

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► **B**

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 14 de novembro de 2012

relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que altera a Decisão 2007/756/CE

*[notificada com o número C(2012) 8075]*

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/757/UE)

(JO L 345 de 15.12.2012, p. 1)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <b><u>M1</u></b>	Decisão 2013/710/UE da Comissão de 2 de dezembro de 2013	L 323	35	4.12.2013
► <b><u>M2</u></b>	Regulamento (UE) 2015/995 da Comissão de 8 de junho de 2015	L 165	1	30.6.2015
► <b><u>M3</u></b>	Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão de 16 de maio de 2019	L 139 I	5	27.5.2019
► <b><u>M4</u></b>	Decisão de Execução (UE) 2020/783 da Comissão de 12 de junho de 2020	L 188	16	15.6.2020

Retificada por:

► **C1** Retificação, JO L 101 de 4.4.2014, p. 15 (2012/757/UE)

▼ B

**DECISÃO DA COMISSÃO**

**de 14 de novembro de 2012**

**relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que altera a Decisão 2007/756/CE**

*[notificada com o número C(2012) 8075]*

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2012/757/UE)

▼ M3

---

▼ M3

▼ M2

---

*Apêndice A*

**Regras de exploração do ERTMS/ETCS**

As regras de exploração dos sistemas ERTMS/ETCS e ERTMS/GSM-R são especificadas no documento técnico "ETCS and GSM-R rules and principles" — versão 4, publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

▼ M3▼ M2*Apêndice C***Metodologia das comunicações de segurança**

## 1. ÂMBITO E FINALIDADE

- 1.1. O presente apêndice estabelece as regras para as comunicações de segurança entre a tripulação do comboio, principalmente o maquinista, e o agente de circulação, definindo, nomeadamente, a sua estrutura e metodologia. As comunicações de segurança têm prioridade sobre todas as outras comunicações.

## 2. ESTRUTURA DAS COMUNICAÇÕES

- 2.1. As mensagens de segurança transmitidas por voz devem ser curtas e claras e não conter abreviaturas. Devem, em particular, conter os pontos a seguir indicados, para garantir que serão compreendidas e que as ações necessárias poderão ser executadas. O emissor de uma mensagem de segurança deve:

- dar a sua localização exata;
- indicar a sua função e as ações necessárias;
- certificar-se de que a mensagem é recebida e repetida quando necessário;
- se necessário, corrigir um eventual erro na mensagem;
- se necessário, informar o interlocutor da forma de o contactar.

- 2.2. As mensagens de emergência destinam-se a transmitir instruções operacionais urgentes, diretamente relacionadas com a segurança ferroviária. A repetição destas mensagens não é obrigatória.

## 3. METODOLOGIA DE COMUNICAÇÃO

- 3.1. Os maquinistas identificam-se pelo número e localização do comboio. Os agentes de circulação identificam-se pela zona de comando ou pelas coordenadas do posto de sinalização.
- 3.2. Nas comunicações entre agentes de circulação e maquinistas, incumbe aos primeiros certificarem-se de que estão a falar com o maquinista dentro da respetiva zona de comando. Este aspeto é particularmente importante quando a comunicação tem lugar em zonas onde as fronteiras das comunicações se sobrepõem. Este princípio é aplicável mesmo após uma interrupção da transmissão.
- 3.3. As várias partes deverão utilizar para esta identificação as mensagens a seguir indicadas.

- Agente de circulação:

Número do comboio .....
Aqui ..... (zona de comando/posto de sinalização)

- Maquinista:

Aqui comboio número ..... em ..... (localização)
--

## 4. REGRAS DE COMUNICAÇÃO

- 4.1. Para assegurar que as mensagens de segurança são corretamente entendidas, devem adotar-se as regras a seguir enunciadas, qualquer que seja o meio de comunicação utilizado.

**▼ M2**

## 4.2. Deve utilizar-se o alfabeto fonético internacional:

- para identificar as letras do alfabeto;
- para soletrar palavras ou nomes de locais difíceis de compreender ou que possam confundir-se com outros;
- em caso de interferência no emissor-recetor de rádio ou no telefone;
- para identificar sinais e agulhas.

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

## 4.3. Os números deverão ser enunciados algarismo a algarismo.

0 = Zero
1 = One
2 = Two
3 = Three
4 = Four
5 = Five
6 = Six
7 = Seven
8 = Eight
9 = Nine

## 5. TERMOS (GERAIS)

Terminologia normalizada a utilizar nos procedimentos de comunicação

## 5.1. Procedimento de passagem de palavra

## 5.1.1. Termo para passar a palavra ao interlocutor:

escuto
--------

## 5.2. Procedimento de receção de mensagem

## 5.2.1. Receção de mensagem direta

Termo para confirmar receção da mensagem enviada:

recebido
----------

**▼ M2**

- 5.2.2. Termo para pedir a repetição da mensagem em caso de má receção ou má compreensão

repita (+ fale devagar)

- 5.2.3. Receção de mensagem repetida

Termo para confirmar que a mensagem repetida corresponde exatamente à enviada:

correto

- 5.2.4. ou, caso contrário:

negativo (+ vou repetir)

- 5.3. Procedimento de interrupção de comunicação

- 5.3.1. Mensagem concluída:

terminado

- 5.3.2. Interrupção temporária sem corte da ligação:

Termo para manter o interlocutor em linha:

aguarde

- 5.3.3. Termo para informar o interlocutor de que a comunicação poderá ser interrompida mas será retomada posteriormente:

volto a chamar

6. ORDENS ESCRITAS

- 6.1. Só podem ser emitidas ordens escritas quando o comboio está parado, devendo ser-lhes atribuído um número único de identificação ou autorização fornecido pelo agente de circulação.
- 6.2. As ordens escritas têm precedência sobre as indicações dadas pelos sinais de via e/ou a DMI, exceto quando for indicada uma velocidade autorizada ou uma velocidade de aproximação inferior à velocidade máxima prescrita na ordem escrita.
- 6.3. As ordens escritas devem ser emitidas o mais próximo possível da zona afetada.
- 6.4. Só podem ser emitidas ordens escritas se o maquinista tiver indicado o número do comboio e a localização do comboio/local da manobra.
- 6.5. As ordens escritas devem conter, no mínimo, os elementos seguintes:
- o local de emissão (posto de sinalização, etc.);
  - a data e hora de emissão;
  - o comboio/manobra a que se refere;
  - a localização do comboio/local de manobra;
  - o local a que se aplica;
  - instruções claras, precisas e inequívocas;
  - o número único de identificação ou autorização.

▼ M2

- 6.6. As ordens escritas podem ser transmitidas:
- fisicamente, em papel;
  - como instruções verbais que o maquinista deverá assentar;
  - por outro método seguro de comunicação que satisfaça os requisitos *supra*.

6.7. Quando receber uma ordem escrita, o maquinista deve verificar se a ordem se refere ao seu comboio/manobra e à sua localização atual.

6.8. Uma ordem escrita emitida só pode ser anulada por nova ordem escrita que mencione expressamente a anterior.

## 7. TERMOS (ORDENS ESCRITAS)

Terminologia normalizada a utilizar nos procedimentos de comunicação

Anulação de ordem escrita

7.1. Termo para anular o procedimento de ordem escrita em curso:

procedimento ..... anulado

7.2. Se a mensagem for retomada seguidamente, o procedimento deve ser repetido desde o princípio.

Erro durante a transmissão

7.3. Quando o erro de transmissão é descoberto pelo próprio emissor, este deve pedir a anulação emitindo a seguinte mensagem de procedimento:

erro (+ novo modelo ..... em preparação)

ou:

erro + vou repetir

e enviar novamente a mensagem inicial.

Erro durante a repetição

7.4. Quando descobre um erro no momento em que a mensagem lhe é repetida, o emissor deve emitir a seguinte mensagem de procedimento:

erro + vou repetir

e enviar novamente a mensagem inicial.

Má compreensão

7.5. Se uma das partes não compreender cabalmente uma mensagem, deve pedir ao interlocutor que a repita, utilizando a fórmula seguinte:

repita (+ fale devagar)

## 8. LIVRO DE MODELOS

8.1. Compete ao gestor da infraestrutura elaborar o Livro de Modelos e os próprios modelos na sua língua operacional.

8.2. Os modelos a utilizar devem ser compilados num documento ou suporte eletrónico, denominado "Livro de Modelos".

**▼ M2**

- 8.3. Para identificar os modelos, deve definir-se uma única palavra (ou número) de código em relação com o procedimento,
- 8.4. O Livro de Modelos destina-se a ser utilizado pelo maquinista e pelo pessoal que autoriza a circulação dos comboios. Os livros utilizados pelos dois interlocutores devem estar identicamente estruturados e numerados.
- 8.5. O Livro de Modelos deve compreender duas partes.
  - 8.5.1. A primeira parte conterà, pelo menos, os elementos seguintes:
    - o índice dos modelos de ordens escritas;
    - a lista das situações a que cada modelo se aplica;
    - a tabela com o alfabeto fonético internacional.
  - 8.5.2. A segunda parte conterà os modelos propriamente ditos. Estes devem ser coligidos pela empresa ferroviária e fornecidos aos maquinistas.
9. LÉXICO FERROVIÁRIO
  - 9.1. A empresa ferroviária deve criar um léxico ferroviário para cada rede em que explore os seus comboios. O léxico deve utilizar os termos correntes na língua escolhida pela EF e na língua "operacional" dos gestores das infraestruturas utilizadas.
  - 9.2. O léxico deve compreender duas partes:
    - a listagem dos termos por tema;
    - a listagem dos termos por ordem alfabética.

**▼ M3**

---