



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

**Procedura przeprowadzania testów  
kompatybilności systemu radiowego**

**GSM-R (RSC)**

**le-129**

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala  
Biuro Standaryzacji i Utrzymania  
Materiał opracowany przez: Biuro Automatyki i Telekomunikacji  
ul. Targowa 74, 03 – 734 Warszawa  
tel. (22) 473-26-14  
www.plk-sa.pl, e-mail: ist@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja  
w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji,  
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

## Spis treści

|  |    |
|--|----|
| § 1. Cel i zakres dokumentu .....  | 4  |
| § 2. Założenia ogólne .....  | 4  |
| § 3. Podstawowe pojęcia i definicje .....  | 6  |
| § 4. Opis procedury przeprowadzania kontroli kompatybilności.....                                    | 9  |
| § 5. Opis procedury testów RSC .....   | 9  |
| § 6. Postępowanie w przypadku negatywnie zakończonych testów RSC .....                               | 11 |
| § 7. Wpływ zmian w urządzeniach pokładowych i przytorowych na kompatybilność systemu radiowego ..... | 12 |
| § 8. Warunki przeprowadzania Testów RSC .....  | 13 |
| § 9. Poufność informacji .....   | 13 |
| § 10. Dokumenty odniesienia.....   | 14 |
| Tabela zmian .....   | 15 |

## § 1.

### **Cel i zakres dokumentu**

1. Celem niniejszego dokumentu jest zdefiniowanie warunków niezbędnych do wykazania zgodności urządzeń pokładowych realizujących funkcję łączności głosowej i transmisji danych na odcinkach linii kolejowych w obszarze użytkowania pojazdu kolejowego.
2. System GSM-R został zdefiniowany w normach ETSI (EN 301 515 [1i] oraz TS 102 281 [2i]) i jest testowany na zgodność z wymaganiami EIRENE SRS oraz FRS. Jednakże, w specyficznych warunkach interakcja urządzeń pokładowych z systemem przytorowym może powodować problemy eksploatacyjne, pomimo pozytywnego wyniku procesu certyfikacji podsystemów sterowanie: pokładowego i przytorowego.
3. Dokumenty zawierające zestaw testów do sprawdzenia kompatybilności systemu GSM-R zamieszczone są na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.

## § 2.

### **Założenia ogólne**

1. TSI „Sterowanie” definiuje kompatybilność systemu radiowego jako element podstawowej charakterystyki konstrukcyjnej pojazdu, dlatego kompatybilność systemu radiowego może zostać ostatecznie stwierdzona na poziomie podsystemu „Sterowanie” – urządzenia pokładowe.
2. Kontrolę kompatybilności systemu radiowego można przeprowadzać na różnych etapach cyklu życia urządzeń pokładowych np. na poziomie składnika interoperacyjności lub całego podsystemu Sterowanie – urządzenia pokładowe.
3. Testy powinny być przeprowadzane w sposób niezależny oraz bezstronny.
4. Kontrola kompatybilności systemu radiowego może zostać przeprowadzona w formie testów lub innych rodzajów sprawdzeń, np. poprzez analizę dokumentacji.
5. Testy kompatybilności systemu radiowego realizowane są w oparciu o scenariusze testowe z uwzględnieniem zastosowanych rozwiązań technicznych w urządzeniach przytorowych.
6. Testy kompatybilności systemu radiowego mogą być przeprowadzane w Ośrodku testowym RSC, w którym zastosowano konfigurację systemu GSM-R odpowiadającą konfiguracji rzeczywistej systemu radiowego zastosowanej na linii dla danego Typu RSC.
7. Testy, których nie można wykonać w środowisku laboratoryjnym należy - zgodnie z definicją kontroli kompatybilności systemu radiowego przedstawioną przez Zarządcę infrastruktury kolejowej - przeprowadzić w warunkach rzeczywistych na odcinku linii kolejowej wyposażonej w system GSM-R przypisanym do danego Typu RSC.

8. Celem testów kompatybilności systemu radiowego nie jest weryfikacja podsystemu lub ocena zgodności składnika interoperacyjności z wymaganiami zasadniczymi. Urządzenia pokładowe i przytorowe systemu GSM-R, dla których testowana jest kompatybilność, powinny być zgodne z wymaganiami TSI „Sterowanie” i posiadać odpowiednie certyfikaty i deklaracje zgodności lub weryfikacji WE.
9. Testy kompatybilności systemu radiowego przeprowadza Koordynator testów RSC przy ewentualnym udziale Zarządcy infrastruktury kolejowej, producentów i dostawców urządzeń przytorowych systemu GSM-R. Decyzję o udziale w testach Zarządca infrastruktury kolejowej podejmuje na podstawie wniosku Koordynatora testów RSC lub innych podmiotów zaangażowanych w proces oceny kompatybilności systemu radiowego.
10. Zarządca infrastruktury kolejowej może wziąć udział w testach z własnej inicjatywy.
11. Wnioskodawca, w przypadku, gdy testy będą przeprowadzane w Ośrodku testowym RSC, wspiera działania mające na celu integrację dostarczonych urządzeń pokładowych z infrastrukturą Ośrodka.
12. Koordynator testów RSC ustala warunki komercyjne współpracy ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w proces oceny kompatybilności systemu radiowego.
13. Wyniki testów RSC powinny być opisane w Raporcie z testów RSC.
14. Wynik Kampanii testowej RSC uznaje się za pozytywny, jeżeli wszystkie testy w niej wykonane zakończą się pomyślnie.
15. W przypadku negatywnego wyniku testu należy go powtórzyć po usunięciu przyczyny błędu.
16. Raport z kontroli kompatybilności systemu radiowego z pozytywnym wynikiem stanowi element Oświadczenia o kompatybilności systemu radiowego lub Oświadczenia o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności.
17. Dla wszystkich linii kolejowych i odpowiadającym im Typom RSC, dla których ma być wykazana kompatybilność na podstawie art. 23 dyrektywy UE 2016/797/UE w obszarze użytkowania pojazdu, Wnioskodawca musi dysponować Oświadczeniem o kompatybilności systemu radiowego wraz ze wskazaniem, że ewentualne ograniczenia są zarządzane na poziomie podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”.

**§ 3.**

**Podstawowe pojęcia i definicje**

1. **Dostawca urządzeń pokładowych systemu radiowego/GSM-R** (ang. *Cab Radio/EDOR Supplier*) – podmiot odpowiedzialny za zaprojektowanie i instalację urządzeń pokładowych systemu radiowego/GSM-R.
2. **Dostawca urządzeń przytorowych systemu radiowego/GSM-R** (ang. *Trackside Supplier*) – podmiot odpowiedzialny za zaprojektowanie i zabudowę urządzeń przytorowych systemu radiowego/GSM-R.
3. **EDOR** (ang. *ETCS Data Only Radio*) – urządzenie pokładowe GSM-R wyposażone w co najmniej dwa układy nadawczo-odbiorcze, realizujące transmisję danych dla potrzeb system ETCS 2.
4. **EIRENE** (ang. *European Integrated Railway Radio Enhanced Network*) – Europejska Zintegrowana Sieć Kolejowej Łączności Radiowej.
5. **ERA** (ang. *European Union Agency for Railways*) – Agencja Kolejowa Unii Europejskiej.
6. **GSM-R** (ang. *Global System for Mobile Communications for Railways*) – Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej.
7. **Kampania testowa RSC** (ang. *RSC Test Campaign*) – seria testów wykonanych zgodnie z procedurą opisaną w niniejszym dokumencie.
8. **Karta SIM** (ang. *Subscriber Identity Module*) – karta instalowana w urządzeniu pokładowym GSM-R umożliwiająca jednoznaczną identyfikację typu użytkownika sieci GSM-R.
9. **Kompatybilność systemu radiowego RSC** (ang. *Radio System Compatibility*) – wykazanie technicznej zgodności pomiędzy urządzeniami pokładowymi realizującymi funkcje łączności głosowej i transmisji danych, a urządzeniami przytorowymi systemu GSM-R stanowiącymi część podsystemu CCS na obszarze użytkowania danego pojazdu trakcyjnego.
10. **Koordynator testów RSC** (ang. *RSC Test Manager*) – podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie Kampanii Testowej/Testów RSC oraz opracowanie Raportu z testów RSC. Koordynatorem testów RSC może być podmiot posiadający Autoryzację Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla jednostki oceniającej zgodność w zakresie interoperacyjności systemu kolei w UE obejmującą podsystem Sterowanie. Koordynatorem testów nie może być podmiot będący jednostką notyfikowaną weryfikującą wyniki kontroli kompatybilności systemu radiowego. Wykaz podmiotów wraz z ich zakresem autoryzacji umieszczony jest na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego:

<https://www.utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/jednostki-badawcze/17051,Jednostki-notyfikowane.html>.

11. **Obszar Użytkowania** – odcinki linii kolejowych wyposażone w system GSM-R, dla których ma zastosowanie dany Typ RSC.
12. **Ośrodek testowy RSC** (ang. *RSC Test Facility*) – ośrodek odwzorowujący Typ RSC, w którym testowana jest zgodność radiowa. Ośrodkiem testowym RSC może być:
  - 1) laboratorium w którym odzwierciedlono rzeczywistą konfigurację sieci GSM-R,
  - 2) laboratorium wyposażone w stacje bazowe BTS współpracujące z podsystemem komutacyjno-sieciowym użytkowanej sieci GSM-R<sup>1</sup>.
13. **Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego** (ang. *RSC Statement*) – dokument zgodny z tabelą 7.1 TSI „Sterowanie” przygotowany przez podmiot ubiegający się o wykazanie zgodności RSC (Wnioskodawca) na poziomie podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”, który stwierdza kompatybilność z urządzeniami przytorowymi systemu radiowego dla określonego Typu RSC. Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego powinno zawierać podsumowanie wyników z Raportu z testów RSC i powinno wskazywać poziom wykonania wszystkich niezbędnych sprawdzeń przedłożonych ERA przez Zarządcę infrastruktury kolejowej. Jeśli Raport z testów RSC lub Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności odnoszące się do Oświadczenia o kompatybilności systemu radiowego zawierają warunki użytkowania, to powinny one powinny być uwzględnione przed sporządzeniem Oświadczenia o kompatybilności systemu radiowego. Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego powinno również zawierać pełną listę Oświadczeń o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności uwzględnionych w ocenie (jeśli istnieją), warunków użytkowania (jeśli istnieją) w odniesieniu do Typu RSC i ocenę jednostki notyfikowanej.
14. **Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności** (ang. *RSC IC Statement*) – dokument przygotowany przez podmiot ubiegający się o wykazanie zgodności RSC (Wnioskodawca) stwierdzający kompatybilność składnika interoperacyjności dla urządzeń pokładowych używanych w różnych podsystemach pokładowych z urządzeniami przytorowymi systemu radiowego. Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności powinno zawierać podsumowanie wyników z Raportu z testów RSC, które są ważne niezależnie od określonych parametrów konfiguracyjnych urządzeń pokładowych

---

<sup>1</sup> Laboratorium rozumie się również jako obiekt wyposażony w układ torowy oraz urządzenia systemu GSM-R

i w związku z tym mogą być stosowane w każdym typie pojazdu na poziomie podsystemu sterowanie – urządzenia pokładowe. W przypadku gdy Raport z testów RSC zawiera warunki użytkowania, należy je również uwzględnić w oświadczeniu o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności. Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności powinno również zawierać pełną listę Testów RSC przeprowadzonych dla każdego z Typów RSC oraz ocenę jednostki notyfikowanej.

15. **PKP PLK S.A.** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
16. **Raport z testów RSC** (ang. *RSC Test Report*) – raport opracowany przez Koordynatora Testów RSC z przeprowadzenia testów zgodności z systemem GSM-R.
17. **Testy RSC/sprawdzenia zgodności z systemem GSM-R** (ang. *RSC Checks*) – testy mające na celu wykazanie kompatybilności systemu radiowego np. przy określonych warunkach funkcjonalnych, technicznych i ruchowych dla określonego Typu RSC na obszarze użytkowania danego pojazdu trakcyjnego. Sprawdzenia mogą być również określane mianem: autoryzacji, testem interoperacyjności wymagany przy dopuszczeniu pojazdu kolejowego. Testy zgodności z systemem GSM-R nie są sprawdzeniami realizowanymi na potrzeby certyfikacji/ weryfikacji urządzeń pokładowych GSM-R.
18. **TSI Sterowanie** – Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności w zakresie podsystemów Sterowania wskazane w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. (z późn. zm.).
19. **Typ RSC** (ang. *RSC Type*) – oznacza jeden lub grupę certyfikowanych elementów systemu łączności radiowej będącego częścią podsystemu Sterowanie – urządzenia przytorowe (jeden lub więcej odcinków sieci wyposażonych w system GSM-R), dla których urządzenie pokładowe systemu GSM-R mogą wykazać zgodność z systemem GSM-R na podstawie dedykowanego zestawu sprawdzeń dla Typu RSC sieci PKP PLK S.A. Każdy odcinek linii kolejowej wyposażony w system GSM-R ma przypisany Typ RSC. Scenariusze testowe kompatybilności systemu radiowego GSM-R w części głosowa łączność radiowa i radiowa wymiana danych dla potrzeb ETCS 2, zostały przekazane do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i opublikowane w dokumencie technicznym. Urządzenia pokładowe GSM-R powinny wykazać kompatybilność systemu radiowego dla Typu RSC przypisanego do odcinków linii kolejowych po których porusza się dany pojazd trakcyjny.
20. **Urządzenia pokładowe GSM-R** – terminale kabinowe lub urządzenia pokładowe realizujące transmisję danych dla potrzeb system ETCS 2 (EDOR).
21. **Wnioskodawca** – podmiot ubiegający się o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu radiowego i Testów RSC.



22. **Zarządca infrastruktury kolejowej** (ang. *Infrastructure Manager*) – Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

#### **§ 4.**

##### **Opis procedury przeprowadzania kontroli kompatybilności**

1. Wnioskodawca zwraca się do Zarządcy infrastruktury kolejowej z wnioskiem (załącznik nr 1) o przeprowadzanie kontroli kompatybilności systemu radiowego.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej dokonuje oceny załączonej do wniosku dokumentacji oraz w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia złożenia wniosku udziela odpowiedzi.
3. Jeżeli stwierdzone zostanie, że nie ma konieczności przeprowadzania testów kompatybilności radiowej, Zarządca infrastruktury kolejowej w uzgodnieniu z Wnioskodawcą sporządza raport z przeprowadzonej kontroli kompatybilności systemu radiowego.
4. Jeżeli stwierdzone zostanie, że konieczne jest przeprowadzanie Testów RSC, należy postępować zgodnie z § 5.
5. W uzasadnionych przypadkach, Zarządca infrastruktury kolejowej zastrzega sobie prawo do zmiany terminu, o którym mowa w ust. 2 powyżej. Wnioskodawca zostanie poinformowany o tym fakcie.

#### **§ 5.**

##### **Opis procedury testów RSC**

1. Wnioskodawca składa do Koordynatora testów RSC wnioski o przeprowadzenie Kampanii testowej RSC (załącznik nr 1).
2. Wnioskodawca wskazuje we wniosku, czy testy kompatybilności systemu radiowego mają być przeprowadzone w części głosowa łączność radiowa, czy radiowa wymiana danych.
3. Wnioskodawca zapewnia urządzenia pokładowe stanowiące przedmiot badania kompatybilności RSC.
4. Wnioskodawca przekazuje Koordynatorowi testów RSC certyfikaty i deklaracje WE składników interoperacyjności dla urządzeń pokładowych systemu GSM-R lub certyfikat i deklarację weryfikacji WE podsystemu sterowanie – urządzenia pokładowe dla urządzeń zainstalowanych na pojeździe wraz z informacją o ewentualnych ograniczeniach lub dodatkowych funkcjach.
5. W wyniku analizy dostarczonych przez Wnioskodawcę dokumentów Koordynator testów RSC określa zestaw testów, które należy wykonać w ramach Kampanii testowej RSC, wskazując jednocześnie zakres sprawdzeń dotychczas zrealizowanych na poziomie

badania składnika interoperacyjności lub podsystemu, które mogą zostać uznane. Fakt uznania wyników z wcześniejszego przeprowadzenia sprawdzeń Koordynator poświadcza w Raporcie z testów RSC.

6. Koordynator testów RSC określa, czy testy zostaną przeprowadzone w Ośrodku testowym RSC czy na linii kolejowej, z uwzględnieniem zdefiniowanych przez Zarządcę infrastruktury kolejowej warunków przeprowadzania testów w § 8.
7. Dopuszcza się przeprowadzanie testów w innej kolejności niż przedstawiono w dokumencie pn. „Scenariusze testowe kompatybilności systemu radiowego GSM-R w części głosowa łączność radiowa i radiowa wymiana danych dla potrzeb ETCS 2”, o ile nie wpłynie to na miarodajność otrzymanych wyników.
8. W przypadku testów na linii kolejowej, Zarządca infrastruktury kolejowej wskazuje miejsce przeprowadzenia Testów RSC.
9. Koordynator testów RSC wnioskuje o udostępnienie Ośrodka testowego RSC lub trasy kolejowej celem przeprowadzenia Testów RSC. Warunki udostępnienia Ośrodka testowego RSC określa kierownik Ośrodka testowego RSC. Przyznawanie trasy kolejowej oraz udzielanie zamknięć torowych realizowane będzie na podstawie regulacji obowiązujących u Zarządcy infrastruktury kolejowej.
10. W przypadku wykonania testów w Ośrodku testowym RSC, Koordynator testów RSC – o ile to konieczne – występuje do Zarządcy infrastruktury kolejowej o udostępnienie informacji uszczegółwiających dane zawarte w testach RSC (patrz § 1 ust. 3), a następnie przekazuje te informacje do Ośrodka testowego RSC.
11. Kierownik Ośrodka testowego RSC przygotowuje Ośrodek testowy RSC, implementując konfigurację systemu radiowego przypisaną do danego Typu RSC.
12. Koordynator testów RSC weryfikuje, a następnie potwierdza w Raporcie z testów RSC, że zaimplementowana konfiguracja odzwierciedla rzeczywistą konfigurację urządzeń systemu radiowego dla danego Typu RSC.
13. Koordynator testów RSC, jeżeli znajdzie taką potrzebę, wnioskuje do dostawcy urządzeń przytorowych o jego udział w testach RSC.
14. Koordynator testów RSC przeprowadza testy kompatybilności RSC, zgodnie z zestawem testów RSC będących wynikiem działań określonych w ust. 5 i 6 powyżej.
15. W przypadku negatywnych wyników testów Koordynator testów RSC postępuje zgodnie z § 6.
16. Koordynator testów RSC przygotowuje Raport z testów RSC w uzgodnieniu z Zarządcą infrastruktury kolejowej oraz i – jeśli jest to konieczne – z udziałem dostawcy urządzeń pokładowych i urządzeń przytorowych systemu radiowego.
17. Koordynator testów RSC przekazuje Wnioskodawcy i Zarządcy infrastruktury kolejowej Raport z testów RSC zawierający m.in.:

- 1) opis konfiguracji testowej;
  - 2) wyniki testów i ich analizę;
  - 3) ograniczenia i warunki stosowania.
18. Raport z testów RSC Wnioskodawca przekazuje jednostce notyfikowanej, celem dalszego procedowania zgodnie z kompetencjami.
19. Po uzyskaniu pozytywnej oceny Raportu z testów RSC przez jednostkę notyfikowaną Wnioskodawca wystawia oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2.

## **§ 6.**

### **Postępowanie w przypadku negatywnie zakończonych testów RSC**

1. W przypadku, gdy wynik przeprowadzonego testu jest negatywny, Koordynator Testów RSC w porozumieniu z Wnioskodawcą, Dostawcą urządzeń pokładowych oraz – o ile jest to konieczne – Zarządcą infrastruktury kolejowej, określa przyczynę błędu, a następnie inicjuje działania mające na celu rozwiązanie problemu.
2. Jeżeli przyczyną negatywnego wyniku testu jest badane urządzenie pokładowe lub podsystem pokładowy, Koordynator odnotowuje ten fakt w Raporcie z testów RSC. Następnie:
  - a) Dostawca urządzeń pokładowych systemu radiowego dokonuje zmian w systemie pokładowym, celem zapewnienia kompatybilności z urządzeniami przytorowymi systemu radiowego,
  - b) Koordynator testów RSC dokonuje oceny, czy wprowadzone w systemie pokładowym zmiany wymagają przeprowadzenia ponownie Kampanii Testowej w całości lub w części,
  - c) Koordynator testów RSC przeprowadza ponownie Kampanię Testową (w całości lub w części).
3. W przypadku, gdy Wnioskodawca w porozumieniu z dostawcą urządzeń pokładowych uzna, że zakończenie Testów RSC niepowodzeniem nie wynika z konfiguracji urządzeń pokładowych, Koordynator Testów RSC zwraca się z wnioskiem do Zarządcy infrastruktury kolejowej oraz i – o ile to konieczne – dostawcy urządzeń przytorowych systemu radiowego, o udział w analizie problemu.
4. W przypadku braku porozumienia pozwalającego na rozwiązanie problemu z kompatybilnością systemu radiowego, Koordynator testów RSC w uzgodnieniu z podmiotami o których mowa w ust. 3 powyżej, zwraca się z wnioskiem o konsultację zagadnienia do Urzędu Transportu Kolejowego.

5. Jeżeli konsultacje z Urzędem Transportu Kolejowego nie pozwolą na wypracowanie rozwiązania problemu, Zarządca infrastruktury kolejowej w uzgodnieniu z podmiotami o których mowa w ust. 3 powyżej zgłasza zagadnienie do ERA.
6. Zgłoszenie zagadnienia do ERA, Koordynator testów RSC odnotowuje w Raporcie z testów RSC tworzonym w § 5 ust. 16.
7. Zarządca infrastruktury kolejowej prowadzi rejestr zagadnień związanych z brakiem kompatybilności systemu radiowego. Rejestr zawiera opis zagadnień oraz uzgodniony z podmiotami o których mowa w ust. 3 powyżej sposób ich mitygacji.

## **§ 7.**

### **Wpływ zmian w urządzeniach pokładowych i przytorowych na kompatybilność systemu radiowego**

1. Dopuszcza się zmianę oprogramowania urządzeń pokładowych i przytorowych systemu GSM-R w celu poprawy bezpieczeństwa i funkcjonowania systemu, jednak wprowadzanie zmian nie powinno powodować ponownego wykonywania czynności związanych z badaniem kompatybilności systemu radiowego.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej może inicjować Kampanię testową RSC w przypadku zmian w infrastrukturze przytorowej lub modyfikacji parametrów kart SIM, celem potwierdzenia kompatybilności podsystemu pokładowego/urządzeń pokładowych GSM-R weryfikowanych na zgodność z infrastrukturą przed tymi zmianami. O planowanych zmianach Zarządca infrastruktury kolejowej poinformuje niezwłocznie zainteresowanych przewoźników. W przypadku konieczności ponownego przeprowadzenia części lub całości sprawdzeń Wnioskodawcy zobowiązani są do aktualizacji Oświadczenia o kompatybilności systemu radiowego.
3. Jeżeli zmiany w pokładowych urządzeniach GSM-R naruszają co najmniej jeden z warunków określonych w pkt 7.2.1a.3 TSI „Sterowanie” w zakresie pokładowych funkcji kolejowej łączności ruchomej, istniejące oświadczenie RSC traci ważność i Wnioskodawca musi ponownie przeprowadzić procedurę oceny kompatybilności systemu radiowego.
4. W przypadkach o których mowa w ust. 3 powyżej, Koordynator testów RSC określa zakres Testów RSC, który musi zostać zrealizowany celem ponownego wykazania kompatybilności systemu radiowego.

**§ 8.**

**Warunki przeprowadzania Testów RSC**

1. Warunki przeprowadzania Testów RSC ujęte zostały w dokumencie pn. "Scenariusze testowe kompatybilności systemu radiowego GSM-R w części głosowa łączność radiowa i radiowa wymiana danych dla potrzeb ETCS 2".
2. Za wybór Ośrodka testowego RSC oraz potwierdzenie jego odpowiedniego przygotowania do wykonania Testów RSC odpowiedzialny jest Koordynator testów RSC.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej na wniosek Koordynatora testów RSC każdorazowo wskazuje odcinek linii kolejowej celem przeprowadzenia Testów RSC.

**§ 9.**

**Poufność informacji**

1. Podmioty zaangażowane w proces oceny kompatybilności systemu radiowego, wymienione w niniejszej procedurze, zobowiązują się do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim wszelkich dokumentów, materiałów, informacji (zwanych dalej: Informacjami), uzyskanymi w związku z przeprowadzeniem kontroli kompatybilności systemu radiowego, których ujawnienie mogłoby narazić zaangażowane podmioty na szkodę majątkową lub niemajątkową.
2. Wykorzystanie Informacji, o których mowa w ust. 1 w innych celach, niż przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu radiowego i czynnościach z tym powiązanych wymienionych w procedurze nie są dopuszczalne bez uprzedniej pisemnej zgody drugiego zaangażowanego podmiotu.
3. Obowiązek określony w ust. 1 nie dotyczy Informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia Informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa.
4. Każdy zaangażowany podmiot, biorący udział w procedurze kontroli kompatybilności systemu radiowego dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiego zaangażowanego podmiotu podlegających ochronie. Podmioty zobowiązują się ograniczyć dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania wskazanej czynności.
5. Koordynator testów RSC zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a”, zwaną dalej SZBI-Ibi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy Infrastruktury <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/bezpieczenstwo-informacji-spolki/> oraz stosowania jej postanowień.

**§ 10.**

**Dokumenty odniesienia**

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2020.1043 t.j. z dnia 2020.06.15 z późn.zm.).
2. Rozporządzenie Komisji (EU) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (z późn. zm.).
3. Guide for the application of the CCS TSI GUI/CCS TSI/2020 v. 7.1.
4. O-3001-1 Test specifications for GSM-R MI related requirements-Part 1 Cab Radio.
5. O-3001-2 Test specifications for GSM-R MI related requirements-Part 2 EDOR.
6. O-3001-3 Test specifications for GSM-R MI related requirements-Part 3 SIM Card.
7. O-3001-4 Test specifications for GSM-R MI related requirements-Part 4 Network.
8. EIRENE (FRS) Functional Requirements Specification, version 8.0.0.
9. EIRENE (SRS) System Requirements Specification, version 16.0.0.
10. Principles for the demonstration of Radio System Compatibility – RSC REFERENCE O-3325.
11. Scenariusze prób eksploatacyjnych mających na celu sprawdzenie części ERTMS/ETCS i GSM-R podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” i jej współdziałanie z odpowiadającą częścią podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe” – dokument opracowany na zlecenie Urzędu Transportu Kolejowego.
12. Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci GSM-R Ie-16.
13. Regulamin świadczenia usług telekomunikacyjnych oraz zasady zarządzania kartami SIM systemu GSM-R PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ie-124.

**§ 11. Tabela zmian**

| Lp. zmiany | Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa i tytuł) | Jednostki redakcyjne w obrębie których wprowadzono zmiany | Data wejścia zmiany w życie | Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok) |
|------------|---|---|-----------------------------|--|
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |
|            |   |   |                             |  |

**Załącznik nr 1**

*[Miejscowość, data]*

**WNIOSEK**

o przeprowadzenie kontroli/testów\* kompatybilności systemu radiowego (RSC) dla podsystemu *[Nazwa/unikalny nr identyfikacyjny systemu]*

1. Nazwa i adres podmiotu:

*[nazwa Wnioskodawcy]*

*[adres siedziby Wnioskodawcy]*

2. Wnoszę o przeprowadzenie kontroli/testów kompatybilności\* systemu radiowego dla typu RSC *[podać identyfikator typu RSC]* w części głosowa łączność radiowa/radiowa wymiana danych dla potrzeb ETCS 2\*.
3. Określenie typu pojazdu kolejowego/urządzeń pokładowych oraz numeru fabrycznego egzemplarza:

*[Nazwa/krótki opis systemu/konfiguracja/unikalny nr identyfikacyjny systemu/wersja oprogramowania/wersja wzorca]*

4. Załączniki:

1) *[certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z raportem z oceny w przypadku urządzeń zainstalowanych na pojeździe]*

2) *[deklaracja weryfikacji WE podsystemu w przypadku urządzeń zainstalowanych na pojeździe]*

3) *[certyfikaty i deklaracje WE dla składników interoperacyjności]*

4) *[opis ograniczeń, dodatkowych funkcji oraz warunki użytkowania, jeżeli takie występują]*

5) *[raporty z już przeprowadzonych kontroli i testów kompatybilności systemu radiowego, jeżeli takie zostały przeprowadzone na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A./w Ośrodku testowym RSC]*

5. Działając w imieniu i na rzecz podmiotu wnioskującego oświadczam, że zapoznałem się z „Procedurą Ie-129” oraz wymaganiami związanymi.

6. Imię i nazwisko osoby upoważnionej do reprezentowania podmiotu wnioskującego:

*[imię, nazwisko, pieczęćka]*

\*niepotrzebne skreślić



**Załącznik nr 2**

**WZÓR OŚWIADCZENIA O KOMPATYBILNOŚCI SYSTEMU RADIOWEGO**  
**OŚWIADCZENIE O KOMPATYBILNOŚCI SYSTEMU RADIOWEGO**

Oświadczenie o kompatybilności systemu radiowego nr *[nr dokumentu]*

Wnioskodawca:

*[nazwa Wnioskodawcy]*

*[adres siedziby Wnioskodawcy]*

Oświadczamy na naszą wyłączną odpowiedzialność, że następujący podsystem:

*[Nazwa/krótki opis systemu/konfiguracja/unikalny nr identyfikacyjny systemu]*

do którego odnosi się niniejsze oświadczenie, został poddany odpowiednim weryfikacjom, które odpowiadają następującemu Typowi RSC:

*[Odniesienie do identyfikatora typu RSC, który został opublikowany w Dokumencie Technicznym Agencji]*

został oceniony przez następującą jednostkę notyfikowaną:

*[nazwa jednostki notyfikowanej]*

*[numer identyfikacyjny]*

*[adres siedziby jednostki notyfikowanej]*

Zgodnie z następującym raportem:

*[nr raportu, data opracowania]*

Następujące warunki użytkowania oraz inne ograniczenia mają zastosowanie:

*[Odniesienie do dokumentu zawierającego listę warunków użytkowania oraz innych ograniczeń]*

Uwzględniono następujące oświadczenia o kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności:

*[Wskazać oświadczenie kompatybilności systemu radiowego dla składnika interoperacyjności, które ma zastosowanie]*

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A

Odniesienie do wcześniejszego oświadczenia o kompatybilności systemu radiowego (jeżeli ma zastosowanie):

*[tak/nie]*

Wystawiono w dniu:

*[dd/mm/rrrr]*

Podpis Wnioskodawcy:

*[imię, nazwisko, pieczęćka]*