни случаи държавите-членки следва да постигнат съответствие със съответната подсистема или до **2016 г.** (случай „Т“) или до **2024 г.** (случай „Т2“).

7.3.2. *Списък на особените случаи*

7.3.2.1. Временен особен случай (Т1) Естония, Латвия и Литва

Във връзка с прилагането на точка 4.2.2.1.3.2 от настоящата ТСОС, на влакове, които се експлоатират само по мрежата с междурелсие 1 520 mm в Естония, Латвия и Литва, може да се използва друг специфициран сигнал на задния край на влака.

7.3.2.2. Временен частен случай (Т2) Ирландия и Обединеното кралство

Във връзка с прилагането на точка 4.2.3.2.1 от настоящата ТСОС, Ирландия и Обединеното кралство използват буквено-цифров номер в съществуващите системи. Държавите-членки определят изискванията и графика за преминаване от буквено-цифрови номера на влакове към цифрови номера на влакове в набелязаната система.

Допълнение А

ПРАВИЛА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ERTMS/ETCS

Правилата за експлоатация на ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R са определени в техническия документ „Правила и принципи на ETCS и GSM-R — версия 1“, публикуван на интернет страницата на ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>).

Допълнение Б

ДРУГИ ПРАВИЛА, ОСИГУРЯВАЩИ СЪГЛАСУВАНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ**A. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

Запазена позиция

B. БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ НА ПЕРСОНАЛА

Запазена позиция

B. ОПЕРАТИВЕН ИНТЕРФЕЙС С ОБОРУДВАНЕТО ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯ, КОНТРОЛ И УПРАВЛЕНИЕ**B1. Опесъчаване**

Ако влакът е оборудван с устройство за опесъчаване с ръчно задействане, машинистът трябва да може да подава пясък винаги, но когато е възможно трябва да избягва това:

- около стрелки и кръстовини,
- при спиране със скорост, по-малка от 20 km/h,
- при престой.

Изключенията във връзка с това са:

- ако има риск от подминаване на сигнал за опасност или друго сериозно произшествие и ако подаването на пясък би подобрило сцеплението,
- при потегляне, или
- когато е необходимо да се изпита оборудването за опесъчаване на тяговата единица. (Изпитванията нормално трябва да се извършват в зони, които са специално определени за това в регистъра на инфраструктурата).

B2. Задействане на детекторите за прегрети букси

Запазена позиция

Г. ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ**Г1. Нормални условия****Г2. Влошени условия**

Запазена позиция

Д. АНОМАЛИИ, ПРОИЗШЕСТВИЯ И ЗЛОПОЛУКИ

Запазена позиция

Допълнение В

МЕТОДИКА НА КОМУНИКАЦИИТЕ, СВЪРЗАНИ С БЕЗОПАСНОСТТА**ВЪВЕДЕНИЕ**

Настоящото допълнение определя правилата за комуникациите земя-vlak и vlak-земя прилагани за предаване или обмен на информация в ситуации от критично значение за безопасността по оперативно съвместимата мрежа и по-специално с цел:

- да се определи естеството и структурата на свързаните с безопасността съобщения,
- да се определи методика за гласово предаване на тези съобщения.

Настоящото допълнение следва да послужи за основа:

- да се даде възможност на управителя на инфраструктурата да подготвя съобщенията и книгите 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, да съставят документите за своя персонал (книга с формуляри), инструкции за персонала, разрешаващ движението на влаковете и допълнение 1 към „Ръководството на машиниста“ – „Наръчник по процедурите за комуникация“.

Степента, в която се използват формулярите, и тяхната структура може да бъде различна. За някои рискове използването на формуляри ще е подходящо, докато няма да е така за други.

В контекста на даден риск, управителят на инфраструктурата трябва да реши дали ползването на формуляр е целесъобразно. Даден формуляр трябва да се използва само ако стойността на ползите за безопасността и показателите е по-голяма от тази на вредите за тях.

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

- спешни (аварийни) устни съобщения,
- писмени заповеди,
- допълнителни съобщения за показателите.

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

1. МЕТОДИКА НА КОМУНИКАЦИИТЕ**1.1. Елементи и принципи на методиката****1.1.1. Стандартна терминология, която трябва да се използва при процедурите****1.1.1.1. Процедура за предаване на реч**

Дума, даваща на отсрещната страна възможност да говори:

край

1.1.1.2. Процедура за получаване на съобщенията

- при получаване на директно съобщение

Дума, потвърждаваща получаването на предаденото съобщение:

прието

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

повтори (+ говори бавно)

— при получаване на съобщение, което е повторено от получателя с цел сверяване

Думи, използвани за потвърждаване, че повтореното от получателя с цел сверяване съобщение точно съответства на изпратеното съобщение:

правилно

или ако не е:

грешка (+ ще повторя)

1.1.1.3. Процедура за прекъсване на комуникация

— ако съобщението е приключило:

край

— ако прекъсването е временно и връзката не се прекъсва

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

изчакай

— ако прекъсването е временно, но връзката бива прекъсната

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

ще се обадя пак

1.1.1.4. Отменяне на писмено нареждане

Израз, използван за отменяне на издадена писмена заповед в процес на изпълнение:

отменете процедурата

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

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

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

1.1.2.1. Грешки

— грешка при предаването

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

грешка (+ подгответе нов формуляр ...)

или:

грешка + ще повторя

след което изпраща отново първоначалното съобщение.

— грешка при повтаряне от получателя с цел сверяване

Когато изпращачът открие грешка в момент, в който съобщението му се повтаря от получателя с цел сверяване, той изпраща следното процедурно съобщение:

грешка + ще повтаря

и изпраща отново първоначалното съобщение.

1.1.2.2. Неразбиране

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

повтори (+ говори бавно)

1.1.3. Код за посимволно произнасяне на думи, число, време, разстояние, скорост, дата

За да се улесни разбирането и произнасянето на съобщения в различни ситуации, всяко понятие трябва да бъде произнесано бавно и точно, като думи, имена и числа, за които има вероятност да не бъдат добре разбрани, се произнасят буква по буква. Като пример могат да бъдат дадени кодовете за разпознаване на сигнали или стрелки.

Прилагат се следните правила на посимволно произнасяне:

1.1.3.1. Посимволно произнасяне на думи и групи от букви

Използва се международната фонетична азбука.

A	Алфа	G	Голф	L	Липа	Q	Кубек	V	Виктор
B	Браво	H	Хотел	M	Майк	R	Роулиоу	W	Уиски
C	Чарли	I	Индия	N	Новембер	S	Сиера	X	Екс-рей
D	Делта	J	Джулиет	O	Оскар	T	Танго	Y	Йенкий
E	Еко	K	Кило	P	Папа	U	Юниформ	Z	Зулу
F	Фокстрот								

Пример:

Стрелки A B = стрелки алфа-браво.

Сигнал номер KX 835 = сигнал кило екс-рей 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. Изказване на числа

Числата се изговарят цифра по цифра.

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

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

Числата след десетичната запетая се изказват с думата „точка“.

Пример: 12.50 = едно, две, точка, пет, нула

1.1.3.3. Съобщаване на време

Съобщаваното време е местното, на ясен и разбираем език.

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

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

1.1.3.4. Съобщаване на разстояния и скорости

Разстоянията се съобщават в километри, а скоростите в километри в час.

Мили може да се използват, ако такива единици се използват във въпросната инфраструктура.

1.1.3.5. Съобщаване на дати

Датите се изказват по обичайния начин.

Пример: 10 декември.

1.2. Структура на комуникациите

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

- идентификация и искане на инструкции,
- предаване на самото съобщение и прекратяване на предаването.

Първият етап може да бъде съкратен или да се пропусне изцяло при съобщения с най-висок приоритет, свързани с безопасността.

1.2.1. Правила за идентификация и искане на инструкции

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

1.2.1.1. Разпознаване

Особено важно е в началото на всяка комуникация, освен при много спешните, свързани с безопасността съобщения с най-висок приоритет, лицата, които ще комуникират, да се представят помежду си. Машинистите се представят чрез номер на влак и местоположение. При комуникация между сигнализиращ и машинист, сигнализиращият е отговорен за това да гарантира, че десният сигнализиращ и машинистът комуникират. Това е особено важно, когато комуникацията се осъществява в места на застъпване на границите на комуникация.

Този принцип трябва да бъде прилаган дори и след прекъсване по време на предаване.

За тази цел различните страни използват следните съобщения.

- от персонала, разрешаващ движението на влака:

влак	(номер)	
говори		сигнали
	(име)	

- от машиниста:

	сигнали
(име)	
говори 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 ще се изисква машинистът да следва.

1.2.1.2. Искане на инструкции

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

За искане на инструкции се използват следните изрази:

подгответе процедура

1.2.2. *Правила за предаването на писмени нареждания и устни съобщения*

1.2.2.1. Съобщения с най-висок приоритет, свързани с безопасността

Поради спешния си и повелителен характер, тези съобщения:

- могат да бъдат изпращани или получавани по време на движение,
- могат да пропуснат частта за идентификация,
- биват 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 с формуляри, трябва да бъдат следвани 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. Повтаряне от получателя с цел сверяване

Всички, предварително определени, железопътни съобщения в Книгата с формуляри трябва да бъдат повторени от получателя с цел сверяване. Повтарянето от получателя с цел сверяване трябва да включва съобщението, показано в сивото поле на формулярите, раздела „Повтаряне от получателя с цел сверяване“ и всяка допълнителна или добавена информация

1.2.2.2.4. Потвърждение на повтарянето от получателя с цел сверяване

Всяко повторено от получателя съобщение с цел сравняване трябва да бъде следвано от потвърждение на верността или неверността от страна на изпращащия съобщението:

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. Проследимост и проверка

Всички започнати от наземните станции съобщения трябва да бъдат съпътствани от уникална идентификация или номер на разрешение:

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

разрешение

(номер)

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

съобщение
(номер)

1.2.2.2.7. Докладване

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

1.2.2.3. Допълнителни съобщения

Допълнителните съобщения:

- трябва да бъдат предшествани 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 до това за какво се отнася тя),
- да бъдат повторени от получателя с цел сверяване и последвани от потвърждение за това дали са точни или не,
- могат да бъдат следвани от искане на инструкции или искане на допълнителна информация.

1.2.2.4. Информационни съобщения с променливо съдържание, неопределено предварително

Информационните съобщения с променливо съдържание трябва да бъдат:

- предшествани от процедура на идентификация,
- подготвени преди да бъдат изпратени,
- повторени от получателя с цел сверяване и последвани от потвърждение, че прочетеното съдържание е точно или не.

2. ПРОЦЕДУРНИ СЪОБЩЕНИЯ

2.1. Естество на съобщенията

Процедурните съобщения се използват за изпращане на оперативни инструкции, свързани с конкретните ситуации, представени в „Ръководството за 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 текстът 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 върху хартиен или електронен носител.

2.2. Формуляри

Формулярите са формализирано средство за предаване на процедурни съобщения. Тези съобщения обикновено са свързани с работа при влошени условия. Типични примери са упълномощаването на машиниста да подмине сигнал или „края на разрешеното движение“, изискването за движение с намалена скорост в даден район или за оглед на 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,
- да напомнят на машиниста (особено когато работи в непозната или непривична среда) за процедурата, която трябва да следва,
- да създадат възможност за проследимост на комуникациите.

За да могат формулярите да бъдат идентифицирани, трябва да се разработи уникален код или номер, свързан с процедурата. Той може да бъде въз основа на потенциалната честота на използване на даден формуляр. Ако от всички разработени формуляри, вероятността е голяма най-често използван да е този за подминаване на сигнал за опасност или за „край на разрешението за движение“, то той може да се номерира с 001 и т.н.

2.3. Книга с формуляри

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

Това е комбиниран документ, който се използва от машиниста и персонала, разрешаващ движението на влаковете, когато комуникират помежду си. Затова е важно книгата, която ще се използва от машиниста, и тази, която ще се използва 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“.

Езикът, който се използва 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 на 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 посимволно произнасяне на съобщенията (фонетична азбука и др.).

Втората част съдържа самите процедурни формуляри. Те трябва да се събират от железопътното предприятие и бъдат предоставяни на машиниста.

3. ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОБЩЕНИЯ

Допълнителните съобщения са информационни съобщения, използвани за уведомяване за редки ситуации, за които се счита, че не е необходимо предварително да се изготвя формуляр или са свързани с движението на влака, техническото състояние на влака или на инфраструктурата:

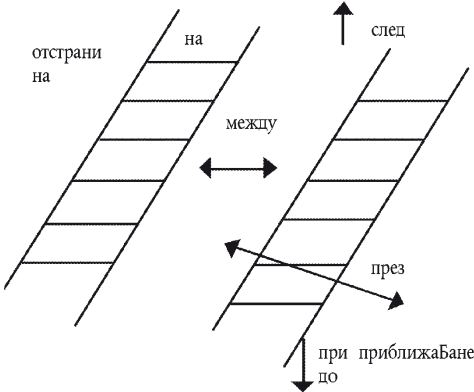
- от машиниста, за да информира персонала, разрешаващ движението на влаковете, или
- от персонала, разрешаващ движението на влаковете, за да уведоми машиниста.

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

3.1. Примерна структура на съобщенията

Тези съобщения могат да бъдат структурирани по следния начин:

Етап в информационния поток	Елемент на съобщението
Причина за подаването на информацията	☐ за информация ☐ за действие
Констатация	☐ Има ☐ Видях ☐ Имах ☐ Сблъсках се

Етап в информационния поток	Елемент на съобщението
Местоположение — по линията — спрямо моя влак	☐ на <i>(и/те на гарата)</i> ☐ <i>(характерна точка)</i> ☐ на мила/километрична точка <i>(номер)</i> ☐ моторен вагон <i>(номер)</i> ☐ прицепен вагон <i>(номер)</i>
Естество — предмет — лице	 <i>(виж речника)</i>
Състояние — статично — в движение	☐ стоящ на ☐ лежащ на ☐ паднал на ☐ ходещ ☐ тичащ ☐ към
Местоположение по отношение на коловозите 	

Тези съобщения могат да бъдат следвани 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 инфраструктура.

3.2. Речник на железопътна терминология

Железопътното предприятие трябва да подготви речник на железопътната терминология за всяка мрежа, в която се движат неговите влакове. Той дава термините, текущо ползвани в избрания от железопътното предприятие език и на „работния“ език на управителя(ите) на инфраструктурата, която се използва.

Речникът се състои от две части:

- списък на термини по теми,
- списък на термини по азбучен ред.

3.3. Описателна схема на подвижния състав

Ако железопътното предприятие счеете, че би било полезно за работата му, трябва да подготви описателна схема на подвижния състав. Тя трябва да съдържа списък на наименованията за различните компоненти, които могат да бъдат предмет на комуникациите с различните съответни управители на инфраструктура, и да включва стандартните термини на избрания от железопътното предприятие език и на „работния език“ на управителя(ите) на инфраструктурата, която се използва.

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

Ако железопътното предприятие счеете, 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 дава наименованията на различните компоненти, които могат да бъдат предмет на комуникацията със съответните различни управители на инфраструктура. То трябва да включва и популярните наименования за стандартните термини на избрания от железопътното предприятие език и на „работния език“ на управителя(ите) на инфраструктурата, която се използва.

4. ТИП И СТРУКТУРА НА УСТНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ**4.1. Спешни съобщения**

Спешните 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 бъдат повтаряни еднократно.

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

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

Спешните съобщения могат да бъдат последвани от писмено нареждане (виж подраздел 2).

Видът на текста, който ще формира спешното съобщение, трябва да бъде включен в допълнение 1 „Ръководство за процедурите на комуникация“ към Ръководството за машиниста и в документацията, издавана за персонала, разрешаващ движението на влаковете.

4.2. Съобщения, изпращани от земята или от машиниста

а) Трябва да бъдат спрени всички влакове:

Необходимостта от спиране на всички влакове трябва да бъде предадена посредством звуков сигнал. Ако това не е възможно, трябва да бъде използвано следното изречение:

Аварийна ситуация, спрете всички влакове

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

Освен това, това съобщение трябва бързо да бъде допълнено, ако е възможно, с причината, местоположението на аварийната ситуация и идентификацията на влака:

Препятствие

или пожар

Или
(друга причина)

по линия **при** (km)
(ите)

Машинист на влака
(номер)

б) Необходимост от спиране на конкретен влак:

Влак (на линия/коловоз) (и/те) (и/те/номер)
--

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

4.3.

Съобщения, подавани от машиниста

Трябва да се изключи тяговото електрозахранване:

Аварийно изключване на захранването
--

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

При	(km)
на	линия/коловоз
	(и/те/номер)
между	и
	(гара) (гара)
Причина	
Машинист на влака	
	(номер)

При това обстоятелство за допълване на съобщението могат да бъдат използвани името или номерът на линията или коловоза, по които се движи влакът.

Допълнение Г

ИНФОРМАЦИЯ, ДО КОЯТО ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ ТРЯБВА ДА ИМА ДОСТЪП ВЪВ ВРЪЗКА С МАРШРУТИТЕ, ПО КОИТО ВЪЗНАМЕРЯВА ДА РАБОТИ**ЧАСТ 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО УПРАВИТЕЛЯ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА**

- 1.1. Имена/самоличност на управителите 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 набавят)

ЧАСТ 2. КАРТИ И СХЕМИ

- 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 схемите, 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. Указатели за разстояние
 - 2.2.2. Идентификация на линиите на движение, гаражни коловози, глухи коловози, вагоноизхвъргачки/охраняващи маршрута стрелки
 - 2.2.3. Връзки между линиите за движение
 - 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 пунктовете, включени в международния оперативен съвместим трафик).

Информация, която трябва да се включи в конкретните схеми 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 пероните
 - 2.3.7. Дължина на пероните
 - 2.3.8. Височина на пероните
 - 2.3.9. Идентификация на глухите коловози
 - 2.3.10. Дължина на глухите коловози
 - 2.3.11. Наличие на външно електрозахранване
 - 2.3.12. Разстояние между ръба на перона и оста на коловоза, успоредно на равнината на движение
 - 2.3.13. (За пътнически гари) Наличие на съоръжения за достъп на инвалиди

ЧАСТ 3. СПЕЦИФИЧНА ИНФОРМАЦИЯ ЗА СЕКЦИЯ 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. Указатели за разстояние по протежение на 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 изисквания за експлоатацията (включително евентуално необходима специална квалификация на персонала)
- 3.1.11. Специални ограничения за опасни товари
- 3.1.12. Специални ограничения за товарни дейности
- 3.1.13. Образец на уведомление за временни работи (и начин за набавянето му)
- 3.1.14. Обявяване на претоварване на секция от линията (член 22 на Директива 2001/14/ЕО)
- 3.2. Специфични технически характеристики
 - 3.2.1. ЕО утвърждаване на ТСОС „Инфраструктура“
 - 3.2.2. Дата на въвеждане в експлоатация като оперативно съвместима линия
 - 3.2.3. Списък на възможните специфични случаи
 - 3.2.4. Списък на възможните специфични дерогации
 - 3.2.5. Междурелсие
 - 3.2.6. Строителен габарит
 - 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 кривата
 - 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“
 - 3.3.2. Дата на въвеждане в експлоатация като оперативно съвместима линия
 - 3.3.3. Списък на възможните специфични 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 електрозахранващата система (напр. променлив ток, постоянен ток)
 - 3.3.7. Минимално напрежение

- 3.3.8. Максимално напрежение
- 3.3.9. Ограничение, свързано с консумацията на електроенергия на някои конкретни тягови единици
- 3.3.10. Ограничение във връзка с разположението на тяговите единици, необходимо за постигане на съответствие с разделението на контактните линии (положение на пантографа)
- 3.3.11. Как де се получи галванично разделяне
- 3.3.12. Височина на контактния проводник
- 3.3.13. Допустим наклон на контактния проводник спрямо коловоза и промяна 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 относно експлоатацията
- 3.3.19. Сваляне 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 TCOC за CCS
- 3.4.2. Дата на въвеждане в експлоатация като оперативно съвместима линия
- 3.4.3. Списък на възможните специфични случаи
- 3.4.4. Списък на възможните специфични дерогации
 - ERTMS/ETCS (Европейска система за управление движението на влаковете/Европейска система за контрол на влаковете)*
- 3.4.5. Ниво на приложение
- 3.4.6. Незадължителни функции, инсталирани по протежение на линията
- 3.4.7. Незадължителни 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. Незадължителни функции, посочени в спецификацията за функционални изисквания
- 3.4.11. Номер на версията
- 3.4.12. Дата на въвеждане на тази версия в действие
 - За ниво 1 на ERTM/ETCS с функция за попълване на информация*
- 3.4.13. Техническо изпълнение, изисквано за подвижния състав
 - Влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас В*
- 3.4.14. Национални правила за експлоатация на системи от клас В (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 В*
 - 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 за превключване между различни влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас В
 - 3.4.28. Специални технически условия за превключване между системи ERTMS/ETCS и системи клас В
 - 3.4.29. Специални условия за превключване между различните радиосистеми
 - Технически режими на експлоатация при влошени условия:*
 - 3.4.30. ERTM/ETCS
 - 3.4.31. Влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас В
 - 3.4.32. ERTM/GSM-R
 - 3.4.33. Радиосистема от клас В
 - 3.4.34. Сигнализация по протежение на 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 В
 - Национални правила за функционирането на система от клас В*
 - 3.4.37. Национални правила, свързани с ефективността на спиране
 - 3.4.38. Други национални правила например: данни, съответстващи на брошура 512 на Международния съюз на железниците (8-мо издание от 1 януари 1979 г. и 2 изменения)
 - Възприемчивост към електромагнитни смущения на инфраструктурната система за контрол, управление и сигнализация*
 - 3.4.39. Изисквания, които трябва да се формулират съгласно европейските стандарти
 - 3.4.40. Допускане на използването на спирачки с вихрови токове
 - 3.4.41. Допускане на използването на магнитни спирачки
 - 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 „Експлоатация и управление на движението“
 - 3.5.2. Дата на въвеждане в експлоатация като оперативно съвместима линия
 - 3.5.3. Списък на възможните специфични 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
-

Допълнение Д

ЕЗИКОВО И КОМУНИКАЦИОННО НИВО

Говоримото владение на езика може да бъде разделено на следните пет нива:

Ниво	Описание
5	— може да адаптира начина, по който говори, към всякакви събеседници — може да изказва мнение — може да преговаря — може да убеждава — може да дава съвети
4	— може да се справя с напълно непредвидени ситуации — може да прави предположения — може да изразява аргументирано становище
3	— може да се справя в практически ситуации, в които има елемент на непредвиденост — може да описва — може да води прост разговор
2	— може да се справя в прости практически ситуации — може да задава въпроси — може да отговаря на въпроси
1	— може да говори със запаметени изречения

Допълнение Е

Не се използва

Допълнение Ж

Не се използва

Допълнение З

Не се използва

Допълнение И

Не се използва

Допълнение Й

МИНИМАЛНО НЕОБХОДИМИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА КВАЛИФИКАЦИЯ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЗАДАЧИ ВЪВ ВРЪЗКА С „ПРИДРУЖАВАНЕ НА ВЛАКОВЕ“**1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

- а) Настоящото допълнение, което трябва да бъде четено съвместно с точки 4.6. и 4.7, е списък на елементите, считани за подходящи за задачата по придружаване на влак в трансевропейската мрежа.
- б) Изразът „професионална квалификация“ в контекста на настоящата ТСОС се отнася за елементите, които са важни за да се гарантира, че експлоатационният персонал е обучен и способен да разбира и изпълнява елементите на задачата.
- в) Правилата и процедурите се отнасят за изпълняваната задача и за лицето, изпълняващо задачата. Тези задачи могат да бъдат изпълнявани от всяко упълномощено квалифицирано лице без оглед на име, длъжност или степен, използвана при правилата и процедурите или от отделна компания.
- г) Всяко упълномощено квалифицирано лице трябва да изпълнява всички правила и процедури, свързани със задачата, която изпълнява.

2. ПРОФЕСИОНАЛНИ ЗНАНИЯ

Всяко разрешително изисква успешно полагане на първоначален изпит и разпоредби за текуща оценка и обучение, както са описани в точка 4.6.

2.1. Общи професионални знания

- а) Общи принципи на управлението на безопасността в рамките на железопътната система, свързани със задачата, включително интерфейси с други подсистеми
- б) Общи условия, свързани с безопасността на пътниците или товара, както и на лицата на и около железопътната линия
- в) Здравословни и безопасни условия на труд
- г) Общи принципи на безопасността на железопътната система
- д) Лична безопасност, включително при напускане на кабината на управление някъде по линията за движение

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

- а) Оперативни процедури и правила за безопасност
- б) Система за контрол, управление и сигнализация
- в) Коммуникационни принципи и формализирана процедура за изпращане на съобщения, включително комуникационно оборудване

2.3. Познаване на подвижния състав

- а) Вътрешно оборудване на пътнически возила
- б) Отстраняване на дребни дефекти в предназначенията за пътници част на подвижния състав според изискванията на железопътното предприятие

2.4. Познаване на маршрута

- а) Оперативни разпоредби (например метод на изпращането на влаковете) в отделни пунктове (сигнализация, гарово оборудване и др.)
- б) Гари, на които пътниците могат да слизат или да се качват
- в) Локални оперативни и аварийни правила, конкретни за линиите по маршрута.

3. СПОСОБНОСТ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ЗНАНИЯТА НА ПРАКТИКА

- а) Проверки преди потегляне, включително изпитване на спирачките и на правилното затваряне на вратите
- б) Процеси на потегляне

- в) Комуникация с пътниците, особено по отношение на обстоятелства, засягащи тяхната безопасност
 - г) Работа при влошени условия
 - д) Оценка на значението на даден дефект в предназначения за пътници части и реагиране съгласно правилата и процедурите
 - е) Защитни и предупредителни мерки според изискванията на правилата и правилниците или в помощ на машиниста.
 - ж) Евакуация на влака и осигуряване безопасността на пътниците, особено когато се налага те да бъдат на линията или в близост до нея
 - з) Осъществяване на връзка с персонала на управителя на инфраструктурата при подпомагане на машиниста или в рамките на евакуация
 - и) 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.
-

Допълнение К

Не се използва

Допълнение Л

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРОФЕСИОНАЛНАТА КВАЛИФИКАЦИЯ, НЕОБХОДИМА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЗАДАЧАТА ПО ПОДГОТОВКА НА ВЛАКОВЕТЕ**1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

Настоящото допълнение, което трябва да се чете във връзка с точка 4.6, предлага списък на елементите, които се считат за свързани със задачата по подготовка на влак по трансевропейската мрежа.

- а) Изразът „професионална квалификация“ в контекста на настоящата ТСОС се отнася за елементите, които са важни за да се гарантира, че експлоатационният персонал е обучен и способен да разбира и изпълнява елементите на задачата.
- б) Правилата и процедурите се отнасят за изпълняваната задача и за лицето, изпълняващо задачата. Тези задачи могат да се изпълняват от всяко оправомощено квалифицирано лице, без оглед на наименование, длъжност или степен, използвана при правилата и процедурите, или от отделна компания.
- в) Всяко оправомощено квалифицирано лице трябва да спазва всички правила и процедури, свързани със задачата, която изпълнява.

2. ПРОФЕСИОНАЛНИ ЗНАНИЯ

Всяко разрешително изисква успешно полагане на първоначален изпит и разпоредби за текуща оценка и обучение, както са описани в точка 4.6.

2.1. Общи професионални знания

- а) Общи принципи на управлението на безопасността в рамките на железопътната система, свързани със задачата, включително интерфейси с други подсистеми
- б) Общи условия, свързани с безопасността на пътниците и/или товара, включително превоза на опасни товари и извънредни натоварвания
- в) Здравословни и безопасни условия на труд
- г) Общи принципи на безопасността на железопътната система
- д) Безопасност на лица на линията и в близост до нея
- е) Комуникационни принципи и формализирана процедура за изпращане на съобщения, включително комуникационно оборудване

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

- а) Работа на влаковете в нормални, влошени и аварийни условия
- б) Оперативни процедури в отделни пунктове (пункт за сигнализация, гара/депо, разпределителна гара) и правила за безопасност
- в) Местни оперативни разпоредби

2.3. Познаване на оборудването на влака

- а) Цел и използване на оборудването на вагоните и возилата
- б) Идентификация и организация на техническите прегледи

3. СПОСОБНОСТ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ЗНАНИЯТА НА ПРАКТИКА

- а) Прилагане на правилата за влаковия състав, правилата за спирачната система на влака, правилата за натоварването на влака и др. с цел осигуряване готовността на влака за движение
- б) Разбиране на маркировките и надписите на возилата
- в) Процес за определяне и осигуряване на налични данни за влака
- г) Комуникация с влаковата бригада
- д) Комуникация с персонала, отговарящ за контрола на движението на влаковете

- е) Работа при влошени условия, особено когато засяга подготовката на влаковете
 - ж) Предпазни и предупредителни мерки, изисквани от правилата и правилниците, или местни разпоредби на въпросното място
 - з) Действия, които се предприемат по отношение на произшествия, включващи превоз на опасни товари (когато е приложимо).
-

Допълнение М

Не се използва

Допълнение Н

Не се използва

Допълнение О

Не се използва

Допълнение П

ЧАСТ „О“ — ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВОЗИЛОТО

Общи бележки

1. Това допълнение описва номера и свързаната с него маркировка, поставени на видимо място на возилото, така че то да бъде еднозначно разпознаваемо по време на експлоатация. То не описва другите номера или маркировки, които могат да бъдат гравирани или нанесени за постоянно върху рамата или основните компоненти на возилото по време на производството му.
2. Съответствието на номера и свързаната с него маркировка с описаните в това допълнение указания не е задължително за:
 - возила, които се ползват само в мрежи, за които настоящата ТСОС не се отнася;
 - возила, представляващи наследство с историческа стойност;
 - возила, които нормално не се използват или транспортират в мрежите, за които се прилага настоящата ТСОС.

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

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 информация относно възможностите за оперативна съвместимост [2 позиции]	Страна, в която е регистрирано возилото [2 позиции]	Технически характеристики [4 позиции]	Сериен номер [3 позиции]	Контролна цифра [1 позиция]
Товарни вагони	00 до 09 10 до 19 20 до 29 30 до 39 40 до 49 80 до 89 [подробности в част 6]	01 до 99 [подробности в част 4]	0000 до 9999 [подробности в част 9]	001 до 999	0 до 9 [подробности в част 3]
Теглени пътнически возила	50 до 59 60 до 69 70 до 79 [подробности в част 7]		0000 до 9999 [подробности в част 10]	001 до 999	
Тягов подвижен състав	90 до 99 [подробности в част 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 част 11]	001 до 999	

В дадена държава, 7-те цифри за технически характеристики и серийният номер са достатъчни за еднозначното разпознаване на дадено возило във всяка група от товарни возила, теглени пътнически возила, тягов подвижен състав ⁽¹⁾ и специални возила ⁽²⁾.

Номерът се допълва от буквени означения:

- маркировки, свързани с възможността за оперативна съвместимост (подробности в част 5);
- съкратено обозначение на държавата, в която е регистрирано возилото (подробности в част 4);

⁽¹⁾ За тяговия подвижен железопътен състав номерът трябва да бъде уникален в дадена държава и трябва да бъде съставен от 6 цифри.

⁽²⁾ За специалните возила номерът трябва да бъде уникален в дадена държава и да съдържа първата и петте последни цифри на техническите характеристики, както и серийния номер.

- съкратено обозначение на стопанисващия ⁽¹⁾ (подробности в част 1);
- съкратено обозначение на техническите характеристики (подробности за теглени пътнически возила в част 13, за товарни вагони — в част 12, за специални возила — в част 14).

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.

Издаване на номер

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

ЧАСТ 1 — МАРКИРОВКА НА СТОПАНИСВАЩИЯ ВОЗИЛОТО

Определение за маркировката на стопанисващия возилото (VKM)

Маркировката на стопанисващия возилото (VKM) е буквено-цифров код, състоящ се от 2 до 5 символа ⁽²⁾. VKM се изписва върху всяко железопътно возило, в близост до номера му. VKM назовава стопанисващия возилото така, както е записан в регистъра на подвижния състав.

VKM е уникален във всички държави, за които се отнася настоящата ТСОС, и всички държави, сключващи договор, предвиждащ прилагането на системата на номериране на возилата и маркиране на стопанисващия возило, както е описано в настоящата ТСОС.

Формат на маркировката на стопанисващия возилото

VKM е начин за представяне на пълното или съкратеното име на стопанисващия возилото, по възможност така, че да може да бъде разпознато. Могат да се използват всичките 26 букви от латинската азбука. В маркировката VKM се използват главни букви. Букви, които не са първи букви в думите, образуващи името на стопанисващия, могат да бъдат написани в долен регистър (с малки букви). При проверка на уникалността на маркировката изписаното име се пренебрегва.

Буквите могат да съдържат диакритични знаци ⁽³⁾. При проверка на уникалността използваните от тези букви диакритични знаци се пренебрегват.

За возила, чиито стопанисващи пребивават в страна, която не използва латинска азбука, превод на маркировката на нейната собствена азбука може да бъде разположен след VKM, разделен от нея чрез знака наклонена линия („/“). Тази преведена маркировка на стопанисващия возилото не се взема под внимание при обработка на данните.

Случаи на освобождаване от задължението за ползване 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 допълнение (вж. част 0, точка 2). Независимо от това, на организациите, свързани с експлоатацията на возилата в мрежите, за които се отнася настоящата ТСОС, трябва да се предостави достатъчно информация за самоличността на стопанисващите возилата.

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 националния трафик, когато:

- те носят знака на стопанисващия ги 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, е валидна само VKM, а знакът не се взема под внимание.

⁽¹⁾ Стопанисващият вагон е лицето, което в качеството си на собственик или имащ правото да разполага с него, го експлоатира икономически и постоянно като транспортно средство и е регистрирано като такова в регистъра на подвижния железопътен състав.

⁽²⁾ NMBS/SNCB могат да продължат да използват буквата „B“, разположена в окръжност.

⁽³⁾ Диакритичните знаци са „знаци с ударение“ като например Á, Ç, Ö, Š, Ž, Å, и т.н. Специални букви като Ø и Æ се представят с единична обикновена буква; за контрола на уникалността на маркировката Ø се счита за O, а Æ — за A.

Разпоредби за издаване на маркировки на стопанисващия возило

На един стопанисващ возило могат да бъдат издадени повече от една маркировки VKM, в случай когато:

- стопанисващият возило има официално име на няколко езика;
- стопанисващият возило има основателни причини, за да направи разграничение между различните паркове на возила в своята организация.

Обща VKM може да бъде дадена на група от предприятия:

- 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;
- които са упълномощили отделно единствено юридическо лице, което да се занимава с всички въпроси от тяхно име и за тяхна сметка.

Регистър на маркировките на стопанисващите возила и процедури за издаването им

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. Дадена VKM може да се използва едва след като бъде направена 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. Дадена VKM ще бъде отменена след като стопанисващият докаже, че маркировката е била променена върху всички возила, за които се отнася. Тази маркировка не се преиздава 10 години, освен ако тя е преиздадена на първоначалния стопанисващ или по негово искане на друг стопанисващ.

VKM може да бъде прехвърлена на друг стопанисващ, когато той е наследил първоначалния стопанисващ. VKM продължава да е валидна, дори когато стопанисващият промени наименованието си на такова, което няма прилика с нея.

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 TCOS. Съществуващите вагони ще трябва да бъдат приведени в съответствие с маркировката VKM до 31 декември 2013 г. В случай на несъответствие между маркировката VKM, нанесена на возилото, и съхраняваните в националния регистър на возилата (HPV) данни, регистрацията в HPV има предимство.

ЧАСТ 2 — НАНАСЯНЕ НА НОМЕРА И СВЪРЗАНАТА С НЕГО БУКВЕНА МАРКИРОВКА ВЪРХУ КОРПУСА**Общи положения за маркировка от външната страна**

Главните букви и цифрите, които съставляват надписа на маркировката, са с минимална височина от 80 mm, изписани с безсерифен шрифт с типографско качество. По-малка височина може да се използва само, ако няма друга възможност за нанасяне на маркировката освен върху надлъжните греди от рамата на возилото.

Маркировката не може да бъде поставяна по-високо от 2 метра над нивото на релсите.

Вагони

Маркировката трябва да бъде изписана върху корпуса на вагона по следния начин:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43	
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8		4273 361-3	
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks	

(В този случай без VKM, върху возилото се изписват пълното наименование и адресът)

За вагони, върху чийто корпус няма достатъчно място за изписване на маркировката по този начин, и по-специално при платформените вагони, маркировката трябва да бъде разположена, както следва:

0187 3320 644-7
TEN F-SNCF Ks

Когато върху возилото се изписват един или повече буквени индекси от национално значение, тази национална маркировка трябва да бъде разположена след международната маркировка и отделена от нея с тире.

Пътнически вагони и теглен пътнически състав

Регистрационният номер трябва да бъде нанесен върху всяка странична стена на возилото по следния начин:

F-SNCF 61 87 $\frac{20 - 72\ 021}{B^{10}\ tu} - 7$

Маркировката за страната, в която е регистрирано возилото, както и тази за техническите характеристики, се отпечатват директно преди, след или под дванадесетте цифри на номера на возилото.

При пътнически возила с кабина за машинист този номер се изписва и вътре в кабината.

Локомотиви, моторни вагони и специални возила

Стандартният 12-цифров номер трябва да бъде нанесен върху всяка странична стена на тяговия подвижен състав, който се използва за предоставяне на международна услуга, по следния начин:

91 88 0001323-0

Стандартният 12-цифрен номер се изписва и във всяка кабина на тяговия подвижен състав.

Стопанисващият може да добави с букви, по-големи от тези на стандартния номер, собствена цифрова маркировка (съдържаща основно цифри от серийния номер, допълнени от буквен код), използвана при експлоатацията. Мястото, където се разполага 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

Тези правила могат да бъдат променени въз основа на двустранни договори за возила, съществуващи към времето на влизане в сила на ТСОС и свързани с конкретна услуга, когато не съществува риск от объркване на 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 записани в допълнение към 12-цифрения номер на возилото.

ЧАСТ 3 — ПРАВИЛА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОНТРОЛНАТА ЦИФРА (ЦИФРА 12)

Контролната цифра се определя по следния начин:

— числата в четните позиции на основния номер (отдясно наляво) се взимат с тяхната собствена десетична стойност;

— числата в нечетни позиции на основния номер (отдясно наляво) се умножават по две;

- изчислява се сумата, получена от числата в четни позиции и всички числа, които съставляват частичните произведения, получени от нечетните позиции;
- взема се цифрата на единиците на тази сума;
- числото, необходимо за допълване на единиците до 10, представлява контролната цифра, ако тези единици са нула, то контролната цифра също ще бъде нула.

Примери

1 — Нека основният номер е	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Коефициент за умножение	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Сума: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Цифрата на единиците на тази сума е 2.

Тогава контролната цифра ще бъде 8 и основният номер става съответно регистрационен номер 33 84 4796 100-8.

2 — Нека основният номер е	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Коефициент за умножение	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Сума: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Цифрата на единиците на тази сума е 0.

Тогава контролната цифра ще бъде 8 и основният номер става съответно регистрационен номер 31 51 3320 198-0.

ЧАСТ 4 — КОДОВЕ НА ДЪРЖАВИТЕ, В КОИТО СА РЕГИСТРИРАНИ ВОЗИЛАТА (ЦИФРИ 3-4 И СЪКРАЩЕНИЕ)

Информацията, свързана с трети страни, се дава само за сведение

Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата	Предприятия, за които се отнасят квадратните скоби в части 6 и 7 ⁽²⁾	Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата	Предприятия, за които се отнасят квадратните скоби в части 6 и 7 ⁽²⁾
Албания	AL	41	HSh	Китай	RC	33	KZD
Алжир	DZ	92	SNTF	Хърватия	HR	78	HŽ
Армения	AM ⁽³⁾	58	ARM	Куба	CU ⁽³⁾	40	FC
Австрия	A	81	ÖBB	Кипър	CY		
Азербайджан	AZ	57	AZ	Чешка република	CZ	54	ČD
Беларус	BY	21	BC	Дания	DK	86	DSB, BS
Белгия	B	88	SNCB/NMBS	Египет	ET	90	ENR
Босна и Херцеговина	BIH	44	ŽRS	Естония	EST	26	EVR
		50	ŽFBH	Финландия	FIN	10	VR, RHK
България	BG	52	BDZ, SRIC	Франция	F	87	SNCF, RFF

Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата	Предприятия, за които се отнасят квадратните скоби в части 6 и 7 ⁽²⁾
Грузия	GE	28	GR
Германия	D	80	DB, AAE ⁽⁴⁾
Гърция	GR	73	CH
Унгария	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE ⁽⁴⁾
Иран	IR	96	RAI
Ирак	IRQ ⁽³⁾	99	IRR
Ирландия	IRL	60	CIE
Израел	IL	95	IR
Италия	I	83	FS, FNME ⁽⁴⁾
Япония	J	42	EJRC
Казахстан	KZ	27	KZH
Киргизстан	KS	59	KRG
Латвия	LV	25	LDZ
Ливан	RL	98	CEL
Лихтенщайн	LIE ⁽³⁾		
Литва	LT	24	LG
Люксембург	L	82	CFL
Македония (Бивша югославска република Македония)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Малта	M		
Молдова	MD ⁽³⁾	23	CFM
Монако	MC		
Монголия	MGL	31	MTZ
Мароко	MA	93	ONCFM
Нидерландия	NL	84	NS
Северна Корея	PRK ⁽³⁾	30	ZC
Норвегия	N	76	NSB, JBV

Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата	Предприятия, за които се отнасят квадратните скоби в части 6 и 7 ⁽²⁾
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 Африка	ROK	61	KNR
Испания	E	71	RENFE
Швеция	S	74	GC, BV
Швейцария	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ⁽⁴⁾
Сирия	SYR	97	CFS
Таджикистан	TJ	66	TZD
Тунис	TN	91	SNCFT
Турция	TR	75	TCDD
Туркменистан	TM	67	TRK
Украйна	UA	22	UZ
Обединено кралство	GB	70	BR
Узбекистан	UZ	29	UTI
Вьетнам	VN ⁽³⁾	32	DSVN

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Предприятия, които по времето на влизане в сила са били членове на UIC или ОСЖД и са използвали описания код на държавата като код на предприятието.

⁽³⁾ Кодовете трябва да бъдат потвърдени.

⁽⁴⁾ До влизането в сила на разработките, посочени в точка 3 на общите бележки, тези предприятия 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.

ЧАСТ 5 — БУКВЕНА МАРКИРОВКА НА ГОДНОСТТА ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

„TEN“: Превозно средство, което:

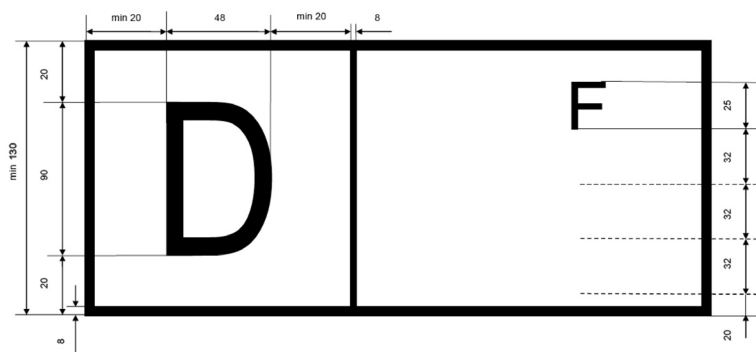
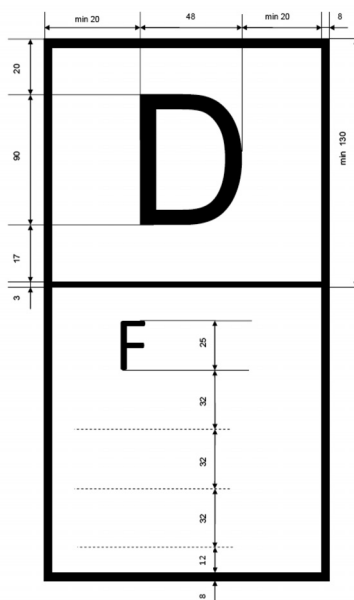
- отговаря на изискванията на всички съответни TCOC, които са в сила в момента на въвеждането му в експлоатация, и е било допуснато за въвеждане в експлоатация съгласно член 22, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, и
- е получило разрешение, валидно за всички държави-членки, съгласно член 23, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО.

„PPV/PPW“: Возило, което отговаря на Правилника PPV/PPW или PGW (действащ в държавите, членуващи в Организацията за сътрудничество на железниците — ОСЖД)

(оригинално наименование: PPV/PPW: PPV (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Бележки:

- Возила с маркировка „TEN“ отговарят на кодове от 0 до 3 на първата цифра на номера на возилото, посочен в част 6.
- Возилата, които не са получили разрешение за експлоатация във всички държави-членки, трябва да имат означение, показващо кои са държавите-членки, в които тяхната експлоатация е разрешена. Списъкът на разрешаващите държави-членки следва да бъде означен в съответствие с един от следните чертежи, където кодът D показва коя е държавата-членка, която е дала първото разрешение (в дадения пример — Германия), а кодът F показва коя държава-членка е дала второто разрешение (в дадения пример — Франция). Използваните за държавите-членки кодове са в съответствие с част 4. Това може да се отнася както за возила, които са в съответствие с TCOC, така и за такива, които не са. Последните съответстват на код 4 или 8 на първата цифра на номера на возилото, посочен в част 6.



ЧАСТ 6 — ЧАСТ 6 — КОДОВЕ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ТОВАРНИ ВАГОНИ (ЦИФРИ 1—2)

	2-ра цифра		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2-ра цифра	
	1-ва цифра												1-ва цифра	
		Междурелсие	постоянно или регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно или регулируемо	Междурелсие	
ТСОС ^(а) и/или COTIF ^(б) и/или PPW	0	с оси	Резервен	Вагон, отговарящ на ТСОС и/или COTIF ^(б) [чийто стопанисващ е железопътно предприятие, включено в част 4]	Не трябва да се използват до следващо решение							Вагони, съответстващи на PPW (регулируемо междурелсие)	с оси	0
	1	с талиги	Вагони, използвани от промишлеността										с талиги	1
	2	с оси	Резервен	Вагон, отговарящ на ТСОС и/или COTIF ^(б) [чийто стопанисващ е железопътно предприятие, включено в част 4] Вагони, съответстващи на PPW	Вагони, отговарящи на ТСОС и/или COTIF ^(б) Вагони, съответстващи на PPW					Други вагони, отговарящи на ТСОС и/или COTIF ^(б) Вагони, съответстващи на PPW		Вагони, съответстващи на PPW (постоянно междурелсие)	с оси	2
	3	с талиги											с талиги	3
Не ТСОС и не COTIF ^(б) и не ППВ	4	с оси ^(с)	Обслужващи вагони	Други вагони [чийто стопанисващ е железопътно предприятие, включено в част 4]	Други вагони					Други вагони		Вагони със специална номерация за технически характеристики	с оси ^(с)	4
	8	с талигис ^(с)											с талигис ^(с)	8
		Трафик	Национален или международен трафик по специално споразумение	Международен трафик по специален договор	Национален трафик	Международен трафик по специален договор	Национален трафик	Международен трафик по специален договор	Национален трафик	Международен трафик по специален договор	Национален трафик	Национален или международен трафик по специално споразумение	Трафик	
	1. цифра	2. цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. цифра	1. цифра

^(а) Съответствие най-малко с ТСОС „Подвижен състав“.

^(б) Включително возила, които по времето на влизането на тези нови правилници в сила носят своите номера съгласно съществуващите правилници.

^(с) Постоянно или регулируемо междурелсие.

ЧАСТ 7 — КОДОВЕ ЗА ГОДНОСТ ЗА УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДЕН ТРАФИК, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ТЕПЛЕНИ ПЪТНИЧЕСКИ ВОЗИЛА (ЦИФРИ 1—2)

Внимание: Условието, посочено в квадратни скоби, са временни и ще бъдат отменени в процеса на развитие на RIC (виж „Общи бележки“, точка 3).

	Национален трафик	TCOC ^(a) и/или RIC/COTIF ^(b) и/или PPW				Национален или международен трафик по специално споразумение	TCOC ^(a) и/или RIC/COTIF ^(b)	PPW		
2- ^{ра} цифра 1- ^{ва} цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Возила за национален трафик [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Неклиматизирани возила с постоянно междурелсие (включително товарни вагони за превоз на автомобили) [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Неклиматизирани возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Запазена позиция	Неклиматизирани возила с регулируемо междурелсие (1435/1672) [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Возила със специална номерация за технически характеристики	Возила с постоянно междурелсие	Возила с постоянно междурелсие	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) с промяна на талигите	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) с оси с изменяем габарит
6	Обслужващи возила, използвани за стопанска дейност	Климатизирани возила с постоянно междурелсие [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Климатизирани возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Обслужващи возила, използвани за стопанска дейност [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Климатизирани возила с регулируемо междурелсие (1435/1672) [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Возила за превоз на автомобили	Возила с регулируемо междурелсие			
7	Климатизирани и херметизирани возила [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Запазена позиция	Запазена позиция	Климатизирани и херметизирани возила с постоянно междурелсие [чиито стопанисващ е железопътно предприятие по RIC, включено в част 4]	Запазена позиция	Други возила	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция

^(a) Съответствие най-малко с бъдещата TCOC за теплените пътнически возила.

^(b) Съответствие с RIC или COTIF според действащите нормативни документи.

ЧАСТ 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 контролната цифра, ако то е изчислено посредством серийния номер.

Ако втората цифра описва типа на тяговия подвижен състав, задължително е използването на следните кодове:

Код	Общ тип на возилото
0	Разни
1	Електрически локомотив
2	Дизелов локомотив
3	Електрическа мотриса (високоскоростна) [моторен вагон или прицепен вагон]
4	Електрическа мотриса (с изключение на високоскоростна) [моторен вагон или прицепен вагон]
5	Дизелова мотриса (моторен вагон или прицепен вагон)
6	Специализиран прицепен вагон
7	Маневрен електрически локомотив
8	Маневрен дизелов локомотив
9	Специално возило

ЧАСТ 9 — СТАНДАРТНА ЦИФРОВА МАРКИРОВКА НА ВАГОНИ (ЦИФРИ 5—8)

Настоящата част представя в таблици 4-цифрените маркировки, обозначаващи главните технически характеристики на возилото.

Настоящата част се разпространява на отделен носител (електронен файл).

КОДОВЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ТЕГЛЕН ПЪТНИЧЕСКИ СЪСТАВ (ЦИФРИ 5—6)

	6-та цифра 5-та цифра	0	1	2	3	4
Запазена позиция	0	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция
Возила с места за сядане първа класа	1	10 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	≥ 11 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	Запазена позиция	Запазена позиция	Две или три оси
Возила с места за сядане втора класа	2	10 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	11 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	≥ 12 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	Три оси	Две оси
Возила с места за сядане първа или първа/втора класа	3	10 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	11 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	≥ 12 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	Запазена позиция	Две или три оси
Кушет-вагони първа или първа/втора класа	4	10 купета първа/втора класа	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	≤ 9 купета първа/втора класа
Кушет-вагони втора класа	5	10 купета	11 купета	≥ 12 купета	Запазена позиция	Запазена позиция
Запазена позиция	6	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция
Спални вагони	7	10 купета	11 купета	12 купета	Запазена позиция	Запазена позиция
Вагони със специална конструкция и фургони	8	Управляемо ремарке с места за сядане, всички класи, със или без багажно отделение, с кабина за управление в обратна посока	Вагони с места за сядане първа или първа/втора класа, с багажно или пощенско отделение	Вагони с места за сядане втора класа, с багажно или пощенско отделение	Запазена позиция	Вагони с места за сядане, всички класи, със специално оборудвани зони, например за игра на деца
	9	Пощенски фургони	Багажни фургони с пощенско отделение	Багажни фургони	Багажни фургони и вагони с две или три оси, с места за сядане 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. Капацитетът на вагоните с общ салон с проход по средата се изчислява, като се раздели броят на наличните места в тези вагони на 6, 8 или 10, в зависимост от конструкцията на возилото.

КОДОВЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ТЕГЛЕН ПЪТНИЧЕСКИ СЪСТАВ (ЦИФРИ 5—6)

	6-та цифра 5-та цифра	5	6	7	8	9
Запазена позиция	0	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция
Возила с места за сядане първа класа	1	Запазена позиция	Двуетажни вагони	≥ 7 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	8 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	9 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата
Возила с места за сядане втора класа	2	Само за ОСЖД, двуетажни вагони	Двуетажни вагони	Запазена позиция	≥ 8 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	9 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата
Возила с места за сядане първа или първа/втора класа	3	Запазена позиция	Двуетажни вагони	Запазена позиция	≥ 8 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата	9 купета със страничен коридор или еквивалентно пространство без купета с проход по средата
Кушет-вагони първа или първа/втора класа	4	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	≤ 9 купета първа класа
Кушет-вагони втора класа	5	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	≤ 9 купета
Запазена позиция	6	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция
Спални вагони	7	> 12 купета	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция	Запазена позиция
Вагони със специална конструкция и фургони	8	Вагони с места за сядане и кушет-вагони, всички класи, с бар или бюфет	Управляеми двуетажни вагони, с места за сядане, всички класи, със или без багажно отделение, с кабина за управление за движение в обратна посока	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 позиция	Вагони с две или три оси за превоз на леки автомобили	Возила за превоз на автомобили	Обслужващи возила

Забележка: Не се вземат предвид части от купе. Капацитетът на вагоните с общ салон с проход по средата се изчислява, като се раздели броят на наличните места за сядане в тези вагони на 6, 8 или 10, в зависимост от конструкцията на возилото.

КОДОВЕ ЗА ОБЩИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ТЕПЛЕН ПЪТНИЧЕСКИ СЪСТАВ (ЦИФРИ 7—8)

Електрозахранване Максимална скорост	8-ма цифра 7-ма цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Всички напрежения (*)	Запазена позиция	3 000 V~+ 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Запазена позиция	1 500 V~	Напрежения, различни от1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~+ 1 500 V =	3 000 V =	Запазена позиция
	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 позиция	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)
от 121 до 140 km/h	3	Всички напрежения	Запазена позиция	1 000 V~+ 3 000 V =	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~+ 1 500 V~+ 1 500 V =	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 позиция
	5	Всички напрежения (*)+ пара (1)	Всички напрежения + пара (1)	Всички напрежения + пара (1)	1 000 V~+ Steam (1)	Запазена позиция	1 500 V~+ Steam (1)	Напрежения, различни от 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~+ 1 500 V =+ пара (1)	Запазена позиция	Запазена позиция
	6	Пара (1)	Запазена позиция	3 000 V~+ 3 000 V =	Запазена позиция	3 000 V~+ 3 000 V =	Запазена позиция	Пара (1)	Запазена позиция	Запазена позиция	A (1)
от 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 позиция	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)

Електрозахранване Максимална скорост	8-ма цифра 7-ма цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
> 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 позиция	1 500 V~+ 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

Бележки:

(1) Само за возила за национален трафик.

(2) Само за возила, годни за международен трафик.

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 монофазен променлив ток 3 000 V 50 Hz.

(*) За някои возила с 1 000 V монофазен променлив ток, се позволява само една честота, 16 2/3 или 50 Hz.

A Самостоятелно отопление, без електрозахранваща шина на влака.

G Возила с електрозахранваща шина на влака за всички напрежения, но изискващи генераторен фургон за електрозахранване на климатичната инсталация.

Пара Само парно отопление. Всички напрежения са посочени, кодът също е на разположение за всички вагони без парно отопление.

ЧАСТ 11

КОДОВЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СПЕЦИАЛНИ ВОЗИЛА (ЦИФРИ ОТ 6 ДО 8)

Разрешена скорост за специалните возила (цифра 6)

Класификация			Скорост на пътуване при наличие на двигател		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Може да се прикачи 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 прикачи към влак		Самоходен		6	
		Несамоходен			7
Самоходно железопътно/пътно возило, което може да се прикачи към влак (b)				8	
Самоходно железопътно/пътно возило, което не може да се прикачи към влак (b)				9	
Несамоходно железопътно/пътно возило (b)					0

(a) Под ограничение се разбира специално местоположение в композицията (например последно возило), задължителен предпазен вагон и т.н.

(b) Включването им в състава е възможно само при специални условия.

ТИП И ПОДТИП НА СПЕЦИАЛНИТЕ ВОЗИЛА (ЦИФРИ 7—8)

7-ма цифра	8-ма цифра	Возила/машини
1 Инфраструктура и горно строене	1	Влак за полагане и подмяна на релси
	2	Техника за полагане на стрелки и кръстовини
	3	Влак за възстановяване на коловоз
	4	Баластопочистваща машина
	5	Машина за земни работи
	6	
	7	
	8	
	9	Релсов кран (без функция за връщане върху релсите)
	0	Други или с общо предназначение
2 Коловоз	1	Машина с голям капацитет за уплътняване на баластовата призма в непрекъснати участъци
	2	Други машини за уплътняване на баластовата 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

7-ма цифра	8-ма цифра	Возила/машини
3 Въздушна контактна мрежа	1	Многофункционална машина
	2	Навиваща и развиваща машина
	3	Машина за поставяне на стълбове
	4	Машина с кабелен барабан
	5	Машина за опъване на въздушната контактна 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

7-ма цифра	8-ма цифра	Возила/машини
5 Товарене, разтоварване и различни превози	1	Машина за товарене/разтоварване и превозване на релси
	2	Машина за товарене/разтоварване и превозване на баласт, чакъл и др.
	3	
	4	
	5	Машина за товарене/разтоварване и превозване на траверси
	6	
	7	
	8	Машина за товарене/разтоварване и превозване на стрелочно оборудване и др.
	9	Машина за товарене/разтоварване и превозване на други материали
	0	Други
6 Измерване	1	Вагон за измерване на земни работи
	2	Вагон за измерване на коловози
	3	Вагон за измерване на въздушната контактна линия
	4	Вагон за измерване на междурелсието
	5	Вагон за измерване на сигнализацията
	6	Вагон за измерване на телекомуникациите
	7	
	8	
	9	
	0	Други
7 Аварии	1	Аварийен кран
	2	Вагон за аварийно изтегляне
	3	Аварийен влак за тунели
	4	Аварийен вагон
	5	Противопожарен вагон
	6	Санитарно возило
	7	Вагон с оборудване
	8	
	9	
	0	Други

7-ма цифра	8-ма цифра	Возила/машини
8 Тяга, транспорт, енергия и др.	1	Тягови единици
	2	
	3	Транспортен вагон (без 59)
	4	Моторен вагон
	5	Дрезина/моторен вагон
	6	
	7	Бетониращ влак
	8	
	9	
	0	Други
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
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

ЧАСТ 12 — БУКВЕНА МАРКИРОВКА ЗА ВАГОНИ С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЪЧЛЕНЕНИ ИЛИ СЪСТАВЕНИ ОТ НЯКОЛКО ЕДИНИЦИ ВАГОНИ

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КАТЕГОРИЯТА И НА БУКВЕНИТЕ ИНДЕКСИ

1. Важни бележки

В приложените таблици:

- изразените в метри данни се отнасят до вътрешната дължина на вагоните (l_u : полезна дължина);
- изразените в тонове данни (t_u : полезен товар) отговарят на най-високата пределна стойност за товара, указана 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 с всички допустими токове
- qq тръба и инсталация за електрическото отопление, което може да се захранва с всички допустими токове
- s товарни вагони, които могат да се движат при условия „s“ (виж приложение Б към ТСОС „Подвижен състав“)
- ss товарни вагони, които могат да се движат при условия „ss“ (виж приложение Б към ТСОС „Подвижен 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 ЗА КАТЕГОРИЯ: E — ОТКРИТ ВАГОН, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ, С ВИСОКИ СТРАНИ

Базов вагон		обикновен тип, отварящ се от страни и в края, с равен под с 2 оси: $l_u \geq 7,70 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq t_u \leq 30 \text{ t}$ с 4 оси: $l_u \geq 12 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq t_u \leq 60 \text{ t}$ с 6 и повече оси: $l_u \geq 12 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq t_u \leq 75 \text{ t}$
Индекс букви	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	c	с люкове на пода ^(a)
	k	с 2 оси: $t_u < 20 \text{ t}$ с 4 оси: $t_u < 40 \text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u < 50 \text{ t}$
	kk	с 2 оси: $20 \text{ t} \leq t_u < 25 \text{ t}$ с 4 оси: $40 \text{ t} \leq t_u < 50 \text{ t}$ с 6 или повече оси: $50 \text{ t} \leq t_u < 60 \text{ t}$
	l	без странично отваряне
	ll	без люкове на пода ^(b)
	m	с 2 оси: $l_u < 7,70 \text{ m}$ с 4 или повече оси: $l_u < 12 \text{ m}$
	mm	с 4 и повече оси: $l_u > 12 \text{ m}$ ^(b)
	n	с 2 оси: $t_u > 30 \text{ t}$ с 4 оси: $t_u > 60 \text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u > 75 \text{ t}$
	o	без отваряне в края
	p	с кабина за спирача ^(b)

^(a) Това понятие се отнася за открити вагони с високи страни, отварящи се от страни, 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 за междурелсие 1 520 mm.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: F — ОТКРИТ ВАГОН С ВИСОКИ БОРДОВЕ, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ

Базов вагон		специален тип с 2 оси: $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ с 3 оси: $25\text{ t} \leq t_u \leq 40\text{ t}$ с 4 оси: $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ с 6 и повече оси: $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Индекс букви	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	голям капацитет с оси (обем $> 45\text{ m}^3$)
	c	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от горната страна ^(a)
	cc	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от долната страна ^(a)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	k	с 2 или 3 оси: $t_u < 20\text{ t}$ с 4 оси: $t_u < 40\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	с 2 или 3 оси: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ с 4 оси: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ с 6 или повече оси: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от горната страна ^(a)
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от долната страна ^(a)
	n	с 2 оси: $t_u > 30\text{ t}$ с 3 или повече оси: $t_u > 40\text{ t}$ с 4 оси: $t_u > 60\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u > 75\text{ t}$
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a)
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a)
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a)
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a)
	ppp	с кабина за спирача ^(b)

^(a) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория F са открити вагони, които нямат равен под и нямат наклонящо устройство в края или отстрани.

^(b) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 520 mm.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

- аксиално: люковете са разположени над оста на коловоза
- двустранно: люковете са от двете страни на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
 - двустранно, ако пълното опразване на вагона изисква да са отворени люковете от двете страни,
 - от произволна страна, ако за пълното опразване на вагона е достатъчно да се отворят люковете само от едната страна)
- от горната страна: 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 транспортър, който да пренася товарите
- от долната страна: разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортър за пренасяне на товарите

Характер на разтоварването:

- 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 бъде спрял

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: G — ПОКРИТ ВАГОН

Базов вагон		обикновен тип с най-малко 8 вентилационни отвора с 2 оси: $9\text{ m} \leq l_u < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ с 4 оси: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ с 6 и повече оси: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Индекс букви	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	най-голям капацитет: — с 2 оси: $l_u \geq 12\text{ m}$ и полезен капацитет $\geq 70\text{ m}^3$ — с 4 и повече оси: $l_u \geq 18\text{ m}$
	bb	с 4 оси: $l_u > 18\text{ m}$ ^(a)
	g	за зърно
	h	за плодове и зеленчуци ^(b)
	k	с 2 оси: $t_u < 20\text{ t}$ с 4 оси: $t_u < 40\text{ t}$ с 6 и повече оси: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	с 2 оси: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ с 4 оси: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ с 6 и повече оси: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	l	с по-малко от 8 вентилационни отвора
	ll	с люкове с по-големи капацитети ^(a)
	m	с 2 оси: $l_u < 9\text{ m}$ с 4 или повече оси: $l_u < 15\text{ m}$
	n	с 2 оси: $t_u > 30\text{ t}$ с 4 оси: $t_u > 60\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u > 75\text{ t}$
	o	с 2 оси: $l_u < 12\text{ m}$ и полезен капацитет $\geq 70\text{ m}^3$
	p	с кабина за спирача ^(a)

^(a) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 520 mm.

^(b) Понятието „за плодове и зеленчуци“ се отнася само за вагони, снабдени с допълнителни вентилационни отвори на нивото на пода.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: Н — ПОКРИТ ВАГОН

Базов вагон		специален тип с 2 оси: $9\text{ m} \leq l_u \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq t_u \leq 28\text{ t}$ с 4 оси: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ с 6 и повече оси: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Индекс букви	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	с 2 оси: $12\text{ m} \leq l_u \leq 14\text{ m}$ и полезен капацитет $\geq 70\text{ m}^3$ ^(a) с 4 или повече : $18\text{ m} \leq l_u < 22\text{ m}$
	bb	с 2 оси: $l_u \geq 14\text{ m}$ с 4 или повече : $l_u \geq 22\text{ m}$
	c	с челни врати
	cc	с челни врати и вътрешност, оборудвана за превоз на автомобили
	d	с люкове на пода
	dd	с наклонящ се корпус ^(b)
	e	с 2 пода
	ee	с 3 или повече нива
	f	подходящ за превози до Великобритания ^(a)
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот) ^(a)
	g	за зърно
	gg	за цимент ^(b)
	h	за плодове и зеленчуци ^(c)
	hh	за минерални торове ^(b)
	i	с отварящи се или плъзгащи се стени
	ii	с много здрави отварящи се или плъзгащи се стени ^(d)
	k	с 2 оси: $t_u < 20\text{ t}$ с 4 оси: $t_u < 40\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	с 2 оси: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ с 4 оси: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ с 6 или повече оси: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	l	с подвижни прегради ^(e)
	ll	с подвижни прегради, които могат да се застопоряват ^(b)
	m	с 2 оси: $l_u < 9\text{ m}$ с 4 или повече оси: $l_u < 15\text{ m}$
	mm	с 4 и повече оси: $l_u > 18\text{ m}$ ^(b)
	n	с 2 оси: $t_u > 28\text{ t}$ с 4 оси: $t_u < 60\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u > 75\text{ t}$
	o	с 2 оси: $l_u\ 12\text{ m} < 14\text{ m}$ и полезен обем $\geq 70\text{ m}^3$
	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 за междурелсие 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 за междурелсие 1 435 mm.

^(e) Подвижните прегради могат временно да се демонтират.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: I — ВАГОНИ С КОНТРОЛИРАНА ТЕМПЕРАТУРА

Базов вагон		хладилен вагон с топлоизолация клас IN, със задвижвана с двигател вентилация, със скара и бункер за лед $\geq 3,5 \text{ m}^3$ с 2 оси: $19 \text{ m}^2 \leq \text{площ на пода} < 22 \text{ m}^2$; $15 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 25 \text{ t}$ с 4 оси: площ на пода $\geq 39 \text{ m}^2$; $30 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 40 \text{ t}$
Индекс букви	a	с 4 оси
	b	с 2 оси и голяма площ на пода: $22 \text{ m}^2 \leq \text{площ на пода} \leq 27 \text{ m}^2$
	bb	с 2 оси и много голяма площ на пода: площ на пода $> 27 \text{ m}^2$
	c	с куки за месо
	d	за риба
	e	с електрическа вентилация
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	с механично замразяване ^(a) ^(b)
	gg	замразител с втечен 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: $\text{tu} > 15 \text{ t}$ с 4 оси: $\text{tu} < 30 \text{ t}$
	l	изолиран, без бункери за лед ^(a) ^(d)
	m	с 2 оси: floor area $< 19 \text{ m}^2$ с 4 оси: площ на пода $< 39 \text{ m}^2$
	mm	с 4 оси: площ на пода $\geq 39 \text{ m}^2$ ^(e)
	n	с 2 оси: $\text{tu} > 25 \text{ t}$ с 4 оси: $\text{tu} > 40 \text{ t}$
	o	с бункери за лед с капацитет, по-малък от $3,5 \text{ m}^3$ ^(d)
	p	без решетки

^(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 охлаждаема група.

^(c) Понятието „придружаващ технически вагон“ се отнася едновременно за заводски вагони, за вагони-работилници (със или без места за спане) и за спални вагони.

^(d) Буквеният индекс „o“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „l“.

^(e) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 520 mm.

Забележка: Площта на пода на покритите хладилни вагони винаги се определя, като се вземе предвид използването на бункерите за лед.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: К — ДВУСОСОВ ПЛАТФОРМЕН ВАГОН

Базов вагон		обикновен тип с шарнирни странични стени и къси опори $l_u \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq t_u \leq 30 \text{ t}$
Индекс букви	b	с дълги опори
	g	оборудван за превоз на контейнери ^(a)
	i	със свалящ се капак и несвалящи се челни стени ^(b)
	j	с демпфериращ механизъм
	k	$t_u < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq t_u < 25 \text{ t}$
	l	без опори
	m	$9 \text{ m} \leq l_u < 12 \text{ m}$
	mm	$l_u < 9 \text{ m}$
	n	$t_u > 30 \text{ t}$
	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 К изключително за обикновени вагони, които са допълнително оборудван за превоз на контейнери. Вагоните, оборудвани само 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“.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: L — ДВУСОСОВ ПЛАТФОРМЕН ВАГОН

Базов вагон		специален тип $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Индекс букви	b	със специални приспособления за закрепване на средни по размер контейнери (pa) ^(a)
	c	с шарнирна напречна греда ^(a)
	d	оборудван за превоз на автомобили, без платформа ^(a)
	e	с платформи за превоз на автомобили ^(a)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	оборудван за превоз на контейнери (с изключение на pa) ^(a) ^(b)
	h	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ^(a) ^(c)
	hh	оборудван 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 демпфериращ механизъм
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	без опори ^(a)
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	p	без странични стени ^(a)

^(a) Буквеният индекс „l“ или „p“ е незапълнителен за вагони, носещи буквени индекси „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените маркировки по вагоните.

^(b) Вагони, използвани единствено за превоз на контейнери (с изключение на pa).

^(c) Вагони, използвани единствено за превоз на рулони ламарина.

^(d) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 435 mm.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: О — КОМБИНИРАН ПЛАТФОРМЕН И ОТКРИТ ВАГОН, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ

Базов вагон		обикновен тип с 2 или 3 оси, с шарнирни странични или челни стени и опори с 2 оси: $lu \geq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ с 3 оси: $lu \geq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$
Индекс букви	a	с 3 оси
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	k	$tu < 20\text{ t}$
	kk	$20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$
	l	без опори
	m	$9\text{ m} \leq lu < 12\text{ m}$
	mm	$lu < 9\text{ m}$
	n	с 2 оси: $tu > 30\text{ t}$ с 3 оси: $tu > 40\text{ t}$

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: R — ПЛАТФОРМЕН ВАГОН С ТАЛИГИ

Базов вагон		обикновен тип с шарнирни челни стени и опори $18\text{ m} \leq l_u < 22\text{ m}$; $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$
Индекс букви	b	$l_u \geq 22\text{ m}$
	e	с шарнирни странични стени
	g	оборудван за превоз на контейнери ^(a)
	h	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ^(b)
	hh	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре ^(b)
	i	със свалящ се капак и несвалящи се челни стени ^(c)
	j	с демпфериращ механизъм
	k	$t_u < 40\text{ t}$
	kk	$40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$
	l	без опори
	m	$15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$
	mm	$l_u < 15\text{ m}$
	n	$t_u > 60\text{ t}$
	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 за категория R само в случая на обикновени вагони, които допълнително са приспособени за превоз на контейнери. Вагоните, приспособени 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 за категория R само в случая на обикновени вагони, които допълнително са приспособени за превоз на контейнери. Вагоните, приспособени 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“.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: S — ПЛАТФОРМЕН ВАГОН С ТАЛИГИ

Базов вагон		специален тип с 4 оси: $lu \geq 18 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ с 6 и повече оси: $lu \geq 22 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Индекс букви	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 (pa) ^(b)
	c	с шарнирна напречна гредя ^(b)
	d	оборудван за превоз на автомобили, без платформи ^(b) ^(c)
	e	с платформи за превоз на автомобили ^(b)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	оборудван за превоз на контейнери, обща товарна дължина $\leq 60'$ (с изключение на pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	gg	оборудван за превоз на контейнери, обща товарна дължина $> 60'$ (с изключение на pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	h	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ^(b) ^(c)
	hh	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре ^(b) ^(c)
	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 демпфериращ механизъм
	k	с 4 оси: $tu < 40 \text{ t}$ с 6 или повече оси: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	с 4 оси: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ с 6 или повече оси: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	без опори ^(b)
	m	с 4 оси: $15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$; с 6 или повече оси: $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$
	mm	с 4 оси: $lu < 15 \text{ m}$ с 6 или повече оси: $lu < 18 \text{ m}$
	mmm	с 4 оси: $lu \geq 22 \text{ m}$ ^(a)
	n	с 4 оси: $tu > 60 \text{ t}$ с 6 или повече оси: $tu > 75 \text{ t}$
	p	без странични стени ^(b)

^(a) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 520 mm.

^(b) Буквеният индекс „l“ или „p“ е незадължителен за вагони, носещи буквени индекси „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените маркировки 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 само за превоз на стандартни контейнери или за контейнери за смесен автомобилно-железопътен превоз за механизирани манипулации с хват за контейнери.

^(e) Вагони, използвани само за превоз на рулони ламарина.

^(f) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 435 mm.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: Т — ВАГОН С ОТВАРЯЩ СЕ ТАВАН

Базов вагон		с 2 оси: $9\text{ m} \leq l_u < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ с 4 оси: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ с 6 и повече оси: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Индекс букви	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	b	най-голям капацитет: с 2 оси: $l_u \geq 12\text{ m}$ с 4 или повече оси: $l_u \geq 18\text{ m}$ ^(a) ^(b)
	c	с челни врати
	d	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от горната страна ^(a) ^(b) ^(c)
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от долната страна ^(a) ^(b) ^(c)
	e	със свободна височина на вратите $> 1,90\text{ m}$ ^(a) ^(b) ^(c)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	за зърно
	h	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани
	hh	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре
	i	с отварящи се стени ^(a)
	j	с демпфериращ механизъм
	k	с 2 оси: $t_u < 20\text{ t}$ с 4 оси: $t_u < 40\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	с 2 оси: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ с 4 оси: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ с 6 или повече оси: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от горната страна ^(a) ^(b) ^(c)
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от долната страна ^(a) ^(b) ^(c)
	m	с 2 оси: $l_u < 9\text{ m}$ с 4 или повече оси: $l_u < 15\text{ m}$ ^(b)
	n	с 2 оси: $t_u > 30\text{ t}$ с 4 оси: $t_u > 60\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u > 75\text{ t}$
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a) ^(b) ^(c)
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a) ^(b) ^(c)
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a) ^(b) ^(c)
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a) ^(b) ^(c)

^(a) Буквен индекс „e“:

— е незапълнителен 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“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ou „pp“.

^(b) Буквените индекси „b“ и „m“ не трябва да се поставят на вагони, носещи буквените индекси „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ или „pp“.

^(c) Вагоните с гравитачно разтоварване в категория Т са возила, снабдени с отварящ се таван, позволяващ достъп за товарене по цялата дължина на коша; тези вагони нямат равен под и техните странични или челни стени не са пригодени за отваряне.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: люковете са разположени над оста на коловоза

— двустранно: люковете са от двете страни на коловоза, извън релсите

(За тези вагони разтоварването става:

— двустранно, ако пълното опразване на вагона изисква да са отворени люковете от двете страни,

— от произволна страна, ако за пълното опразване на вагона е достатъчно да са отворени люковете само от едната страна)

— от горната страна: 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 транспортър, който да пренася товарите

— от долната страна: разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортър за пренасяне на товарите

Характер на разтоварването:

— 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 бъде спрял

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: U — СПЕЦИАЛНИ ВАГОНИ

Базов вагон		различни от описаните в категории F, H, L, S или Z с 2 оси: $25\ t \leq t_u \leq 30\ t$ с 3 оси: $25\ t \leq t_u \leq 40\ t$ с 4 оси: $50\ t \leq t_u \leq 60\ t$ с 6 и повече оси: $60\ t \leq t_u \leq 75\ t$
Индекс букви	a	с 4 оси
	aa	с 6 или повече оси
	c	с разтоварване под налягане
	d	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от горната страна ^(a)
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от долната страна ^(a)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	за зърно
	i	приспособени за превоз на товари, превишаващи габарита на обикновени вагони ^(b) ^(c)
	k	с 2 или 3 оси: $t_u < 20\ t$ с 4 оси: $t_u < 40\ t$ с 6 или повече оси: $t_u < 50\ t$
	kk	с 2 или 3 оси: $20\ t \leq t_u < 25\ t$ с 4 оси: $40\ t \leq t_u < 50\ t$ с 6 или повече оси: $50\ t \leq t_u < 60\ t$
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от горната страна ^(a)
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от долната страна ^(a)
	n	с 2 оси: $t_u > 30\ t$ с 3 оси: $t_u > 40\ t$ с 4 оси: $t_u > 60\ t$ с 6 или повече оси: $t_u > 75\ t$ ^(c)
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a)
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a)
	p	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a)
	pp	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от долната страна ^(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; тези вагони нямат равен под и техните странични или челни стени не са пригодени за отваряне.

^(b) По-конкретно,

- вагони с ниска товарна платформа
- вагони с жлеб в средата
- вагони с обикновено приспособление за контрол на диагоналния наклон

^(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 оста на коловоза
- двустранно: люковете са от двете страни на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
 - двустранно, ако пълното опразване на вагона изисква да са отворени люковете от двете страни,
 - от произволна страна, ако за пълното опразване на вагона е достатъчно да са отворени люковете само от едната страна)
- от горната страна: 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 транспортър, който да пренася товарите
- от долната страна: разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортър за пренасяне на товарите

Характер на разтоварването:

- 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 бъде спрял

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: Z — ВАГОН-ЦИСТЕРНА

Базов вагон		с метална обшивка, за превоз на течности или газове с 2 оси: $25\text{ t} \leq l_u \leq 30\text{ t}$ с 3 оси: $25\text{ t} \leq t_u \leq 40\text{ t}$ с 4 оси: $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ с 6 и повече оси: $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Индекс букви	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 отоплителни уреди
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	за превоз на газове под налягане, втечнени или разтворени под налягане ^(b)
	i	цистерна от неметален материал
	j	с демпфериращ механизъм
	k	с 2 или 3 оси: $t_u < 20\text{ t}$ с 4 оси: $t_u < 40\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	с 2 или 3 оси: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ с 4 оси: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ с 6 или повече оси: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	n	с 2 оси: $t_u > 30\text{ t}$ с 3 оси: $t_u > 40\text{ t}$ с 4 оси: $t_u > 60\text{ t}$ с 6 или повече оси: $t_u > 75\text{ t}$
	p	с кабина за спирача ^(a)

^(a) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 520 mm.^(b) Буквеният индекс „с“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „g“.

БУКВЕНИ МАРКИРОВКИ ЗА СЪЧЛЕНЕНИ ВАГОНИ И ВАГОНИ, СЪСТАВЕНИ ОТ НЯКОЛКО ЕДИНИЦИ
ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КАТЕГОРИЯТА И НА БУКВЕНИТЕ ИНДЕКСИ

1. Важни бележки

В приложените таблици изразените в метри данни се отнасят до вътрешната дължина на вагоните (l_u : полезна дължина).

2. Буквени индекси с международно значение, общи за всички категории

q тръба за електрическото отопление, което може да се захранва с всички допустими токове

qq тръба и инсталация за електрическото отопление, което може да се захранва с всички допустими токове

s товарни вагони, които могат да се движат при условия „s“ (виж приложение Б от ТСОС „Подвижен състав“)

ss товарни вагони, които могат да се движат при условия „ss“ (виж приложение Б от ТСОС „Подвижен 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 ЗА КАТЕГОРИЯ: F — ОТКРИТ ВАГОН С ВИСОКИ БОРДОВЕ, ОТВАРЯЩ СЕ ОТСТРАНИ

Базов вагон		съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Индекс букви	a	с талиги
	c	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от горната страна ^(a)
	cc	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от долната страна ^(a)
	E	с 3 единици
	ee	с 4 или повече единици
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	l	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от горната страна ^(a)
	ll	с насипно гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от долната страна ^(a)
	m	с 2 единици: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 22\text{ m}$
	o	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a)
	oo	с аксиално насипно гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a)
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a)
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от долната страна ^(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 техните странични или челни стени не са пригодени за отваряне.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

- аксиално: люковете са разположени над оста на коловоза
- двустранно: люковете са от двете страни на коловоза, извън релсите
(За тези вагони разтоварването става:
 - двустранно, ако пълното опразване на вагона изисква да са отворени люковете от двете страни,
 - от произволна страна, ако за пълното опразване на вагона е достатъчно да са отворени люковете само от едната страна)
- от горната страна: 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 транспортър, който да пренася товарите
- от долната страна: разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортър за пренасяне на товарите

Характер на разтоварването:

- 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 бъде спрял

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: Н — ПОКРИТ ВАГОН

Базов вагон		съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Индекс букви	a	с талиги
	c	с челни врати
	cc	с челни врати и вътрешност, оборудвана за превоз на автомобили
	d	с люкове на пода
	e	с 3 единици
	ee	с 4 или повече единици
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	за зърно
	h	за плодове и зеленчуци ^(a)
	i	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: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 22\text{ m}$
	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 за междурелсие 1 435 mm.

^(c) Подвижните прегради могат временно да се демонтират.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: I — ВАГОНИ С КОНТРОЛИРАНА ТЕМПЕРАТУРА

Базов вагон		хладилен вагон с топлоизолация клас IN, с активно задвижвана вентилация, със скара и бункер за лед $\geq 3,5 \text{ m}^3$ съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици $22 \text{ m} \leq l_u < 27 \text{ m}$
Индекс букви	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 до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	с механично замразяване ^(a)
	gg	замразител с втечен 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: $l_u \geq 27 \text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 22 \text{ m}$
	o	с бункери за лед с капацитет, по-малък от $3,5 \text{ m}^3$ ^(c)
	oo	с 3 единици
	p	без решетки
	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 едновременно за заводски вагони, за вагони-работилници (със или без места за спане) и за спални вагони.^(c) Буквеният индекс „o“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „l“.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: L — ВАГОН С РАВЕН ПОД С ОТДЕЛНИ КОЛООСИ

Базов вагон		съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с 2 единици $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Индекс букви	a	съчленен вагон
	aa	вагон, съставен от няколко единици
	b	със специални приспособления за закрепване на средни по размер контейнери (pa) ^(a)
	c	с шарнирна напречна греда ^(a)
	d	оборудван за превоз на автомобили, без платформа ^(a)
	e	с платформи за превоз на автомобили ^(a)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	оборудван за превоз на контейнери ^(a) ^(b)
	h	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ^(a) ^(c)
	hh	оборудван 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 демпфериращ механизъм
	l	без опори ^(a)
	m	с 2 единици: $18\text{ m} \leq l_u < 22\text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 18\text{ m}$
	o	с 3 единици
	oo	с 4 или повече единици
	p	без странични стени ^(a)
	r	с 2 единици: $l_u \geq 27\text{ m}$

^(a) Буквеният индекс „l“ или „p“ е незадължителен за вагони, носещи буквени индекси „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените маркировки по вагоните.

^(b) Вагони, използвани единствено за превоз на контейнери (с изключение на pa).

^(c) Вагони, използвани единствено за превоз на рулони ламарина.

^(d) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 435 mm.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: S — ПЛАТФОРМЕН ВАГОН С ТАЛИГИ

Базов вагон		съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с 2 единици $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Индекс букви	b	със специални приспособления за закрепване на средни по размер контейнери (pa) ^(a)
	c	с шарнирна напречна греда ^(a)
	d	оборудван за превоз на автомобили, без платформа ^(a) ^(b)
	e	с платформи за превоз на автомобили ^(a)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	оборудван за превоз на контейнери, с обща товарна дължина $\leq 60'$ (с изключение на pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	gg	оборудван за превоз на контейнери, с обща товарна дължина $> 60'$ (с изключение на pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	h	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани ^(a) ^(d)
	hh	оборудван 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 ^(a) и несвалящи се челни стени ^(e)
	j	с демпфериращ механизъм
	l	без опори ^(a)
	m	с 2 единици: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 22\text{ m}$
	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) Буквеният индекс „l“ или „p“ е незапълнителен за вагони, носещи буквени индекси „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ или „ii“. Но цифровите кодове винаги трябва да отговарят на буквените маркировки 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 хват за контейнери.

^(d) Вагони, използвани единствено за превоз на рулони ламарина.

^(e) Отнася се само за вагони за междурелсие 1 435 mm.

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: Т — ВАГОН С ОТВАРЯЩ СЕ ТАВАН

Базов вагон		съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Индекс букви	a	с талиги
	b	със свободна височина на вратите $> 1,90\text{ m}$ ^(b)
	c	с челни врати
	d	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от горната страна ^(b)
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от долната страна ^(a) ^(b)
	e	с 3 единици
	ee	с 4 или повече единици
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	за зърно
	h	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора настрани
	hh	оборудван за превоз на рулони ламарина, с отвора нагоре
	i	с отварящи се стени ^(a)
	j	с демпфериращ механизъм
	l	с наспино гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от горната страна ^(a) ^(b)
	ll	с наспино гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от долната страна ^(a) ^(b)
	m	с 2 единици: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 22\text{ m}$
	o	с аксиално наспино гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a) ^(b)
	oo	с аксиално наспино гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a) ^(b)
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a) ^(b)
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a) ^(b)
	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 Т са возила, снабдени с отварящ се таван, позволяващ достъп за товарене по цялата дължина на коша; тези вагони нямат равен под и техните странични или челни стени не са пригодени за отваряне.

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

— аксиално: люковете са разположени над оста на коловоза

— двустранно: люковете са от двете страни на коловоза, извън релсите

(За тези вагони разтоварването става:

— двустранно, ако пълното опразване на вагона изисква да са отворени люковете от двете страни,

— от произволна страна, ако за пълното опразване на вагона е достатъчно да са отворени люковете само от едната страна)

— от горната страна: 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 транспортър, който да пренася товарите

— от долната страна: разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортър за пренасяне на товарите

Характер на разтоварването:

— наспино: 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 бъде спрял

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: U — СПЕЦИАЛНИ ВАГОНИ

Базов вагон		съчленен или вагон, съставен от няколко единици, с оси, с 2 единици $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Индекс букви	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, от произволна страна, от горната страна ^(a)
	dd	с контролирано гравитачно разтоварване, от двете страни, от произволна страна, от долната страна ^(a)
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	за зърно
	i	оборудвани за превоз на товари, превишаващи габарита на обикновени вагони ^(b)
	l	с наспино гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от горната страна ^(b)
	ll	с наспино гравитачно разтоварване, от двете страни, двустранно, от долната страна ^(b)
	m	с 2 единици: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 22\text{ m}$
	o	с аксиално наспино гравитачно разтоварване, от горната страна ^(b)
	oo	с аксиално наспино гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a) ^(b)
	p	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от горната страна ^(a)
	pp	с аксиално контролирано гравитачно разтоварване, от долната страна ^(a)
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, 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; тези вагони нямат равен под и техните странични или челни стени не са пригодени за отваряне.

^(b) По-конкретно,

- вагони с ниска товарна платформа
- вагони с жлеб в средата
- вагони с обикновено приспособление за контрол на диагоналния наклон

Методът на разтоварване на тези вагони се определя от комбинация от следните характеристики:

Разположение на люковете за разтоварване:

- аксиално: люковете са разположени над оста на коловоза
- двустранно: Люковете са от едната страна на коловоза, извън релсите.
(За тези вагони разтоварването става:
 - двустранно, ако пълното опразване на вагона изисква да са отворени люковете от двете страни,
 - от произволна страна, ако за пълното опразване на вагона е достатъчно да са отворени люковете само от едната страна)
- от горната страна: 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 транспортър, който да пренася товарите
- от долната страна: разположението на долния край на улея за разтоварване не позволява използването на лентов транспортър за пренасяне на товарите

Характер на разтоварването:

- наспино: 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 бъде спрял

БУКВА ЗА КАТЕГОРИЯ: Z — ВАГОН-ЦИСТЕРНА

Базов вагон		с метална обшивка, за превоз на течности или газове съчленен вагон или вагон, съставен от няколко единици с оси, с 2 единици $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Индекс букви	a	с талиги
	c	с разтоварване под налягане ^(a)
	e	оборудвани с отоплителни уреди
	f	подходящ за превози до Великобритания
	ff	подходящ за превози до Великобритания (само през тунела)
	fff	подходящ за превози до Великобритания (само с ферибот)
	g	за превоз на газове под налягане, втечнени или разтворени под налягане ^(a)
	i	цистерна от неметален материал
	j	с демпфериращ механизъм
	m	с 2 единици: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	с 2 единици: $l_u < 22\text{ m}$
	o	с 3 единици
	oo	с 4 или повече единици
	r	съчленен вагон
	rr	вагон, съставен от няколко единици

^(a) Буквеният индекс „с“ не се поставя на вагони, носещи буквения индекс „g“.

ЧАСТ 13 — БУКВЕНА МАРКИРОВКА ЗА ТЕПЛЕН ПЪТНИЧЕСКИ СЪСТАВ

Серийни букви с международно значение:

A	Пътнически вагон с места за сядане първа класа
B	Пътнически вагон с места за сядане втора класа
AB	Пътнически вагон с места за сядане 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	Пътнически вагон с вагон-ресторант, купе за бюфет или бар (към маркировката се добавя и серийна буква)
D	Фургон
DD	Открит, фургон с две платформи за превоз на автомобили
Post	Пощенски фургон
AS SR WG	Пътнически 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, оборудван с електрозахранващ кабел
Laeq	Открит триосов вагон с две платформи за превоз на автомобили, оборудван с електрозахранващ кабел

Буквени индекси с международно значение:

b h	Салон-вагон, пригоден за инвалиди
c	Купета, които могат да бъдат превърнати 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 (вагон с кабина)
p t	Пътнически вагон с места за сядане и проход в средата
m	Вагон с дължина над 24,5 m
s	Проход в средата във фургони и пътнически 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.

ЧАСТ 14 — БУКВЕНИ ОБОЗНАЧЕНИЯ ЗА СПЕЦИАЛНИ ВАГОНИ

Тези обозначения са посочени в документа EN 14033-1 „Железопътни приложения — Коловоз — Технически изисквания за неподвижни железопътни машини за строителство и поддръжка — Част 1: Работа с неподвижни железопътни машини“ („Railway applications — Track — Technical requirements for railbound construction and maintenance machines — Part 1: Running of railbound machines“).

Допълнение Па

ЧАСТ „0“ — ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВОЗИЛОТО

Общи бележки

Настоящото допълнение описва Европейския номер на возилото и съответната маркировка, разположени видимо върху возилото, с цел да го идентифицират еднозначно и постоянно за времето на неговата експлоатация. То не описва другите номера или маркировки, които могат да бъдат гравирани или нанесени за постоянно върху рамата или основните компоненти на возилото по време на производството му.

Европейски номер на возилото и свързани с него съкращения

Всяко железопътно возило получава номер, съставен от 12 цифри (наречен Европейски номер на возилото (EVN), със следната структура:

Група подвижен железопътен състав	Годност за оперативна съвместимост и тип на возилото [2 позиции]	Страна, в която е регистрирано возилото [2 позиции]	Технически характеристики [4 позиции]	Сериен номер [3 позиции]	Контролна цифра [1 позиция]	
Вагони	00 до 09 10 до 19 20 до 29 30 до 39 40 до 49 80 до 89 [подробности в част 6]	01 до 99 [подробности в част 4]	0000 до 9999 [подробности в част 9]	000 до 999	0 до 9 [подробности в част 3]	
Теглени пътнически возила	50 до 59 60 до 69 70 до 79 [подробности в част 7]		0000 до 9999 [подробности в част 10]	000 до 999		
Тягов подвижен състав и единици във влакова композиция с постоянна или предварително определена формация	90 до 99 [подробности в част 8]		0000000 до 8999999 [значението на тези цифри се определя от държавите-членки, евентуално в двустранни или многостранни договори]			
Специални возила			9000 до 9999 [подробности в част 11]	000 до 999		

В някои страни 7-те цифри за техническите характеристики и серийния номер са достатъчни, за да идентифицират еднозначно всяко возило в групите на теглените возила и на специалните возила ⁽¹⁾.

Номерът се допълва от буквени означения:

- а) маркировки, свързани с годността за оперативна съвместимост (подробности в част 5);
- б) съкращение за страната, в която е регистрирано возилото (подробности в част 4);
- в) маркировка на стопанисващия (подробности в част 1);
- г) съкращения на техническите характеристики (подробности в част 12 за вагоните и част 13 за теглените пътнически возила).

Издаване на номер

Европейският номер на возилото трябва да се издава в съответствие с правилата, определени в Решение 2007/756/ЕО ⁽²⁾ на Комисията.

Европейският номер на возилото трябва да бъде променен, когато престане да отразява годността за оперативна съвместимост или техническите характеристики съгласно настоящото допълнение поради технически изменения по возилото. Такива технически изменения може да наложат ново пускане в експлоатация съгласно членове 20—25 от Директива 2008/57/ЕО.

⁽¹⁾ За специалните возила номерът трябва да бъде уникален в дадена държава и да съдържа първата и петте последни цифри на техническите характеристики, както и серийния номер.

⁽²⁾ ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30.

ЧАСТ 1 — МАРКИРОВКА НА СТОПАНИСВАЩИЯ ВОЗИЛОТО

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗА МАРКИРОВКАТА НА СТОПАНИСВАЩИЯ ВОЗИЛОТО (VKM)

Маркировката на стопанисващия возило (VKM) е буквен код, съставен от 2 до 5 символа⁽¹⁾. Маркировката на стопанисващия возило е нанесена върху всяко возило в близост до Европейския номер на возило. VKM посочва стопанисващия возило, съгласно регистрацията в националния регистър на возилата.

Маркировката на стопанисващия возило (VKM) е уникална и валидна във всички страни, обхванати от настоящата ТСОС, както и във всички страни, сключили договор, който включва прилагане на системата за номериране на возилото и за маркировка на стопанисващия возило, както е описано в настоящата ТСОС.

2. ФОРМАТ НА МАРКИРОВКАТА НА СТОПАНИСВАЩИЯ ВОЗИЛОТО

VKM е начин за представяне на пълното или съкратеното име на стопанисващия возило, по възможност така, че да може да бъде разпознат. Могат да се използват всичките 26 букви от латинската азбука. В маркировката VKM се използват главни букви. Букви, които не са първи букви в думите, образуващи името на стопанисващия, могат да бъдат написани в долен регистър (с малки букви). При проверката на еднозначността малките букви се разглеждат като главни.

Буквите могат да съдържат диакритични знаци⁽²⁾. При проверка на уникалността използваните при тези букви диакритични знаци се пренебрегват.

За возила, чиито стопанисващи пребивават в страна, която не използва латинска азбука, превод на маркировката на нейната собствена азбука може да бъде разположен след VKM, разделен от нея чрез знака наклонена линия („/“). Тази преведена маркировка на стопанисващия возило не се взема под внимание при обработка на данните.

3. РАЗПОРЕДБИ ЗА ИЗДАВАНЕ НА МАРКИРОВКИ НА СТОПАНИСВАЩ ВОЗИЛОТО

На един стопанисващ возило могат да бъдат издадени повече от една маркировки VKM, в случай когато:

- стопанисващият возило има официално име на няколко езика;
- стопанисващият возило има основателни причини, за да направи разграничение между различните паркове на возила в своята организация.

Обща VKM може да бъде дадена на група от предприятия:

- които принадлежат към обща корпоративна структура (например холдингова структура);
- които принадлежат към обща корпоративна структура, която е определила и упълномощила един от своите органи да се занимава с всички въпроси от името на всички останали и за тяхна сметка;
- които са упълномощили отделно единствено юридическо лице, което да се занимава с всички въпроси от тяхно име и за тяхна сметка.

4. РЕГИСТЪР НА МАРКИРОВКИТЕ НА СТОПАНИСВАЩИТЕ ВОЗИЛА И ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗДАВАНЕТО ИМ

Регистърът на VKM е публичен и се актуализира в реално време.

Заявление за VKM се депозира пред националния компетентен орган на заявителя и се предава на ЕЖА. VKM може да бъде използвана едва след публикуването ѝ от ЕЖА.

Притежателят на VKM трябва да информира компетентния национален орган, когато престане да използва VKM, и националният компетентен орган предава тази информация на ЕЖА. Дадена VKM ще бъде отменена, след като стопанисващият докаже, че маркировката е била променена върху всички возила, за които се отнася. Тази маркировка не се преиздава 10 години, освен ако тя е преиздадена на първоначалния стопанисващ или по негово искане на друг стопанисващ.

VKM може да бъде прехвърлена на друг стопанисващ, когато той е наследил първоначалния стопанисващ. VKM остава валидна, когато стопанисващият сменя своето име с име, което няма никаква прилика с VKM.

⁽¹⁾ За NMBS/SNCB може да продължи използването на латинската буква В в кръгче.

⁽²⁾ Диакритичните знаци са „знаци с ударение“ като например Á, Ç, Ö, Š, Ž, Å, и т.н. Специални букви като Ø и Æ се представят с единична обикновена буква; за контрола на уникалността на маркировката Ø се счита за О, а Æ — за А.

В случай на промяна на стопанисващия, която води до промяна на VKM, засегнатите вагони трябва да бъдат маркирани с новата VKM в срок от три месеца от датата на регистриране на промяната на стопанисващия в националния регистър на возилата. В случай на несъответствие между маркировката VKM, нанесена на возилото, и съхраняваните в националния регистър на возилата (НРВ) данни, регистрацията в НРВ има предимство.

ЧАСТ 2 — НАНАСЯНЕ НА НОМЕРА И СВЪРЗАНАТА С НЕГО БУКВЕНА МАРКИРОВКА ВЪРХУ КОРПУСА

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ ЗА МАРКИРОВКА ОТ ВЪНШНАТА СТРАНА

Главните букви и цифрите, които съставляват надписа на маркировката, са с минимална височина от 80 mm, изписани с безсерифен шрифт с типографско качество. По-малка височина може да се използва само, ако няма друга възможност за нанасяне на маркировката освен върху надлъжните греди от рамата на возилото.

Маркировката не може да бъде поставяна по-високо от 2 метра над нивото на релсите.

2. ВАГОНИ

Маркировката трябва да бъде изписана върху корпуса на вагона по следния начин:

23	TEN		31	TEN		33	TEN	
80	<u>D</u> -RFC		80	<u>D</u> -DB		84	<u>NL</u> -ACTS	
7369		553-4	0691		235-2	4796		100-8
Zcs			Tanoos			Slpss		

За вагони, върху чийто корпус няма достатъчно място за изписване на маркировката по този начин, и по-специално при платформените вагони, маркировката трябва да бъде разположена, както следва:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Когато една или няколко характерни букви, имащи значение в национален план, са нанесени върху возилото, тази национална маркировка трябва да бъде разположена след международната буквена маркировка и отделена от нея с тире, както следва:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ И ТЕПЛЕН ПЪТНИЧЕСКИ СЪСТАВ

Регистрационният номер трябва да бъде нанесен върху всяка странична стена на возилото по следния начин:

F-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7
B¹⁰ tu

Маркировката на страната, в която возилото е регистрирано, и на техническите характеристики се отпечатва непосредствено пред, след или под 12-те цифри на Европейския номер на возилото.

При пътнически возила с кабина на машиниста Европейският номер на возилото се изписва и в кабината.

4. ЛОКОМОТИВИ, МОТОРНИ ВАГОНИ И СПЕЦИАЛНИ ВОЗИЛА

Европейският номер на возилото трябва да е маркиран на всяка от страните на тяговия състав по следния начин:

92 10 1108 062-6

Европейският номер на возилото е изписан също във всяка кабина на тяговия подвижен железопътен състав.

Стопанисващият може да добави с букви, по-големи от тези на Европейския номер на возилото, собствена цифрова маркировка (съдържаща основно цифри от серийния номер, допълнени от буквен код), използвана при експлоатацията. Стопанисващият може да избере мястото, където неговият собствен номер ще бъде поставен. Европейският номер на возилото обаче трябва винаги да може да бъде лесно разграничен от собствената маркировка на стопанисващия.

ЧАСТ 3 — ПРАВИЛА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОНТРОЛНАТА ЦИФРА (ЦИФРА 12)

Контролната цифра се определя по следния начин:

- числата в четните позиции на основния номер (отдясно наляво) се взимат с тяхната собствена десетична стойност;
- числата в нечетни позиции на основния номер (отдясно наляво) се умножават по две;
- изчислява се сумата, получена от числата в четни позиции и всички числа, които съставляват частичните произведения, получени от нечетните позиции;
- взема се цифрата на единиците на тази сума;
- числото, необходимо за допълване на единиците до 10, представлява контролната цифра, ако тези единици са нула, то контролната цифра също ще бъде нула.

Примери

1 — Нека основният номер е	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Коефициент за умножение	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Сума: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Цифрата на единиците на тази сума е 2.

Тогава контролната цифра ще бъде 8 и основният номер става съответно регистрационен номер 33 84 4796 100-8.

2 — Нека основният номер е	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Коефициент за умножение	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Сума: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Цифрата на единиците на тази сума е 0.

Тогава контролната цифра ще бъде 8 и основният номер става съответно регистрационен номер 31 51 3320 198 - 0.

ЧАСТ 4 — КОДОВЕ НА ДЪРЖАВИТЕ, В КОИТО СА РЕГИСТРИРАНИ ВОЗИЛАТА (ЦИФРИ 3-4 И СЪКРАЩЕНИЕ)

Информацията, свързана с трети държави, се дава само за сведение.

Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата
Албания	AL	41
Алжир	DZ	92
Армения	AM	58
Австрия	A	81
Азербайджан	AZ	57
Беларус	BY	21
Белгия	B	88
Босна и Херцеговина	BIH	49

Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата
България	BG	52
Китай	RC	33
Хърватия	HR	78
Куба	CU ⁽¹⁾	40
Кипър	CY	
Чешка република	CZ	54
Дания	DK	86
Египет	ET	90

Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата
Естония	EST	26
Финландия	FIN	10
Франция	F	87
Грузия	GE	28
Германия	D	80
Гърция	GR	73
Унгария	H	55
Иран	IR	96
Ирак	IRQ ⁽¹⁾	99
Ирландия	IRL	60
Израел	IL	95
Италия	I	83
Япония	J	42
Казахстан	KZ	27
Киргизстан	KS	59
Латвия	LV	25
Ливан	RL	98
Лихтенщайн	FL	
Литва	LT	24
Люксембург	L	82
Македония	MK	65
Малта	M	
Молдова	MD ⁽¹⁾	23
Монако	MC	
Монголия	MGL	31

Държави	Буквен код на държавата ⁽¹⁾	Цифров код на държавата
Черна гора	ME	62
Мароко	MA	93
Нидерландия	NL	84
Северна Корея	PRK ⁽¹⁾	30
Норвегия	N	76
Полша	PL	51
Португалия	P	94
Румъния	RO	53
Русия	RUS	20
Сърбия	SRB	72
Словакия	SK	56
Словения	SLO	79
Южна Африка	ROK	61
Испания	E	71
Швеция	SE	74
Швейцария	CH	85
Сирия	SYR	97
Таджикистан	TJ	66
Тунис	TN	91
Турция	TR	75
Туркменистан	TM	67
Украйна	UA	22
Обединено кралство	GB	70
Узбекистан	UZ	29
Вьетнам	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Съгласно системата за буквено кодиране, описана в приложение 4 към Конвенцията от 1949 г. и член 45, параграф 4 от Конвенцията за пътното движение от 1968 г.

ЧАСТ 5 — БУКВЕНА МАРКИРОВКА НА ГОДНОСТТА ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

„TEN“: Превозно средство, което:

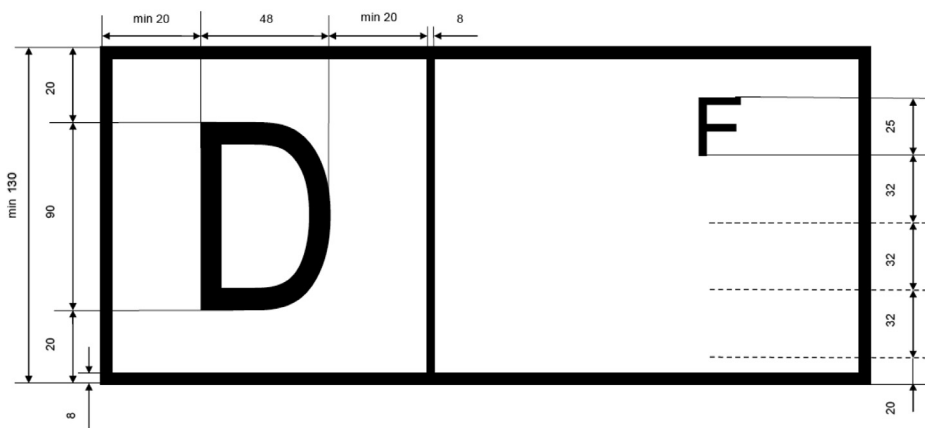
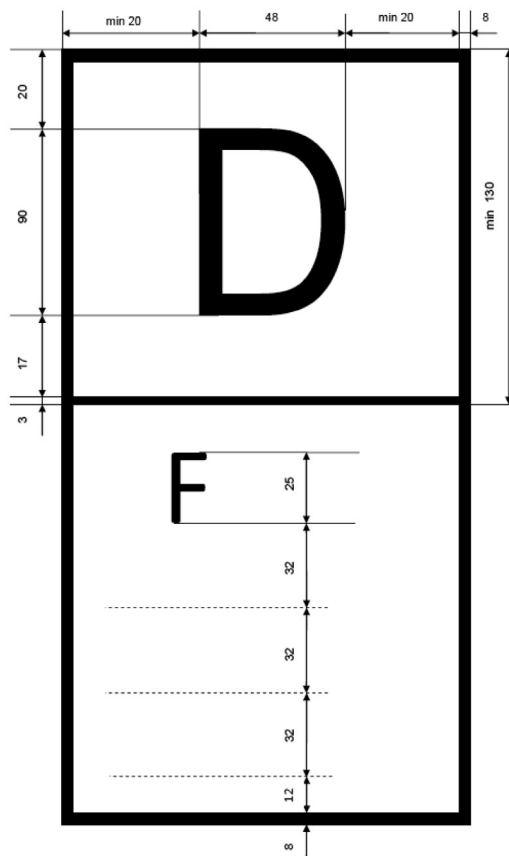
- отговаря на изискванията на всички съответни TCOC, действащи в момента на въвеждането му в експлоатация, и е било допуснато за въвеждане в експлоатация съгласно член 22, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, и
- е получило разрешение, валидно за всички държави-членки, съгласно член 23, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО.

„PPV/PPW“: Возило, което отговаря на Правилника PPV/PPW или PGW (действащ в държавите, членуващи в Организацията за сътрудничество на железниците — ОСЖД)

(оригинално наименование: PPV/PPW: PPV (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Бележки:

- а) Возила с маркировка „TEN“ отговарят на кодове от 0 до 3 на първата цифра на номера на возилото, посочен в допълнение П, част 6.
- б) Возилата, които не са получили разрешение за експлоатация във всички държави-членки, трябва да имат означение, показващо кои са държавите-членки, в които тяхната експлоатация е разрешена. Списъкът на разрешаващите държави-членки следва да бъде означен в съответствие с един от следните чертежи, където кодът D показва коя е държавата-членка, която е дала първото разрешение (в дадения пример — Германия), а кодът F показва коя държава-членка е дала второто разрешение (в дадения пример — Франция). Използваните за държавите-членки кодове са в съответствие с допълнение П, член 44. Това може да се отнася както за возила, които са в съответствие с TCOC, така и за такива, които не са. Последните съответстват на код 4 или 8 на първата цифра на номера на возилото, посочен в допълнение П, част 6.



ЧАСТ 6 – КОДОВЕ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ТОВАРНИ ВАГОНИ (ЦИФРИ 1-2)

	1- ^{ва} цифра 2- ^{ра} цифра		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2- ^{ра} цифра 1- ^{ва} цифра	
		Междурелсие	постоянно или регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно	регулируемо	постоянно или регулируемо	Междурелсие	
TEN ^(а) и/или COTIF ^(б) и/или PPV/PPW	0	с оси	Не се използва	Вагони, отговарящи на TEN ^(а) и/или COTIF	Не се използва ^(г)							Вагони, отговарящи на PPV/PPW (регулируемо между- релсие)	с оси	0
	1	с талиги											с талиги	1
TEN ^(а) и/или COTIF ^(б) и/или PPV/PPW	2	с оси		Вагони, отговарящи на TEN ^(а) и/или COTIF							Вагони, отговарящи на PPV/PPW (регулируемо между- релсие)	с оси	2	
	3	с талиги										с талиги	3	
Други вагони	4	с оси ^(в)	Вагони за поддръжка	Други вагони							Вагони, които не се използват в ЕС, със специална номерация за технически характе- ристики	с оси	4	
	8	с талиги ^(в)										с талиги	8	
		Трафик	Национален или международен трафик по специално споразумение											
	1- ^{ва} цифра 2- ^{ра} цифра		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2- ^{ра} цифра 1- ^{ва} цифра	

^(a) Вагони, за които е разрешено да носят маркировка TEN, вж. част 5.

^(b) В това число вагони, маркирани съгласно съществуващите разпоредби с цифрите, определени в настоящата таблица. COTIF: возило, отговарящо на правилата на COTIF, действащи в момента на въвеждането му в експлоатация.

^(c) Постоянно или регулируемо междурелсие.

^(f) Освен за вагони от категория I (вагони с контролирана температура), да не се използва при въвеждане на нови возила в експлоатация.

ЧАСТ 7 – КОДОВЕ ЗА ГОДНОСТ ЗА УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДЕН ТРАФИК, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ТЕПЛЕНИ ПЪТНИЧЕСКИ ВОЗИЛА (ЦИФРИ 1-2)

	Национален трафик	TEN ⁽⁴⁾ и/или RIC/COTIF ⁽⁶⁾ и/или PPV/PPW				Национален или международен трафик по специално споразумение	TEN ⁽⁴⁾ и/или COTIF ⁽⁶⁾	PPV/PPW		
2-ра цифра 1-ва цифра	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Возила за национален трафик	Возила с постоянно междурелсие без климатична инсталация (в това число за превоз на автомобили)	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) без климатична инсталация	Не се използва	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1668) без климатична инсталация	Возила с историческа стойност	Не се използва ⁽⁸⁾	Возила с постоянно междурелсие	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) с промяна на талигите	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) с оси с изменяем габарит
6	Обслужващи возила	Возила с постоянно междурелсие и климатична инсталация	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1520) и климатична инсталация	Обслужващи возила	Возила с регулируемо междурелсие (1435/1668) и климатична инсталация	Возила за превоз на автомобили	Не се използва ⁽⁸⁾			
7	Климатизирани и херметизирани возила	Не се използва	Не се използва	Херметизирани возила с постоянно междурелсие и климатична инсталация	Не се използва	Други возила	Не се използва	Не се използва	Не се използва	Не се използва

⁽⁴⁾ Относно съвместимостта с приложимите ТСОС вж. допълнение П, част 5.

⁽⁶⁾ В това число возила, маркирани съгласно съществуващите разпоредби с цифрите, определени в настоящата таблица. COTIF: возило, отговарящо на правилата на COTIF, действащи в момента на въвеждането му в експлоатация.

⁽⁸⁾ Освен за вагони с постоянно междурелсие (56) и регулируемо междурелсие (66), които вече са в експлоатация, да не се използва за нови возила, пускани в експлоатация.

ЧАСТ 8 — ВИДОВЕ ТЯГОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ И ЕДИНИЦИ ВЪВ ВЛАКОВА КОМПОЗИЦИЯ С ПОСТОЯННА ИЛИ ПРЕДВАРИТЕЛНО ОПРЕДЕЛЕНА ФОРМАЦИЯ (ЦИФРИ 1-2)

Първата цифра е „9“.

Ако втората цифра описва типа на тяговия подвижен състав, задължително е използването на следните кодове:

Код	Общ тип на возилото
0	Разни
1	Електрически локомотив
2	Дизелов локомотив
3	Електрическа мотриса (високоскоростна) [моторен вагон или прицепен вагон]
4	Електрическа мотриса (с изключение на високоскоростна) [моторен вагон или прицепен вагон]
5	Дизелова мотриса (моторен вагон или прицепен вагон)
6	Специализиран прицепен вагон
7	Маневрен електрически локомотив
8	Маневрен дизелов локомотив
9	Специално возило

ЧАСТ 9 — СТАНДАРТНА ЦИФРОВА МАРКИРОВКА НА ВАГОНИ (ЦИФРИ 5—8)

Това допълнение посочва цифровата маркировка, свързана с основните технически характеристики на вагона, и е публикувано на интернет страницата на ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>).

Заявления за нов код се приемат от регистриращия орган (посочен в Решение 2007/756/ЕО) и се изпращат до ЕЖА. Новият код може да бъде използван едва след публикуването му от ЕЖА.

ЧАСТ 10 — КОДОВЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ТЕПЛЕНИЯ ПЪТНИЧЕСКИ СЪСТАВ (ЦИФРИ 5—6)

Част 10 е публикувана на интернет страницата на ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>).

Заявления за нов код се приемат от регистриращия орган (посочен в Решение 2007/756/ЕО) и се изпращат до ЕЖА. Новият код може да бъде използван едва след публикуването му от ЕЖА.

ЧАСТ 11 — КОДОВЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СПЕЦИАЛНИТЕ ВОЗИЛА(ЦИФРИ ОТ 6 ДО 8)

Част 11 е публикувана на интернет страницата на ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>).

Заявления за нов код се приемат от регистриращия орган (посочен в Решение 2007/756/ЕО) и се изпращат до ЕЖА. Новият код може да бъде използван едва след публикуването му от ЕЖА.

ЧАСТ 12 — БУКВЕНА МАРКИРОВКА ЗА ВАГОНИ С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЪЧЛЕНЕНИ ИЛИ СЪСТАВЕНИ ОТ НЯКОЛКО ЕДИНИЦИ ВАГОНИ

Част 12 е публикувана на интернет страницата на ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>).

Заявления за нов код се приемат от регистриращия орган (посочен в Решение 2007/756/ЕО) и се изпращат до ЕЖА. Новият код може да бъде използван едва след публикуването му от ЕЖА.

ЧАСТ 13 — БУКВЕНА МАРКИРОВКА ЗА ТЕПЛЕН ПЪТНИЧЕСКИ СЪСТАВ

Част 13 е публикувана на интернет страницата на ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>).

Заявления за нов код се приемат от регистрационния орган (посочен в Решение 2007/756/ЕО) и се изпращат до ЕЖА. Новият код може да бъде използван едва след публикуването му от ЕЖА.

ЧАСТ 14 — БУКВЕНИ ОБОЗНАЧЕНИЯ ЗА СПЕЦИАЛНИ ВАГОНИ

Заличен

Допълнение Q

Не се използва

Допълнение С

Не се използва

Допълнение Т

Не се използва

*Допълнение У***ЕФЕКТИВНОСТ НА СПИРАНЕ****А. РОЛЯ НА УПРАВИТЕЛЯ НА ИНФРАСТРУКТУРА**

УИ уведомява ЖП за изискваната ефективност на спиране за всеки маршрут и предоставя информация за характеристиките на маршрута. УИ трябва да гарантира, че въздействието на характеристиките на маршрута и свързаните с трасето ограничения са взети предвид при изчисляването на изискваната ефективност на спиране.

Необходимата ефективност на спиране по принцип се изразява като процент от спирачното тегло, освен ако УИ и ЖП са се споразумели за друга единица за изразяване на ефективността на спиране (напр. тонове, спирачни сили, стойности на забавянето, профили на забавянето).

За влакови състави и постоянни влакови композиции УИ предоставя изискванията към ефективността на спиране в стойности на забавяне, ако ЖП го изисква.

Б. РОЛЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ

ЖП гарантира, че за всеки влак е достигната или надвишена изискваната от УИ ефективност на спиране. Поради това ЖП изчислява ефективността на спиране на даден влак, като отчита състава на влака.

ЖП трябва да вземе предвид ефективността на спиране на возило или влаков състав, намиращи се в експлоатация. Трябва да бъдат взети предвид и ограничения, свързани с подвижния състав, като надеждност и наличност на спирачните системи. При настройването на ефективността на спиране за целите на привеждане и задържане на влака в състояние на покой ЖП трябва също да вземе предвид информацията за характеристиките на маршрута, които влияят на поведението на влака.

Резултатите от проверката на ефективността на спиране на даден влак (като влаков състав, наличност на спирачната система, настройки на спирачките) ще се използват като изходни данни за определяне на правилата за експлоатация, които ще се прилагат в следствие към влака.

В. НЕДОСТАТЪЧНА ЕФЕКТИВНОСТ НА СПИРАНЕ

УИ трябва да установи правила, които да бъдат следвани, в случай че влакът не успее да удовлетвори изискванията за ефективност на спирането, и да предостави тези правила на железопътните предприятия.

Ако влакът не достигне необходимата ефективност на спиране за маршрутите, по които ще се използва, ЖП трябва да се съобрази със следващите от това ограничения, като например ограничението на скоростта.

*Допълнение Ф***СПИСЪК НА ОТВОРЕНИТЕ ВЪПРОСИ**

ДОПЪЛНЕНИЕ Б (ВИЖ ТОЧКА 4.4 ОТ НАСТОЯЩАТА ТСОС)

Други правила, осигуряващи съвместима експлоатация.

ТОЧКА 4.2.2.1.3.3

Товарни влакове, които не пресичат граница между държави-членки

Допълнение V

Не се използва

Допълнение Ц

РЕЧНИК

Определенията в настоящия речник се отнасят до термините, използвани в настоящата ТСОС „Експлоатация и управление на движението в конвенционалната железопътна трежа“ (OPE CR).

Понятие	Определение
Злополука	Съгласно определението в член 3 от Директива 2004/49/ЕО.
Разрешаване движението на влакове	Експлоатация на оборудване в центрове за сигнализация, контролни пунктове за електрозахранването на тягови механизми и центрове за управление на движението, осигуряващи движението на влаковете. Тук не е включен персоналът на железопътно предприятие, отговарящ за управлението на ресурсите, например влакови бригади и персонал на подвижния състав.
Компетенции	Необходимите квалификация и опит за сигурно и надлежно изпълнение на задачата. Опитът може да бъде постигнат в рамките на процеса на обучение.
Опасни товари	Съгласно определението в Директива 2008/68/ЕО от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари.
Работа при влошени условия	Експлоатация, произтичаща от непланирано събитие, което не позволява нормалното осъществяване на железопътни транспортни дейности.
Изпращане	Вж. изпращане на влак.
Водач	Съгласно определението в член 3 от Директива 2007/59/ЕО.
Извънредни товари	Товар, пренасян от железопътно возило, например контейнер, заменяем кош или друг вид товар, при който размерът на железопътното возило и/или натоварването на осите изискват специално разрешение за движението и/или осигуряването на специални условия за движение по време на цялото пътуване или на част от него.
Здравословни и безопасни условия	В контекста на настоящата ТСОС това се отнася само до психологическата квалификация, необходима за експлоатацията на съответните елементи на подсистемата.
Гореща/прегрята букса	Букса и буксов лагер, надвишили максималната проектна работна температура.
Произшествие	Съгласно определението в член 3 от Директива 2004/49/ЕО.
Дължина на влака	Обща дължина на всички возила по линията на буферите, включително локомотивите.
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 железопътното предприятие.
Пътник	Лице (различно от служител с определени задължения във влака), пътуващо във влака или намиращо се в железопътна собственост преди или след пътуването.
Мониторинг на работата	Систематичното наблюдаване и протоколиране на работата на железопътната услуга и на инфраструктурата с цел внасяне на подобрения в тази работа.
Квалификация	Физическата и психическата годност за изпълнение на задачата, както и необходимите за това познания.
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.
Пункт за докладване	Място, определено в разписанието на влака, в което трябва да се докладва време на пристигане, напускане или преминаване.
Маршрут	Определен отрязък или отрязъци от трасето.

Понятие	Определение
Дейност, от критично значение за безопасността	Дейност, извършвана от персонал в рамките на управлението или изменението на движението на возило, която може да повлияе на здравето и безопасността на лица.
Персонал	Лица, работещи за железопътно предприятие или за управител на инфраструктура, или техни партньори по договор, извършващи дейности съгласно настоящата ТСОС.
Точка на спиране	Мястото, определено в разписанието на влак, където е предвидено влакът да спре, обикновено за да извърши специфична дейност, като например да даде възможност за качването или слизането на пътници.
Разписание	Документ или система, предоставящи подробности за графика на движение на влак(ове) по определен маршрут.
Точка с означено време	Мястото, определено в разписанието на влака, където е фиксиран специален час. Този час може да бъде час на пристигане, час на тръгване или случай на влак, чието спиране не е предвидено в тази точка, час на преминаване на влака.
Тягова подвижна единица	Возило, способно да задвижва себе си и други возила, с които евентуално е скачено.
Влак	Влак се определя като тягова/и единица/и, със или без прикачени железопътни возила, имаща/и влакови данни, оперираща/и между две или повече определени точки.
Изпращане на влак	Сигнал за лицето, управляващо влака, че всички дейности на гарата или в депото са приключени и, доколкото това зависи от отговорния персонал, влакът е получил разрешение за движение.
Влакова бригада	Членове на бордовия персонал на даден влак, които имат свидетелства за правоспособност и са назначени от железопътното предприятие да изпълняват на борда на влака определени, специфични, свързани с безопасността задачи, например водач или охранител.
Подготовка на влака	Осигуряване на състояние на влака, подходящо за извършване на услугата, на правилния монтаж на влаковото оборудване и на съответствието на влаковата композиция на нейното предназначение. Подготовката на влака включва също технически проверки преди пускане на влака в експлоатация.

Съкращение	Обяснение
AC	Променлив ток
CCS	Управление, контрол и сигнализация
CEN	Европейски комитет за стандартизация (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Конвенция за международни железопътни превози (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	Конвенционална железопътна мрежа
dB	Децибели
DC	Постоянен ток
DMI	Интерфейс машинист—машина
ЕО	Европейска общност
ECG	Електрокардиограма
EIRENE	Европейска интегрирана усъвършенствана мрежа за железопътна радиовръзка

Съкращение	Обяснение
EN	Европейски стандарт
ENE	Енергия (енергийни съоръжения)
ЕЖА	Европейска железопътна агенция
ERTMS	Европейска система за управление движението на влаковете
ETCS	Европейска система за контрол на влаковете
ЕС	Европейски съюз
FRS	Спецификация на функционалните изисквания
GSM-R	Глобална система за мобилна комуникация — железници
HABD	Детектор на прегрети букси
Hz	Херц
УИ	Управител на инфраструктура
INF	Инфраструктура
OPE	Експлоатация и управление на движението
OSJD	Организация за сътрудничество на железниците
PPV/PPW	(ППВ) Съкращение на руския израз „Правила пользования вагонами в международном сообщении“
RST	Подвижен състав
ЖП	Железопътно предприятие
SMS	Система за управление на безопасността
SPAD	Подминаване на сигнал за опасност
SRS	Спецификация на изискванията към системата
TAF	Телематични приложения за товарни превози
TEN	Трансевропейска мрежа
TCOC	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
UIC/МСЖ	Международен съюз на железниците (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Маркировка на стопанисващия возилото