Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►B

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 1. února 2008

o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému přijaté podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES, kterým se zrušuje rozhodnutí Komise 2002/734/ES ze dne 30. května 2002

(oznámeno pod číslem K(2006) 356)

(Text s významem pro EHP)

(2008/231/ES)

(Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Rozhodnutí Komise 2010/640/EU ze dne 21. října 2010	L 280	29	26.10.2010

Opraveno:

►C1 Oprava, Úř. věst. L 104, 14.4.2008, s. 80 (2008/231/ES)

▼B

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 1. února 2008

o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému přijaté podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES, kterým se zrušuje rozhodnutí Komise 2002/734/ES ze dne 30. května 2002

(oznámeno pod číslem K(2006) 356)

(Text s významem pro EHP)

(2008/231/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 1 a na čl. 6 odst. 2 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle čl. 6 odst. 2 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES ([2]) vypracovává změny technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) Evropská železniční agentura (ERA) na základě pověření Komise.

(2) Specifikaci TSI, která tvoří přílohu tohoto rozhodnutí, koncipoval společný zastupující orgán na základě pověření uděleného v roce 2001 podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES před vstupem směrnice 2004/50/ES v platnost. Společným zastupujícím orgánem bylo jmenováno Evropské sdružení pro železniční interoperabilitu (AEIF).

(3) Předlohu TSI doprovázela prezentovaná zpráva obsahující analýzu nákladů a výnosů podle čl. 6 odst. 5 směrnice 96/48/ES.

(4) Předlohu TSI prověřoval výbor zřízený směrnicí 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému na základě prezentované zprávy.

(5) TSI ve své aktuální verzi se nezabývá všemi podstatnými požadavky. V souladu s článkem 17 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES se nezahrnuté technické aspekty označují jako „otevřené body“ v příloze U této TSI.

(6) V souladu s článkem 17 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES musí jednotlivé členské státy informovat ostatní členské státy a Komisi o relevantních vnitrostátních technických

([1]) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.
([2]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114.

▼B

předpisech, které se používají pro provádění podstatných požadavků týkajících se těchto „otevřených bodů“, o orgánech, které jmenuje k provádění postupu posuzování shody nebo vhodnosti k použití a o kontrolním postupu pro ověřování interoperability subsystémů ve smyslu čl. 16 odst. 2 směrnice 96/48/ES. K tomuto účelu by členské státy měly co možná nejvíc používat zásady a kritéria stanovená ve směrnici 96/48/ES a využívat orgány oznámené podle článku 20 směrnice 96/48/ES. Komise by měla zanalyzovat informace předložené členskými státy o vnitrostátních předpisech, postupech, orgánech příslušných pro prováděcí postupy a o trvání těchto postupů a případně by měla s výborem projednat, zda je třeba přijmout opatření.

(7) Je třeba, aby dotčená TSI nevyžadovala používání konkrétních technologií nebo technických řešení s výjimkou případů, kdy je to nezbytně nutné pro interoperabilitu transevropského vysokorychlostního železničního systému.

(8) Technická specifikace pro interoperabilitu je založena na nejlepších odborných znalostech dostupných v době přípravy příslušného návrhu. Technický pokrok, provozní, bezpečnostní nebo sociální požadavky si mohou vyžádat změnu nebo doplnění této TSI. V případě potřeby by v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice 96/48/ES měl být zahájen postup revize nebo aktualizace.

(9) V zájmu podpory inovací a zohlednění získaných zkušeností by měla být připojená TSI periodicky revidována v pravidelných intervalech.

(10) Pokud jsou navrhována inovativní řešení, výrobce nebo zadavatel uvedou odchylku od příslušné části TSI. Evropská železniční agentura dokončí vhodné funkční specifikace a specifikace rozhraní pro dané řešení a vytvoří způsoby posuzování.

(11) Provedení připojené TSI a soulad s příslušnými částmi TSI musejí být stanoveny podle prováděcího plánu, který vypracují jednotlivé členské státy pro tratě, za než odpovídají. Komise by měla provést analýzu informací předaných členskými státy a případně by měla projednat s Výborem potřebu přijetí jakýchkoli dalších opatření.

(12) Železniční doprava je v současné době provozována na základě vnitrostátních, dvoustranných, vícestranných nebo mezinárodních dohod. Je důležité, aby tyto dohody nebránily současnému a budoucímu pokroku směrem k interoperabilitě. Za tímto účelem je nutno, aby Komise přezkoumala tyto dohody s cílem určit, zda lze TSI předloženou v tomto rozhodnutí odpovídajícím způsobem změnit.

(13) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 21 směrnice Rady 96/48/ES,

▼B

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Komise přijímá revidovanou verzi technické specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského vysokorychlostního železničního systému uvedené v čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES.

Uvedená TSI je uvedena v příloze tohoto rozhodnutí.

Uvedená TSI se použije pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“ podle definice v příloze II směrnice 96/48/ES.

▼M1

Článek 1a

Správa technických kódů

1. Evropská železniční agentura (ERA) zveřejní na svých internetových stránkách seznamy technických kódů uvedených v přílohách P.9, P.10, P.11, P.12 a P.13.

2. ERA je povinna zajistit aktuálnost seznamů kódů uvedených v odstavci 1 a informovat Komisi o jejich vývoji. Komise je povinna informovat členské státy o vývoji těchto technických kódů prostřednictvím výboru vytvořeného podle čl. 29 směrnice 2008/57/ES.

Článek 1b

Do 31. prosince 2013, pokud je vozidlo prodáno nebo pronajato na nepřetržitou dobu delší než 6 měsíců a pokud zůstanou všechny technické vlastnosti, na jejichž základě bylo vozidlo schváleno k provozu, nezměněny, může být evropské číslo vozidla (*European Vehicle Number* – EVN) změněno prostřednictvím nové registrace vozidla a odejmutí první registrace.

Pokud se tato nová registrace týká jiného členského státu, než je členský stát první registrace, je registrující orgán kompetentní k provedení nové registrace oprávněn požadovat kopii dokumentace týkající se předchozí registrace.

Tato změna EVN nemá vliv na platnost článků 21 až 26 směrnice 2008/57/ES, pokud se týká postupů schvalování.

Administrativní náklady vzniklé v souvislosti se změnou EVN nese žadatel o změnu EVN.

▼B

Článek 2

1. S ohledem na otázky uvedené v příloze U specifikace TSI a klasifikované jako „otevřené body“ jsou podmínkami, které musí být splněny pro ověření interoperability podle čl. 16 odst. 2 směrnice 96/48/ES, příslušné platné technické předpisy členského státu, které povolují uvedení subsystému popsaného v tomto rozhodnutí do provozu.

▼B

2. Každý členský stát oznámí do šesti měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí ostatním členským státům a Komisi:

a) seznam použitelných technických předpisů podle odstavce 1,

b) postupy posuzování shody a ověřování, které mají být použity při provádění těchto předpisů,

c) subjekty, které jmenuje pro provádění těchto postupů posuzování shody a ověřování.

Článek 3

Do šesti měsíců ode dne, kdy vstoupí v platnost připojená TSI, uvědomí členské státy Komisi o následujících typech dohod:

a) vnitrostátní, dvoustranné nebo vícestranné dohody mezi členskými státy a železničními podniky nebo provozovateli infrastruktury, uzavřené na dobu neurčitou, nebo určitou, jejichž potřeba vznikla v důsledku velmi specifické nebo místní povahy zamýšlené dopravní služby,

b) dvoustranné nebo vícestranné dohody mezi železničními podniky, provozovateli infrastruktury nebo členskými státy, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability,

c) mezinárodní dohody mezi jedním nebo více členskými státy a alespoň jednou třetí zemí anebo mezi železničními podniky či provozovateli infrastruktury členských států a alespoň jedním železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury ve třetí zemi, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability.

Článek 4

Členské státy vypracují vnitrostátní prováděcí plán TSI podle kritérií uvedených v kapitole 7 přílohy.

Předají tento prováděcí plán ostatním členským státům a Komisi nejpozději jeden rok po dni, od kterého se toto rozhodnutí použije.

Článek 5

Ode dne, kdy se toto rozhodnutí stane použitelným, se nepoužije rozhodnutí Komise 2002/734/ES ([1]).

Článek 6

Toto rozhodnutí se použije ode dne 1. září 2008.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

([1]) Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 370.

▼B

PŘÍLOHA

SMĚRNICE RADY 96/48/ES – INTEROPERABILITA TRANSEVROPSKÉHO VYSOKORYCHLOSTNÍHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

▼C1

TECHNICKÁ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

▼B

Podsystém „Provoz a řízení dopravy“

1.	**ÚVOD**
1.1	**Technická oblast působnosti**
1.2	**Zeměpisná oblast působnosti**
1.3	**Obsah této TSI**
2.	**DEFINICE SUBSYSTÉMU/OBLASTI PŮSOBNOSTI**
2.1	**Subsystém**
2.2	**Oblast působnosti**
2.2.1	Zaměstnanci a vlaky
2.2.2	Provozní zásady
2.2.3	Uplatnitelnost na stávající vozidla a infrastrukturu
2.3	**Propojení mezi touto TSI a směrnicí 2004/49/ES**
3.	**ZÁKLADNÍ POŽADAVKY**
3.1	**Soulad se základními požadavky**
3.2	**Základní požadavky – přehled**
3.3	**Konkrétní hlediska ve vztahu k těmto požadavkům**
3.3.1	Bezpečnost
3.3.2	Spolehlivost a dostupnost
3.3.3	Ochrana zdraví
3.3.4	Ochrana životního prostředí
3.3.5	Technická kompatibilita
3.4	**Hlediska týkající se konkrétně subsystému provozu a řízení dopravy**
3.4.1	Bezpečnost
3.4.2	Spolehlivost a dostupnost
3.4.3	Technická kompatibilita
4.	**VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU**
4.1	**Úvod**
4.2	**Funkční a technické specifikace subsystému**
4.2.1	Specifikace týkající se zaměstnanců
4.2.1.1	Všeobecné požadavky
4.2.1.2	Dokumentace pro strojvedoucí
4.2.1.2.1	Kniha pravidel
4.2.1.2.2	Popis tratí a příslušného traťového vybavení spojeného s používanou tratí
4.2.1.2.2.1	Příprava tabulek traťových poměrů
4.2.1.2.2.2	Upravené prvky
4.2.1.2.2.3	Informování strojvedoucího v reálném čase
4.2.1.2.3	Jízdní řády
4.2.1.2.4	Kolejová vozidla

▼B

4.2.1.3	Dokumentace pro zaměstnance železničního podniku kromě strojvedoucích
4.2.1.4	Dokumentace pro zaměstnance provozovatele infrastruktury povolující jízdu vlaků
4.2.1.5	Komunikace týkající se bezpečnosti mezi vlakovou četou, dalšími zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků
4.2.2	Specifikace týkající se vlaků
4.2.2.1	Viditelnost vlaku
4.2.2.1.1	Všeobecné požadavky
4.2.2.1.2	Začátek vlaku
4.2.2.2	Slyšitelnost vlaku
4.2.2.2.1	Všeobecné požadavky
4.2.2.2.2	Ovládání
4.2.2.3	Identifikace vozidla
4.2.2.4	Požadavky na osobní vozy
4.2.2.5	Řazení vlakových souprav
4.2.2.6	Brzdění vlaku
4.2.2.6.1	Minimální požadavky na brzdný systém
4.2.2.6.2	Brzdný účinek
4.2.2.7	Zajištění způsobilosti vlaku k jízdě
4.2.2.7.1	Všeobecné požadavky
4.2.2.7.2	Vyžadovaná data
4.2.3	Specifikace pro provozování vlaků
4.2.3.1	Plánování vlaků
4.2.3.2	Identifikace vlaků
4.2.3.3	Odjezd vlaku
4.2.3.3.1	Kontroly a zkoušky před odjezdem
4.2.3.3.2	Informování provozovatele infrastruktury o provozním stavu vlaku
4.2.3.4	Řízení provozu
4.2.3.4.1	Všeobecné požadavky
4.2.3.4.2	Zprávy o vlaku
4.2.3.4.2.1	Údaje vyžadované pro podávání zpráv o poloze vlaku
4.2.3.4.2.2	Předpokládaný čas předání
4.2.3.4.3	Nebezpečné věci
4.2.3.4.4	Provozní kvalita
4.2.3.5	Záznam údajů
4.2.3.5.1	Záznam údajů o dozoru mimo vlak
4.2.3.5.2	Záznam údajů o dozoru ve vlaku
4.2.3.6	Provoz za zhoršených podmínek
4.2.3.6.1	Informace pro jiné uživatele
4.2.3.6.2	Informování strojvedoucích vlaků
4.2.3.6.3	Nouzová opatření
4.2.3.7	Řízení v nouzové situaci
4.2.3.8	Pomoc vlakové četě v případě mimořádné události nebo závažné poruše vozidla

▼B

4.3	**Funkční a technické specifikace rozhraní**
4.3.1	Rozhraní s TSI Infrastruktura
4.3.1.1	Viditelnost návěstidel
4.3.1.2	Osobní vozy
4.3.1.3	Odborná způsobilost
4.3.2	Rozhraní s TSI řízení a zabezpečení
4.3.2.1	Záznam údajů o dozoru
4.3.2.2	Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího
4.3.2.3	Provozní pravidla ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R
4.3.2.4	Viditelnost návěstidel a značení podél trati
4.3.2.5	Brzdění vlaku
4.3.2.6	Použití písku. Minimální prvky relevantní pro odbornou způsobilost pro úkol řízení vlaku
4.3.2.7	Záznam údajů a detekce horkoběžnosti ložiska nápravy
4.3.3	Rozhraní s TSI kolejová vozidla
4.3.3.1	Brzdění
4.3.3.2	Požadavky pro osobní vozidla
4.3.3.3	Viditelnost vlaku
4.3.3.3.1	Na prvním vozidle vlaku ve směru jízdy
4.3.3.3.2	Konec vlaku
4.3.3.4	Slyšitelnost vlaku
4.3.3.5	Viditelnost návěstidel
4.3.3.6	Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího
4.3.3.7	Řazení vlaku a příloha B
4.3.3.8	Parametry kolejových vozidel, které ovlivňují traťové systémy určování polohy vlaku a dynamické chování kolejových vozidel
4.3.3.9	Použití písku
4.3.3.10	Řazení vlaku, přílohy H a J
4.3.3.11	Pohotovostní plány a řízení v nouzových situacích
4.3.3.12	Záznam údajů
4.3.3.13	Aerodynamické účinky na materiál kolejového lože
4.3.3.14	Podmínky prostředí
4.3.3.15	Boční větry
4.3.3.16	Maximální kolísání tlaku v tunelech
4.3.3.17	Vnější hluk
4.3.3.18	Protipožární bezpečnost
4.3.3.19	Postupy pro zvedání a odtažení
4.3.3.20	Koncepce monitorování a diagnostiky
4.3.3.21	Zvláštní specifikace pro dlouhé tunely
4.3.3.22	Požadavky na trakční výkon
4.3.3.23	Trakční adhezní požadavky

▼B

4.3.3.24	Funkční a technická specifikace týkající se napájení energií
4.3.4	Rozhraní s TSI HS Energie
4.3.5	Rozhraní s TSI Bezpečnost v železničních tunelech
4.3.6	Rozhraní s TSI Osoby s omezenou pohyblivostí
4.4	**Provozní pravidla**
4.5	**Pravidla údržby**
4.6	**Odborná způsobilost**
4.6.1	Odborná způsobilost
4.6.1.1	Odborné znalosti
4.6.1.2	Schopnost uvést tyto znalosti do praxe
4.6.2	Jazyková způsobilost
4.6.2.1	Zásady
4.6.2.2	Úroveň znalostí
4.6.3	Vstupní a průběžné hodnocení zaměstnanců
4.6.3.1	Základní prvky
4.6.3.2	Analýza vzdělávacích potřeb
4.6.3.2.1	Zpracování analýzy vzdělávacích potřeb
4.6.3.2.2	Aktualizace analýzy vzdělávacích potřeb
4.6.3.2.3	Konkrétní prvky pro doprovod vlaku a pomocný personál
4.6.3.2.3.1	Znalost vlakové cesty
4.6.3.2.3.2	Znalost kolejových vozidel
4.6.3.2.3.3.	Pomocný personál
4.7	**Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti**
4.7.1	Úvod
4.7.2	Doporučená kritéria pro schvalování pracovních lékařů a zdravotnických organizací
4.7.3	Kritéria pro schvalování psychologů zabývajících se psychologickým hodnocením a požadavky psychologického hodnocení
4.7.3.1	Osvědčování psychologů
4.7.3.2	Obsah a interpretace psychologického hodnocení
4.7.3.3	Volba hodnotících nástrojů
4.7.4	Lékařské prohlídky a psychologická hodnocení
4.7.4.1	Před ustavením do funkce
4.7.4.1.1	Minimální obsah lékařské prohlídky
4.7.4.1.2	Psychologické hodnocení
4.7.4.2	Po jmenování
4.7.4.2.1	Četnost pravidelných lékařských prohlídek
4.7.4.2.2	Minimální obsah pravidelného lékařského vyšetření

▼B

4.7.4.2.3	Další zdravotní prohlídky a/nebo psychologická hodnocení
4.7.5	Zdravotní požadavky
4.7.5.1	Všeobecné požadavky
4.7.5.2	Požadavky na zrak
4.7.5.3	Požadavky na sluch
4.7.5.4	Těhotenství
4.7.6	Konkrétní požadavky týkající se řízení vlaku
4.7.6.1	Četnost pravidelných lékařských prohlídek
4.7.6.2	Další obsah lékařských prohlídek
4.7.6.3	Další požadavky na zrak
4.7.6.4	Další požadavky na sluch a mluvení
4.7.6.5	Antropometrika
4.7.6.6	Poradenství po traumatické situaci
4.8	**Registry infrastruktury a kolejových vozidel**
4.8.1	Infrastruktura
4.8.2	Kolejová vozidla
5.	**PRVKY INTEROPERABILITY**
5.1	**Definice**
5.2	**Seznam prvků**
5.3	**Výkon a vlastnosti prvků**
6.	**VYHODNOCENÍ SOULADU A/NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ PRVKŮ A OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMU**
6.1	**Prvky interoperability**
6.2	**Subsystém provozu a řízení dopravy**
6.2.1	Zásady
6.2.2	Dokumentace pravidel a postupů
6.2.3	Postup vyhodnocování
6.2.3.1	Rozhodnutí příslušného orgánu
6.2.3.2	Pokud je vyhodnocení vyžadováno
6.2.4	Výkonnost systému
7.	**PROVEDENÍ**
7.1	**Zásady**
7.2	**Pokyny k provádění**
7.3	**Specifické případy**
7.3.1	Úvod
7.3.2	Seznam specifických případů

▼B

PŘÍLOHA A: PROVOZNÍ PRAVIDLA ERTMS/ETCS A ERTMS/GSM-R

PŘÍLOHA B: OSTATNÍ PRAVIDLA UMOŽŇUJÍCÍ KOHERENTNÍ PROVOZ STRUKTURÁLNÍCH SUBSYSTÉMŮ

A. OBECNÁ USTANOVENÍ

B. BEZPEČNOST A OCHRANA PERSONÁLU

C. PROVOZNÍ ROZHRANÍ S NÁVĚSTIDLOVÝM, ZABEZPEČOVACÍM A ŘÍDÍCÍM ZAŘÍZENÍM

D. JÍZDY VLAKU

E. ANOMÁLIE, MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A NEHODY

PŘÍLOHA C: METODIKA KOMUNIKACE SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ

PŘÍLOHA D: INFORMACE, KE KTERÝM MUSÍ MÍT ŽELEZNIČNÍ PODNIK PŘÍSTUP V SOUVISLOSTI S VLAKOVOU CESTOU (VLAKOVÝMI CESTAMI), NA KTERÉ HODLÁ ZAJIŠŤOVAT PROVOZ

PŘÍLOHA E: JAZYK A KOMUNIKAČNÍ ÚROVEŇ

PŘÍLOHA F: INFORMATIVNÍ A NEZÁVAZNÉ POKYNY PRO HODNOCENÍ SUBSYSTÉMU PROVOZU A ŘÍZENÍ DOPRAVY

PŘÍLOHA G: INFORMATIVNÍ A NEPOVINNÝ SEZNAM PRVKŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT OVĚŘENY U KAŽDÉHO ZÁKLADNÍHO PARAMETRU

PŘÍLOHA H: MINIMÁLNÍ PRVKY RELEVANTNÍ PRO ODBORNOU ZPŮSOBILOST PRO ÚKOL ŘÍZENÍ VLAKU

PŘÍLOHA I: NENÍ POUŽITA

PŘÍLOHA J: MINIMÁLNÍ PRVKY RELEVANTNÍ PRO ODBORNOU ZPŮSOBILOST PRO ÚKOLY SOUVISEJÍCÍ S „DOPROVÁZENÍM VLAKŮ“

PŘÍLOHA K: NENÍ POUŽITA

PŘÍLOHA L: MINIMÁLNÍ PRVKY RELEVANTNÍ PRO ODBORNOU ZPŮSOBILOST PRO ÚKOL PŘÍPRAVY VLAKŮ

PŘÍLOHA M: NENÍ POUŽITA

PŘÍLOHA N: INFORMATIVNÍ A NEZÁVAZNÉ PROVÁDĚCÍ POKYNY

PŘÍLOHA O: NENÍ POUŽITA

PŘÍLOHA P: IDENTIFIKACE VOZIDLA

PŘÍLOHA Q: NENÍ POUŽITA

PŘÍLOHA R: IDENTIFIKACE VLAKU

PŘÍLOHA S: NEPOUŽIJE SE

PŘÍLOHA T: BRZDNÝ ÚČINEK

PŘÍLOHA U: PŘEHLED OTEVŘENÝCH BODŮ

PŘÍLOHA V: PŘÍPRAVA A AKTUALIZACE DOKUMENTACE PRAVIDEL PRO STROJVEDOUCÍ

SLOVNÍČEK

▼B

1. **ÚVOD**

1.1 **Technická oblast působnosti**

Tato TSI se týká subsystému provozu a řízení dopravy, což je jeden ze subsystémů uvedených v příloze II části 1 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES, a jeho údržby.

Tato TSI je použitelná na následující kategorie vlaků, ať již vlaky sestávají z nedělitelných vlakových souprav (nedělitelných za chodu), nebo z jednotlivých vozů. Použije se stejně na vozidla pro přepravu cestující a/nebo na vozidla neurčená pro přepravu cestujících:

— kategorie 1: vlaky s maximální rychlostí alespoň 250 km/h,

— kategorie 2: vlaky s maximální rychlostí alespoň 190 km/h, avšak menší než 250 km/h]

Podle přílohy I směrnice jsou specifikace stanoveny pro každou z těchto kategorií tratí:

— kategorie I: zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,

— kategorie II: zvláště modernizované tratě vybavené pro rychlosti v řádu 200 km/h,

— kategorie III: zvláště modernizované vysokorychlostní tratě se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena.]

1.2 **Zeměpisná oblast působnosti**

Zeměpisnou oblastí působnosti této TSI je transevropský vysokorychlostní železniční systém, jak je popsán v příloze I směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES.

1.3 **Obsah této TSI**

V souladu s čl. 5 odst. 3 a přílohou I částí 1 písm. b) směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES tato TSI: V souladu s čl. 5 odst. 3 a přílohou I částí 1 písm. b) směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES tato TSI:

(a) uvádí svou zamýšlenou oblast působnosti (kapitola 2);

(b) stanoví základní požadavky kladené na každý subsystém (kapitola 3) a na jeho rozhraní s jinými subsystémy (kapitola 4);

(c) stanoví funkční a technické specifikace, kterým musí cílový subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat (kapitola 4);

(d) určuje prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a které jsou nezbytné v zájmu dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému (kapitola 5);

(e) uvádí, každopádně ve stádiu zvažování, které postupy se mají používat pro posouzení shody nebo vhodnosti k použití u prvků interoperability na straně jedné nebo pro ověření subsystémů ze strany ES na straně druhé (kapitola 6);

(f) uvádí strategie uplatňování TSI (kapitola 7);

▼B

(g) uvádí u dotyčných pracovníků odbornou způsobilost a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI.

Kromě toho lze v souladu s čl. 5 odst. 5 stanovit ustanovení pro konkrétní případy pro každou TSI; ty jsou uvedeny v kapitole 7.

Tato TSI nakonec v kapitole 4 také obsahuje zvláštní pravidla k oblasti působnosti uvedené výše v klauzulích 1.1 a 1.2.

2. DEFINICE SUBSYSTÉMU/OBLASTI PŮSOBNOSTI

2.1 Subsystém

Subsystém provozu a řízení dopravy je jeden ze subsystémů, které tvoří transevropský vysokorychlostní železniční systém, jak jsou vyjmenovány v příloze II směrnice 96/48/ES.

2.2 Oblast působnosti

Ve spojení s přílohou I směrnice 96/48/ES (ve znění přílohy I směrnice 2004/50/ES) se oblast působnosti této TSI použije na subsystém provozu a řízení dopravy ředitelů infrastuktur a na železniční podniky související s provozem vlaků na vysokorychlostních tratích TEN.

Specifikace stanovené v této TSI pro provoz a řízení dopravy lze používat jako referenční dokument pro provoz jiných vlaků, které jezdí na vysokorychlostních železničních tratích TEN, i když nespadají do oblasti působnosti této TSI.

▼M1

2.2.1 Zaměstnanci a vlaky

Pododdíly 4.6 a 4.7 platí pro ty zaměstnance, kteří provádějí úkoly důležité pro bezpečnost, jako je řízení vlaku a doprovod vlaku, když přitom překračují hranice mezi státy a pracují za místem stanoveným jako „hraniční“ v prohlášení o dráze provozovatele infrastruktury a uvedeným v jeho osvědčení o bezpečnosti.

Kapitola „4.6.2 Jazyková způsobilost“ kromě toho platí pro strojvedoucí, jak je stanoveno v příloze VI bodě 8 směrnice 2007/59/ES.

Zaměstnanec nebude považován za osobu překračující hranice, pokud bude jeho činnost omezena na práci pouze do jakéhokoli „hraničního“ místa, jak je uvedeno v odstavci 1 tohoto oddílu.

Pro zaměstnance, kteří provádějí úkoly důležité pro bezpečnost, jako je vypravování vlaků a povolování jízdy vlaků, platí vzájemné uznávání odborné kvalifikace a podmínek ochrany zdraví a bezpečnosti mezi členskými státy.

Pro zaměstnance, kteří provádějí úkoly důležité pro bezpečnost spojené se závěrečnou přípravou vlaku před plánovaným překročením státních hranic a pracují za „hraničním“ místem popsaným v odstavci 1 tohoto oddílu, platí pododdíl 4.6 se vzájemným uznáním podmínek ochrany zdraví a bezpečnosti mezi členskými státy. Vlak nebude považován za přeshraniční službu, pokud všechna vozidla vlaku přejíždějící hranice státu ji přejíždějí pouze do „hraničního“ místa popsaného v odstavci 1 tohoto oddílu.

▼M1

Toto lze shrnout v následujících tabulkách:

Zaměstnanci zapojení do práce ve vlacích, které budou překračovat státní hranice a dostávat se za hraniční místo.

Úkol	Odborná kvalifikace	Zdravotní požadavky
Doprovod vlaku	4.6	4.7
Souhlas s jízdou vlaku	Vzájemné uznání	Vzájemné uznání
Příprava vlaku	4.6	Vzájemné uznání
Výprava vlaku	Vzájemné uznání	Vzájemné uznání

Zaměstnanci pracující ve vlacích, které nepřejíždějí státní hranice nebo dojíždějí pouze do hraničních míst.

Úkol	Odborná kvalifikace	Zdravotní požadavky
Doprovod vlaku	Vzájemné uznání	Vzájemné uznání
Souhlas s jízdou vlaku	Vzájemné uznání	Vzájemné uznání
Příprava vlaku	Vzájemné uznání	Vzájemné uznání
Výprava vlaku	Vzájemné uznání	Vzájemné uznání

▼B

2.2.2 Provozní zásady

Obecným cílem stávající verze této TSI, která je druhou TSI od vstupu směrnice 96/48/ES v platnost, ale první TSI, která zohledňuje změny učiněné směrnicí 2004/50/ES, je umožnit jednotný provoz strukturálních subsystémů, které se mají používat v síti vysokorychlostních železnic. Zejména pravidla a postupy, které jsou přímo spjaté s provozem nového systému řízení vlaků a signalizace, musí být ve stejných situacích totožné.

Tato TSI se původně vztahovala pouze na ty prvky (ve smyslu kapitoly 4) vysokorychlostního subsystému „Provoz a řízení dopravy“, u nichž v zásadě existují provozní rozhraní mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury nebo u nichž interoperabilita znamená zvláštní užitek. Přitom byla příslušná pozornost věnována požadavkům směrnice 2004/49/ES (směrnice o bezpečnosti železnic).

Následně jsou v příloze A této TSI specifikována podrobná provozní pravidla pro Evropský systém řízení vlaků (ETCS) a Globální systém pro mobilní komunikace – železnice (GSM-R).

2.2.3 Uplatnitelnost na stávající vozidla a infrastrukturu

I když se většina požadavků obsažených v této TSI týká procesů a postupů, jejich část se týká i fyzických prvků, vlaků a vozidel, které jsou důležité pro provoz.

▼B

Konstrukční kritéria pro tyto prvky jsou popsána v TSI týkajících se jiných subsystémů, jako jsou kolejová vozidla. V kontextu OPE TSI se bere v potaz jejich provozní funkce.

V takových případech se uznává, že úprava stávajících kolejových vozidel nebo infrastruktury tak, aby splňovaly všechny požadavky této TSI, nemusí být hospodárná. Dotyčné požadavky je tedy nutné uplatňovat pouze na nové prvky nebo na prvky modernizované či obnovované, které vyžadují nové povolení k uvedení do provozu podle čl. 14 odst. 3 směrnice 96/48/ES.

2.3 **Propojení mezi touto TSI a směrnicí 2004/49/ES**

Ačkoli se tato TSI vypracovává podle směrnice o interoperabilitě 96/48/ES (ve znění směrnice 2004/50/ES), zabývá se především požadavky, které úzce souvisejí s provozními postupy a procesy a které se požadují od provozovatele infrastruktury nebo od železničního podniku při podávání žádosti o bezpečnostní povolení/osvědčení podle směrnice o bezpečnosti (2004/49/ES).

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

3.1 **Soulad se základními požadavky**

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 96/48/ES musí transevropský vysokorychlostní železniční systém, jeho subsystémy a jejich prvky interoperability vyhovovat základním požadavkům obecně uvedeným v příloze III směrnice.

3.2 **Základní požadavky – přehled**

Základní požadavky se týkají:

— bezpečnosti,

— spolehlivosti a dostupnosti,

— ochrany zdraví,

— ochrany životního prostředí,

— technické kompatibility.

Podle směrnice 96/48/ES mohou být základní požadavky obecně použitelné na celý transevropský vysokorychlostní železniční systém nebo mohou být specifické pro každý subsystém a jeho prvky.

3.3 **Konkrétní hlediska ve vztahu k těmto požadavkům**

Relevance obecných požadavků pro subsystém provozu a řízení dopravy je určena v následujících klauzulích.

3.3.1 Bezpečnost

V souladu s přílohou III směrnice 96/48/ES jsou základní požadavky na bezpečnost, které platí pro subsystém provozu a řízení dopravy, tyto:

Základní požadavek 1.1.1 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Návrh, konstrukce nebo montáž, údržba a kontrola konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost, a zejména konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku, musí zaručovat bezpečnost na úrovni odpovídající cílovým záměrům stanoveným pro síť, včetně cílových záměrů pro řešení situací za zhoršených podmínek“.

▼B

Pokud jde o subsystém provozu a řízení dopravy, zabývá se tímto základním požadavkem specifikace pododdílu „viditelnost vlaku“ (v pododdílech 4.2.2.1 a 4.3) a „slyšitelnost vlaku“ v pododdílech 4.2.2.2 a 4.3.

Základní požadavek 1.1.2 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Parametry související se stykem kolo-kolejnice musí splňovat požadavky na stabilitu nezbytné k zaručení bezpečné jízdy při nejvyšší dovolené rychlosti“.

Tento základní požadavek se na subsystém provozu a řízení dopravy nepoužije.

Základní požadavek 1.1.3 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Použité konstrukční části musí odolat každému stanovenému normálnímu nebo výjimečnému namáhání po celou dobu provozu. Důsledky veškerých náhodných poruch pro bezpečnost musí být omezeny vhodnými prostředky“.

Pokud jde o subsystém provoz a řízení dopravy, je tento základní požadavek řešen specifikací pododdílu „viditelnost vlaku“ (pododdíly 4.2.2.1 a 4.3).

Základní požadavek 1.1.4 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Konstrukce pevných zařízení a kolejových vozidel a volba použitých materiálů musí směřovat k omezení vzniku, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru“.

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

Základní požadavek 1.1.5 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Veškerá zařízení určená k tomu, aby jimi manipulovali uživatelé, musí být navržena tak, aby neohrozila bezpečný provoz zařízení nebo zdraví a bezpečnost uživatelů, jsou-li používána předvídatelným způsobem, který není v souladu s vyznačenými pokyny“.

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

3.3.2 Spolehlivost a dostupnost

Základní požadavek 1.2 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Kontrola a údržba pevných nebo pohyblivých konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku musí být organizována, prováděna a kvantifikována takovým způsobem, aby byl zajištěn jejich provoz za určených podmínek“.

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

3.3.3 Ochrana zdraví

Základní požadavek 1.3.1 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Materiály, které mohou na základě způsobu používání představovat ohrožení zdraví osob, které k nim mají přístup, nesmějí být ve vlacích a železniční infrastruktuře používány“.

▼B

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

Základní požadavek 1.3.2 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Všechny materiály musí být vybírány, rozmísťovány a používány takovým způsobem, aby byla omezena emise škodlivého a nebezpečného kouře nebo plynů, zejména v případě požáru“.

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

3.3.4 Ochrana životního prostředí

Základní požadavek 1.4.1 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Ve fázi návrhu systému musí být posouzen a zohledněn vliv stavby a provozu transevropského vysokorychlostního železničního systému na životní prostředí v souladu s platnými předpisy Společenství.“

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

Základní požadavek 1.4.2 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Materiály používané ve vlacích a v infrastruktuře musí zabraňovat emisi kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné, zejména v případě požáru.“

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

Základní požadavek 1.4.3 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Kolejová vozidla a napájecí systémy musí být navrženy a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky kompatibilní s instalacemi, zařízeními a veřejnými nebo soukromými sítěmi, s nimiž by se mohly vzájemně rušit“.

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

3.3.5 Technická kompatibilita

Základní požadavek 1.5 přílohy III směrnice 96/48/ES

„Technické vlastnosti infrastruktury a pevných zařízení musí být kompatibilní jak navzájem, tak s vlastnostmi vlaků, které mají být používány v transevropském vysokorychlostním železničním systému.

Jestliže se dodržování těchto vlastností ukáže být na určitých úsecích sítě obtížné, mohou být zavedena dočasná řešení, která zajistí kompatibilitu v budoucnu“.

Tento základní požadavek se nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

▼B

3.4 **Hlediska týkající se konkrétně subsystému provozu a řízení dopravy**

3.4.1 Bezpečnost

Základní požadavek 2.7.1 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Sladění pravidel provozování sítě a způsobilosti strojvedoucích a obsluhy vlaků musí zaručovat bezpečný mezinárodní provoz.

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců údržby a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň bezpečnosti.“

Základní požadavek je řešen v následujících pododdílech této specifikace:

— Identifikace vozidla (pododdíl 4.2.2.3)

— Brzdění vlaku (pododdíl 4.2.2.6)

— Řazení vlaku (pododdíl 4.2.2.5)

— Požadavky na osobní vozy (pododdíl 4.2.2.4)

— Zajištění jízdní způsobilosti vlaku (pododdíl 4.2.2.7)

— Viditelnost vlaku (pododdíl 4.2.2.1 a 4.3)

— Slyšitelnost vlaku (pododdíl 4.2.2.2 a 4.3)

— Odjezd vlaku (pododdíl 4.2.3.3)

— Řízení provozu (pododdíl 4.2.3.4)

— Viditelnost návěstidel a zařízení pro kontrolu bdělosti (pododdíl 4.3)

— Komunikace spojená s bezpečností (pododdíly 4.2.1.5 a 4.6)

— Dokumentace pro strojvedoucí (pododdíl 4.2.1.2)

— Dokumentace pro zaměstnance železničních podniků, kteří nejsou strojvedoucí (pododdíl 4.2.1.3)

— Dokumentace pro zaměstnance provozovatele infrastruktury, kteří povolují jízdu vlaků (pododdíl 4.2.1.4)

— Provoz za zhoršených podmínek (pododdíl 4.2.3.6)

— Řízení v nouzové situaci (pododdíl 4.2.3.7)

— Pravidla pro provoz ERTMS (pododdíl 4.4)

— Odborná způsobilost (pododdíly 2.2.1 a 4.6)

— Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti (pododdíly 2.2.1 a 4.7)

3.4.2 Spolehlivost a dostupnost

Základní požadavek 2.7.2 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců údržby a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti systému.“

▼B

Tento základní požadavek řeší následující pododdíly této specifikace:

— Řazení vlaku (pododdíl 4.2.2.5)

— Zajištění jízdní způsobilosti vlaku (pododdíl 4.2.2.7)

— Řízení provozu (pododdíl 4.2.3.4)

— Komunikace spojená s bezpečností (pododdíl 4.2.1.5)

— Provoz za zhoršených podmínek (pododdíl 4.2.3.6)

— Řízení v nouzové situaci (pododdíl 4.2.3.7)

— Odborná způsobilost (pododdíl 4.6)

— Podmínky pro ochranu zdraví a bezpečnost (pododdíl 4.7)

3.4.3 Technická kompatibilita

Základní požadavek 2.7.3 přílohy III směrnice 96/48/ES:

„Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích a obsluhy vlaků a zaměstnanců řízení provozu musí zaručovat provozní efektivnost transevropského vysokorychlostního železničního systému.“

Základní požadavek je řešen v následujících pododdílech této specifikace:

— Identifikace vozidla (pododdíl 4.2.2.3)

— Brzdění vlaku (pododdíl 4.2.2.6)

— Řazení vlaku (pododdíl 4.2.2.5)

— Požadavky na osobní vozy (pododdíl 4.2.2.4)

— Komunikace spojená s bezpečností (pododdíl 4.2.1.5)

— Provoz za zhoršených podmínek (pododdíl 4.2.3.6)

— Řízení v nouzové situaci (pododdíl 4.2.3.7)

4. VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU

4.1 Úvod

Transevropský vysokorychlostní železniční systém (TEN), na který se vztahuje směrnice 96/48/ES a jehož součástí je subsystém provozu a řízení dopravy, je integrovaným systémem, jehož soudržnost se musí ověřit. Tato soudržnost musí být kontrolována zejména s ohledem na specifikace subsystému, jeho rozhraní se systémem, se kterým je integrován, a provozními pravidly.

S ohledem na všechny příslušné základní požadavky zahrnuje subsystém provozu a řízení dopravy tak, jak je popsán v pododdílu 2.2, pouze prvky uvedené v následujícím oddílu.

V souladu se směrnicí 2001/14/ES je provozovatel infrastruktury plně odpovědný za poskytnutí všech příslušných požadavků, které mají splňovat vlaky, jimž je povolen provoz v jeho síti s ohledem na zeměpisné zvláštnosti jednotlivých tratí a níže uvedené funkční nebo technické specifikace.

▼B

4.2 **Funkční a technické specifikace subsystému**

Funkční a technické specifikace subsystému provozu a řízení dopravy se skládají z těchto bodů:

— specifikace týkající se zaměstnanců,

— specifikace týkající se vlaků,

— specifikace týkající se provozu vlaků.

4.2.1 Specifikace týkající se zaměstnanců

4.2.1.1 Všeobecné požadavky

Tento oddíl se zabývá zaměstnanci, kteří přispívají k provozu subsystému tím, že provádějí úkoly významné pro bezpečnost, do nichž je zapojeno přímé rozhraní mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury.

— Zaměstnanci železničního podniku:

  — provádějící úkol řízení vlaků, kteří patří k „vlakové četě“ (dále jen „strojvedoucí“)

  — provádějící úkoly ve vlaku (jiné než řízení), kteří patří k „vlakové četě“

  — provádějící úkol přípravy vlaků

— Zaměstnanci provozovatele infrastruktury provádějící úkol povolování jízdy vlaků.

Oblasti, kterých se to týká, jsou:

— dokumentace,

— komunikace.

a v oblasti působnosti definované v části 2.2 této TSI:

— odborná způsobilost (viz pododdíl 4.6 a přílohy H, J a L)

— podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti (viz pododdíl 4.7).

4.2.1.2 Dokumentace pro strojvedoucí

Železniční podniky provozující vlak musí zavčas poskytnout strojvůdci veškeré informace, které nezbytně potřebuje k plnění svých povinností.

Tyto informace musí zohledňovat nezbytné prvky pro provoz v normálních, zhoršených a nouzových situacích na tratích, kde se bude vlak provozovat, a pro provoz kolejových vozidlech používaných na těchto tratích.

4.2.1.2.1 Kniha pravidel

Všechny nezbytné postupy pro strojvedoucí musí být zahrnuty v dokumentu nebo na počítačovém médiu s názvem „Pravidla pro strojvedoucí“.

V „Pravidlech pro strojvedoucí“ musí být stanoveny podmínky pro všechny provozované trasy a všechna kolejová vozidla používaná na těchto trasách za normálního provozu, v situacích za zhoršených podmínek a v mimořádných situacích, se kterými se strojvedoucí může setkat.

„Pravidla pro strojvedoucí“ se musí týkat dvou rozdílných aspektů:

— aspektu, který popisuje soubor společných pravidel a postupů pro celou TEN (zohledňující obsah příloh A, B a C),

▼B

— aspektu, který stanoví veškerá nezbytná pravidla a postupy týkající se jednotlivých provozovatelů infrastruktury.

Musí zahrnovat postupy týkající se minimálně těchto hledisek:

— bezpečnost a ochrana personálu

— zabezpečení a řízení,

— provoz vlaku včetně provozu za zhoršených podmínek,

— trakce a kolejová vozidla,

— mimořádné události a nehody.

Provozovatel infrastruktury je odpovědný za vypracování tohoto dokumentu.

Provozovatel infrastruktury musí předložit Pravidla pro strojvedoucí ve stejném formátu pro celou infrastrukturu, na které budou jeho strojvedoucí pracovat.

Dokument bude mít dvě přílohy:

— příloha 1: příručka pro komunikační postupy,

— příloha 2: kniha formulářů

Železniční podnik musí napsat Pravidla pro strojvedoucí buďto v jazyce jednoho z členských států nebo v „provozním“ jazyce jednoho z provozovatelů infrastruktury, na kterou se pravidla vztahují. To nebude platit pro zprávy a formuláře, které musí zůstat v „provozním“ jazyce provozovatele/provozovatelů infrastruktury.

Proces přípravy a aktualizace Pravidel pro strojvedoucí bude zahrnovat následující kroky:

— provozovatel infrastruktury (nebo organizace odpovědná za přípravu provozních pravidel) musí poskytnout železničnímu podniku příslušné informace v „provozním“ jazyce provozovatele infrastruktury,

— železniční podnik musí vypracovat původní nebo aktualizovaný dokument;

— pokud jazyk, který si železniční podnik zvolí pro Pravidla pro strojvedoucí, není jazykem, ve kterém byly původně poskytnuty vhodné informace, je na železničním podniku, aby zařídil nezbytný překlad.

V souladu s přílohou III odstavcem 2 směrnice 2004/49/ES musí sytém řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury zahrnovat proces validace, aby bylo zajištěno, že je obsah dokumentace předané železničnímu podniku úplný a přesný.

V souladu s přílohou III odstavcem 2 směrnice 2004/49/ES musí systém řízení bezpečnosti železničního podniku zahrnovat proces validace, který zajistí, aby obsah Pravidel pro strojvedoucí byl úplný a přesný.

Příloha V nastíní tento proces ve formátu vývojového diagramu a podává přehled tohoto procesu.

4.2.1.2.2 Popis tratí a příslušného traťového vybavení spojeného s používanou tratí

Strojvedoucí musí obdržet popis tratí a souvisejícího traťového vybavení relevantního pro úkol řízení vlaku a týkajícího se tratí, na kterých bude působit. Tyto informace musejí být uvedeny v jediném dokumentu s názvem „Tabulky traťových poměrů“ (což může být papírový dokument nebo dokument v elektronické formě).

▼B

Seznam minimálních informací, které musí být poskytnuty:

— všeobecné provozní vlastnosti,

— popis podélných sklonů trati,

— podrobný diagram trati.

4.2.1.2.2.1 Příprava tabulek traťových poměrů

Tabulky traťových poměrů musí být zpracovány buď v některém jazyce členských států zvoleném železničním podnikem nebo v „provozním“ jazyce provozovatele infrastruktury.

Musí obsahovat následující informace (tento seznam není vyčerpávající):

— všeobecné provozní vlastnosti:

  — typ zabezpečení a odpovídající režim provozu (dvojkolejná trať, kyvadlový provoz, jízda vlevo nebo vpravo atd.),

  — trakční soustavu,

  — typ radiového zařízení pro komunikaci řízení provozu – vlak.

— popis podélných sklonů trati:

  — hodnoty sklonů s přesným určením místa

— podrobný diagram trati:

  — názvy stanic na trati, klíčové lokality a jejich umístění,

  — tunely – včetně umístění, názvu, délky, zvláštních informací jako třeba existence únikových cest a nouzových východů, jakož i umístění bezpečných míst, kde může dojít k evakuaci cestujících,

  — základní lokality jako jsou neutrální pole,

  — nejvyšší traťové rychlosti pro každou trať, případně včetně různých rychlostí pro určité typy vlaků,

  — název organizace odpovědné za kontrolu řízení provozu a název/názvy oblastí řízení provozu,

  — názvy a oblasti středisek řízení provozu, např. stavědla,

  — určení radiových kanálů, které se mají používat.

Formát tabulek traťových poměrů musí být vypracován stejným způsobem pro všechny infrastruktury, ve kterých se používají vlaky určitého železničního podniku.

Železniční podnik odpovídá za zpracování tabulek traťových poměrů na základě informací, které poskytl (poskytli) provozovatel (provozovatelé) infrastruktury.

V souladu s přílohou III odst. 2 směrnice 2004/49/ES musí systém řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury obsahovat validační proces pro zabezpečení toho, aby byl obsah dokumentace poskytnuté železničnímu podniku úplný a přesný.

▼B

V souladu s přílohou III odst. 2 směrnice 2004/49/ES musí systém řízení bezpečnosti železničního podniku obsahovat validační proces pro zabezpečení toho, aby byl obsah tabulek traťových poměrů úplný a přesný.

4.2.1.2.2.2 Upravené prvky

Provozovatel infrastruktury musí informovat železniční podnik o všech prvcích upravených dočasně nebo nastálo. Informace o změnách musí být učiněna natolik včas, aby železniční podnik mohl zpracovat jejich dopad, zaktualizovat dokumentaci a poučit zaměstnance. Musí být železničním podnikem shrnuty ve zvláštním dokumentu nebo na elektronickém nosiči dat, jehož formát musí být stejný pro všechny infrastruktury, na kterých jsou provozovány vlaky daného železničního podniku.

V souladu s přílohou III odst. 2 směrnice 2004/49/ES musí systém řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury obsahovat validační proces pro zabezpečení toho, aby byl obsah dokumentace poskytnuté železničnímu podniku úplný a přesný.

V souladu s přílohou III odst. 2 směrnice 2004/49/ES musí systém řízení bezpečnosti železničního podniku obsahovat validační proces pro zabezpečení toho, aby byl obsah dokumentu o změněných prvních úplný a přesný.

4.2.1.2.2.3 Informování strojvedoucího v reálném čase

Postup informování strojvedoucích o všech změnách bezpečnostních opatření na trase v reálném čase musí být definován dotyčnými provozovateli infrastruktury (tento proces musí být jednotný, pokud je použit ERTMS/ETCS).

4.2.1.2.3 Jízdní řády

Poskytování informací o jízdních řádech vlaků usnadňuje jízdu vlaků načas a pomáhá v poskytování služeb.

Železniční podnik musí poskytnout strojvedoucím informace nezbytné pro normální řízení vlaku. Tyto informace obsahují minimálně tyto prvky:

— identifikaci vlaku,

— dny, ve které vlak jezdí (je-li to zapotřebí),

— body zastavení a činnosti se zastavením spojené,

— další časové body,

— příjezd/odjezd/délku zastávky v každém z těchto bodů.

Tyto informace o jízdě vlaku, které musí být založeny na informacích poskytnutých provozovatelem infrastruktury, mohou být poskytnuty v elektronické nebo tištěné formě.

Předkládání dokumentace strojvedoucím musí být stejné na všech tratích, na kterých železniční podnik zajišťuje provoz.

4.2.1.2.4 Kolejová vozidla

Železniční podnik musí poskytnout strojvedoucímu veškeré informace týkající se fungování kolejových vozidel při provozu za zhoršených podmínek (např. vyžádání pomoci). Tato dokumentace se v těchto případech musí zaměřit i na konkrétní rozhraní se zaměstnanci provozovatele infrastruktury.

▼B

4.2.1.3 Dokumentace pro zaměstnance železničního podniku kromě strojvedoucích

Železniční podnik musí poskytnout všem svým zaměstnancům (ať již ve vlaku nebo jinde), kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost, jež se týkají přímého rozhraní se zaměstnanci, zařízením nebo systémy provozovatele infrastruktury, pravidla, postupy, konkrétní informace o kolejových vozidlech a o trati, které považuje za vhodné pro tyto úkoly. Tyto informace se používají jak v normálním provozu, tak i v provozu za zhoršených podmínek.

Pro zaměstnance ve vlacích musí struktura, formát, obsah a proces přípravy a aktualizace těchto informací vycházet ze specifikace uvedené v pododdílu 4.2.1.2 této TSI.

4.2.1.4 Dokumentace pro zaměstnance provozovatele infrastruktury povolující jízdu vlaků

Veškeré informace nezbytné pro zajištění komunikace týkající se bezpečnosti mezi zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků a vlakovou četou musí být stanoveny:

— v dokumentech popisujících komunikační protokol (příloha C);

— v dokumentu s názvem Kniha formulářů.

Provozovatel infrastruktury musí tyto dokumenty vypracovat ve svém „provozním“ jazyce.

4.2.1.5 Komunikace týkající se bezpečnosti mezi vlakovou četou, dalšími zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků

Jazykem pro komunikaci týkající se bezpečnosti mezi vlakovou četou vlaku, dalšími zaměstnanci železničního podniku (jak stanoví příloha L) a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků bude „provozní“ jazyk (viz glosář), který používá provozovatel infrastruktury na dotčené trati.

Zásady pro komunikaci týkající se bezpečnosti mezi vlakovou četou a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků jsou uvedeny v příloze C.

V souladu se směrnicí 2001/14/ES je provozovatel infrastruktury zodpovědný za zveřejnění „provozního jazyka“, který používají jeho zaměstnanci v každodenním provozu.

Avšak tam, kde místní praxe vyžaduje možnost používání i druhého jazyka, musí provozovatel infrastruktury určit zeměpisné hranice jeho používání.

4.2.2 Specifikace týkající se vlaků

4.2.2.1 Viditelnost vlaku

4.2.2.1.1 Všeobecné požadavky

Železniční podnik musí zajistit, aby vlaky byly vybaveny prostředky označujícími začátek a konec vlaku.

4.2.2.1.2 Začátek vlaku

Železniční podnik musí zajistit, aby byl přijíždějící vlak jasně viditelný a rozpoznatelný jako vlak tím, že bude mít rozsvícené speciálně umístněné bílé čelní reflektory. To má umožnit odlišení blížícího se vlaku od blízkých silničních vozidel nebo jiných pohybujících se objektů.

▼M1

Podrobná specifikace je k dispozici v pododdíle 4.3.3.3.1.

▼B

4.2.2.2 Slyšitelnost vlaku

4.2.2.2.1 Všeobecné požadavky

Železniční podnik musí zajistit, aby vlaky byly vybaveny slyšitelným varovným zařízením označujícím blížící se vlak.

4.2.2.2.2 Ovládání

Spuštění slyšitelného varovného zařízení musí být možné ze všech poloh při řízení vlaku.

4.2.2.3 Identifikace vozidla

Každé vozidlo musí mít jedinečné identifikační číslo odlišující ho od ostatních kolejových vozidel. Toto číslo musí být zřetelně uvedeno alespoň na obou bočních stranách vozidla.

Musí být také možné identifikovat provozní omezení platná pro dané vozidlo.

Další požadavky jsou uvedeny v příloze P.

4.2.2.4 Požadavky na osobní vozy

— Slučitelnost mezi osobními vozidly a nástupišti v plánovaných zastávkách musí být dostatečná, aby byl zajištěn bezpečný nástup a výstup.

— Cestující nesmí mít možnost otevřít boční dveře pro ně určené, dokud vlak zcela nezastaví a dveře nejsou uvolněny členem doprovodu vlaku.

— Uvolnění dveří musí být samostatné pro jednotlivé strany vlaku. Neporušené uzavření a blokování dveří v osobních vlacích musí být trvale označeno.

— Aktivace uvolnění dveří musí zamezit použití trakčního napájení. (Pro účely tohoto požadavku se „uvolněním dveří“ rozumí to, že personál vlaku umožní, aby dveře mohli otevřít cestující).

— Všechna vozidla přepravující osoby musí být vybavena východy, které umožňují nouzový výstup.

— Vozidla určená k přepravě osob musí být vybavena buď alarmem, který může cestující spustit, nebo záchrannou brzdou. V případě použití těchto zařízení musí být strojvedoucí okamžitě upozorněn, ale musí být schopen udržet si kontrolu nad vlakem.

4.2.2.5 Řazení vlakových souprav

Železniční podnik musí stanovit pravidla a postupy, které musí jeho zaměstnanci uplatňovat, aby bylo zajištěno, že je vlak vyhovuje podmínkám na přidělené vlakové cestě.

Požadavky na řazení vlaku musí zohlednit následující prvky:

— vozidla

  — všechna vozidla ve vlaku musí být v souladu se všemi požadavky platnými pro vlakové cesty, po kterých bude vlak jezdit,

  — všechna vozidla vlaku musí být schopna jet maximální rychlostí, kterou má vlak jet,

▼B

— všechna vozidla vlaku se musí v daném okamžiku nacházet uvnitř intervalu údržby a interval pro údržbu neskončí do dokončení cesty (a to jak časově, tak i co se týče ujeté vzdálenosti),

— vlak

— kombinace vozidel tvořících vlak musí být v souladu s technickými omezeními příslušné trati a délka vlaku nesmí překročit maximum přípustné pro odesílací a přijímací terminály,

— železniční podnik odpovídá za to, aby vlak byl a po celou cestu zůstal technicky způsobilý pro plánovanou cestu,

— hmotnost a hmotnost na nápravu

— hmotnost vlaku nesmí překročit maximální přípustnou hmotnost pro daný úsek trati, pevnost spřáhel, tažnou sílu nebo ostatní související vlastnosti vlaku. Omezení hmotnosti na nápravu musí být dodržena,

— maximální rychlost vlaku

— maximální možná rychlost vlaku musí zohledňovat veškerá omezení na příslušném úseku trati, brzdný účinek, hmotnost na nápravu a typ vozidla,

— průjezdný průřez

— průjezdný průřez nesmí u žádného z vozidel (včetně případného nákladu) překročit maximální přípustný limit pro daný úsek trati.

Další omezení mohou být požadována nebo uvalena ve vztahu k typu brzdného režimu nebo typu trakce u konkrétního vlaku.

Řazení vlakové soustavy musí být popsáno v harmonizovaném dokumentu o řazení vlakové soupravy (viz příloha U)

4.2.2.6 Brzdění vlaku

4.2.2.6.1 Minimální požadavky na brzdný systém

Všechna vozidla vlaku musí být napojena na průběžný automatický brzdný systém tak, jak je definován v RST TSI.

První a poslední vozidlo (včetně hnacích jednotek) ve všech vlacích musí mít funkční automatickou brzdu.

V případě, že se vlak náhodou rozdělí na dvě části, musí se obě rozpojené soustavy vozidel automaticky zastavit v důsledku maximálního účinku brzdy.

4.2.2.6.2 Brzdný účinek

Provozovatel infrastruktury musí rozhodnout, zda:

— poskytne železničním podnikům informace nezbytné k výpočtu požadovaného brzdného účinku na dotyčné(-ých) trati(-ích), a to včetně informací o přípustných brzdných systémech a o podmínkách jejich používání, nebo

— poskytne informaci o požadovaném výkonu.

Železniční podnik odpovídá za zajištění dostatečného účinku brzd vlaku tím, že poskytne svým zaměstnancům pravidla pro brzdění, která musejí dodržovat.

▼B

Informace požadované železničním podnikem a určené k výpočtu brzdného účinku, který umožňuje, aby se vlak zastavil a zůstal stát, musí zohledňovat zeměpisné vlastnosti všech dotčených tratí, přidělené cesty a rozvoj ERTMS/ETCS.

Další požadavky jsou určeny v příloze T.

4.2.2.7 Zajištění způsobilosti vlaku k jízdě

4.2.2.7.1 Všeobecné požadavky

Železniční podnik musí určit postup, jak zajišťovat, aby veškeré vybavení vlaku související s bezpečností bylo plně funkční a aby byl provoz vlaku bezpečný.

Železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury o veškerých změnách vlastností vlaku ovlivňujících jeho jízdu nebo o veškerých změnách, které by mohly ovlivnit schopnost přizpůsobení vlaku přidělené vlakové cestě.

Provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí stanovit a aktualizovat podmínky a postupy pro jízdu vlaku při provozu za zhoršených podmínek.

4.2.2.7.2 Vyžadovaná data

Údaje nezbytné pro bezpečný a efektivní provoz a postup pro předávání těchto údajů musí obsahovat:

— identifikaci vlaku,

— název železničního podniku odpovědného za vlak,

— skutečnou délku vlaku,

— informaci, zda vlak přepravuje cestující nebo zvířata, i když k tomu není určen,

— veškerá provozní omezení s uvedením vozidla/vozidel, kterých se týká (průjezdný průřez, rychlostní omezení atd.),

— informace, které provozovatel infrastruktury vyžaduje pro přepravu nebezpečného zboží.

Železniční podnik musí stanovit postup, kterým se zaručí, že provozovatel(-é) infrastruktury dostane(-ou) tyto údaje k dispozici před odjezdem vlaku.

Železniční podnik musí určit postup, jak informovat provozovatele infrastruktury v případě, že vlak nepojede po vlakové cestě, která mu byla přidělena, nebo že byl zrušen.

4.2.3 Specifikace pro provozování vlaků

4.2.3.1 Plánování vlaků

Provozovatel infrastruktury musí informovat o tom, jaké údaje potřebuje v případě, že je požadována vlaková cesta. Další hlediska tohoto prvku jsou uvedena ve směrnici 2001/14/ES.

4.2.3.2 Identifikace vlaků

Musí existovat jednoznačná identifikace všech vlaků.

Tyto požadavky jsou upřesněny v příloze R.

4.2.3.3 Odjezd vlaku

4.2.3.3.1 Kontroly a zkoušky před odjezdem

Železniční podnik musí v souladu s požadavky ve třetím odstavci klauzule 4.1 této TSI a se všemi použitelnými pravidly stanovit kontroly a zkoušky (zejména u brzd), které se musí vykonat před odjezdem.

▼B

4.2.3.3.2 Informování provozovatele infrastruktury o provozním stavu vlaku

Železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury před odjezdem vlaku a během jízdy o všech odchylkách ovlivňujících vlak nebo jeho provoz, které by mohly mít dopad na jeho jízdu.

4.2.3.4 Řízení provozu

4.2.3.4.1 Všeobecné požadavky

Řízení provozu musí zajistit bezpečný, efektivní a přesný provoz železnice, včetně efektivního obnovení přerušené služby.

Provozovatel infrastruktury musí určit postupy a prostředky pro:

— řízení pohybu vlaků v reálném čase,

— provozní opatření na udržení co nejvyššího výkonu infrastruktury v případě zpoždění nebo mimořádných událostí, ať již skutečných nebo předpokládaných, a

— poskytnutí informací železničním podnikům v takových případech.

Jakékoli další postupy vyžadované železničním podnikem ovlivňující rozhraní s provozovatelem/provozovateli infrastruktury mohou být zavedeny až po jejich schválení provozovatelem infrastruktury.

4.2.3.4.2 Zprávy o vlaku

4.2.3.4.2.1 Údaje vyžadované pro podávání zpráv o poloze vlaku

Provozovatel infrastruktury musí:

— poskytnout prostředek pro zaznamenávání časů odjezdu, příjezdu a průjezdu vlaku v příslušných, předem stanovených bodech hlášení ve své síti v reálném čase a hodnotu časové odchylky,

— poskytnout konkrétní údaje požadované v souvislosti se zprávou o poloze vlaku. Tyto informace musí obsahovat:

  — identifikaci vlaku

  — identitu bodu hlášení,

  — trať, po které vlak jede,

  — plánovaný čas v bodu hlášení,

  — skutečný čas v bodu hlášení (a zda jde o odjezd, příjezd nebo průjezd – musí být poskytnuty samostatné časy příjezdu a odjezdu vzhledem k mezilehlým bodům podávání zpráv, kterými vlak projíždí),

  — počet minut náskoku nebo zpoždění v určitém bodě hlášení,

  — první vysvětlení jakéhokoli jednotlivého zpoždění překračujícího 10 minut nebo podle jiných požadavků režimu pro monitorování provozu,

  — upozornění, že zpráva z vlaku je zpožděná, počet minut zpoždění zprávy,

  — případné předcházející identifikace vlaku,

  — zprávu, že vlak byl zrušen v celé trase nebo části trasy.

▼B

4.2.3.4.2.2 Předpokládaný čas předání

Provozovatel infrastruktury musí mít k dispozici postup, který umožňuje uvedení odhadovaného počtu minut odchylky od plánovaného času, kdy má být vlak předán jedním provozovatelem infrastruktury jinému provozovateli.

Musí zahrnovat informaci o přerušení služby (popis a místo problému).

4.2.3.4.3 Nebezpečné věci

Železniční podnik musí stanovit postupy pro dohled na přepravu nebezpečných věcí.

Tyto postupy musí zahrnovat:

— platné evropské normy stanovené směrnicí 1996/49/ES pro identifikaci nebezpečných věcí ve vlaku,

— informaci pro strojvedoucího o přítomnosti a umístění nebezpečných věcí ve vlaku,

— informace, které vyžaduje provozovatel infrastruktury pro přepravu nebezpečných věcí,

— **určení komunikačních kanálů v souladu s provozovatelem infrastruktury a plánování konkrétních opatření v případě nouzových situací týkajících se nákladu.**

4.2.3.4.4 Provozní kvalita

Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky musí mít zavedeny postupy monitorování a efektivního provozu všech dotyčných služeb.

Monitorovací procesy budou navrženy tak, aby analyzovaly údaje a zjišťovaly základní trendy s ohledem jak na lidskou chybu, tak i na chybu systému. Výsledky této analýzy se mají používat k vytváření činností na zlepšení určených k odstranění nebo zmírnění událostí, které by mohly ohrozit efektivní provoz transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Pokud by tyto akce na zlepšení přinesly prospěch celé síti při zapojení ostatních provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, budou o nich s výhradou obchodního tajemství tito provozovatelé a podniky informovány.

Události, které závažným způsobem narušily provoz, bude co nejdříve analyzovat provozovatel infrastruktury. V případě potřeby a zejména v případě, že je dotčen jeden z jejich zaměstnanců, má provozovatel infrastruktury přizvat k účasti na analýze železniční podniky zapojené do události. Pokud výsledek této analýzy vyústí v doporučení ke zkvalitnění sítě, která mají odstranit nebo omezit příčiny nehod nebo mimořádných událostí, budou tato doporučení sdělena všem příslušným provozovatelům infrastruktury a železničním podnikům.

Tyto procesy budou dokumentovány a budou podléhat vnitřnímu auditu.

4.2.3.5 Záznam údajů

Údaje týkající se jízdy vlaku musí být zaznamenány a zachovány pro tyto účely:

— podpora systematického monitorování bezpečnosti jako prostředek pro prevenci mimořádných událostí a nehod,

▼B

— identifikace strojvedoucího, vlaku a výkonu infrastruktury v období před mimořádnou událostí nebo nehodou a (je-li to vhodné) bezprostředně po ní, aby bylo možné zjistit příčiny spojené s řízením vlaku nebo vybavením vlaku a podpora nových opatření nebo pozměněných opatření, která brání jejímu opakování,

— zaznamenávání informací týkajících se výkonu a případně pracovní doby lokomotivy/tažného vozu a každé osoby ve funkci strojvedoucího.

Musí být možné porovnat zaznamenané údaje s:

— datem a časem záznamu,

— přesným zeměpisným umístěním zaznamenané události (vzdálenost v kilometrech od rozeznatelného místa),

— identifikací vlaku,

— identitou strojvedoucího.

Požadavky na ukládání a pravidelné hodnocení těchto údajů i na přístup k nim jsou definovány v příslušných vnitrostátních zákonech členského státu:

— ve kterém získal železniční podnik licenci (jde o údaje zaznamenávané ve vlaku), nebo

— v němž se nachází infrastruktura (jde o údaje zaznamenávané mimo vlak).

4.2.3.5.1 Záznam údajů o dozoru mimo vlak

Provozovatel infrastruktury musí zaznamenávat alespoň tyto údaje:

— selhání traťového zařízení spojeného s jízdou vlaků (zabezpečení, výhybky atd.),

— zjištění přehřátí ložiska nápravy,

— komunikace mezi strojvedoucím a zaměstnanci provozovatele infrastruktury povolujícími jízdu vlaku.

4.2.3.5.2 Záznam údajů o dozoru ve vlaku

Železniční podnik musí zaznamenávat alespoň tyto údaje:

— jízda za návěst „stůj“ nebo „konec vlakové cesty“ bez povolení,

— použití záchranné brzdy,

— rychlost, kterou vlak jede,

— všechna vypnutí nebo nerespektování vlakových systémů řízení (zabezpečení),

— použití zvukového výstražného zařízení (houkačka),

— použití ovládání dveří (uvolnění, zavření)

— detekce prostřednictvím detektorů horkoběžnosti ložiska nápravy, pokud jsou instalovány,

— identita stanoviště strojvedoucího, pro které jsou údaje zaznamenávány, pro účely kontroly,

— údaje pro zaznamenávání pracovní doby strojvedoucích.

▼B

4.2.3.6 Provoz za zhoršených podmínek

4.2.3.6.1 Informace pro jiné uživatele

Provozovatelé infrastruktury ve spojení se železničními podniky musí stanovit postup, jakým se mají neprodleně vzájemně informovat o každé situaci, která narušuje bezpečnost, výkonnost a/nebo dostupnost železniční sítě nebo kolejových vozů.

4.2.3.6.2 Informování strojvedoucích vlaků

V případě provozu za zhoršených podmínek spojeného s oblastí odpovědnosti provozovatele infrastruktury musí provozovatel infrastruktury poskytnout strojvedoucím formální pokyny o opatřeních, která se musí přijmout, aby byly zhoršené provozní podmínky bezpečně překonány.

4.2.3.6.3 Nouzová opatření

Provozovatel infrastruktury ve spolupráci se železničními podniky využívajícími jeho infrastrukturu, ve vhodných případech i se sousedícími provozovateli infrastruktury, musí stanovit, zveřejnit a zpřístupnit příslušná pohotovostní opatření a přiřadit odpovědnosti na základě požadavku snížit všechny negativní dopady vyplývající z provozu za zhoršených podmínek.

Požadavky plánování a reakce na takové události musí být úměrné povaze a potenciální závažnosti ztížení provozu.

Tato opatření musí minimálně zahrnovat plány na obnovení „normálního“ stavu sítě a mohou se týkat též:

— poruch kolejových vozidel (např. poruch, které by mohly způsobit podstatné narušení provozu, postupů pro odtažení provozu neschopných vlaků),

— poruch infrastruktury (např. přerušení dodávky elektřiny nebo podmínek, za kterých je možné odklonit vlak z předem dohodnuté vlakové cesty),

— extrémních klimatických podmínek.

Provozovatel infrastruktury musí shromáždit a aktualizovat informace o kontaktech na klíčové zaměstnance provozovatele infrastruktury a železničního podniku, na které se lze obrátit v případě narušení služby, jež vede k provozu za zhoršených podmínek. Tyto informace musí obsahovat kontaktní údaje pro pracovní dobu i pro mimopracovní dobu.

Železniční podnik musí poskytnout tyto informace provozovateli infrastruktury a oznámit mu rovněž jakékoli změny těchto kontaktních údajů.

Provozovatel infrastruktury musí uvědomit všechny železniční podniky o jakýchkoli změnách ve svých údajích.

4.2.3.7 Řízení v nouzové situaci

Provozovatel infrastruktury musí po konzultaci:

— se všemi železničními podniky využívajícími jeho infrastrukturu nebo

— případně s orgány, které zastupují železniční podniky, které působí na jeho infrastruktuře, a

— v nezbytných případech se sousedícími provozovateli infrastruktury, jakož i

— s místními úřady a

▼B

— se subjekty zastupujícími na místní nebo celostátní úrovni záchranné služby včetně hasičů a záchranné služby,

a v souladu se směrnicí 2004/49/ES stanovit, zveřejnit a zpřístupnit příslušná opatření pro řízení v nouzových situacích a uvedení trati do normálního provozu.

Taková opatření obvykle zahrnují:

— srážky vlaků,

— požáry ve vlaku,

— evakuace vlaků,

— nehody v tunelech,

— mimořádné události týkající se nebezpečných věcí,

— vykolejení.

Železniční podnik musí poskytnout provozovateli infrastruktury veškeré specifické informace o uvedených okolnostech, zejména s ohledem na obnovu nebo opětovné nakolejení jejich vlaků. (Viz také klauzuli 4.2.7.5 v TSI pro konvenční železniční nákladní vagóny).

Železniční podnik musí mít kromě toho zavedeny postupy pro informování cestujících o nouzových a bezpečnostních postupech ve vlacích.

4.2.3.8 Pomoc vlakové četě v případě mimořádné události nebo závažné poruše vozidla

Železniční podnik musí stanovit vhodné postupy pro pomoc vlakové četě v situacích za zhoršených podmínek s cílem zamezit nebo zmenšit zpoždění způsobené technickými nebo jinými poruchami kolejových vozů (např. komunikační linky, opatření, které se musí učinit v případě evakuace vlaku).

4.3 **Funkční a technické specifikace rozhraní**

S ohledem na základní požadavky v kapitole 3 jsou funkční a technické požadavky na rozhraní následující:

4.3.1 Rozhraní s TSI Infrastruktura

4.3.1.1 Viditelnost návěstidel

Strojvedoucí musí být schopen pozorovat návěstí návěstidel a návěstí návěstidel musí být pro strojvedoucího pozorovatelné z jeho normální pozici při řízení. Totéž platí pro značky podél trati, pokud se týkají bezpečnosti.

Značky podél tratě a informační tabule musí být zkonstruovány natolik konzistentně, aby tomu napomáhaly. Je nutno vzít v úvahu mimo jiné i tyto otázky:

— vhodné umístění, aby čelní světla vlaku umožňovala strojvedoucímu číst informace

— vhodnost a intenzita osvětlení, pokud je třeba osvětlit informace

— pokud se používá retroreflexivita, měly by být reflexní vlastnosti použitého materiálu v souladu s vhodnými specifikacemi a značky by měly být vyrobeny tak, aby čelní světla vlaku umožnila strojvedoucímu číst informace

▼B

4.3.1.2 Osobní vozy

Musí být zajištěna slučitelnost mezi osobními vozidly a nástupišti v plánovaných zastávkách, aby byl zajištěn bezpečný nástup a výstup.

Musí se dodržovat minimální vzdálenost mezi plochami nástupiště a částmi vozidel pod elektrickým napětím.

4.3.1.3 Odborná způsobilost

Existuje rozhraní s pododdílem 2.2.1 této TSI a pododdílem 4.6 HS INS TSI.

4.3.2 Rozhraní s TSI řízení a zabezpečení

4.3.2.1 Záznam údajů o dozoru

Subsystém provozu a řízení dopravy určuje provozní požadavky pro záznam údajů o dozoru (viz pododdíl 4.2.3.5 této TSI), se kterým musí být subsystém řízení a zabezpečení (viz část 4.2.15 HS CCS TSI) v souladu.

4.3.2.2 Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího

Pokud toto zařízení podporuje infrastruktura, zařízení musí být schopno automaticky hlásit aktivaci do střediska řízení dopravy. Existuje rozhraní mezi tímto provozním požadavkem a pododdílem 4.2.2 v HS CCS TSI v souvislosti s ERTMS.

4.3.2.3 Provozní pravidla ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R

Příloha A této TSI má rozhraní s ERTMS/ETCS FRS a SRS, ERTMS/GSM-R FRS a SRS podrobně uvedenými v příloze A HS CCS TSI.

Existuje také rozhraní mezi pododdílem 4.4 této TSI a přílohou A HS CCS TSI, pokud jde o orientační dokumenty týkající se pravidel, zásad a provádění ERTMS.

Existuje také rozhraní se specifikacemi ETCS strojvedoucí/zařízení (DMI) (oddíl 4.2.13 HS CCS TSI) a specifikacemi EIRENE DMI (oddíl 4.2.14 HS CCS TSI).

Existuje rozhraní mezi přílohou A této TSI a pododdílem 4.2.2 HS CCS TSI, pokud jde o vypnutí funkčnosti palubního ETCS.

4.3.2.4 Viditelnost návěstidel a značení podél trati

Strojvedoucí musí být schopen vidět návěstidla a značení podél trati a tato návěstidla a značení musejí být viditelná z normální pracovní polohy strojvedoucího. Totéž platí i pro jiné typy značek podél trati, pokud se týkají bezpečnosti.

▼B

Návěstidla podél tratě a informační tabule musí být zkonstruovány natolik konzistentně, aby tomu napomáhaly. Je nutno vzít v úvahu mimo jiné i tyto otázky:

— musejí být umístěna tak, aby přední světla vlaku umožnila strojvedoucímu přečíst informaci,

— vhodnost a intenzita osvětlení tam, kde je nutno informaci osvětlit,

— pokud se používá zpětný odraz, musí být reflexní vlastnosti použitého materiálu v souladu s příslušnými specifikacemi a značky musí být vyrobeny tak, aby čelní světla umožnila strojvedoucímu snadno přečíst informaci.

Existuje rozhraní s pododdílem 4.2.16 z HS CCS TSI s ohledem na vnější zorné pole strojvedoucího. V budoucí verzi přílohy A HS CCS TSI bude nový bod v souvislosti se značením podél tratí vybavených ETCS.

4.3.2.5 Brzdění vlaku

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.6.2 této TSI a pododdílem 4.3.1.5 (Zaručený výkon a vlastnosti brzdění vlaku) v HS CCS TSI.

▼M1

4.3.2.6 Použití písku. Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro řízení vlaku

Pokud jde o použití písku, existuje rozhraní mezi přílohou B (oddíl C1) této TSI na straně jedné a pododdílem 4.2.11 (slučitelnost se systémy detekce vlaků umístěnými podél tratě) a pododdíle 4.1 dodatku 1 přílohy A (jak je uvedeno v pododdíle 4.3.1.10) HS CCS TSI na straně druhé.

▼B

4.3.2.7 Záznam údajů a detekce horkoběžnosti ložiska nápravy

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.3.5 této TSI na straně jedné a pododdílem 4.2.2 (funkce ETCS ve vlaku), indexy 5, 7 a 55 v příloze A, a pododdílem 4.2.10 (HABD (detektor horkoběžnosti ložiska nápravy)) HS CCS TSI na straně druhé. V budoucnu bude existovat rozhraní s přílohou B OPE TSI, jakmile bude vyřešen otevřený bod HS CCS.

4.3.3 Rozhraní s TSI kolejová vozidla

4.3.3.1 Brzdění

Existují rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 a 4.2.2.6.2 této OPE TSI a pododdílem 4.2.4.1 a 4.2.4.3 HS RST TSI.

Existuje rovněž rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.5 (vířivé brzdy) HS RST TSI a pododdílem 4.2.2.6.2 této OPE TSI.

▼B

Existuje rovněž rozhraní mezi pododdílem 4.2.4.6 (ochrana odstaveného vlaku) HS RST TSI a pododdílem 4.2.2.6.2 této OPE TSI.

Existuje rovněž rozhraní mezi pododdílem 4.2.4.7 (účinnost brzd při velkém sklonu) HS RST TSI a pododdíly 4.2.2.6.2 a 4.2.1.2.2.3 této OPE TSI.

▼M1

4.3.3.2 Požadavky na osobní vozidla

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.4 této OPE TSI a pododdíly 4.2.2.4 (dveře), 4.2.5.3 (výstražná signalizace), 4.3.5.17 (výstražná signalizace pro cestující) a 4.2.7.1 (nouzové východy) HS RST TSI.

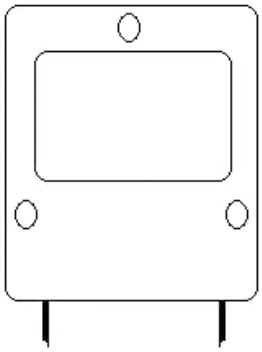
▼B

4.3.3.3 Viditelnost vlaku

Subsystém provozu a řízení vlaku určuje, že základní požadavky na viditelnost vlaku, které musí stanovit subsystém kolejových vozidel, jsou uvedeny v následujících odstavcích.

4.3.3.3.1 Na prvním vozidle vlaku ve směru jízdy

Přední strana prvního vozidla vlaku ve směru jízdy musí být vybavena třemi světly ve tvaru rovnoramenného trojúhelníku, jak je znázorněno níže. Tato světla musí být rozsvícena pokaždé, když se vlak řídí z uvedené strany.



Přední světla musí optimalizovat rozlišitelnost vlaku (např. pro traťové dělníky a pro osoby, kteří používají veřejné železniční přechody), poskytovat strojvedoucímu dostatečnou viditelnost (osvětlení trati vpředu, informační návěstidla/tabule při trati atd.) v noci a během zhoršených světelných podmínek a nesmí oslňovat strojvedoucí přibližujících se vlaků.

Vzájemná vzdálenost, výška nad temenem kolejnice, průměr, intenzita světel, rozměry a tvar vyzařovaného paprsku v denním i nočním provozu musejí být normalizovány.

Existuje rozhraní s pododdílem 4.2.7.4.1 HS RST TSI a pododdílem 4.2.2.1.2 této TSI.

4.3.3.3.2 Konec vlaku

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.1.3 této TSI a pododdílem 4.2.7.4.1 HS RST TSI.

4.3.3.4 Slyšitelnost vlaku

Subsystém provozu a řízení dopravy stanoví, že základní požadavky na slyšitelnost vlaku, se kterými musí být subsystém kolejových vozů v souladu, je, že vlak musí být s to vyslat akustickou výstrahu o své přítomnosti.

▼B

Zvuky vydávané tímto výstražným zařízením, četnost a intenzita těchto zvuků a metoda aktivace musí být normalizované.

Existuje rozhraní s pododdílem 4.2.7.4.2 HS RST TSI a pododdílem 4.2.2.2 této TSI.

4.3.3.5 Viditelnost návěstidel

Strojvedoucí musí být schopen vidět návěstidla a návěstidla musí být pro strojvedoucího viditelná. Totéž platí pro značky podél trati, pokud se týkají bezpečnosti.

Kabiny strojvedoucího musí být zkonstruované natolik konzistentně, aby strojvedoucí byl s to lehce vidět zobrazené informace ze své běžné pozice při řízení.

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.3.2.4 této TSI a pododdílem 4.2.2.7 HS RST TSI.

4.3.3.6 Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího

Prostředek k monitorování reakcí strojvedoucího, který zasáhne tak, že vlak zastaví, pokud strojvedoucí nereaguje v čase, který je třeba stanovit.

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.3.3.2 a 4.3.3.7 této TSI a pododdílem 4.2.7.9 HS RST TSI, pokud jde o bdělost strojvedoucího.

4.3.3.7 Řazení vlaku a příloha B

Existuje rozhraní mezi:

— pododdíly 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 a 4.2.3.7 této TSI na straně jedné,

— a pododdíly 4.2.2.2.b (koncová spřáhla a mechanismus spřažení pro odtažení vlaků) HS RST TSI a její přílohy K, jakož i pododdílu 4.2.3.5 (maximální délka vlaku) na straně druhé,

pokud jde o:

— maximální přípustnou hmotnost vlaku v maximálním sklonu na dotyčné trati

— maximální délku vlaku a

— zrychlení v případě jízdy s postrkem.

4.3.3.8 Parametry kolejových vozidel, které ovlivňují traťové systémy určování polohy vlaku a dynamické chování kolejových vozidel

Existují rozhraní mezi pododdíly 4.2.3.3.2 a 4.2.3.4 HS RST TSI a pododdílem 4.2.3.6 této OPE TSI.

▼M1

4.3.3.9 Použití písku

Pokud jde o použití písku, existuje rozhraní mezi přílohou B (oddíl C1) této TSI na straně jedné a pododdílem 4.2.3.10 HS RST TSI na straně druhé.

4.3.3.10 Řazení vlaku, příloha J

Pokud jde o znalost osádky vlaku týkající se funkčnosti kolejového vozidla, existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.5 a přílohou J této TSI a pododdílem 4.2.1.2 (projektování vlaku) a 4.2.7.10 (koncepce monitorování a diagnostiky) HS RST TSI.

▼B

4.3.3.11 Pohotovostní plány a řízení v nouzových situacích

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.3.6.3 a 4.2.3.7 této TSI a pododdílem 4.2.2.2 (koncová spřáhla a mechanismus spřáhnutí pro odtažení vlaků) a přílohy K HS RST TSI.

Existuje také rozhraní mezi pododdíly 4.2.3.6 a 4.2.3.7 této TSI a pododdílem 4.2.7.1 (nouzová opatření) a 4.2.7.2 (protipožární bezpečnost) HS RST TSI.

▼M1

4.3.3.12 Záznam dat

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.3.5.2 (Záznam kontrolních dat ve vlaku) této TSI a pododdílem 4.2.7.10 HS RST TSI (Koncepce monitorování a diagnostiky).

▼B

4.3.3.13 Aerodynamické účinky na materiál kolejového lože

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.3.11 HS RST TSI a pododdílem 4.2.1.2.2.3 této TSI.

4.3.3.14 Podmínky prostředí

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.6.1 HS RST TSI a pododdíly 4.2.2.5 a 4.2.3.3.2 této TSI.

4.3.3.15 Boční větry

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.6.3 HS RST TSI a pododdíly 4.2.1.2.2.3 a 4.2.3.6 této TSI.

4.3.3.16 Maximální kolísání tlaku v tunelech

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.6.4 HS RST TSI a pododdíly 4.2.1.2.2.3 a 4.2.3.6 této TSI.

4.3.3.17 Vnější hluk

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.6.5 HS RST TSI a pododdílem 4.2.3.7 této TSI.

4.3.3.18 Protipožární bezpečnost

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.7.2 HS RST TSI a pododdílem 4.2.3.7 této TSI.

4.3.3.19 Postupy pro zvedání a odtažení

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.7.5 HS RST TSI a pododdílem 4.2.3.7 této TSI.

4.3.3.20 Koncepce monitorování a diagnostiky

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.7.11 HS RST TSI a pododdílem 4.2.3.5.2 a přílohami H a J této TSI.

4.3.3.21 Zvláštní specifikace pro dlouhé tunely

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.7.12 HS RST TSI a pododdíly 4.2.1.2.2.1, 4.2.3.7 a 4.6.3.2.3.3 této TSI.

▼B

4.3.3.22 Požadavky na trakční výkon

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.8.1 HS RST TSI a pododdíly 4.2.2.5 a 4.2.3.3.2 této TSI.

4.3.3.23 Trakční adhezní požadavky

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.8.2 HS RST TSI a pododdíly 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 a 4.2.1.2.2 této TSI.

4.3.3.24 Funkční a technická specifikace týkající se napájení energií

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.8.3 HS RST TSI a pododdíly 4.2.3.6 a 4.2.1.2.2 této TSI.

4.3.4 Rozhraní s TSI HS Energie

Existuje rozhraní s pododdílem 2.2.1 této TSI a pododdílem 4.6 HS ENE TSI.

4.3.5 Rozhraní s TSI Bezpečnost v železničních tunelech

Více požadavků SRT TSI se opírá o prvky v rámci OPE TSI jako doplněk. Podrobně jsou uvedeny v pododdíle 4.3.4 SRT TSI.

Existuje specifické rozhraní mezi pododdílem 4.2.5.1.3.2 SRT RST TSI a pododdílem 4.6.3.2.3.3 této TSI.

4.3.6 Rozhraní s TSI Osoby s omezenou pohyblivostí

Více požadavků PRM TSI se opírá o prvky v rámci OPE TSI. Podrobně jsou uvedeny v pododdílech 4.1.4 a 4.2.4 PRM TSI.

4.4 **Provozní pravidla**

Pravidla a postupy, které umožňují konzistentní provoz nových a odlišných strukturálních subsystémů určených pro použití v TEN, a zejména pravidla a postupy, které jsou přímo spjaté s provozem nového systému řízení vlaků a signalizace, musí být ve stejných situacích totožné.

Za tímto účelem byla sepsána provozní pravidla pro Evropský systém řízení vlaků (ETCS) a Globální systém pro mobilní komunikace – železnice (GSM-R). Ta jsou specifikována v příloze A.

Přílohu A (Pravidla a zásady ETCS a GSM-R) doplňují tyto dva informativní dokumenty:

— Předkládací zpráva Předpisů a zásad ETCS/GSM-R (EEIG Ref.: 05E374)

— Doporučení pro provedení ERTMS (EEIG Ref.: 05E375)

Jiná provozní pravidla, která lze normalizovat v rámci TEN, jsou specifikována v příloze B.

Protože tato pravidla mají platit pro celou síť TEN, je důležité, aby byla zcela shodná. Jedinou organizací, která může tato pravidla měnit, je ERA, která je příslušná pro včasnou aktualizaci příloh A, B a C této TSI.

▼B

4.5 **Pravidla údržby**

Neuplatňuje se

4.6 **Odborná způsobilost**

V souladu s pododdílem 2.2.1 této TSI se tento oddíl zabývá odbornou a jazykovou způsobilostí a hodnotícím postupem, který se vyžaduje pro dosažení způsobilosti personálu.

4.6.1 Odborná způsobilost

Personál (včetně dodavatelů) železničních podniků a provozovatelů infrastruktury musí dosáhnout odpovídající odborné způsobilosti k tomu, aby dokázal plnit všechny nezbytné úkoly související s bezpečností v obvyklých situacích, v situacích za zhoršených podmínek i v mimořádných situacích. Tato způsobilost zahrnuje odborné znalosti a schopnost uplatnit tyto znalosti v praxi.

▼M1

Minimální požadavky týkající se odborné kvalifikace pro jednotlivé úkoly jsou uvedeny v přílohách J a L.

▼B

4.6.1.1 Odborné znalosti

S ohledem na tyto přílohy a v závislosti na povinnostech příslušných zaměstnanců budou vyžadované znalosti zahrnovat:

— obecný provoz železnice se zvláštním důrazem na činnosti důležité pro bezpečnost:

  — zásady provozování systému řízení bezpečnosti v jejich organizaci,

  — úlohy a odpovědnost klíčových aktérů zapojených do interoperability,

  — vyhodnocení rizik, a to zejména ve vztahu k rizikům spojeným s provozem železnice a dodávkou energie pro elektrické trakční napájení,

— vhodnou znalost úkolů souvisejících s bezpečností, pokud jde o postupy a rozhraní pro:

  — trati a zařízení podél trati,

  — kolejová vozidla,

  — životní prostředí.

4.6.1.2 Schopnost uvést tyto znalosti do praxe

Schopnost uplatňovat tyto znalosti v rutinních situacích, za podmínek zhoršeného provozu a nouzových situacích znamená, že se zaměstnanci musí dokonale seznámit s:

— metodou a zásadami pro uplatňování těchto pravidel a postupů,

— postupem pro využívání zařízení podél trati a kolejových vozidel a veškerého konkrétního zařízení spojeného s bezpečností,

— zásadami systému řízení bezpečnosti s cílem zamezení vzniku jakéhokoli nepřiměřeného rizika pro osoby a proces,

a dále musejí mít i obecnou schopnost přizpůsobit se různým podmínkám, se kterými se mohou setkat.

▼B

V souladu s přílohou III odst. 2 směrnice 2004/49/ES se od železničních podniků a provozovatelů infrastruktury vyžaduje zřízení systému řízení způsobilosti s cílem zabezpečení toho, aby se hodnotila a udržovala způsobilost jejich personálu. Kromě toho v případě potřeby je třeba poskytnout školení s cílem zabezpečit udržování znalostí a dovedností na stávající úrovni, zejména pokud jde o slabá místa nebo nedostatky v systému nebo v individuální výkonnosti.

4.6.2 Jazyková způsobilost

4.6.2.1 Zásady

Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky musí zabezpečit, aby jejich personál byl způsobilý používat komunikační protokoly a zásady stanovené v této TSI.

Pokud je „provozní“ jazyk provozovatele infrastruktury odlišný od jazyka obvykle používaného personálem železničního podniku, musí takové jazykové a komunikační vzdělávání tvořit rozhodující část celkového systému řízení způsobilosti u železničního podniku.

Personál železničního podniku, jehož povinnosti obnášejí komunikaci s personálem provozovatele infrastruktury o záležitostech významných pro bezpečnost, a to jak v běžných situacích, tak i v situacích za zhoršených podmínek a v mimořádných, musí mít dostatečnou úroveň znalostí „provozního“ jazyka provozovatele infrastruktury.

4.6.2.2 Úroveň znalostí

Úroveň znalosti jazyka provozovatele infrastruktury musí být dostatečná pro účely bezpečnosti.

— Strojvedoucí musí být minimálně schopen:

  — odesílat zprávy a porozumět všem zprávám uvedeným v příloze C této TSI,

  — efektivně komunikovat v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích,

  — vyplnit formuláře v souvislosti s používáním „Knihy formulářů“.

— Ostatní členové vlakové čety, jejichž povinnosti vyžadují komunikaci s provozovatelem infrastruktury o záležitostech závažných pro bezpečnost, musí být minimálně schopni odeslat informaci a porozumět informaci popisující vlak a jeho provozní stav.

Pokyny k odpovídajícím úrovním způsobilosti jsou stanoveny v příloze E. Úroveň znalostí pro strojvedoucí musí být alespoň na stupni 3. Úroveň znalostí pro doprovodný personál vlaku musí být alespoň na stupni 2.

4.6.3 Vstupní a průběžné hodnocení zaměstnanců

4.6.3.1 Základní prvky

V souladu s přílohou III odstavcem 2 směrnice 2004/49/ES musí železniční podniky a provozovatelé infrastruktury určit postup hodnocení svých zaměstnanců. Doporučuje se, aby byly zohledněny tyto prvky:

A. Výběr zaměstnanců

— hodnocení zkušeností a schopností jednotlivých uchazečů,

▼B

— hodnocení schopností zaměstnanců v používání požadovaného cizího jazyka/jazyků nebo schopnosti se tyto jazyky naučit.

B. Vstupní odborné školení

— analýza vzdělávacích potřeb,

— zdroje školení,

— školení školitelů.

▼M1

C) Vstupní posouzení

— základní podmínky,

— program posouzení včetně praktických ukázek,

— způsobilost školitelů,

— vystavení osvědčení o způsobilosti.

D) Zachování způsobilosti

— zásady pro zachování způsobilosti,

— způsoby, které se mají používat,

— formalizace procesu zachování způsobilosti,

— postup hodnocení.

▼B

E. Opakovací školení

— zásady průběžného školení (včetně jazykového),

4.6.3.2 Analýza vzdělávacích potřeb

4.6.3.2.1 Zpracování analýzy vzdělávacích potřeb

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí provést analýzu potřeb odborného výcviku u svého personálu.

Tato analýza musí definovat oblast působnosti i složitost a zohlednit rizika spojená s provozem vlaků v TEN, a to zejména ve vztahu k lidským schopnostem a omezením (lidský faktor), které mohou nastat v důsledku:

— rozdílů v provozní praxi mezi provozovateli infrastruktury a rizik spojených s přechody mezi nimi,

— rozdíly mezi úkoly, provozními postupy a komunikačními protokoly,

— veškerých rozdílů v „provozním“ jazyce používaném zaměstnanci provozovatele infrastruktury,

— místních provozních pokynů, které mohou zahrnovat zvláštní postupy nebo určité vybavení, které musí být použity v určitých případech, např. v konkrétním tunelu.

Pokyny k těmto prvkům lze nalézt v přílohách uvedených v pododdílu 4.6.1 výše. V případě potřeby se musí zavést prvky odborného výcviku personálu, které tyto pokyny zohledňují.

Je možné, že s ohledem na typ provozu, který předpokládá železniční podnik, nebo na povahu sítě provozovatele infrastruktury nebudou některé prvky v těchto přílohách vhodné. V analýze těchto potřeb odborného výcviku je třeba zdokumentovat potřeby, které se nepovažují za vhodné, spolu s důvody.

▼B

4.6.3.2.2 Aktualizace analýzy vzdělávacích potřeb

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí stanovit proces zkoumání a aktualizace svých individuálních vzdělávacích potřeb, přičemž musejí vzít v úvahu také otázky, jako jsou předcházející audity, zpětná vazba systému a známé změny pravidel a postupů, infrastruktury a technologie.

4.6.3.2.3 Konkrétní prvky pro doprovod vlaku a pomocný personál

▼M1

4.6.3.2.3.1 Znalost traťových poměrů

Železniční podnik musí definovat proces, jakým bude osádka vlaku získávat a udržovat si znalosti o tratích, na kterých jezdí. Tento proces musí být:

— založen na informacích o trati poskytnutých provozovatelem infrastruktury a

— v souladu s procesem popsaným v pododdíle 4.2.1 této TSI.

▼B

4.6.3.2.3.2 Znalost kolejových vozidel

Železniční podnik musí stanovit proces, kterým vlaková četa nabývá a uchovává si vědomosti o trakci a o kolejových vozidlech.

4.6.3.2.3.3 Pomocný personál

Železniční podnik musí zajistit, aby pomocný personál (např. pro stravování, úklid), který netvoří součást „vlakové čety“, měl kromě svého základního odborného výcviku i takový odborný výcvik, aby dokázal reagovat na pokyny členů „vlakové čety“, kteří prošli úplným odborným výcvikem.

4.7 **Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti**

4.7.1 Úvod

Zaměstnanci uvedení v pododdílu 4.2.1 jako zaměstnanci provádějící úkoly důležité pro bezpečnost v souladu s pododdílem 2.2 této TSI musí být v dostatečné kondici, aby mohly být splněny celkové provozní a bezpečnostní normy.

V souladu se směrnicí 2004/49/ES musí železniční podniky a provozovatelé infrastruktury vypracovat a zdokumentovat proces, který zavádějí na splnění lékařských, psychologických a zdravotních požadavků na svůj personál v rámci svého systému řízení bezpečnosti.

Zdravotní prohlídky uvedené v pododdílu 4.7.4 a veškerá s tím spojená rozhodnutí o fyzickém stavu jednotlivých zaměstnanců musí provádět lékař, jehož odborností je pracovní lékařství.

Zaměstnanci nesmějí provádět úkoly důležité pro bezpečnost, pokud je jejich bdělost oslabena látkami, jako je alkohol, drogy nebo psychotropní léky. Proto musí mít železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zavedené postupy na kontrolu rizika, že členové personálu přijdou do práce pod vlivem takových látek nebo že tyto látky požívají v práci.

Pro vymezení nejvyššího přípustného množství těchto látek se použijí vnitrostátní pravidla členských států, v nichž je železnice provozována.

▼B

4.7.2 Doporučená kritéria pro schvalování pracovních lékařů a zdravotnických organizací

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury by měli vybírat pracovní lékaře a organizace zapojené do lékařských prohlídek v souladu s vnitrostátními pravidly a praxí dané země, ve které má železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury povolení nebo registraci.

Pracovní lékaři, kteří vykonávají lékařské prohlídky podle pododdílu 4.7.4 by měli mít:

— odbornost v pracovním lékařství,

— znalosti o nebezpečích příslušné práce a o pracovním prostředí na železnici,

— znalosti o tom, jak mohou být opatření na odstranění nebo snížení rizik vyplývajících z těchto nebezpečí ovlivněna nedostatečnou kondicí.

Pracovní lékař splňující tato kriteria může na podporu svých lékařských konzultací a hodnocení vyhledávat vnější lékařskou nebo ošetřovatelskou pomoc, např. oční lékaře.

4.7.3 Kritéria pro schvalování psychologů zabývajících se psychologickým hodnocením a požadavky psychologického hodnocení

4.7.3.1 Osvědčování psychologů

Doporučuje se, aby psycholog musel mít odpovídající vysokoškolské vzdělání a osvědčení a být uznán odborně způsobilým v souladu s vnitrostátními pravidly a praxí dané země, ve které má železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury povolení nebo registraci.

4.7.3.2 Obsah a interpretace psychologického hodnocení

Obsah a postup při interpretaci psychologického hodnocení by měla určit osoba osvědčená podle oddílu 4.7.3.1, přičemž se musí přihlédnout k práci na železnici a k danému prostředí.

4.7.3.3 Volba hodnotících nástrojů

Hodnocení musí zahrnovat pouze hodnotící nástroje, které se zakládají na zásadách vědecké psychologie.

4.7.4 Lékařské prohlídky a psychologická hodnocení

4.7.4.1 Před ustavením do funkce

4.7.4.1.1 Minimální obsah lékařské prohlídky

Lékařské prohlídky musejí zahrnovat:

— všeobecnou zdravotní prohlídku,

— kontrolu smyslových funkcí (zrak, sluch, vnímání barev),

— analýzu moči nebo krve pro zjištění cukrovky (diabetes mellitus) nebo jiných onemocnění indikovaných při klinické prohlídce,

— zjištění užívání drog.

4.7.4.1.2 Psychologické hodnocení

Cílem psychologického hodnocení je podpora železničního podniku při jmenování a řízení zaměstnanců, kteří mají kognitivní, psychomotorické, behaviorální a osobnostní schopnosti pro bezpečný výkon svého povolání.

▼B

Při stanovení obsahu psychologického hodnocení musí psycholog vzít v úvahu alespoň následující kritéria, která jsou relevantní pro každou bezpečnostní funkci:

— Kognitivní:

  — pozornost a soustředění,

  — paměť,

  — schopnost vnímání,

  — uvažování,

  — komunikace.

— Psychomotorická:

  — rychlost reakce,

  — pohybová koordinace.

— Behaviorální a osobnostní:

  — ovládání vlastních emocí,

  — behaviorální spolehlivost,

  — samostatnost,

  — svědomitost.

Pokud psycholog vynechá některou z výše uvedených položek, musí být příslušné rozhodnutí odůvodněno a zdokumentováno.

4.7.4.2 Po jmenování

4.7.4.2.1 Četnost pravidelných lékařských prohlídek

Musí se provést alespoň jedna systematická lékařská prohlídka:

— každých 5 let u zaměstnanců do 40 let včetně,

— každé 3 roky u zaměstnanců ve věku od 41 do 62 let,

— každý rok u zaměstnanců starších 62 let.

Pokud to zdravotní stav člena personálu vyžaduje, musí pracovní lékař stanovit zvýšenou periodicitu prohlídek.

4.7.4.2.2 Minimální obsah pravidelného lékařského vyšetření

Pokud zaměstnanec splňuje kriteria požadovaná při prohlídce, která se provádí před prováděním profese, musí pravidelná specializovaná prohlídka zahrnovat minimálně:

— všeobecnou zdravotní prohlídku,

— kontrolu smyslových funkcí (zrak, sluch, vnímání barev),

— analýzu moči nebo krve pro zjištění cukrovky (diabetes mellitus) nebo jiných onemocnění indikovaných při klinické prohlídce,

— zjištění užívání drog, kde je klinicky indikováno.

4.7.4.2.3 Další zdravotní prohlídky a/nebo psychologická hodnocení

Kromě pravidelné lékařské prohlídky se musí provést speciální lékařská prohlídka a/nebo psychologické hodnocení, pokud existuje přiměřený důvod pro pochybnosti o zdravotní nebo psychologické způsobilosti člena personálu nebo důvodné podezření z užívání

▼B

drog nebo nepřiměřeného požívání alkoholu. Ta se provádí zejména po mimořádné události nebo nehodě způsobené lidskou chybou tohoto zaměstnance.

Zaměstnavatel musí požadovat zdravotní prohlídku po všech absencích ze zdravotních důvodů přesahujících 30 dní. Ve vhodných případech může být prohlídka omezena na hodnocení pracovního lékaře na základě přístupných zdravotních informací, které naznačují, že schopnost zaměstnance vykonávat práci není změněna.

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí zavést systémy, kterými se zabezpečí, že v případě potřeby se budou provádět další prohlídky a posudky.

4.7.5 Zdravotní požadavky

4.7.5.1 Všeobecné požadavky

Personál nesmí být v takovém zdravotním stavu ani se podrobovat takovému lékařskému ošetření, jež by mohly způsobit:

— náhlou ztrátu vědomí,

— zhoršení vědomí nebo koncentrace,

— náhlou neschopnost,

— zhoršení rovnováhy nebo koordinace,

— výrazné omezení pohyblivosti.

Musí být splněny následující požadavky na zrak a sluch:

4.7.5.2 Požadavky na zrak

— Ostrost vidění na dálku s korekcí nebo bez korekce: 0,8 (pravé oko + levé oko – měřeno samostatně); minimálně 0,3 na horším oku,

— maximální korektivní čočky: hypermetropie +5/myopie –8. Akreditovaný pracovní lékař (jak je definován v pododdílu 4.7.2) může povolit hodnoty mimo tento rozsah ve výjimečných případech po konzultaci s očním specialistou,

— vidění na střední a krátkou vzdálenost: dostatečné s korekcí nebo bez korekce,

— kontaktní čočky jsou povoleny,

— normální barevné vidění: je vyžadován uznávaný test, jako je Ishihara, případně doplněný dalším uznávaným testem,

— zorné pole: normální (neexistence abnormalit ovlivňujících úkol, který má být prováděn),

— vidění na obě oči: existuje,

— stereoskopické vidění: existuje,

— kontrastní citlivost: dobrá,

— neexistence postupující oční choroby,

— implantáty čoček, keratotomie a keratektomie jsou povoleny za podmínky, že budou prováděny každoroční prohlídky nebo prohlídky v intervalech stanovených pracovním lékařem.

4.7.5.3 Požadavky na sluch

Dostatečný sluch potvrzený tónovým audiogramem, tj.:

— sluch dostatečný na vedení telefonického hovoru a vnímání varovných tónů a zpráv z vysílačky,

▼B

— Následující hodnoty jsou uvedeny pro informaci a mají být pouze vodítkem,

— sluchové postižení nesmí překročit 40 dB při 500 a 1 000 Hz,

— sluchové postižení nesmí překročit 45 dB při 2 000 Hz u ucha s nejhorším přenosem zvuku vzduchem.

▼M1

_____

_____

▼B

4.8 **Registry infrastruktury a kolejových vozidel**

V souladu s čl. 22a odst. 1 směrnice 96/48/ES „Členské státy zajistí zveřejňování a každoroční aktualizaci registrů infrastruktury a registrů kolejových vozidel. Tyto registry musí uvádět hlavní vlastnosti každého subsystému nebo částí dotyčného subsystému (například základní parametry) a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným použitelnými TSI. Za tímto účelem musí být v každé TSI přesně uvedeno, jaké informace musí být do registru infrastruktury a do registru kolejových vozidel zařazovány“.

V důsledku jejich každoroční aktualizace a publikování nejsou tyto registry vhodné pro určité požadavky subsystému „provoz a řízení dopravy“. Proto tato TSI neurčuje nic ve vztahu k těmto registrům.

Nicméně existuje provozní požadavek, aby určité údaje spojené s infrastrukturou byly k dispozici pro železniční podnik, a naopak, aby některé údaje týkající se kolejových vozidel byly k dispozici provozovateli infrastruktury. V obou případech musí být dotyčné údaje úplné a správné.

4.8.1 Infrastruktura

Požadavky na údajové položky týkající se infrastruktury vysokorychlostních železnic, pokud jde o subsystém provozu a řízení dopravy, které musejí mít železniční podniky k dispozici, jsou specifikované v příloze D. Provozovatel infrastruktury je odpovědný za správnost údajů.

4.8.2 Kolejová vozidla

Provozovatelé infrastruktury musí mít k dispozici následující položky týkající se kolejových vozidel. Držitel (vlastník vozidla) odpovídá za správnost těchto údajů:

— zda je vozidlo vyrobené z materiálů, které mohou být nebezpečné v případě nehody nebo požáru (např. azbest),

— délka přes nárazníky.

5. **PRVKY INTEROPERABILITY**

5.1 **Definice**

Podle článku 2 odst. d směrnice 96/48/ES:

„Prvky interoperability“ se rozumějí „veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita transevropského vysokorychlostního železničního systému. Pojetí ‚prvku‘ zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení.“

▼B

Prvkem interoperability je:

— výrobek, který může být uveden na trh před integrací a použitím v subsystému. V tomto ohledu musí být možné ověřit jeho shodu nezávisle na sybsystému, do kterého bude začleněn,

— nebo nehmotný předmět jako software nebo proces, organizace, postup atd., jenž má určitou funkci v subsystému a jehož shoda se musí ověřit s cílem zabezpečit splnění základních požadavků.

5.2 **Seznam prvků**

Prvky interoperability jsou uvedeny v příslušných ustanoveních směrnice 96/48/ES. Pokud jde o subsystém provozu a řízení dopravy, v současné době žádné prvky interoperability nejsou definovány.

5.3 **Výkon a vlastnosti prvků**

Neuplatňuje se

6. VYHODNOCENÍ SOULADU A/NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ PRVKŮ A OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMU

6.1 **Prvky interoperability**

Jelikož tato TSI zatím neurčuje žádné prvky interoperability, není pojednáno o způsobu vyhodnocování.

Pokud však budou následně prvky interoperability určeny, a proto je bude moci hodnotit oznámený subjekt, mohou být příslušné postupy hodnocení zahrnuty do revidované verze.

6.2 **Subsystém provozu a řízení dopravy**

6.2.1 Zásady

Subsystém provozu a řízení dopravy je strukturální subsystém podle přílohy II směrnice 96/48/ES.

Nicméně jednotlivé prvky jsou pevně spojeny s provozními postupy a procesy vyžadovanými od provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku pro udělení bezpečnostního osvědčení podle směrnice 2004/49/ES. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury musí prokázat soulad s požadavky této TSI. Mohou to učinit v rámci systému řízení bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES. Je třeba poznamenat, že v současné době žádné prvky obsažené v této TSI nevyžadují samostatné hodnocení oznámeným subjektem.

Příslušný odpovědný orgán provede vyhodnocení všech nových nebo doplňkových provozních postupů a procesů před jejich zavedením a před udělením nového nebo upraveného bezpečnostního schválení/osvědčení. Toto hodnocení bude součástí udělení bezpečnostního osvědčení/schválení. Pokud má rozsah tohoto SMS dopad na jiný členský stát/státy, je třeba při vyhodnocení zajistit koordinaci s tímto členským státem.

▼B

Proběhne-li úspěšně hodnotící proces popsaný dále, příslušný orgán vydá osvědčení pro provozovatele infrastruktury nebo železniční podnik k provedení příslušných prvků jejich systému provozu a řízení dopravy společně s vydáním bezpečnostního osvědčení nebo bezpečnostní schválení požadovaného v článcích 10 a 11 směrnice 2004/49/ES.

Kdykoli provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik zavedou nový/aktualizovaný/obnovený provozní proces/procesy (nebo věcně změní stávající proces/procesy) spadající pod tuto TSI, zaváží se, že tento proces/tyto procesy je/jsou v souladu s TSI provoz a řízení dopravy (nebo jeho součástí v přechodném období – viz kapitola 7).

Proces hodnocení nových nebo změněných provozních postupů a procesů ve smyslu této kapitoly je ekvivalentem povolení k uvedení do provozu, které vydává členský stát podle čl. 14 odst. 1 směrnice 96/48/ES.

6.2.2 Dokumentace pravidel a postupů

Pokud jde o hodnocení dokumentace podle pododdílu 4.2.1 této TSI, je za zajištění toho, že proces přípravy obsahu dokumentace stanovený provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem je úplný a správný, odpovědný příslušný orgán.

6.2.3 Postup vyhodnocování

6.2.3.1 Rozhodnutí příslušného orgánu

Ve spojení s přílohou G předloží provozovatelé infrastruktury a železniční podniky popis případných zamýšlených nových nebo změněných provozních procesů.

Položky, které jsou součástí části A bezpečnostního osvědčení/schválení podle směrnice 2004/49/ES, budou předloženy příslušnému orgánu členského státu, ve kterém je společnost usazena.

Položky, které jsou součástí části B bezpečnostního osvědčení/schválení podle směrnice 2004/49/ES, budou předloženy příslušnému orgánu v každém dotčeném členském státu.

Budou předloženy s dostatečně podrobnými údaji, aby mohl příslušný orgán posoudit, zda je formální vyhodnocení vyžadováno.

6.2.3.2 Pokud je vyhodnocení vyžadováno

Pokud příslušný orgán(-y) rozhodne(-ou), že se takové vyhodnocení vyžaduje, provede se toto vyhodnocení jako součást vyhodnocení vedoucího k udělení/prodloužení bezpečnostního osvědčení/schválení v souladu se směrnicí 2004/49/ES.

Postupy vyhodnocení budou v souladu se společnou bezpečnostní metodou, která má být vytvořena pro vyhodnocení a schvalování/osvědčování systémů řízení bezpečnosti vyžadovaných v článcích 10 a 11 směrnice 2004/49/ES.

V příloze F se nacházejí některé informativní a nezávazné pokyny ke provádění tohoto vyhodnocení.

▼B

6.2.4 Výkonnost systému

Článek 14 odstavec 2 směrnice 96/48/ES požaduje od členských států, aby pravidelně kontrolovaly, zda jsou subsystémy interoperability provozovány a udržovány v souladu se základními požadavky. Pokud jde o subsystém provozu a řízení dopravy, budou tyto kontroly prováděny v souladu se směrnicí 2004/49/ES.

7. PROVEDENÍ

7.1 Zásady

Provedení této TSI a soulad s příslušnými částmi této TSI musejí být stanoveny podle prováděcího plánu, který vypracují jednotlivé členské státy pro vysokorychlostní tratě, za než odpovídají.

Tento plán musí zohlednit:

— konkrétní otázky lidského faktoru spojené s provozem na dané trati,

— jednotlivé provozní a bezpečnostní prvky každé relevantní tratě, a

— zda provádění uvažovaného prvku/uvažovaných prvků má platit:

  — pouze pro některé vysokorychlostní tratě,

  — pro všechny vysokorychlostní tratě,

  — pro všechny vlaky ve smyslu kapitoly 1.1 této TSI, které jezdí na vysokorychlostních tratích

— vztah k provádění ostatních subsystémů (CCS, RST, INS, ENE …).

V tomto čase by měly být veškeré možné konkrétní výjimky zohledněny a v rámci plánu zdokumentovány.

Prováděcí plán musí zohledňovat různé úrovně potenciálu pro provedení od okamžiku, jakmile:

— železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury zahajuje provoz, nebo

— se zavádí obnova nebo aktualizace stávajících provozních systémů železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury, nebo

— se uvádějí do provozu nové nebo aktualizované subsystémy pro infrastrukturu, energii, kolejová vozidla nebo pro řízení a zabezpečení, které vyžadují odpovídající soustavu provozních postupů.

Tam, kde aktualizace současných provozních systémů ovlivňují provozovatele infrastruktury i železniční podnik/podniky, odpovídá členský stát za zajištění toho, aby tyto projekty byly vyhodnoceny a uvedeny do provozu současně.

Je obecně známo, že úplné provedení všech prvků této TSI nemůže být dokončeno, pokud nebude harmonizováno veškeré technické vybavení (infrastruktura, řízení a zabezpečení, atd.), které má být provozováno. Pokyny stanovené v této kapitole je tudíž třeba považovat pouze za dočasnou fázi na podporu přechodu k cílovému systému.

▼B

Podle článků 10 a 11 směrnice 2004/49/ES se osvědčení/schválení musí obnovovat každých 5 let. Jakmile tato zrevidovaná TSI vstoupí v platnost jakožto součást procesu prověření vedoucího k tomuto obnovení osvědčení/schválení, musí být železniční podniky a provozovatelé infrastruktury s to prokázat, že zohlednily tuto TSI, a předložit odůvodnění pro její případné prvky, s nimiž ještě nedosáhly souladu.

Zatímco plný soulad s cílovým systémem popsaným v této TSI je zjevně konečnou pozicí, migrace může provedena ve fázích v průběhu přípravy vnitrostátních nebo mezinárodních, dvoustranných nebo vícestranných dohod. Tyto dohody, které mohou být připraveny prostřednictvím kombinace provozovatel infrastruktury – provozovatel infrastruktury, provozovatel infrastruktury – železniční podnik, železniční podnik – železniční podnik a mezi touto kombinací, budou zahrnovat i informace od dotčených bezpečnostních orgánů.

V případě, že stávající dohody obsahují požadavky týkající se provozu a řízení dopravy, oznámí členské státy Komisi do 6 měsíců po vstupu této TSI v platnost existenci těchto dohod:

(a) vnitrostátní, dvoustranné nebo vícestranné dohody mezi členskými státy a železničními podniky nebo provozovateli infrastruktury, uzavřené na dobu neurčitou, nebo určitou, jejichž potřeba vznikla v důsledku velmi specifické nebo místní povahy zamýšlené dopravní služby,

(b) dvoustranné nebo vícestranné dohody mezi železničními podniky, provozovateli infrastruktury nebo členskými státy, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability,

(c) mezinárodní dohody mezi jedním nebo více členskými státy a alespoň jednou třetí zemí anebo mezi železničními podniky či provozovateli infrastruktury členských států a alespoň jedním železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury v třetí zemi, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability.

Slučitelnost těchto dohod s legislativou EU, včetně jejich nediskriminační povahy, a zejména s touto TSI bude hodnocena a Komise přijme nezbytná opatření, jako je revize této TSI, aby zahrnovala možné konkrétní případy nebo přechodná opatření.

Dohody RIC a dokumenty COTIF se neoznamují, neboť jsou známy.

Obnovení těchto dohod je možné, ale pouze v zájmu pokračování prostřednictvím pracovních dohod a pouze tehdy, pokud neexistují žádné jiné vhodné alternativy. Veškeré úpravy stávajících dohod zohlední legislativu EU a zejména tuto TSI. Členské státy Komisi oznámí tyto změny nebo nové dohody. Použije se stejný postup, jako je uveden výše.

7.2 **Pokyny k provádění**

Tabulka v příloze N, která je informativní a nepovinná, byla zpracována jako vodítko k tomu, co mohou členské státy považovat za počátek provádění jednotlivých prvků v kapitole 4.

▼B

Provádění zahrnuje tři samostatné prvky:

— potvrzení, že stávající systémy a procesy jsou v souladu s touto TSI,

— přizpůsobení stávajících systémů a procesů tak, aby byly v souladu s požadavky této TSI,

— nové systémy a procesy vznikající z realizace jiných subsystémů:

  — nové/modernizované vysokorychlostní tratě (INS/ENE),

  — nové nebo vylepšené sdělovací a zabezpečovací zařízení ETCS, radiové instalace GSM-R, detektory horkoběžnosti ložiska nápravy, … (CCS),

  — nová vozidla (RST).

7.3 **Specifické případy**

7.3.1 Úvod

Následující zvláštní ustanovení jsou povolena v níže uvedených specifických případech.

Tyto specifické případy patří do dvou kategorií:

— ustanovení platí buď trvale (případ „P“), nebo dočasně (případ „T“).

— U dočasných případů se doporučuje, aby se dotyčné členské státy musely přizpůsobit relevantnímu subsystému buď do roku 2010 (případ „T1“), což je cíl stanovený v rozhodnutí 1692/96/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, nebo do roku 2020 (případ „T2“).

▼M1

7.3.2 Seznam specifických případů

Ponecháno záměrně prázdné

▼B

PŘÍLOHA A

Provozní pravidla ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R

Tato příloha obsahuje pravidla pro ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R, jak se vyskytují ve verzi 1 (dokument je zveřejněn na stránkách Evropské agentury pro železnice www.era.europa.eu).

▼B

PŘÍLOHA B

Ostatní pravidla umožňující koherentní provoz strukturálních subsystémů

(viz také oddíl 4.4)

Tato příloha se bude postupně vyvíjet a bude pravidelně přezkoumávána a aktualizována.

Typickým obsahem této přílohy budou pravidla a postupy, které se mají použít identickým způsobem v rámci celé TEN, a zejména v rámci vysokorychlostní sítě, a na které se v současnosti nevztahuje kapitola 4 této TSI. Je též pravděpodobné, že do této přílohy budou též začleněny některé prvky kapitoly 4 a souvisejících příloha.

A. **OBECNÁ USTANOVENÍ**

A1 **Obsazování vlaků personálem**

Vyhrazeno

B. **BEZPEČNOST A OCHRANA PERSONÁLU**

Vyhrazeno

C. **PROVOZNÍ ROZHRANÍ S NÁVĚSTIDLOVÝM, ZABEZPEČOVACÍM A ŘÍDÍCÍM ZAŘÍZENÍM**

C1 **Použití písku**

Použití písku je účinný způsob zlepšení adheze mezi kolem a kolejnicí, který pomáhá při brzdění a rozjezdu zejména v podmínkách nepříznivého počasí.

Nahromadění písku na pracovní ploše kolejí může ovšem způsobit řadu problémů, obzvláště v souvislosti s aktivací traťových obvodů a účinným fungováním výhybek a křížení.

Strojvedoucí musí být vždy schopen použít písek, ale musí se tomu vyhnout, kdykoliv je to možné:

— v prostoru výhybek a křížení;

— během brzdění při rychlostech nižších než 20 km/h.

Tato omezení se však nepoužijí tehdy, pokud existuje riziko SPAD (přejetí návěstí v případě nebezpečí) nebo při jiných závažných událostech a použití písku by zvýšilo adhezi.

— v klidovém stavu. Výjimkou je případ rozjíždění, a je-li vyžadována zkouška zařízení pro použití písku na hnacím vozidle. (Zkouška by normálně měla být prováděna v místech výslovně určených v Registru infrastruktury).

C2 **Aktivace detektorů horkoběžnosti ložiska nápravy**

Vyhrazeno

D. **JÍZDY VLAKU**

D1 **Normální podmínky**

D2 **Zhoršené podmínky**

Vyhrazeno

E. **ANOMÁLIE, MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A NEHODY**

Vyhrazeno

▼B

PŘÍLOHA C

Metodika komunikace související s bezpečností

Úvod

Účelem tohoto dokumentu je stanovit pravidla pro komunikaci související s bezpečností ve směru „pevné linky“ – mobilní sítě a „mobilní sítě – pevné linky“, co se týče informací přenášených nebo vyměňovaných v situacích důležitých pro bezpečnost v interoperabilní síti, a to především s cílem:

— vymezit povahu a strukturu zpráv souvisejících s bezpečností;

— vymezit metodiku pro hlasový přenos těchto zpráv.

Tato příloha slouží jako základ, který:

— má umožnit provozovateli infrastruktury vypracovat zprávy a knihy formulářů. Tyto prvky se zašlou železničnímu podniku ve stejné době, kdy jsou dány k dispozici pravidla a předpisy;

— má umožnit provozovateli infrastruktury a železničnímu podniku vypracovávat dokumenty pro své zaměstnance (knihy formulářů), pokyny pro zaměstnance, kteří povolují jízdy vlaků, a dodatek 1 ke knize pravidel pro strojvedoucí „Příručka komunikačních postupů“.

Rozsah, ve kterém se formuláře používají, a jejich struktura se mohou lišit. Pro některá rizika bude použití formuláře vhodné, zatímco u jiných vhodné nebude.

Na základě daného rizika provozovatel infrastruktury v souladu s čl. 9 odst. 3 směrnice 2004/49/ES rozhodne, zda je použití formuláře vhodné. Formulář by měl být použit pouze tehdy, jestliže hodnota jeho bezpečnostních a provozních přínosů převažuje nad jakýmikoli bezpečnostními a provozními nevýhodami.

Provozovatelé infrastruktur musejí strukturovat své komunikační protokoly formalizovaným způsobem a v souladu s následujícími 3 kategoriemi:

— naléhavé (nouzové) verbální zprávy;

— písemné rozkazy;

— další provozní zprávy;

V zájmu podpory disciplinovaného přístupu k přenosu těchto zpráv byla vypracována metodika komunikace.

1 **Metodika komunikace**

1.1 *Prvky a zásady metodiky*

1.1.1 Standardní terminologie, která má být použita v daných postupech

1.1.1.1 Postup při přenosu řeči

Termín, kterým se druhé straně předává příležitost hovořit:

přepínám

1.1.1.2 Postup při příjmu zpráv

— při příjmu přímé zprávy

Termín, kterým se potvrzuje, že odeslaná zpráva byla obdržena:

přijato

Termín, který se používá tehdy, pokud má být zpráva zopakována v případě slabého příjmu nebo nepochopení:

opakujte (+ mluvte pomalu)

— při příjmu zprávy, která byla opakována zpět

▼B

Termín, který se používá k ujištění, zda opakovaná zpráva přesně souhlasí se zaslanou zprávou:

správně

nebo ne:

chyba (+ opakuji ještě jednou)

1.1.1.3 Postup pro přerušení komunikace

— je-li zpráva dokončena:

konec

— je-li přerušení dočasné a spojení se nepřerušuje

Termín, který se používá, aby druhá strana počkala:

čekejte

— je-li přerušení dočasné, ale spojení se přerušuje

Termín, kterým se druhé straně sděluje, že komunikace bude přerušena, ale později bude obnovena:

zavolám znovu

1.1.1.4 Stornování písemného rozkazu

Termín, který je použit pro stornování probíhajícího postupu písemného rozkazu:

stornujte postup .....

Má-li být zpráva následně obnovena, bude postup opakován od začátku.

1.1.2 Zásady, které se mají používat v případě chyby nebo neporozumění

Aby bylo možné opravit případné chyby během komunikace, použijí se tato pravidla:

1.1.2.1 Chyby

— **chyba během přenosu**

Když je odhalena chyba v přenosu samotným odesílatelem, musí si odesílatel vyžádat stornování tak, že zašle tuto procedurální zprávu:

chyba (+ připravte nový formulář …)

nebo:

chyba + opakuji ještě jednou

a pak znovu zašle původní zprávu.

— **chyba během kontrolního zopakování přijaté zprávy**

Jestliže odesílatel odhalí chybu, když je mu zpráva pro kontrolu opakována zpět, zašle odesílatel tyto procedurální zprávy:

chyba + opakuji ještě jednou

a pak novu zašle původní zprávu.

1.1.2.2 Neporozumění

Jestliže jedna ze stran neporozumí zprávě, musí pomocí následujícího textu požádat druhou stranu, aby zprávu zopakovala:

opakujte (+ mluvte pomalu)

▼B

1.1.3 Kód pro hláskování slov, čísel, času, vzdáleností, rychlostí a dat

Jako pomoc při správném porozumění a vyjádření zprávy v různých situacích musí být každý termín vyslovován pomalu a přesně pomocí hláskování všech slov nebo názvů či jmen a čísel, u kterých je pravděpodobné, že budou nepochopeny. Může jít například o identifikační kódy pro návěsti nebo výhybky.

Použijí se následující pravidla hláskování:

1.1.3.1 Hláskování slov a skupin písmen

Použije se mezinárodní fonetická abeceda.

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*								

Příklad:

Výhybky A B = výhybky alfa-bravo.

Návěstidlo číslo KX 835 = návěstidlo Kilo X-Ray osm tři pět.

Provozovatel infrastruktury může doplnit další písmena, spolu s fonetickou výslovností pro každé přidané písmeno, jestliže to vyžaduje abeceda provozního jazyka (jazyků) provozovatele infrastruktury.

Železniční podnik může doplnit další údaje o výslovnosti, pokud to bude považovat za nezbytné.

1.1.3.2 Vyjádření čísel

Čísla se vyslovují po jednotlivých číslicích.

0	*nula*	*3*	*tři*	*6*	*šest*	*9*	*devět*
1	*jedna*	*4*	*čtyři*	*7*	*sedm*		
2	*dva*	*5*	*pět*	*8*	*osm*		

Příklad: vlak 2183 = vlak dva-jedna-osm-tři.

Desetinná čísla se musí vyjádřit slovem „čárka“.

Příklad: 12,50 = jedna-dva-čárka-pět-nula

1.1.3.3 Vyjádření času

Čas se uvádí v místním čase, obyčejným jazykem.

Příklad: 10:52 hodin = deset padesát dva.

I když v zásadě se čas vyjadřuje takto, bylo by též přijatelné, v případě potřeby, vyjadřovat čas po jednotlivých číslicích (jedna nula pět dva hodin).

1.1.3.4 Vyjádření vzdáleností a rychlostí

Vzdálenosti se vyjadřují v kilometrech a rychlosti v kilometrech za hodinu.

Míle se mohou používat, jestliže se tato jednotka v dotčené infrastruktuře používá.

1.1.3.5 Vyjádření dat

Data se vyjadřují obvyklým způsobem.

Příklad: 10. prosince

▼B

1.2 *Komunikační struktura*

Hlasový přenos zpráv souvisejících s bezpečností zpravidla zahrnuje tyto 2 fáze:

— identifikace a žádost o pokyny;

— přenos samotné zprávy a ukončení přenosu.

První fáze může být u bezpečnostních zpráv nejvyšší priority zkrácena nebo zcela přeskočena.

1.2.1 Pravidla pro identifikaci a pro žádosti o pokyny

Aby strany mohly identifikovat jedna druhou, definovat provozní situace a předávat procesní pokyny, platí následující pravidla:

1.2.1.1 Identifikace

Je velmi důležité, aby se před každou komunikací, jinou, než jsou velmi naléhavé bezpečnostní zprávy nejvyšší priority, osoby, které se chystají komunikovat, identifikovaly. Není to pouze věc zdvořilosti, ale, což je mnohem důležitější, zajišťuje se tak důvěra, že osoba povolující jízdu vlaku komunikuje se strojvedoucím správného vlaku, a strojvedoucí ví, že mluví se správným střediskem zabezpečení nebo řízení. To je zejména důležité tehdy, když se komunikace odehrává v oblastech, kde se hranice komunikací překrývají.

Tato zásada platí i po přerušení v průběhu přenosu.

Různé strany použijí pro tento účel tyto zprávy.

— zaměstnanci povolující jízdu vlaku:

vlak..... ..... *(číslo)* zde je ....návěstí *(název)*

— strojvedoucí:

..... signalizuje *(název)* toto je vlak..... *(číslo)*

Je nutno poznamenat, že identifikace může být doplněna dalšími informačními zprávami, jež poskytnou zaměstnancům, kteří povolují jízdu vlaku, dostatečně podrobné údaje o situaci, aby mohli přesně stanovit postup, který může být na strojvedoucím následně vyžadován.

1.2.1.2 Žádost o pokyny

Každému použití postupu, který je doložen písemným rozkazem, musí předcházet žádost o pokyny.

Pro vyžádání pokynů se používají následující termíny:

připravte postup.....

1.2.2 Pravidla pro přenos písemných rozkazů a ústních zpráv

▼B

1.2.2.1 Bezpečnostní zprávy nejvyšší priority

Vzhledem k naléhavosti a nezbytnosti tyto zprávy:

— mohou být zaslány nebo obdrženy za jízdy;

— mohou přeskočit identifikační část;

— se opakují;

— jsou co nejdříve doplněny dalšími informacemi.

1.2.2.2 Písemné rozkazy

Za účelem spolehlivého zaslání nebo převzetí (v době stání) procedurálních hlášení uvedených v knize formulářů se dodržují následující pravidla:

1.2.2.2.1 Zasílání zpráv

Formulář může být vyplněn před přenosem zprávy, aby mohl být úplný text zprávy zaslán v jednom přenosu.

1.2.2.2.2 Příjem zprávy

Příjemce zprávy musí vyplnit formulář obsažený v knize formulářů na základě informací uvedených odesílatelem.

1.2.2.2.3 Opakování zprávy příjemcem

U všech zpráv v knize formulářů se vyžaduje opakování zprávy příjemcem.

1.2.2.2.4 Potvrzení správnosti kontrolního zopakování přijaté zprávy

Každé kontrolní zopakování přijaté zprávy bude následováno potvrzením shody nebo neshody, které vydá odesílatel zprávy.

správně

nebo

chyba + opakuji ještě jednou

následované opakovaným zasláním původní zprávy

1.2.2.2.5 Potvrzení

Každá obdržená zpráva se potvrdí kladně nebo záporně takto:

přijato

nebo

negativní, opakujte (+ mluvte pomalu)

1.2.2.2.6 Vysledovatelnost a ověření

Veškeré zprávy odeslané pozemní linkou doprovází jednoznačné identifikační číslo nebo číslo povolení:

— jestliže se zpráva týká akce, pro kterou strojvedoucí vyžaduje specifické povolení (například jízda za návěst ..... „stůj“):

povolení..... ***(číslo)***

▼B

— ve všech ostatních případech (například pokračování s nejvyšší opatrností.....):

zpráva .....
(číslo)

1.2.2.2.7 Zpětné hlášení

Za každým hlášením obsahujícím žádost o „zpětné hlášení“ musí následovat „hlášení“.

1.2.2.3 Dodatečné zprávy

Dodatečné zprávy

— předchází je identifikace;

— jsou krátké a přesné (omezené pokud možno na informaci, která má být sdělena, a na údaj o místě, kde platí);

— musí být opakovány příjemcem a musí po nich následovat potvrzení, zda je opakování správné, nebo nesprávné;

— může po nich následovat žádost o pokyny nebo žádost o další informace.

1.2.2.4 Informační zprávy s proměnným předem neurčeným obsahem

Informační zprávy s proměnným obsahem:

— Předchází jim identifikace;

— jsou připraveny před odesláním;

— se opakují a následně se potvrdí, zda bylo kontrolní zopakování přijaté zprávy správné nebo nesprávné.

2 **Procedurální hlášení**

2.1 *Povaha zpráv*

Procedurální hlášení se používají pro zaslání provozních pokynů souvisejících s odpovídajícími situacemi uvedenými v knize pravidel pro strojvedoucí.

Obsahují text samotné zprávy odpovídající situaci a číslo identifikující zprávu.

Jestliže zpráva vyžaduje, aby příjemce podal zpětné hlášení, je též uveden text hlášení.

Tyto zprávy využívají předem určené znění předepsané provozovatelem infrastruktury v jeho „provozním jazyce“ a jsou předkládány ve formě předem připravených formulářů buď v tištěném formátu nebo na počítačovém médiu.

2.2 *Formuláře*

Formuláře jsou formalizované médium pro sdělení procedurálního hlášení. Jde obecně o ty zprávy, které souvisejí se zhoršenými pracovními podmínkami. Typickými příklady jsou povolení strojvedoucím jet za návěstidlo nebo „konec vlakové cesty“, požadavek na jízdu sníženou rychlostí v konkrétní oblasti nebo na zkontrolování trati. Mohou se vyskytnout i další okolnosti, které budou vyžadovat použití takových zpráv.

Účelem formulářů je:

— poskytnout jednotný pracovní dokument používaný v reálném čase zaměstnanci povolujícími jízdu vlaku a strojvedoucími;

▼B

— poskytnout strojvedoucímu nápovědu o postupu, který má dodržet (obzvláště tehdy, pokud pracuje v neznámém nebo neobvyklém prostředí)

— umožnit vysledovatelnost sdělení.

Za účelem identifikace formulářů by mělo být vypracováno jednoznačné kódové slovo nebo číslo vztahující se k danému postupu. To by mohlo být založeno na potenciální frekvenci, s jakou bude formulář používán. Pokud je pravděpodobné, že ze všech vypracovaných formulářů bude jeden nejčastěji používaný formulář pro jízdu za návěst „stůj“ nebo za konec povolení k jízdě (EOA), pak by tento formulář mohl mít číslo 001 a tak dále.

2.3 *Kniha formulářů*

V zájmu identifikace všech formulářů, které se budou používat, musí být celý soubor soustředěn do jednoho dokumentu nebo počítačového média nazvaného kniha formulářů.

Jedná se o společný dokument, který bude používán při vzájemné komunikaci strojvedoucím a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků. Proto je důležité, aby kniha používaná strojvedoucím a kniha používaná zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků byly vypracovány a očíslovány stejným způsobem.

Provozovatel infrastruktury je odpovědný za zpracování knihy formulářů a samotných formulářů ve svém „provozním jazyce“.

Železniční podnik může přidat překlady formulářů a souvisejících informací obsažených v knize formulářů, pokud se domnívá, že by to pomohlo jeho strojvedoucím při školení i v praktických situacích v reálném čase.

Jazyk používaný k přenosu zpráv bude vždy „provozní jazyk“ provozovatele infrastruktury.

Kniha formulářů obsahuje dvě části.

— První část obsahuje následující položky:

  — nápovědu pro používání knihy formulářů;

  — seznam formulářů postupů, které používá řízení dopravy;

  — případně seznam formulářů postupů, které používá strojvedoucí;

  — seznam situací s křížovými odkazy, pro které postupy se má formulář používat;

  — vysvětlivky uvádějící situace, pro které platí jednotlivé formuláře pro postup;

  — kód pro hláskování zpráv (fonetická abeceda atd.).

Druhá část obsahuje samotné formuláře postupů.

Kniha formulářů by měla obsahovat několik příkladů každého formuláře a doporučuje se, aby pro oddělení jednotlivých částí byly použity oddělovače.

Železniční podnik může do knihy formulářů strojvedoucího zahrnout vysvětlující text vztahující se k jednotlivým formulářům a k příslušným situacím.

3 **Dodatečné zprávy**

Dodatečné zprávy jsou informační zprávy použité buď:

— strojvedoucím, aby informoval zaměstnance povolující jízdu vlaku, nebo

— zaměstnanci povolujícími jízdu vlaku, aby informovali strojvedoucího

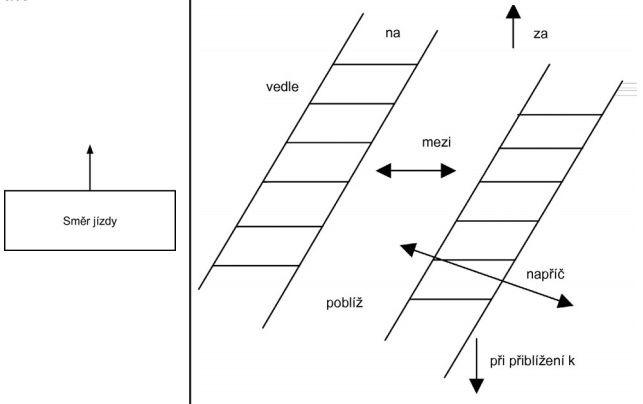
▼B

o situacích, ke kterým dochází zřídka a u kterých se z tohoto důvodu považuje na zbytečný předem stanovený formulář, nebo které se týkají jízdy vlaku nebo technického stavu vlaku nebo infrastruktury.

Aby bylo snadnější popisovat situace a sestavovat informační zprávy, může být výhodné mít k dispozici pokyny pro zprávy, slovníček železniční terminologie, popisný diagram používaných kolejových vozidel a popisný výpis zařízení infrastruktury (trať, napájení trakce atd.).

3.1 *Orientační struktura zpráv*

Tyto zprávy mohou být strukturovány následujícím způsobem:

Fáze průběhu komunikace	Prvek zprávy
Důvod pro předání informace	☐ pro informaci ☐ pro akci
Pozorování	☐ Vyskytuje se ☐ Uviděl jsem ☐ Měl jsem ☐ Narazil jsem
Místo — podél tratě	☐ v ..... (*název stanice*) ☐ ..... *(charakteristický bod)* ☐ u milníku/kilometrovníku..... *(číslo)*
— ohledně mého vlaku	☐ hnací vozidlo ..... (*číslo*) ☐ tažené vozidlo ..... (*číslo*)
Povaha — objekt — osoba	..... *(viz slovníček)*
Stav — statický	☐ stojící na ☐ ležící na ☐ spadlý na
— pohybující se	☐ kráčející ☐ jedoucí ☐ směrem k
Poloha z hlediska tratě	

Za těmito zprávami může následovat žádost o pokyny.

Prvky zpráv jsou uvedeny jak v jazyce zvoleném železničním podnikem, tak v provozním jazyce (jazycích) dotyčných provozovatelů infrastruktury.

▼B

3.2 *Slovníček železniční terminologie*

Železniční podnik vypracuje slovníček železniční terminologie pro každou síť, ve které jsou jeho vlaky provozovány. Slovníček obsahuje termíny pravidelně používané v jazyce zvoleném železničním podnikem a v „provozním“ jazyce provozovatele (provozovatelů) infrastruktury, v jehož infrastruktuře se působí.

Slovníček má dvě části:

— seznam termínů podle tématu;

— seznam termínů podle abecedy.

3.3 *Popisný diagram kolejových vozidel*

Má-li železniční podnik za to, že by popisný diagram používaných kolejových vozidel byl přínosem pro jeho provoz, tento seznam se vypracuje. Měl by obsahovat seznam názvů různých prvků, které mohou být předmětem komunikace s různými dotčenými provozovateli infrastruktur. Měl by obsahovat běžné výrazy standardních termínů v jazyce zvoleném železničním podnikem a v „provozním“ jazyce provozovatele (provozovatelů) infrastruktury, ve které se doprava provozuje.

3.4 *Popisný výpis vlastností zařízení infrastruktury (trať, napájení trakce atd.)*

Má-li železniční podnik za to, že by popisný výpis vlastností zařízení infrastruktury (trať, napájení trakce atd.) na provozované vlakové cestě byl přínosem pro jeho provoz, tento výpis se vypracuje. Tento výpis obsahuje názvy různých prvků, které mohou být předmětem komunikace s dotčeným provozovatelem (dotčenými provozovateli) infrastruktury. Měl by obsahovat běžné výrazy standardních termínů v jazyce zvoleném železničním podnikem a v „provozním“ jazyce provozovatele (provozovatelů) infrastruktury, ve které se doprava provozuje.

4. **Typ a struktura ústních zpráv**

4.1 *Nouzové zprávy*

Nouzové zprávy jsou určeny pro vydání naléhavých provozních pokynů, které jsou přímo spojeny s bezpečností železnic.

Aby se vyloučilo jakékoli riziko neporozumění, zprávy musí být vždy jednou opakovány.

Hlavní zprávy, které mohou být zaslány, jsou uvedeny níže a jsou roztříděny podle naléhavosti.

Provozovatel infrastruktury může mimoto definovat další nouzové zprávy v souladu s potřebami jeho provozu.

Po nouzových zprávách může následovat písemný rozkaz (viz pododdíl 2).

Typ textu, který má tvořit nouzové zprávy, musí být obsažen v dodatku 1 „Příručka komunikačních postupů“ ke knize pravidel pro strojvedoucí a v dokumentaci vydané pro zaměstnance povolující jízdu vlaků.

4.2 *Zprávy zaslané buď pozemním personálem nebo strojvedoucím*

— Nutnost zastavit všechny vlaky:

Nutnost zastavit všechny vlaky musí být přenášena prostředky akustických návěstidel; jestliže toto není k dispozici, musí být použita následující fráze:

Nouzový stav, zastavte všechny vlaky

Ve zprávě jsou, jestliže je to nezbytné, specifikovány informace o místě nebo oblasti.

▼B

Kromě toho musí být tato zpráva rychle doplněna, je-li to možné, příčinou a místem nouzového stavu a identifikací vlaku:

Překážka
Nebo požár
Nebo ....
(jiná příčina)
na trati ..... **u** ..... **(km)**
(název)
Strojvedoucí vlaku .....
(číslo)

— Nutnost zastavit konkrétní vlak:

Vlak	**(na trati/koleji)**
(číslo) *(název/číslo)*	
Nouzové zastavení	

Za těchto okolností mohou být pro doplnění této zprávy použity název nebo číslo linky nebo trati, na které vlak jede.

4.3 *Zprávy vydané strojvedoucím*

— Nutnost přerušit napájení trakce:

Nouzové odpojení proudu

Tato zpráva musí být rychle doplněna, jestliže je to možné, příčinou a místem nouzového stavu a identifikací vlaku:

U	
(km)	
nalince/trati	
(název/číslo)	
mezi ..... **a**	
(stanice)	*(stanice)*
Důvod	
Strojvedoucí vlaku	
(číslo)	

Za těchto okolností mohou být pro doplnění této zprávy použity název nebo číslo linky nebo trati, na které vlak jede.

▼B

PŘÍLOHA D

Informace, ke kterým musí mít železniční podnik přístup v souvislosti s vlakovou cestou (vlakovými cestami), na které hodlá zajišťovat provoz

ČÁST 1. VŠEOBECNÉ INFORMACE TÝKAJÍCÍ SE PROVOZOVATELE INFRASTRUKTURY

1.1 Jméno(-a) provozovatele(-ů) infrastruktury

1.2 Země

1.3 Stručný popis

1.4 Seznam obecných provozních pravidel a řádů (a způsob, jak je lze získat)

ČÁST 2. MAPY A SCHÉMATA

2.1 **Zeměpisná mapa**

2.1.1 Trasy

2.1.2 Hlavní lokality (stanice, obvody stanic, odbočky, nákladní terminály)

2.2 **Schéma tratě**

Informace, které mají být obsaženy ve schématech, případně doplněné textem. Pokud je uvedeno samostatné schéma stanic/obvodů stanic/dep, mohou být informace ve schématu tratě zjednodušeny

2.2.1 Označení vzdálenosti

2.2.2 Označení průběžných kolejí, smyček, vedlejších kolejí a odvratných výhybek/výhybek pro boční ochranu

2.2.3 Spojení mezi průběžnými kolejemi

2.2.4 Hlavní lokality (stanice, obvody stanic, odbočky, nákladní terminály)

2.2.5 Umístění a význam návěstí všech nepřenosných návěstidel

2.3 **Schémata stanice/obvodu stanice/depa (Upozornění: použije se pouze u lokalit dostupných pro interoperabilní dopravu)**

Informace, které mají být uvedeny na specifických schématech stanovišť, případně doplněné textem

2.3.1 Název lokality

2.3.2 Kód stanovení lokality

2.3.3 Typ lokality (osobní terminál, nákladní terminál, obvod stanice, depo)

2.3.4 Umístění a význam návěstí všech nepřenosných návěstidel

2.3.5 Označení a plán tratí, včetně odvratných výhybek/výhybek pro boční ochranu

2.3.6 Označení nástupišť

2.3.7 Délka nástupišť

2.3.8 Výška nástupišť

2.3.9 Označení vedlejších kolejí

2.3.10 Délka vedlejších kolejí

2.3.11 Dostupnost napájení elektřinou ze stojanů

2.3.12 Vzdálenost mezi okrajem nástupiště a středem koleje, rovnoběžně k povrchu jízdní plochy

2.3.13 (U osobních stanic) Existence přístupu pro invalidní osoby

▼B

ČÁST 3. INFORMACE O SPECIFICKÉM ÚSEKU TRATĚ

3.1 **Všeobecné vlastnosti**

3.1.1 Země

3.1.2 Identifikační kód úseku tratě: vnitrostátní kód

3.1.3 Začátek úseku tratě

3.1.4 Konec úseku tratě

3.1.5 Provozní doba dopravy (hodiny, dny, zvláštní režim o svátcích)

3.1.6 Údaje o vzdálenosti podél tratě (četnost, vzhled a umístění)

3.1.7 Druh dopravy (smíšená, osobní, nákladní …)

3.1.8 Maximální přípustná(–é) rychlost(-i)

3.1.9 Případné další informace, které jsou z důvodů bezpečnosti nezbytné

3.1.10 Specifické místní provozní požadavky (včetně případné zvláštní způsobilosti personálu)

3.1.11 Zvláštní omezení pro nebezpečné zboží

3.1.12 Zvláštní omezení při nakládání

3.1.13 Vzor oznámení o dočasných pracích (a způsob, jak se dá získat)

3.1.14 Oznámení o tom, že úsek tratě je přeplněný (čl. 22 předpisu 2001/14/ES)

3.2 **Specifické technické vlastnosti**

3.2.1 Ověření ES pro TSI infrastruktury

3.2.2 Datum uvedení do provozu jakožto interoperabilní tratě

3.2.3 Seznam možných specifických případů

3.2.4 Seznam možných specifických odchylek

3.2.5 Rozchod koleje

3.2.6 Průjezdný průřez

3.2.7 Maximální nápravový tlak

3.2.8 Maximální zatížení na lineární metr

3.2.9 Příčné síly působící na kolej

3.2.10 Podélné síly působící na kolej

3.2.11 Minimální poloměr zakřivení

3.2.12 Procento sklonu

3.2.13 Lokalita sklonu

3.2.14 U polohy brzdění, která nevyužívá adhezi kolo-kolejnice, akceptovaná brzdná síla

3.2.15 Mosty

3.2.16 Viadukty

3.2.17 Tunely

3.2.18 Poznámky

3.3 **Energetický subsystém**

3.3.1 Ověření ES pro TSI energie

▼B

3.3.2 Datum uvedení do provozu jakožto interoperabilní tratě

3.3.3 Seznam možných specifických případů

3.3.4 Seznam možných specifických odchylek

3.3.5 Druh systému zásobování energií (např. žádný, nadzemní, třetí kolejnice)

3.3.6 Frekvence systému zásobování energií (např. střední proud, jednosměrný proud)

3.3.7 Minimální napětí

3.3.8 Maximální napětí

3.3.9 Omezení týkající se spotřeby energie u specifických elektrických trakčních jednotek

3.3.10 Omezení týkající se polohy vícenásobné trakční jednotky pro dosažení shody s dělením trakčního vedení (poloha sběrače proudu)

3.3.11 Jak dosáhnout vypnutí napájení trolejového vedení

3.3.12 Výška trolejového drátu

3.3.13 Přípustný sklon trolejového drátu vzhledem ke koleji a změna sklonu

3.3.14 Druh schválených sběračů proudu

3.3.15 Minimální statická síla

3.3.16 Maximální statická síla

3.3.17 Lokalita neutrálních úseků

3.3.18 Informace o provozu

3.3.19 Spouštění sběračů proudu

3.3.20 Podmínky uplatňované na rekuperační brzdění

3.3.21 Maximální přípustný proud spotřebovávaný vlakem

3.4 **Subsystém řízení a zabezpečení**

3.4.1 Ověření ES pro CCS TSI

3.4.2 Datum uvedení do provozu jakožto interoperabilní tratě

3.4.3 Seznam možných specifických případů

3.4.4 Seznam možných specifických odchylek

ERTMS/ETCS

3.4.5 Úroveň aplikace

3.4.6 Volitelné funkce instalované na traťovém zařízení

3.4.7 Volitelné funkce vyžadované od vozidlového zařízení

3.4.8 Číslo verze programového vybavení

3.4.9 Datum uvedení této verze do provozu

RADIOKOMUNIKACE ERTMS/GSM-R

3.4.10 Volitelné funkce uvedené v FRS

3.4.11 Číslo verze

3.4.12 Datum uvedení této verze do provozu

PRO ERTM/ETCS ÚROVEŇ 1 S FUNKCÍ INFILL

▼B

3.4.13 Technické provedení vyžadované u kolejových vozidel

SYSTÉM(Y) ZABEZPEČENÍ VLAKŮ A ŘÍDÍCÍ A VÝSTRAŽNÝ SYSTÉM(Y) TŘÍDY B

3.4.14 Vnitrostátní pravidla provozování systémů třídy B (+ způsob, jak je získat)

TRAŤOVÝ SYSTÉM

3.4.15 Příslušný členský stát

3.4.16 Název systému

3.4.17 Číslo verze programového vybavení

3.4.18 Datum uvedení této verze do provozu

3.4.19 Konec období platnosti

3.4.20 Potřeba více než jednoho souběžně činného systému

3.4.21 Palubní systém

RADIOKOMUNIKAČNÍ SYSTÉM TŘÍDY B

3.4.22 Příslušný členský stát

3.4.23 Název systému

3.4.24 Číslo verze

3.4.25 Datum uvedení této verze do provozu

3.4.26 Konec období platnosti

3.4.27 Zvláštní podmínky pro přepínání mezi různými ochrannými, řídícími a výstražnými systémy vlaku třídy B

3.4.28 Zvláštní technické podmínky vyžadované pro přepínání mezi systémy ERTMS/ETCS a systémy třídy B

3.4.29 Zvláštní podmínky pro přepínání mezi různými radiokomunikačními systémy

ZHORŠENÉ TECHNICKÉ PODMÍNKY:

3.4.30 ERTM/ETCS

3.4.31 Ochranný, řídící a výstražný systém vlaku třídy B

3.4.32 ERTM/GSM-R

3.4.33 Radiokomunikační systém třídy B

3.4.34 Návěstění při trati

OMEZENÍ RYCHLOSTI SOUVISEJÍCÍ S VÝKONEM BRZDĚNÍ

3.4.35 ERTM/ETCS

3.4.36 Ochranný, řídící a výstražné systémy vlaku třídy B

VNITROSTÁTNÍ PRAVIDLA PRO FUNGOVÁNÍ SYSTÉMU TŘÍDY B

3.4.37 Vnitrostátní pravidla spojená s výkonem brzdění

3.4.38 Ostatní vnitrostátní pravidla, např.: údaje odpovídající listu UIC 512 (8. vydání ze dne 1. ledna 1979 a 2 změny)

EMC CITLIVOST ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ NA STRANĚ INFRASTRUKTURY

3.4.39 Požadavek, který se musí specifikovat podle evropských norem

3.4.40 Přípustnost použití vířivé brzdy

3.4.41 Přípustnost použití magnetické brzdy

▼B

3.4.42 Požadavky na technická řešení týkající se realizovaných odchylek

3.5 **Subsystém provozu a řízení dopravy**

3.5.1 Ověření ES pro OPE TSI

3.5.2 Datum uvedení do provozu jakožto interoperabilní tratě

3.5.3 Seznam možných specifických případů

3.5.4 Seznam možných specifických odchylek

3.5.5 Jazyk používaný pro komunikace významné pro bezpečnost s personálem provozovatele infrastruktury

3.5.6 Zvláštní klimatické podmínky a související opatření

▼B

PŘÍLOHA E

Jazyk a komunikační úroveň

Ústní jazykovou způsobilost lze rozdělit do pěti úrovní

Úroveň	Popis
5	— dokáže přizpůsobit způsob hovoru libovolnému účastníku — dokáže přednést své stanovisko — dokáže vyjednávat — dokáže přesvědčovat — dokáže poradit
4	— dokáže zvládnout zcela nepředvídané situace — dokáže formulovat domněnky — dokáže vyjádřit podložené stanovisko
3	— dokáže zvládnout praktické situace týkající se nepředvídaného prvku — dokáže podat popis — dokáže udržovat jednoduchou konverzaci
2	— dokáže zvládnout jednoduché praktické situace — dokáže klást otázky — dokáže odpovídat na otázky
1	— dokáže hovořit s použitím naučených vět

Tato příloha vyjadřuje předběžný postoj. Připravuje se podrobnější dokument, který bude k dispozici pro budoucí revizi této TSI a který bude odpovídat návrhům v CR OPE TSI.

Existují také plány na přijetí nástroje, který se bude používat při vyhodnocování úrovně schopností jednotlivých osob. Tento nástroj bude k dispozici v příští verzi této TSI.

▼B

PŘÍLOHA F

Informativní a nezávazné pokyny pro hodnocení subsystému provozu a řízení dopravy

(Použití výrazu „členský stát“ v souvislosti s tímto modulem znamená členský stát nebo jiný orgán tímto státem jmenovaný, který provádí posouzení).

1. Tato příloha stanoví pokyny k usnadnění posuzování prováděných členskými státy, aby se potvrdilo, že navrhovaný provozní postup (postupy):

   — je v souladu s touto TSI a prokazuje, že byly splněny základní požadavky ([1]) směrnice 96/48/ES (a případných změn obsažených ve směrnici 2004/50/ES),

   — je (jsou) v souladu s ostatními odpovídajícími předpisy, včetně směrnice 2004/49/ES,

   a lze jej uvést do provozu.

2. Provozovatel infrastruktury nebo dotčený železniční podnik musí dodat členskému státu odpovídající dokumentaci (jak je popsáno v níže uvedeném bodu 3), která bude popisovat nový nebo pozměněný provozní postup (postupy).

   Předložená dokumentace o koncepci a vývoji nového nebo pozměněného provozního postupu (postupů) musí být zpracována dostatečně podrobně, aby členský stát mohl pochopit odůvodnění tohoto návrhu. Navíc v případě, že jsou subsystémy modernizovány nebo obnoveny, musí předložená dokumentace též obsahovat informace o zkušenostech z provozu.

   Dokumentace může být dodána buď v tištěné podobě nebo ve formátu počítačového média (nebo jako kombinace obou). Členský stát si může vyžádat další kopie, jestliže jsou nutné pro posouzení.

3. Podrobnosti posouzení

3.1 Dokumentace s popisem dotyčného(-ých) provozního(-ích) procesu(-ů) by měla obsahovat alespoň tyto prvky:

   — všeobecný popis organizace provozu provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku (přehled řízení/kontroly a funkcí), spolu s podrobnostmi o podmínkách a s rámcem, ve kterém provozní postup (postupy), který má být posouzen, bude používán a provozován;

   — podrobnosti o všech příslušných provozních postupech, které mají být prováděny (obvykle postupy, pokyny, počítačové programy atd.);

   — popis provádění, používání a kontroly dotčeného provozního postupu (postupů), včetně analýzy veškerého specifického zařízení, které se má používat;

   — podrobné údaje o lidech, kteří budou ovlivněni provozním postupem (postupy), školení nebo instruktáž, které se mají provádět, a veškeré posouzení rizik, kterým by osoby mohly být vystaveny;

   — postup, kterým se budou řídit následné změny a aktualizace provozních procesů (poznámka: to nezahrnuje budoucí podstatné změny nebo nové procesy – v takovém případě se použije nové předložení podle těchto pokynů);

   — schéma, ze kterého vyplývá, jak nezbytné informace získané prostřednictvím zpětné vazby (a veškeré ostatní informace vztahující se k provozu) plynou do organizace provozu, z organizace provozu a kolem organizace provozu provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku na podporu příslušných provozních postupů;

([1]) Základní požadavky se odrážejí v požadavcích na technické parametry, rozhraní a výkonnost stanovených v kapitole 4 této TSI.

▼B

— popisy, vysvětlení a všechny záznamy nutné k pochopení koncepce a vývoje nového nebo změněného provozního procesu (poznámka: u procesů významných pro bezpečnost by to mělo zahrnovat i posouzení rizik spojených s realizací nového/změněného procesu);

— prokázání shody mezi dotčeným provozním postupem (postupy) a požadavky TSI.

Ve vhodných případech by též měly být poskytnuty následující prvky:

— seznam specifikací nebo evropských norem, na základě kterých se příslušné provozní postupy subsystému ověřují, a důkaz této shody;

— důkaz shody s ostatními předpisy odvozenými od smlouvy (včetně osvědčení);

— zvláštní podmínky nebo omezení příslušných provozních postupů

3.2 Členský stát:

— označí příslušná ustanovení TSI, se kterými musí být dotčený provozní postup (postupy) v souladu;

— zkontroluje, zda je předložená dokumentace kompletní a v souladu s bodem 3.1;

— přezkoumá předloženou dokumentaci a posoudí, zda:

  — dotčený provozní postup (postupy) je v souladu s příslušnými požadavky TSI;

  — koncepce a vývoj nového nebo revidovaného provozního postupu (postupů) (včetně veškerého posouzení rizik) jsou důkladné a byly zpracovány řízeným způsobem;

  — ujednání pro zavedení a následné využití/řízení provozního postupu (postupů) budou zajišťovat neustálý soulad s příslušnými požadavky TSI

— zdokumentuje (v hodnotící zprávě, viz níže uvedený bod 4) svá zjištění s ohledem na soulad provozního postupu (postupů) s ustanoveními TSI.

4. Hodnotící zpráva obsahuje alespoň tyto informace:

— podrobné údaje o dotčeném provozovateli infrastruktury/železničním podniku,

— popis posouzeného provozního postupu (postupů), včetně podrobných údajů o veškerých dotčených zvláštních postupech, pokynech, počítačových programech;

— popis prvků, které se vztahují k řízení a použití dotyčného provozního postupu (postupů), včetně sledování, zpětné vazby a úprav,

— veškeré vedlejší kontrolní zprávy a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s posouzením

— potvrzení, že dotyčný provozní postup (postupy) a podmínky jeho provádění zajistí soulad s odpovídajícími požadavky uvedenými v příslušných oddílech TSI, včetně veškerých výhrad, které zůstaly při dokončení posouzení.

— uvedení všech podmínek a omezení (včetně všech příslušných omezení pro řešení veškerých výhrad) pro provádění příslušného provozního postupu (postupů),

— název a adresa členského státu, který se podílí na posouzení, a datum vyhotovení zprávy.

Pokud je provozovateli infrastruktury/železničnímu podniku zamítnuto povolení/osvědčení k realizaci relevantních provozních procesů na základě hodnotící zprávy, musí členský stát uvést v souladu se směrnicí 2004/49/ES důvody tohoto zamítnutí.

▼B

PŘÍLOHA G

Informativní a nepovinný seznam prvků, které mají být ověřeny u každého základního parametru

Tato příloha je v ranném stádiu vývoje a vyžaduje další zpracování; je zahrnuta jako pracovní předloha.

V souvislosti s postupy osvědčování a schvalování popsanými v článcích 10 a 11 směrnice 2004/49/ES tato příloha uvádí následující podpůrné informace:

— **A** – položka, která je organizační nebo zásadní povahy a měla by být zahrnuta do systému řízení bezpečnosti.

— **B** – položka, která představuje podrobný postup nebo provozní proces na podporu organizačních zásad v SMS a a která je použitelná pouze v rámci členského státu.

Parametry, které mají být posouzeny	Prvky, které mají být ověřeny u každého parametru	Odkaz na TSI	Použitelné na		A/B
			ŽP	PI	
Dokumentace pro strojvedoucí	Postup zpracování knihy pravidel pro strojvedoucí (včetně jazykového překladu [je-li to vhodné] a postupu validace)	4.2.1.2.1	X		A
	Postup pro PI, jak poskytnout ŽP odpovídající informace	4.2.1.2.1		X	A
	Obsah knihy pravidel pro strojvedoucí zahrnuje minimální požadavky této TSI a zvláštní postupy vyžadované PI	4.2.1.2.1	X		B
	Postup zpracování tabulek traťových poměrů pro strojvedoucí (a postup validace)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Obsah tabulek traťových poměrů pro strojvedoucí zahrnuje minimální požadavky této TSI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Postup pro PI, jak informovat ŽP o změnách provozních pravidel/informací	4.2.1.2.2.2		X	A
	Postup seskupování změn do specializovaného dokumentu	4.2.1.2.2.2	X		A
	Postup informování strojvedoucích o změnách v reálném čase	4.2.1.2.2.3		X	A
	Postup, jak strojvedoucím předat informace o vlakovém jízdním řádu	4.2.1.2.3	X		A
	Postup, jak strojvedoucím předat informace o kolejových vozidlech	4.2.1.2.4	X		A
	Proces sestavení místně specifických pravidel a postupů (včetně validačního postupu) *pozemní personál*	4.2.1.3	X		B
Dokumentace pro zaměstnance PI, kteří povolují jízdu vlaků	Postup komunikace související s bezpečností mezi zaměstnanci PI a ŽP	4.2.1.4		X	A
Komunikace mezi zaměstnanci ŽP a PI související s bezpečností	Postup zajištění toho, aby zaměstnanci používali metodiku provozní komunikace specifikovanou v příloze C této TSI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Viditelnost vlaku	Postup zajištění, aby osvětlení čela vlaku bylo v souladu s požadavky této TSI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
Slyšitelnost vlaku	Postup zajištění, aby slyšitelnost vlaku byla v souladu s požadavky této TSI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A

▼B

Parametry, které mají být posouzeny	Prvky, které mají být ověřeny u každého parametru	Odkaz na TSI	Použitelné na		A/B
			ŽP	PI	
Identifikace vozidel	Postup, jak prokázat soulad s přílohou P této TSI	4.2.2.3	X		A
Požadavky pro osobní vozidla	Postup, kterým se prokazuje soulad s požadavky této TSI	4.2.2.4	X		A
Řazení vlakových souprav	Postup pro zpracování pravidel pro řazení vlaku (včetně postupu validace)	4.2.2.5	X		A
	Obsah pravidel pro řazení vlaků zahrnuje minimální požadavky specifikované v této TSI	4.2.2.5	X		B
Požadavky na brzdění	Postup pro zajištění informací souvisejících s vlakovou cestou vyžadovaných pro výpočty brzdění nebo zajištění aktuálně vyžadovaného brzdění	4.2.2.6.2		X	A
	Postup výpočtu nebo zajištění vyžadovaného brzdění („pravidla brzdění“)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Odpovědnost za zajištění, aby byl vlak v provozuschopném stavu	Definice vlakového vybavení souvisejícího s bezpečností vyžadovaného pro zajištění, že vlak je bezpečný pro provoz	4.2.2.7.1	X		B
	Postup pro zajištění, aby veškeré úpravy vlastností vlaku, které ovlivňují jeho provoz, byly identifikovány a aby tyto informace byly poskytnuty PI	4.2.2.7.1	X		A
	Postup, který má zajistit, aby informace o jízdě vlaku byly dány k dispozici PI před odjezdem	4.2.2.7.2	X		A
Plánování vlaků	Postup, který má zajistit, aby ŽP poskytl PI požadované údaje, když pro vlak požaduje vlakovou cestu	4.2.3.1		X	A
Identifikace vlaků	Postup přiřazení jedinečných a jednoznačných identifikačních čísel vlaků	4.2.3.2		X	A
Postupy při odjezdu	Definice kontrol a zkoušek před odjezdem	4.2.3.3.1	X		B
	Postup nahlášení faktorů, které by mohly ovlivnit jízdu vlaku	4.2.3.3.2	X		A
Řízení provozu	Zajištění prostředků pro záznam informací v reálném čase, včetně minimálních údajů vyžadovaných touto TSI	4.2.3.4.1		X	B
	Definice postupů pro řízení dopravního provozu a dozor nad ním	4.2.3.4.2.1		X	B
	Postup zajištění řízení změn v traťových podmínkách a vlastnosti vlaku	4.2.3.4.2		X	B
	Postup pro uvádění odhadovaného času, kdy má PI předat vlak dalšímu PI	4.2.3.4.2.2		X	B
Nebezpečné věci	Postup, který má zajistit dozor nad nebezpečnými věcmi, včetně minimálních požadavků této TSI	4.2.3.4.3	X		A
Kvalita provozu	Postup sledování účinného fungování všech dotčených služeb a sdělení trendů všem příslušným PI a ŽP	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Záznam dat	Seznam údajů, které mají být zaznamenávány mimo vlak, obsahuje minimální seznam položek vyžadovaných touto TSI	4.2.3.5.1		X	A
	Seznam údajů, které mají být zaznamenávány uvnitř vlaku, obsahuje minimální seznam položek vyžadovaných touto TSI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A

▼B

Parametry, které mají být posouzeny	Prvky, které mají být ověřeny u každého parametru	Odkaz na TSI	Použitelné na		A/B
			ŽP	PI	
Provoz za zhoršených podmínek	Postup, jak informovat ostatní uživatele o poruchách, které mohou způsobit přerušení poskytovaných služeb	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Definice pokynů, které mají PI dát strojvedoucím vlaků v době přerušení služeb	4.2.3.6.3		X	B
	Definice vhodných opatření pro řešení zjištěných scénářů přerušení služeb, včetně minimálních požadavků uvedených v této TSI	4.2.3.6.4		X	B
Řízení v nouzové situaci	Postup, jak definovat a publikovat nouzová opatření pro řízení nouzových služeb	4.2.3.7		X	A
	Postup pro poskytnutí nouzových a bezpečnostních pokynů pro cestující	4.2.3.7	X		A
Pomoc pro doprovod vlaků v případě závažných mimořádných událostí	Postup, jak pomoci doprovodu vlaku za zhoršených podmínek, aby se zamezilo zpoždění vlaků	4.2.3.8	X		A
Odborná a jazyková způsobilost	Postup vyhodnocení odborných znalostí v souladu s minimálními požadavky této TSI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Definice systému řízení způsobilosti s cílem zajistit schopnost personálu uplatnit tyto znalosti v praxi podle minimálních požadavků této TSI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Postup vyhodnocení jazykových schopností, aby byly splněny minimální požadavky této TSI	4.6.2	X		A
				X	A
	Definice postupu posouzení doprovodu vlaku, včetně: základní způsobilosti, postupů a jazyků znalostí o vlakové cestě znalostí o kolejových vozidlech Zvláštní způsobilost (např. dlouhé tunely)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Definice analýzy potřeb odborného školení a způsobilosti personálu s úkoly významnými pro bezpečnost, a to tak, aby se zohlednily minimální požadavky této TSI	4.6.3.2	X		A
				X	A
Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti	Postup pro zajištění zdravotní způsobilosti personálu, včetně kontrol vlivu drog a alkoholu na provozní výkonnost	4.7.1	X		A
				X	A
	Stanovení kritérií pro: schválení lékařů pro pracovní lékařství a zdravotních organizací schválení strany psychologů Zdravotní a psychologické prohlídky	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Stanovení zdravotních požadavků, včetně — všeobecného zdraví — zrak — sluchu ►M1 ——————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M1	———————				

———————

▼B

PŘÍLOHA I

Není použita

▼B

PŘÍLOHA J

Minimální prvky relevantní pro odbornou způsobilost pro úkoly související s „doprovázením vlaků“

1. **VŠEOBECNÉ POŽADAVKY**

— Tato příloha, která se musí vykládat ve spojení s pododdíly 4.6 a 4.7 této TSI a s požadavky SRT TSI, představuje seznam prvků, které se považují za relevantní pro úkol doprovázení vlaku na vysokorychlostních tratích TEN.

Přestože je tento dokument co nejúplnější a co nejobecnější, je rovněž nutno zvážit doplňující položky místní/vnitrostátní povahy.

— Výraz „odborná způsobilost“, pokud je chápán v rámci této TSI, odkazuje na ty prvky, které jsou významné pro zabezpečení toho, aby byl provozní personál vyškolený a schopný pochopit a plnit jednotlivé prvky daného úkolu.

— Pravidla a postupy platí pro prováděný úkol a pro osobu provádějící příslušný úkol. Tyto úkoly může provádět jakákoli způsobilá osoba bez ohledu na jméno, funkci nebo hierarchické postavení uvedené v pravidlech nebo postupech, nebo jednotlivá společnost.

— Každá způsobilá osoba se schválením musí dodržovat všechna pravidla a postupy týkající se prováděného úkolu.

2. **ODBORNÉ ZNALOSTI**

Každé schválení vyžaduje úspěšné složení prvotní zkoušky a ustanovení pro pokračující posuzování a školení tak, jak je popsáno v pododdílu 4.6.

2.1 **Odborné znalosti všeobecně**

— všeobecné zásady řízení bezpečnosti v rámci železničního systému, které se vztahují na příslušný úkol, včetně rozhraní s ostatními subsystémy,

— obecné podmínky významné pro bezpečnost cestujících a/nebo nákladu (včetně dopravy nebezpečného zboží) a osob nacházejících se na železniční trati nebo v její blízkosti,

— podmínky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,

— všeobecné zásady zabezpečení železničního systému,

— osobní bezpečnost včetně opouštění vlaku na provozované trati,

— první pomoc, pokud se od personálu vyžaduje poskytování první pomoci jako součást jeho povinností.

2.2 **Znalosti provozních postupů a bezpečnostních systémů používaných v infrastruktuře, která se má používat**

— provozní postupy a bezpečnostní pravidla,

— řídící, zabezpečovací a návěstní systém,

— komunikační protokol a formalizovaný postup zpracování zpráv včetně využití komunikačního zařízení.

2.3 **Znalost kolejových vozidel**

— vnitřní vybavení osobního vozidla,

— oprava menších závad v částech kolejových vozidel určených pro cestující, jak to vyžaduje železniční podnik.

▼B

2.4 **Znalost vlakové cesty**

— provozní ujednání (například způsob vypravování vlaku) v jednotlivých stanovištích (návěstidla, staniční zařízení atd.),

— stanice, ve kterých cestující mohou vystoupit nebo nastoupit,

— místní provozní a nouzová ujednání specifická pro trať (trati) na dané vlakové cestě.

3. **SCHOPNOST UVÉST ZNALOSTI DO PRAXE**

— kontroly před odjezdem, včetně testů brzd a správného uzavření dveří,

— odjezdové postupy,

— komunikace s cestujícími zejména ve vztahu k okolnostem týkajících se bezpečnosti cestujících,

— provoz za zhoršených podmínek,

— posoudit potenciál závad v rámci prostor pro cestující a reagovat v souladu s pravidly a postupy,

— ochranná a výstražná opatření podle požadavků pravidel a předpisů nebo jako pomoc strojvedoucímu,

— evakuace vlaku a bezpečnost cestujících, zejména v případě, že musejí být na nebo v blízkosti trati,

— komunikace se zaměstnanci provozovatele infrastruktury, když pomáhá strojvedoucímu, nebo v průběhu evakuace,

— nahlášení veškerých neobvyklých událostí týkajících se provozu vlaku, stavu kolejových vozidel a bezpečnosti cestujících. Je-li to vyžadováno, musí být toto hlášení vypracováno písemně v jazyce zvoleném železničním podnikem.

▼B

PŘÍLOHA K

Není použita

▼B

PŘÍLOHA L

Minimální prvky relevantní pro odbornou způsobilost pro úkol přípravy vlaků

1. **VŠEOBECNÉ POŽADAVKY**

— Tato příloha, která se musí vykládat ve spojení s pododdílem 4.6, představuje seznam prvků považovaných za relevantní pro úkol přípravy vlaku, který bude v provozu na vysokorychlostních tratích TEN.

Přestože je tento dokument co nejúplnější a co nejobecnější, je rovněž nutno zvážit doplňující položky místní/vnitrostátní povahy.

— Výraz „odborná způsobilost“, pokud je chápán v rámci této TSI, odkazuje na ty prvky, které jsou významné pro zabezpečení toho, aby byl provozní personál vyškolený a schopný pochopit a plnit jednotlivé prvky daného úkolu.

— Pravidla a postupy platí pro prováděný úkol a pro osobu provádějící příslušný úkol. Tyto úkoly může provádět jakákoli způsobilá osoba bez ohledu na jméno, funkci nebo hierarchické postavení uvedené v pravidlech nebo postupech, nebo jednotlivá společnost.

— Každá způsobilá osoba se schválením musí dodržovat všechna pravidla a postupy týkající se prováděného úkolu.

2. **ODBORNÉ ZNALOSTI**

Každé schválení vyžaduje úspěšné složení prvotní zkoušky a ustanovení pro pokračující posuzování a školení tak, jak je popsáno v pododdílu 4.6.

2.1 **Odborné znalosti všeobecně**

— všeobecné zásady řízení bezpečnosti v rámci železničního systému, které se vztahují na příslušný úkol, včetně rozhraní s ostatními subsystémy,

— všeobecné podmínky týkající se bezpečnosti cestujících a/nebo nákladu včetně přepravy nebezpečných věcí a výjimečných nákladů,

— podmínky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,

— všeobecné zásady zabezpečení železničního systému,

— osobní bezpečnost v blízkosti železniční trati,

— komunikační protokol a formalizovaný postup zpracování zpráv včetně využití komunikačního zařízení

2.2 **Znalosti provozních postupů a bezpečnostních systémů používaných v infrastruktuře, která se má používat**

— provoz vlaků za normálních, zhoršených a nouzových podmínek,

— provozní postupy v jednotlivých stanovištích (návěstidla, zařízení stanice/depa/nádraží) a bezpečnostní pravidla,

— místní provozní ujednání.

2.3 **Znalost vlakového vybavení**

— účel a využití vybavení vozu a vozidla,

— určení a uspořádání technických kontrol.

3. **SCHOPNOST UVÉST ZNALOSTI DO PRAXE**

— používání pravidel pro řazení vlaku, pravidel pro brzdění vlaku, pravidel pro nakládku vlaku atd., zajištění, aby byl vlak v provozuschopném stavu,

▼B

— porozumění označení a štítků na vozidlech,

— postup určení a zpřístupnění údajů o vlaku,

— komunikace s vlakovou četou,

— komunikace se zaměstnanci odpovědnými za řízení jízdy vlaků,

— provoz za zhoršených podmínek, zvláště tehdy, pokud ovlivňují přípravu vlaků,

— ochranná a výstražná opatření podle požadavků pravidel a předpisů nebo místních opatření v dotčeném stanovišti,

— kroky, které mají být podniknuty (je-li to vhodné), pokud jde o mimořádné události v souvislosti s přepravou nebezpečných věcí.

▼B

PŘÍLOHA M

Není použita

▼B

PŘÍLOHA N

Informativní a nezávazné prováděcí pokyny

Níže uvedená tabulka je informativní, obsahuje ustanovení kapitoly 4 a uvádí pravděpodobný spouštěcí mechanismus u každého z nich.

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
4.2.1.2.1 Kniha pravidel	ŽP – Vypracování/revize dokumentu nebo počítačového média obsahujícího nezbytné provozní postupy pro provoz v síti PI	Změna provozních pokynů pro síť
4.2.1.2.2.1 Příprava tabulek traťových poměrů	ŽP – Vypracování/revize dokumentu nebo počítačového média obsahujícího popis tratí, na kterých budou zajišťovat provoz	Změna síťové infrastruktury (například úpravy železničních křižovatek, přepracování návěstidel) vedoucí ke změně informací o vlakových cestách
4.2.1.2.2.2 Změněné prvky	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) a dokument nebo počítačové médium se poskytne strojvedoucím, aby byli informováni o veškerých změněných prvcích [vlakových cest]	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.1.2.2.3 Informování strojvedoucího v reálném čase	PI – Definice/revize postupu (postupů) informování strojvedoucích v reálném čase o veškerých změnách bezpečnostních opatření [na vlakové cestě]	Změna organizační struktury PI nebo ŽP, která vede ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.1.2.3 Jízdní řády	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) poskytování informací o jízdních řádech, v tištěném nebo elektronickém formátu strojvedoucím	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu
4.2.1.2.4 Kolejová vozidla	ŽP – Vypracování/revize dokumentu nebo počítačového média obsahujícího nezbytné provozní postupy související s provozem kolejových vozidel za zhoršených podmínek.	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti Zavedení nových/upravených kolejových vozidel
4.2.1.3 Dokumentace pro jiné zaměstnance ŽP než strojvedoucí	ŽP – Vypracování/revize dokumentu nebo počítačového média obsahujícího nezbytné provozní postupy pro jiné zaměstnance než jsou strojvedoucí, kteří pracují v sítích PI	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti Změna síťové infrastruktury vedoucí k doplnění informací o vlakové cestě nebo k zavedení nových/upravených kolejových vozidel
4.2.1.4 Dokumentace pro zaměstnance PI, kteří povolují jízdu vlaků	IM – vypracování/revize dokumentu nebo počítačového nosiče obsahujícího provozní postupy pro síť včetně komunikačního protokolu a „knihy formulářů“	Změna provozního uspořádání sítí v důsledku určeného zlepšení (např. doporučení šetření) Změna síťové infrastruktury vedoucí ke změně provozního uspořádání
4.2.1.5 Komunikace mezi zaměstnanci ŽP a PI související s bezpečností	PI/ŽP – Dokumenty/počítačová média zmíněná v bodech 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 a 4.2.1.4 budou obsahovat metodiku provozní komunikace specifikovanou v příloze C této TSI	Ve spojení s body 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 a 4.2.1.4

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
4.2.2.1.2 Viditelnost vlaku (začátek)	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro strojvedoucí a/nebo ostatní provozní zaměstnance pro zajištění správného osvětlení čela vlaku	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nových/upravených kolejových vozidel
4.2.2.4 Požadavky pro osobní vozidla	ŽP – definice/revize postupu pro zajištění toho, aby osobní vlaky byly v souladu s požadavky této TSI	Zavedení nových/pozměněných osobních vozidel
		Změna provozních pravidel sítě, která má dopad na osobní vozidla
4.2.2.5 Řazení vlakových souprav	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro zajištění, aby vlaky byly v souladu s přidělenou vlakovou cestou	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Změna provozních pravidel pro sítě ovlivňující řazení vlakových souprav
		Nová/změněná infrastruktura, návěstidla nebo zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu
4.2.2.6.1 Minimální požadavky na brzdný systém	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro provozní zaměstnance pro zajištění, aby vozidla ve vlaku splňovala požadavky na brzdění	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.2.6.2 Brzdný účinek	PI – Definice/revize postupu (postupů) pro informování ŽP o výkonnostních parametrech pro brzdění	Změna provozního systému PI pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
	ŽP – Vypracování/revize dokumentu nebo počítačového media obsahujícího pravidla pro brzdění pro zaměstnance ŽP, se zohledněním geografie vlakové cesty (vlakových cest), přidělené vlakové cesty a vývoje ERTMS/ETCS	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Změna provozních pravidel pro sítě ovlivňující pravidla pro brzdění
		Nová/změněná infrastruktura, návěstidla nebo zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu
		Zavedení nových/upravených kolejových vozidel
4.2.2.7.1 Zajištění provozuschopného stavu vlaku (všeobecné požadavky)	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro provozní zaměstnance pro zajištění, aby vozidla byla v provozuschopném stavu, včetně informování PI o změnách, které mohou ovlivnit provozní režim a provoz za zhoršených podmínek.	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.2.7.2 Vyžadovaná data	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro zajištění, aby informace o jízdě vlaku byly PI k dispozici před odjezdem	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
4.2.3.2 Identifikace vlaků	PI – Definice/revize postupu (postupů) pro přiřazení jedinečných a jednoznačných identifikačních čísel vlaků	Změna systému plánování vlaků u PI nebo ŽP, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu
4.2.3.3.1 Kontroly a zkoušky před odjezdem	ŽP – Definice/revize kontrol a zkoušek, které musejí být provedeny před odjezdem	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.3.3.2 Informování PI o provozním stavu vlaku	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro nahlášení faktorů souvisejících s kolejovými vozidly, které by mohly ovlivnit provoz vlaku	Změna provozního systému PI nebo ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu
4.2.3.4.1 Všeobecné požadavky na řízení provozu	PI – Definice/revize postupu (postupů) pro řízení a kontrolu dopravního provozu, včetně rozhraní s veškerými doplňkovými postupy vyžadovanými ŽP	Změna provozního systému PI nebo ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu
4.2.3.4.2 Hlášení o vlaku	PI – Definice/revize postupu (postupů) pro nahlášení polohy vlaku, včetně záznamu v reálném čase o příjezdech/odjezdech a předvídaných časech předání ostatním PI	Změna systému řízení provozu PI, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu
4.2.3.4.3 Nebezpečné věci	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro dozor nad transportem nebezpečných věcí, včetně poskytování informací vyžadovaných PI	Změna provozního systému PI nebo ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.3.4.4 Kvalita provozu	PI/ŽP – Zdokumentované postupy, popisující interní postupy pro sledování a revizi provozní výkonnosti a označení možností zlepšení pro zvýšení účinnosti sítí	Změna systému řízení provozu PI nebo ŽP, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu, včetně sledování výkonnosti
4.2.3.5.1 Záznam údajů o dozoru mimo vlak	PI – Definice/revize postupu (postupů) pro záznam požadovaných dat, a ujednání o jejich uložení do paměti a o přístupu k nim	Změna provozního systému PI pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Změna síťové infrastruktury vedoucí ke vzniku nového/ke změně sledovacího zařízení
4.2.3.5.2 Záznam údajů o dozoru ve vlaku	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro záznam požadovaných dat, a opatření pro jejich uložení do paměti a přístup k nim	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nových/upravených kolejových vozidel (lokomotiv, nedělitelných jednotek – souprav)
4.2.3.6.1 Provoz za zhoršených podmínek – oznámení ostatním uživatelům	PI/ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro vzájemné informování o situacích, které mohou ohrozit bezpečnost, výkonnost nebo dostupnost sítě	Změna systému řízení provozu PI nebo ŽP, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nového (elektronického) systému řízení provozu

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
4.2.3.6.2 Informování strojvedoucích vlaků	PI – Definice/revize pokynů pro strojvedoucí, jak řešit zhoršenou situaci	Změna systému řízení provozu PI nebo ŽP, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.3.6.3 Nouzová opatření	PI – Definice/revize postupu (postupů) pro řešení zhoršených podmínek pro provoz, včetně závad na kolejových vozidlech a infrastruktuře (nouzová opatření)	Změna systému řízení provozu PI nebo ŽP, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Změna infrastruktury sítí nebo zavedení nových/upravených kolejových vozidel
4.2.3.7 Řízení v nouzové situaci	PI/ŽP – Definice/revize postupu (postupů) s podrobnými nouzovými opatřeními pro řešení nouzových situací	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.2.3.8 Pomoc vlakové četě v případě poruchy/závady u kolejových vozů	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro doprovod vlaku, jak řešit technické nebo jiné poruchy kolejových vozidel	Změna systému řízení provozu ŽP, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nových/upravených kolejových vozidel
4.4 Provozní pravidla	PI/ŽP – Definice pravidel a postupu, které mají být použity u ETCS a GSM-R a/nebo HABD	Zavedení systému signalizace ETCS a/nebo GSM-R radiového systému a/nebo HABD
4.6.1.1 Odborné znalosti	PI/ŽP – Definice postupu pro vyhodnocení odborných znalostí	Změna provozního systému PI/ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.6.1.2 Schopnost uvést tyto znalosti do praxe	PI/ŽP – Definice/revize systém řízení schopností pro zajištění schopnosti zaměstnanců uvést tyto znalosti do praxe	Změna provozního systému PI/ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.6.2.2 Úroveň jazykových znalostí	PI/ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro vyhodnocení lingvistických schopností	Změna provozního systému PI/ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.6.3.1 Vyhodnocení zaměstnanců – základní prvky	PI/ŽP – Definice/revize postupu (postupů) vyhodnocení zaměstnanců včetně: — praxe/způsobilosti — jazyka — zachování způsobilosti	Změna provozního systému PI/ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.6.3.2 Analýza potřeb školení	PI/ŽP – Definice/revize postupu pro provedení a aktualizaci analýzy potřeby školení zaměstnanců	Změna provozního systému PI/ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.6.3.2.3 Specifické prvky pro doprovod vlaků	ŽP – Definice/revize postupu pro doprovod vlaků, jak získat a udržet: — Znalost vlakové cesty — znalosti o kolejových vozidlech	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
4.7.1 Zavedení podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví	PI/ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro zajištění zdravotní způsobilosti zaměstnanců, včetně kontroly vlivu drog a alkoholu na provozní výkonnost	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
4.7.2–4.7.4 Kritéria pro schválení lékařů pro pracovní lékařství, zdravotních organizací, psychologů a kritéria pro prohlídky	PI/ŽP – Definice/revize kritérií pro: — Schválení lékařů pro pracovní lékařství a zdravotních organizací — Schválení psychologů — Zdravotní a psychologické prohlídky	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Změna vnitrostátních pravidel a postupů pro schválení praktických lékařů a uznávání organizací
4.7.5 Zdravotní požadavky	PI/ŽP – Definice/revize zdravotních požadavků, včetně — všeobecného zdraví — zrak — sluchu — Těhotenství	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
▼M1 _____		

▼B

PŘÍLOHA O

Není použita

▼B

PŘÍLOHA P

Identifikace vozidla

Všeobecné poznámky:

1 Tato příloha popisuje číslo a související označení připevněné viditelným způsobem na vozidle, pro jeho jednoznačnou identifikaci v provozu. Nepopisuje další čísla nebo označení případně vyrytá nebo trvale připevněná na podvozku nebo hlavních prvcích vozidla v průběhu jeho výroby.

2 Shoda čísla a souvisejícího označení s údaji popsanými v této příloze není povinná pro:

— vozidla, která se používají pouze v sítích, na které se tato TSI nevztahuje;

— historická vozidla v historickém provedení;

— vozidla, která se běžně nepoužívají ani nepřepravují na sítích, na které se vztahuje tato TSI.

Tato vozidla však musí obdržet dočasné číslo povolující jejich provoz.

3 Tato příloha podléhá změnám v důsledku budoucího vývoje RIC a budoucího rozvoje a zavedení TAP TSI.

Standardní číslo a související zkratky

Každé kolejové vozidlo obdrží číslo sestávající z 12 číslic (standardní číslo) s touto strukturou:

<table>
<tr><th>Typy kolejového vozidla</th><th>Typ vozidla a uvedení interoperability [2 číslice]</th><th>Země, ve které je vozidlo registrováno [2 číslice]</th><th>Technické charakteristiky [4 číslice]</th><th>Výrobní číslo [3 číslice]</th><th>Kontrolní číslo [1 číslice]</th></tr>
<tr><td>Vozy</td><td>00 až 09
10 až 19
20 až 29
30 až 39
40 až 49
80 až 89
[podrobné údaje v příloze P.6]</td><td rowspan="4">01 až 99
[podrobné údaje v příloze P.4]</td><td>0000 až 9999
[podrobné údaje v příloze P.9]</td><td>001 až 999</td><td rowspan="4">0 až 9
[podrobné údaje v příloze P.3]</td></tr>
<tr><td>Tažená vozidla pro cestující</td><td>50 až 59
60 až 69
70 až 79
[podrobné údaje v příloze P.7]</td><td>0000 až 9999
[podrobné údaje v příloze P.10]</td><td>001 až 999</td></tr>
<tr><td>Hnací kolejová vozidla</td><td>90 až 99
[podrobné údaje v příloze P.8]</td><td colspan="2">0000001 až 8999999
[význam těchto číslic je definován členskými státy, případně dvoustrannou nebo vícestrannou smlouvou]</td></tr>
<tr><td>Speciální vozidla</td><td>9000 až 9999
[podrobné údaje v příloze P.11]</td><td>001 až 999</td></tr>
</table>

V dané zemi je 7 číslic technických charakteristik a výrobní číslo dostatečné k jednoznačné identifikaci vozidla v rámci každé skupiny nákladních vozů, tažených osobních vozidel, hnacích kolejových vozidel ([1]) a zvláštních vozidel ([2]).

([1]) U hnacích kolejových vozidel se musí jednat o jedinečné šestimístné číslo v rámci dané země.

([2]) Pro speciální vozidla má číslo být jednoznačné v dané zemi s první číslicí a 5 posledními číslicemi technických parametrů a výrobním číslem.

▼B

Abecední označení doplňují číslo:

a) označení spojené se schopností interoperability (*podrobnosti v příloze P.5*);

b) zkratka země, ve které je vozidlo registrováno (*podrobnosti v příloze P.4*);

c) Zkratka provozovatele ([1]) (*podrobnosti v příloze P.1*);

d) Zkratka technických charakteristik (*podrobnosti v příloze P.13 pro tažené osobní vozy, příloze P.12 pro nákladní vozy, příloze P.14 pro speciální vozidla*).

Technické vlastnosti, kódy a zkratky jsou řízeny jedním nebo více subjekty (dále označeny jako „centrální subjekt“), které navrhne ERA (Evropská železniční agentura) jako výsledek činnosti č. 15 svého pracovního programu 2005.

Přidělení čísla

Pravidla pro správu čísel navrhne ERA jako část činnosti č. 15 svého pracovního programu 2005.

([1]) Provozovatel vozidla je osoba, která je vlastníkem nebo má právo s ním disponovat, využívat vozidlo ekonomicky nepřetržitě jako dopravní prostředek a je registrován jako takový v Registru kolejových vozidel.

▼B

PŘÍLOHA P.1

Označení provozovatele zkratkou

Definice označení provozovatele vozidla (VKM)

Označením provozovatele vozidla (VKM) je alfanumerický kód sestávající ze 2 až 5 písmen ([1]). VKM je napsáno na každém kolejovém vozidle, v blízkosti čísla vozidla. VKM označuje provozovatele vozidla tak, jak je registrován v registru kolejových vozidel.

VKM je jedinečné ve všech zemích, kde platí tato TSI, a všech zemích, které uzavřely smlouvu, jež obsahuje používání systému číslování vozidel a označení provozovatele vozidla podle této TSI.

Formát označení provozovatele vozidla

VKM je zobrazením celého názvu nebo zkratky provozovatele vozidla, pokud možno rozpoznatelným způsobem. Mohou být použita všechna písmena latinky (26). V VKM se používají velká písmena. Písmena, která nejsou prvními písmeny slov v názvu provozovatele, mohou být napsána jako malá. V zájmu jednoznačnosti kontroly se potom napsaný název bude ignorovat.

Písmena mohou obsahovat diakritické znaky ([2]). Na diakritická znaménka použitá u těchto písmen nebude při kontrole jednoznačnosti brán ohled.

U vozidel provozovatelů, kteří nesídlí v zemi, kde se používá latinka, může být použit překlad VKM v jejich vlastní abecedě za VKM oddělený lomítkem („/“). Na toto přeložené VKM není brán ohled pro účely zpracování dat.

Výjimky pro používání označení provozovatele vozidla

Členské státy se mohou rozhodnout pro používání následujících výjimek.

VKM se nevyžaduje u vozidel, pro jejichž systém číslování není rozhodná tato příloha (*srov. obecnou poznámku, bod 2*). Je však nutno poskytnout přiměřené informace o identitě provozovatele vozidel organizacím zapojeným do jejich provozu v sítích, ve kterých platí tato TSI.

Jestliže jsou na vozidle napsány informace obsahující celé jméno/název a adresu, VKM není vyžadováno pro:

— vozidla provozovatelů s natolik omezeným vozovým parkem, že tento počet neopravňuje použití VKM;

— specializovaná vozidla pro údržbu infrastruktury.

VKM není vyžadováno pro lokomotivy, nedělitelné jednotky a vozidla pro cestující používaná pouze ve vnitrostátním provozu, pokud:

— jsou označeny logem provozovatele a toto logo obsahuje stejně dobře rozeznatelná písmena jako VKM;

— jsou označeny čitelným logem, které bylo akceptováno příslušným národním orgánem státní správy jako přiměřený ekvivalent VKM.

Pokud se kromě používání VKM navíc používá logo společnosti, je platné pouze VKM a k logu se nepřihlíží.

Ustanovení o přidělování označení provozovatele vozidel

Provozovateli vozidla může být vydáno více než jedno VKM v případě, že:

— provozovatel vozidla má úřední název ve více než jednom jazyce,

— provozovatel vozidla má pádný důvod pro odlišení mezi jednotlivými kolejovými vozidly v rámci své organizace.

([1]) U NMBS/SNCB může být i nadále používáno jednotlivé zakroužkované písmeno B

([2]) Diakritické znaménka jsou „znaky přízvuku“, jako například Ŕ, Ç, Ö, Č, Ž, Å atd. Speciální písmena jako například Ř a Ć budou zastoupena jednotlivými písmeny; v testech jednoznačnosti je Ø považováno za O a Ć za A.

▼B

Jediné VKM může být vydáno pro skupinu společností:

— jež patří do jedné podnikové struktury, která jmenovala a pověřila jednu organizaci v rámci této struktury, aby řídila veškeré záležitosti jménem všech ostatních,

— která pověřila samostatnou, jedinou právnickou osobu řízením veškerých záležitostí jejich jménem; v tomto případě je právnická osoba je provozovatelem.

Registr označení provozovatelů vozidel a postup přidělování

Registr VKM je veřejný a průběžně se aktualizuje.

Žádost o VKM se podává příslušnému vnitrostátnímu správnímu orgánu a předává centrálnímu subjektu. VKM může být použito pouze po jeho zveřejnění centrálním subjektem.

Držitel VKM musí informovat příslušný vnitrostátní správní orgán, když přestane používat VKM, a příslušný vnitrostátní správní orgán tuto informaci předá centrálnímu subjektu. VKM pak bude zrušeno, jakmile provozovatel prokáže, že označení bylo změněno na všech dotčených vozidlech. Toto označení nebude opět vydáno po dobu 10 let, pokud nebude znovu vydáno původnímu držiteli nebo na jeho žádost jinému držiteli.

VKM může být převedeno na jiného držitele, který je právním nástupcem původního držitele. VKM zůstává v platnosti, pokud držitel změní svůj název na název, který není podobný VKM.

První seznam VKM bude navržen s využitím stávajících zkratek železničních společností.

VKM bude používán u všech nově vyrobených vozů poté, co příslušná TSI vstoupí v platnost. Stávající vozy musejí dosáhnout souladu s označením VKM do konce roku 2014.

▼B

PŘÍLOHA P.2

Nápis s číslem a souvisejícím abecedním označením na karoserii

Všeobecné uspořádání vnějšího označení

Velká písmena a číslice, z nichž se skládá nápis označení, musejí mít minimální výšku 80 mm, typ písma je bez patek odpovídající kvality. Menší výška může být použita pouze tam, kde neexistuje žádná jiná možnost umístění označení než na podélníky.

Označení se umísťuje nejvýše 2 metry na úrovní kolejí.

Vozy

Označení se napíše na karoserii vozu tímto způsobem:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(V tomto případě bez VKM, informace s celým názvem a adresou jsou napsány na vozidle)
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		

Pro vozy, jejichž karoserie nenabízí dostatečně velkou plochu pro tento typ uspořádání, zvláště v případě plošinových vozů, se označení uspořádá následujícím způsobem:

01	87	3320 644–7
TEN	F-SNCF	Ks

Pokud je na voze napsáno jedno nebo více indexových písmen vnitrostátního významu, toto vnitrostátní označení musí být uvedeno za mezinárodním označením písmeny a musí být od něj odděleno rozdělovacím znaménkem.

Osobní vozy a tažené vozy pro cestující

Číslo se připevní na každou boční stěnu vozidla v následujícím formátu:

$$\underline{F}\text{-SNCF} \qquad 61\ 87\ \frac{20 - 72021}{B^{10}tu} - 7$$

Označení země, ve které je vozidlo registrováno, a technických vlastností se nachází přímo před, za nebo pod dvanácti číslicemi čísla vozidla.

V případě osobních vozů s kabinou strojvedoucího je číslo také napsáno uvnitř kabiny.

Lokomotivy, motorové vozy a speciální vozidla

Standardní 12místné číslo musí být označeno na každé boční stěně hnacích vozidel používaných v mezinárodním provozu následujícím způsobem:

91 88 0001323–0

Standardní 12místné číslo je též napsáno uvnitř každé kabiny hnacích kolejových vozidel.

Provozovatel může přidat ve formě písmen s velikostí větších než standardní číslo své vlastní číselné označení (sestávají zpravidla z číslic výrobního čísla doplněných abecedním kódováním) užitečné při provozu. Místo, kde je připevněno vlastní číslo, si může vybrat sám provozovatel.

Příklady	SP 42037	ES 64 F4–099	88–1323	473011	
	92 51 0042037–9	94 80 0189 999–6	91 88 0001323–0	92 87 473011–0	94 79 2 642 185–5

▼B

Tato pravidla lze změnit na základě dvoustranných dohod u vozidel existujících v době, kdy tato TSI vstoupí v platnost, a určených pro specifickou dopravu a pokud neexistuje riziko záměny různých kolejových vozidel provozovaných na dotyčných železničních sítích. Výjimka platí pro období, o kterém rozhodnou příslušné vnitrostátní orgány.

Vnitrostátní správní orgán může předepsat, že kromě 12místného čísla vozidla mají být zaznamenány také abecední kód země a VKM.

▼B

PŘÍLOHA P.3

Pravidla pro určení kontrolní číslice (číslice 12)

Kontrolní číslice se určuje následujícím způsobem:

— číslice v sudých pozicích v základním čísle (počítáno zprava) se převezmou ve své vlastní desítkové hodnotě;

— číslice v lichých pozicích v základním čísle (počítáno zprava) se vynásobí dvěma;

— potom se stanoví součet tvořený číslicemi v sudých pozicích a všemi číslicemi, které tvoří dílčí součiny získané z lichých pozic;

— číslice na místě jednotek se zaznamená;

— kontrolní číslici tvoří desítkový doplněk této číslice; jestliže je tato číslice na místě jednotek nula, pak bude kontrolní číslice také nula.

Příklady:

1 -

Nechť základní číslo je	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Multiplikační činitel	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Číslice na místě jednotek tohoto součtu je 2.

Kontrolní číslice proto bude 8 a základní číslo se stává registračním číslem 33 84 4796 100–8.

2 -

Nechť základní číslo je	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Multiplikační činitel	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Součet: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Číslice na místě jednotek tohoto součtu je 0.

Kontrolní číslice proto bude 0 a základní číslo se tedy stává registračním číslem 31 51 3320 198–0.

▼B

PŘÍLOHA P.4

Kódování zemí, ve kterých jsou registrována nová vozidla (číslice 3–4 a zkratka)

„Informace týkající se třetích zemí uvedené pouze pro informaci“

Země	Abecední kód země ([3])	Číselný kód země	Společnosti dotčené hranatými závorkami v přílohách P.6 a P.7 ([4])
Albánie	AL	41	HSh
Alžírsko	DZ	92	SNTF
Arménie	AM ([1])	58	ARM
Rakousko	A	81	ÖBB
Ázerbájdžán	AZ	57	AZ
Bělorusko	BY	21	BC
Belgie	B	88	SNCB/NMBS
Bosna-Hercegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulharsko	BG	52	BDZ, SRIC
Čína	RC	33	KZD
Chorvatsko	HR	78	HŽ
Kuba	CU ([1])	40	FC
Kypr	CY		
Česká republika	CZ	54	ČD
Dánsko	DK	86	DSB, BS
Egypt	ET	90	ENR
Estonsko	EST	26	EVR
Finsko	FIN	10	VR, RHK
Francie	F	87	SNCF, RFF
Gruzie	GE	28	GR
Německo	D	80	DB, AAE ([2])
Řecko	GR	73	CH
Maďarsko	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE ([2])
Írán	IR	96	RAI
Irák	IRQ ([1])	99	IRR
Irsko	IRL	60	CIE
Izrael	IL	95	IR
Itálie	I	83	FS, FNME ([2])
Japonsko	J	42	EJRC
Kazachstán	KZ	27	KZH
Kyrgyzstán	KS	59	KRG
Lotyšsko	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Lichtenštejnsko	LIE ([1])		

▼B

Země	Abecední kód země ([3])	Číselný kód země	Společnosti dotčené hranatými závorkami v přílohách P.6 a P.7 ([4])
Litva	LT	24	LG
Lucembursko	L	82	CFL
Bývalá jugoslávská republika Makedonie	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldavsko	MD ([1])	23	CFM
Monako	MC		
Mongolsko	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Nizozemsko	NL	84	NS
Severní Korea	PRK ([1])	30	ZC
Norsko	N	76	NSB, JBV
Polsko	PL	51	PKP
Portugalsko	P	94	CP, REFER
Rumunsko	RO	53	CFR
Rusko	RUS	20	RZD
Srbsko a Černá Hora	SCG	72	JŽ
Slovensko	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovinsko	SLO	79	SŽ
Jižní Korea	ROK	61	KNR
Španělsko	E	71	RENFE
Švédsko	S	74	GC, BV
Švýcarsko	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([2])
Sýrie	SYR	97	CFS
Tádžikistán	TJ	66	TZD
Tunisko	TN	91	SNCFT
Turecko	TR	75	TCDD
Turkmenistán	TM	67	TRK
Ukrajina	UA	22	UZ
Spojené království	GB	70	BR
Uzbekistán	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ([1])	32	DSVN

([1]) Kódy je ještě nutno potvrdit.

([2]) Dokud změny uvedené v bodu 3 všeobecných poznámek nevstoupí v platnost, mohou tyto společnosti používat kódy 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Doba aktualizace bude pak stanovena společně s dotčenými členskými státy.

([3]) V souladu se systémem abecedního kódování, který je popsán v dodatku 4 k dohodě z roku 1949 a v čl. 45 odst. 4 Dohody o silniční dopravě z roku 1968.

([4]) Společnosti, které v době vstupu v platnost byly členy UIC nebo OSŽD a používaly popsaný kód země jako kód společnosti.

▼B

PŘÍLOHA P.5

Abecední označení schopnosti interoperability

TEN:	Vozidlo, které je v souladu s TSI pro kolejová vozidla
RIV:	Vůz, který je v souladu s předpisy RIV k datu jejich zrušení
PPV:	Vozidlo, které je v souladu s Dohodou o PPW (uvnitř států OJSD)
RIC:	Osobní vůz, který je v souladu/byl v souladu s předpisy RIC

Abecední označování schopnosti interoperability týkající se speciálních vozidel je popsáno v příloze P.14.

▼B

PŘÍLOHA P.6

Kódy pro interoperabilní dopravu používané pro nákladní vozy (číslice 1–2)

	2. číslice / 1. číslice		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. číslice / 1. číslice	
		Rozchod	pevný nebo proměnný	pevný	proměnný	pevný	proměnný	pevný	proměnný	pevný	proměnný	pevný nebo proměnný	Rozchod	
TSI [a] a/nebo COTIF [b] a/nebo PPV	0	s nápravami	Rezerva	Vozy TSI a/nebo COTIF [b] [*jejichž provozovatelem je železniční podnik uvedený v příloze P.4*]		Až do dalšího rozhodnutí se nemají používat						PPV vozy (proměnný rozchod)	s nápravami	0
	1	s podvozky	Vozy používané v průmyslu										s podvozky	1
	2	s nápravami	Rezerva	Vozy TSI a/nebo COTIF [b] [*jejichž provozovatelem je železniční podnik uvedený v příloze P.4*] PPV vozy		Vozy TSI a/nebo COTIF [b] PPV vozy				Ostatní vozy TSI a/nebo COTIF [b] PPV vozy		PPV vozy (pevný rozchod)	s nápravami	2
	3	s podvozky											s podvozky	3
Nikoliv TSI a nikoliv COTIF [b] a nikoliv PPV	4	s nápravami [c]	Servisní vozy	Ostatní vozy [*jejichž provozovatelem je železniční podnik uvedený v příloze P.4*]		Ostatní vozy				Ostatní vozy		Vozy se speciálním číslováním pro technické vlastnosti	s nápravami [d]	4
	8	s podvozky [c]											s podvozky [d]	8
		Doprava	Vnitrostátní doprava nebo mezinárodní doprava podle zvláštní dohody	Mezinárodní doprava podle zvláštní dohody	Vnitrostátní doprava	Mezinárodní doprava podle zvláštní dohody	Vnitrostátní doprava	Mezinárodní doprava podle zvláštní dohody	Vnitrostátní doprava	Mezinárodní doprava podle zvláštní dohody	Vnitrostátní doprava	Vnitrostátní doprava nebo mezinárodní doprava podle zvláštní dohody	Doprava	
	1. číslice / 2. číslice		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. číslice / 2. číslice	

[a] Soulad minimálně s TSI Kolejová vozidla.
[b] Včetně vozidel, která podle stávajících předpisů nesou tato číslice v době vstupu těchto nových předpisů v platnost
[c] Pevný nebo proměnný rozchod.
[d] d. S výjimkou pro vozy v kategorii I (vozy s řízenou teplotou).

▼B

PŘÍLOHA P.7

Kódy způsobilosti pro mezinárodní dopravu používané pro tažená vozidla pro cestující (číslice 1–2)

Upozornění:

Podmínky uvedené v hranatých závorkách jsou prozatímní a budou zrušeny s budoucím vývojem RIV (viz všeobecné poznámky, bod 3).

	Vnitrostátní doprava	TSI [a] a/nebo RIC/COTIF [b] a/nebo PPW				Vnitrostátní doprava nebo mezinárodní doprava na základě zvláštní dohody	TSI [a] a/nebo RIC/COTIF [b]	PPV		
2. číslice 1. číslice	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vozidla pro vnitrostátní dopravu [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Neklimatizovaná vozidla se stálým rozchodem (včetně nákladních vozů pro dopravu aut) [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Neaklimatizovaná vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1520) [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Vyhrazeno	Neaklimatizovaná vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1672) [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Vozidla se speciálním číslováním pro technické vlastnosti	Vozidla s pevným rozchodem	Vozidla s pevným rozchodem	Vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1520) vozidla s výměnou podvozků	Vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1520) vozidla s nápravami s nastavitelným rozchodem
6	Servisní vozidla v nekomerčním provozu	Klimatizovaná vozidla s pevným rozchodem [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Klimatizovaná vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1520) [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Servisní vozidla neprovozovaná v komerčním provozu [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Klimatizovaná vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1672) [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Vozy pro převoz automobilů	Vozidla s nastavitelným rozchodem			

▼B

	Vnitrostátní doprava	TSI ([a]) a/nebo RIC/COTIF ([b]) a/nebo PPW				Vnitrostátní doprava nebo mezinárodní doprava na základě zvláštní dohody	TSI ([a]) a/nebo RIC/COTIF ([b])	PPV		
2. číslice 1. číslice	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Tlakotěsná klimatizovaná vozidla [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Tlakotěsná klimatizovaná vozidla s pevným rozchodem [*jejichž provozovatelem je železniční podnik RIC uvedený v příloze P.4*]	Vyhrazeno	Ostatní vozidla	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno

([a]) Soulad alespoň s budoucí TSI pro tažená osobní vozidla.
([b]) Soulad s RIC nebo COTIF podle platného předpisu.

▼B

PŘÍLOHA P.8

Typy hnacích kolejových vozidel (číslice 1–2)

První číslice je „9“.

Druhou číslici určuje každý členský stát. Může se například shodovat s kontrolní číslicí, jestliže je tato číslice také vypočítávána s výrobním číslem.

Pokud druhá číslice popisuje typ hnacích kolejových vozidel, je následující kódové označení povinné:

Kód	Všeobecný typ vozidla
0	Různé
1	Elektrická lokomotiva
2	Dieselová lokomotiva
3	Elektrická souprava s nedělitelnými jednotkami (vysoko-rychlostní) [motorový vůz nebo vlečný vůz]
4	Elektrická souprava s nedělitelnými jednotkami (s výjimkou vysoko-rychlostních) [motorový vůz nebo vlečný vůz]
5	Dieselová souprava s nedělitelnými jednotkami [motorový vůz nebo vlečný vůz]
6	Specializovaný přívěsný vůz
7	Elektrická posunovací lokomotiva
8	Dieselová posunovací lokomotiva
9	Údržbové vozidlo

▼B

PŘÍLOHA P.9

Standardní číselné označení vozů (číslice 5 až 7)

Tato příloha uvádí v tabulkách číselné označení prostřednictvím 4 číslic související s hlavními technickými vlastnostmi vozu.

Tato příloha se dodávána na zvláštním médiu (elektronický soubor).

▼B

PŘÍLOHA P.10

Kódy pro technické vlastnosti tažených vozů pro cestující (číslice 5–6)

	6. číslice 5. číslice	0	1	2	3	4
Vyhrazeno	0	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Vozidla se sedadly 1. třídy	1	10 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	≥11 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Dvě nebo tři nápravy
Vozidla se sedadly 2. třídy	2	10 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	11 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	≥12 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	Tři nápravy	Dvě nápravy
Vozidla se sedadly 1. třídy nebo 1./2. třídy	3	10 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	11 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	≥12 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	Vyhrazeno	Dvě nebo tři nápravy
Lehátkové vozy 1. třídy nebo 1./2. třídy	4	10 oddílů 1./2. třídy	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	≤9 oddílů 1./2. třídy
Lehátkové vozy 2. třídy	5	10 kupé	11 kupé	≥12 kupé	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Vyhrazeno	6	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Lůžkové vozy	7	10 kupé	11 kupé	12 kupé	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Vozidla speciální konstrukce a kryté nákladní vozy	8	Motorový vůz se sedadly, všechny třídy, se zavazadlovým oddílem nebo bez něj, s kabinou strojvedoucího pro opačný směr jízdy	Vozidla se sedadly 1. třídy nebo 1./2. třídy se zavazadlovým nebo poštovním oddílem	Vozidla se sedadly 2. třídy se zavazadlovým nebo poštovním oddílem	Vyhrazeno	Vozidla se sedadly, všechny třídy se speciálně vybavenými prostory, například prostor pro děti určený k hraní
	9	Poštovní vozy	Zavazadlové vozy s poštovním oddílem	Zavazadlové vozy	Zavazadlové vozy a dvounápravová nebo třínápravová vozidla 2. třídy se sedadly, se zavazadlovým nebo poštovním oddílem	Zavazadlové vozy s postranní chodbičkou, s nebo bez kupé pod celní pečetí

Poznámka: Části kupé nejsou brány v úvahu. Odpovídající pohodlí v otevřených salonních vozech se středovou uličkou se získá vydělením počtu sedadel k dispozici 6, 8 nebo 10 v závislosti na konstrukci vozidla.

▼B

Kódy pro technické vlastnosti tažených vozů pro cestující (číslice 5–6)

	6. číslice 5. číslice	5	6	7	8	9
Vyhrazeno	0	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Vozidla se sedadly 1. třídy	1	Vyhrazeno	Dvoupodlažní osobní vozy	≥7 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	8 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	9 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou
Vozidla se sedadly 2. třídy	2	Pouze pro OSŽD, dvoupodlažní osobní vozy	Dvoupodlažní osobní vozy	Vyhrazeno	≥8 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	9 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou
Vozidla se sedadly 1. třídy nebo 1./2. třídy	3	Vyhrazeno	Dvoupodlažní osobní vozy	Vyhrazeno	≥8 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou	9 kupé s postranní chodbičkou nebo ekvivalentní salonní prostor se středovou uličkou
Lehátkové vozy 1. třídy nebo 1./2. třídy	4	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	≤9 oddílů 1. třídy
Lehátkové vozy 2. třídy	5	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	≤9 kupé
Vyhrazeno	6	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Lůžkové vozy	7	>12 kupé	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Vozidla speciální konstrukce a kryté nákladní vozy	8	Osobní vozy se sedadly a lehátkové vozy, všechny třídy, s barem nebo bufetem	Dvoupodlažní osobní vůz se sedadly, všechny třídy, se zavazadlovým oddílem nebo bez něj, s kabinou strojvedoucího pro jízdu opačným směrem	Jídelní vozy nebo osobní vozy s barem nebo bufetem, se zavazadlovým kupé	Jídelní vozy	Ostatní speciální osobní vozy (konferenční, disko, bar, kino, video, ambulanční osobní vozy)
	9	Dvou nebo tří-nápravové zavazadlové vozy s poštovním oddílem	Vyhrazeno	Dvounápravové nebo tříkápravové vozy pro převoz automobilů	Vozy pro převoz automobilů	Servisní vozidla

Poznámka: Části kupé nejsou brány v úvahu. Odpovídající pohodlí v otevřených salonních vozech se středovou uličkou se získá vydělením počtu sedadel k dispozici 6, 8 nebo 10 v závislosti na konstrukci vozidla.

Kódy pro všeobecné vlastnosti tažených vozů pro cestující (číslice 7–8)

Dodávka energie / Maximální rychlost	8. číslice / 7. číslice	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Všechna napětí (*)	Vyhrazeno	3 000 V~+ 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Vyhrazeno	1 500 V~	Jiná napětí než 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Vyhra-zeno
	1	Všechna napětí (*) + pára (1)	1 000 V~ + pára (1)	1 000 V~ + pára (1)	1 000 V~ + pára (1)	1 000 V~ + pára (1)	1 000 V~ + pára (1)	Vyhrazeno	1 500 V~ + 1 500 V = + pára (1)	3 000 V = + pára (1)	3 000 V = + pára (1)
	2	pára (1)	pára (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + pára (1)	pára (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + pára (1)	pára (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + pára (1)	1 500 V~ + pára (1)	1 500 V~ + pára (1)	A (1)
121 až 140 km/h	3	Všechna napětí	Vyhrazeno	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	Všechna napětí (*) + pára (1)	Všechna napětí + pára (1)	Všechna napětí + pára (1)	1 000 V~ (*) (1) + pára (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + pára (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + pára (1)	3 000 V = + pára (1)	Vyhra-zeno
	5	Všechna napětí (*) + pára (1)	Všechna napětí + pára (1)	Všechna napětí + pára (1)	1 000 V~ + pára (1)	Vyhrazeno	1 500 V~ + pára (1)	Jiná napětí než 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V = + pára (1)	Vyhra-zeno	Vyhra-zeno
	6	pára (1)	Vyhrazeno	3 000 V~ + 3 000 V =	Vyhrazeno	3 000 V~ + 3 000 V =	Vyhrazeno	pára (1)	Vyhrazeno	Vyhra-zeno	A (1)

▼B

Dodávka energie Maximální rychlost	8. číslice 7. číslice	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 až 160 km/h	7	Všechna napětí (*)	Všechna napětí	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Všechna napětí (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	Všechna napětí (*) + pára (1)	Všechna napětí + pára (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Vyhrazeno	Všechna napětí (*) + pára (1)	1 000 V~ + pára (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Jiná napětí než 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	Všechna napětí (*) + pára (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Všechna napětí (*) (2)	Všechna napětí	Všechna napětí + pára (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Vyhrazeno	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

(1) Pouze vozidla pro vnitrostátní provoz.
(2) Pouze pro vozidla způsobilá pro mezinárodní provoz.
Všechna napětí Jednofázový střídavý proud 1 000 V 51 až 15 Hz, jednofázový střídavý proud 1 500 V 50 Hz, stejnosměrný proud 1 500 V, stejnosměrný proud 3 000 V. Může též zahrnovat jednofázový střídavý proud 3 000 V 50 Hz.
(*) Pro jistá vozidla s 1 000 V jednofázovým střídavým proudem, je dovolena pouze jedna frekvence, buď 16 2/3 nebo 50 Hz.
A Samostatné vytápění, bez elektrického napájení prostřednictvím vlakové sběrnice.
G Vozidla s elektrickým napájením vlakovou sběrnicí pro všechna napětí, která však vyžadují generátorový vůz pro napájení klimatizace.
Pára Pouze parní vytápění. Jestliže jsou napsána napětí, kód je též k dispozici pro vozidla bez parního vytápění.

▼B

PŘÍLOHA P.11

Kódy pro technické vlastnosti speciálních vozidel (číslice 6 až 8)

Povolená rychlost pro speciální vozidla (číslice 6)

Klasifikace			Pojízdná rychlost s vlastním pohonem		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Mohou být zařazena do vlaku	V ≥ 100 km/h	S vlastním pohonem	1	2	
		Bez vlastního pohonu			3
	V < 100 km/h a/nebo omezení [a]	S vlastním pohonem		4	
		Bez vlastního pohonu			5
Nemohou být zařazena do vlaku		S vlastním pohonem		6	
		Bez vlastního pohonu			7
Kolejové/silniční vozidlo s vlastním pohonem, které se smí zařadit do vlaku [b]				8	
Kolejové/silniční vozidlo s vlastním pohonem, které se nesmí zařadit do vlaku [b]				9	
Kolejové/silniční vozidlo bez vlastního pohonu [b]					0

[a] Omezením se rozumí zvláštní umístění ve vlaku (například na konci), povinný ochranný vůz, atd.
[b] Musejí být splněny zvláštní podmínky týkající se zařazení do vlaku.

Typ a podtyp speciálního/zvláštního vozidla (číslice 7–8)

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
1 Infrastruktura a železniční svršek	1	Vlak pro pokládání a obnovu tratě
	2	Zařízení pro pokládání výhybek a křížení
	3	Vlak pro asanaci tratě
	4	Stroj na čištění štěrku
	5	Zemní stroje
	6	
	7	
	8	
	9	Kolejový jeřáb (s výjimkou nakolejení)
	0	Ostatní nebo obecné

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
2 Trať	1	Vysokokapacitní pneumatická pěchovačka pro pláň tratě
	2	Ostatní pneumatické pěchovačky pro rovnou trať
	3	Pneumatická pěchovačka se zhutněním
	4	Pneumatická pěchovačka pro výhybky a křížení
	5	Pluh na štěrk
	6	Zhutňovací stroj
	7	Bruska a svářečka
	8	Víceúčelový stroj
	9	Vůz pro kontrolu trati
	0	Ostatní

▼B

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
3 Vrchní vedení	1	Víceúčelový stroj
	2	Navíjecí a odvíjecí stroj
	3	Stroj na instalaci sloupů
	4	Stroj s bubnem
	5	Stroj pro napínání vrchního vedení
	6	Stroj s e zvedací pracovní plošinou a stroj s lešením
	7	Čistící vlak
	8	Mazací vlak
	9	Vůz pro kontrolu vrchního vedení
	0	Ostatní
4 Stavební konstrukce	1	Stroj pro pokládání mostovky
	2	Plošina pro kontrolu mostů
	3	Plošina pro kontrolu tunelů
	4	Stroj na větrání
	5	Vzduchotechnický stroj
	6	Stroj se zvedací pracovní plošinou a stroj s lešením
	7	Stroj pro osvětlení tunelů
	8	
	9	
	0	Ostatní
5 Nakládka, vykládka a různý transport	1	Stroj pro nakládku/vykládku a přepravu kolejí
	2	Stroj pro nakládku/vykládku a přepravu štěrku, štěrkopísku, atd.
	3	
	4	
	5	Stroj pro nakládku/vykládku a přepravu pražců
	6	
	7	
	8	Stroj pro nakládku/vykládku a přepravu výhybek, atd.
	9	Stroj pro nakládku/vykládku a přepravu ostatních materiálů
	0	Ostatní

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
6 Měření	1	Vůz pro snímkování zemních prací
	2	Vůz pro snímkování trati
	3	Vůz pro snímkování vrchního vedení
	4	Vůz pro snímkování rozchodu
	5	Vůz pro snímkování signalizace
	6	Vůz pro snímkování telekomunikací
	7	
	8	
	9	
	0	Ostatní
7 Mimořádné situace	1	Záložní jeřáb
	2	Záložní přepravní vůz
	3	Záložní tunelový vlak
	4	Záložní vůz
	5	Požární vůz
	6	Sanitní vozidlo
	7	Vůz pro zařízení
	8	
	9	
	0	Ostatní
8 Trakce, transport, energetika, atd.	1	Hnací vozidla
	2	
	3	Přepravní vůz (s výjimkou 59)
	4	Motorový vůz
	5	Traťový vůz/drezína
	6	
	7	Betonářský vlak
	8	
	9	
	0	Ostatní

▼B

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
9 Prostředí	1	Sněžný pluh s vlastním pohonem
	2	Tažený sněžný pluh
	3	Sněžný metač
	4	Rozmrazovací stroj
	5	Stroj pro hubení plevele
	6	Stroj pro čištění koleje
	7	
	8	
	9	
	0	Ostatní

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
0 Železnice/silnice	1	Železniční/silniční stroj kategorie 1
	2	
	3	Železniční/silniční stroj kategorie 2
	4	
	5	Železniční/silniční stroj kategorie 3
	6	
	7	Železniční/silniční stroj kategorie 4
	8	
	9	
	0	Ostatní

▼B

PŘÍLOHA P.12

Označení písmeny pro vozy s výjimkou kloubových a nedělitelných vozů

DEFINICE KATEGORIE A INDEXOVÝCH PÍSMEN

1. **Důležité poznámky**

V přiložených tabulkách:

— informace uvedené v metech se týkají vnitřní délky vozů (lu);

— informace uvedené v tunách (tu) odpovídají nejvyššímu limitu pro náklad uvedenému v tabulce nakládky pro dotyčný vůz; tento limit je určen v souladu se stanovenými postupy.

2. **Indexová písmena s mezinárodním významem společným pro všechny kategorie**

q potrubí pro elektrické vytápění, které může být napájeno všemi schválenými proudy

qq potrubí a instalace pro elektrické vytápění, které může být napájeno všemi schválenými proudy

s vozy oprávněné jezdit za podmínek „s“ (viz příloha B, TSI Kolejová vozidla)

ss vozy oprávněné jezdit za podmínek „ss“ (viz příloha B, TSI Kolejová vozidla)

3. **Indexová písmena s vnitrostátním významem**

t, u, v, w, x, y, z

Význam těchto písmen určují jednotlivé členské státy.

PÍSMENO KATEGORIE: E – OTEVŘENÝ VYSOKOSTĚNNÝ VŮZ

Referenční vůz		běžného typu, s bočním a čelním vyklápěním, s plochou podlahou se 2 nápravami: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 4 nápravami: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová-**písmena**	a	se 4 nápravami
	aa	se 6 nebo více nápravami
	c	s podlahovými vykládacími klapkami ([a])
	k	se 2 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	bez bočního vyklápění
	ll	bez podlahových vykládacích klapek ([b])
	m	se 2 nápravami: lu < 7,70 m se 4 nebo více nápravami: lu < 12 m
	mm	se 4 nebo více nápravami: lu > 12 m ([b])
	n	se 2 nápravami: tu > 30 t se 4 nápravami: tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	o	bez čelního vyklápění
	p	se stanovištěm pro brzdaře ([b])

([a]) Tato koncepce se vztahuje pouze na otevřené vysokostěnné vozy s rovnou podlahou, opatřené zařízením, které umožňuje, aby se používaly buďto jako běžné vozy s rovnou podlahou, anebo pro vykládku některého zboží samospádem vhodným umístěním podlahových vykládacích klapek.

([b]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 520 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: F – OTEVŘENÝ VYSOKOSTĚNNÝ VŮZ

Referenční vůz		speciálního typu se 2 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 3 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t se 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová písmena	a	se 4 nápravami
	aa	se 6 nebo více nápravami
	b	velkoprostorové s nápravami (objem > 45 m^3)
	c	S řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, s horním vykládacím otvorem ([a])
	cc	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	k	se 2 nebo 3 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 2 nebo 3 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	S neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, s horním vykládacím otvorem ([a])
	ll	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	n	se 2 nápravami: tu > 30 t se 3 nebo více nápravami: tu > 40 t se 4 nápravami: tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	o	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a])
	oo	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	p	S řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a])
	pp	S řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	ppp	se stanovištěm pro brzdaře ([b])

([a]) Nákladní vozy s vykládkou samospádem v kategorii F jsou otevřené vozy, které nemají rovnou podlahu a nejsou výklopné čelně ani bočně.

([b]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1520 mm.

Způsob vykládky těchto vozů určuje kombinace těchto vlastností:

Uspořádání vykládacích otvorů:

— axiální: Otvory nad středem trati

— dvoustranné: Otvory na obou stranách trati, mimo koleje
(Pro tyto vozy, vykládka je:
— souběžná, pokud se v zájmu úplného vyprázdnění vozu musí otevřít otvory na obou stranách,
— střídavá, pokud může k úplnému vyprázdnění vozu dojít otevřením otvorů pouze na jedné straně)

— horní: Dolní okraj vypouštěcího koryta (bez ohledu na mobilní zařízení, které může prodloužit toto koryto) je umístěn minimálně 0,700 m nad kolejí a umožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.

— spodní: Poloha dolního okraje vypouštěcího koryta neumožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.

Způsob vykládky:

— objemová: Jakmile jsou otvory otevřeny pro vykládku, nelze je opět uzavřít, dokud není vůz prázdný.

— řízená: Kdykoliv během vykládky může být tok nákladu regulován nebo dokonce zastaven.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: G – KRYTÝ NÁKLADNÍ VŮZ

Referenční vůz		Obyčejného typu s minimálně 8 větracími otvory se 2 nápravami: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová písmena	a	se 4 nápravami
	aa	se 6 nebo více nápravami
	b	vysokokapacitní: — se 2 nápravami: lu ≥12 m a užitečný objem ≥ 70 m^3 — se 4 nebo více nápravami: lu ≥ 18 m
	bb	se 4 nápravami: lu > 18 m ([a])
	g	pro obilniny
	h	na ovoce a zeleninu ([b])
	k	se 2 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s méně než 8 větracími otvory
	ll	se zvětšenými dveřními otvory ([a])
	m	se 2 nápravami: lu < 9 m se 4 nebo více nápravami: lu < 15 m
	n	se 2 nápravami: tu > 30 t se 4 nápravami: tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	o	se 2 nápravami: lu < 12 m a užitečný objem ≥ 70 m^3
	p	se stanovištěm pro brzdaře ([a])

([a]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 520 mm.
([b]) Pojem „na ovoce a zeleninu“ se použije pouze na vozy s dalšími větracími otvory na úrovni podlahy.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: H – KRYTÝ NÁKLADNÍ VŮZ

Referenční vůz		speciálního typu se 2 nápravami: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t se 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová písmena	a	se 4 nápravami
	aa	se 6 nebo více nápravami
	b	se 2 nápravami: 12 m ≤ lu ≤ 14 m a užitečný objem ≥ 70 m^3 ([a]) se 4 nebo více nápravami: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	se 2 nápravami: lu ≥ 14m se 4 nebo více nápravami: lu ≥ 22 m
	c	s koncovými dveřmi
	cc	s koncovými dveřmi a interiérovým vybavením pro přepravu automobilů
	d	s podlahovými výpusťmi
	dd	s vyklápěcí skříní ([b])
	e	se 2 podlahami
	ee	se 3 nebo více podlahami
	f	vhodné pro dopravu ve Velké Británii ([a])
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro dopravu ve Velké Británii (výlučně trajektem) ([a])
	g	pro obilniny
	gg	na cement ([b])
	h	na ovoce a zeleninu ([c])
	hh	na minerální hnojivo ([b])
	i	s otevíracími nebo posuvnými stěnami
	ii	s velmi robustními otevíracími nebo posuvnými stěnami ([d])
	k	se 2 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s pohyblivými mezistěnami ([e])
	ll	s pohyblivými uzamykatelnými mezistěnami ([e])
	m	se 2 nápravami: lu < 9 m se 4 nebo více nápravami: lu < 15 m
	mm	se 4 nebo více nápravami: lu > 18 m ([b])
	n	se 2 nápravami: tu > 28 t se 4 nápravami: tu < 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	o	se 2 nápravami: lu 12 m < 14 m a užitečný objem ≥ 70 m^3
	p	se stanovištěm pro brzdaře ([b])

([a]) Dvounápravové vozy označené indexovými písmeny „f“, „fff“ mohou mít menší užitečný objem než 70 m^3.
([b]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 520 mm.
([c]) Pojem „na ovoce a zeleninu“ se použije pouze na vozy s dalšími větracími otvory na úrovni podlahy.
([d]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 435 mm.
([e]) Pohyblivé mezistěny lze dočasně odmontovat.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: I – NÁKLADNÍ VŮZ S REGULOVANOU TEPLOTOU

Referenční vůz		chladírenský vůz s tepelnou izolací třídy IN, s větráním na motorový pohon, podlahovým roštem a zásobníkem na led ≥ 3,5 m^3 se 2 nápravami: 19 m^2 ≤ rozloha podlahy < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t se 4 nápravami: rozloha podlahy ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Indexová písmena	a	se 4 nápravami
	b	se 2 nápravami a velkou ložnou plochou: 22 m^2 ≤ rozloha podlahy ≤ 27 m^2
	bb	se 2 nápravami a velmi velkou ložnou plochou: rozloha podlahy > 27 m^2
	c	s háky na maso
	d	pro ryby
	e	s elektrickým větráním
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	s strojovým chlazením ([a]) ([b])
	gg	Chlazení zkapalnělým plynem ([a])
	h	s tepelnou izolací třídy IR
	i	mechanické chlazení strojovým zařízením doprovodného technického vozu ([a]) ([b]) ([c])
	ii	doprovodný technický vůz ([a]) ([c])
	k	se 2 nápravami: tu > 15 t se 4 nápravami: tu < 30 t
	l	Izotermické bez zásobníků na led ([a]) ([d])
	m	se 2 nápravami: rozloha podlahy < 19 m^2 se 4 nápravami: rozloha podlahy < 39 m^2
	mm	se 4 nápravami: rozloha podlahy ≥ 39 m^2 [e] ([e])
	n	se 2 nápravami: tu > 25 t se 4 nápravami; tu > 40 t
	o	se zásobníky na led s objemem menším než 3,5 m^3 ([d])
	p	bez mřížek

([a]) Indexové písmeno „l“ nesmí být na vozech označených indexovými písmeny „g“, „gg“, „i“ nebo „ii“.

([b]) Nákladní vozy s indexovými písmeny „g“ a „i“ se mohou používat samostatně nebo ve strojově chlazené vozové soupravě.

([c]) Pojem „doprovodného technického vozu“ se použije zároveň na strojní vozy, dílenské vozy (jak s lůžky/lehátky, tak bez nich) a na spací vozy.

([d]) Indexové písmeno „o“ nesmí být na vozech s indexovým písmenem „l“.

([e]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 520 mm.

Poznámka: Ložná plocha krytých chladírenských vozů se vždy určuje s ohledem na použité ledové boxy.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: KATEGORIE K – 2-NÁPRAVOVÝ PLOŠINOVÝ VŮZ

Referenční vůz		Obyčejného typu se sklopnými postranicemi a krátkými klanicemi lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indexová písmena	b	s dlouhými klanicemi
	g	uzpůsobené pro přepravu kontejnerů ([a])
	i	s odmontovatelným krytem a pevnými čelními stěnami ([b])
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez klanic
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	s neodnímatelnými postranicemi
	p	bez postranic ([b])
	pp	s odnímatelnými postranicemi

([a]) Indexové písmeno „g“ se může použít spolu s písmenem kategorie K výlučně pro obyčejné vozy, které pouze dodatečně uzpůsobeny na dopravu kontejnerů. Vozy vybavené výlučně pro přepravu kontejnerů musí být zatříděny v kategorii L.

([b]) Indexové písmeno „p“ nesmí být na vozech s indexovým písmenem „i“.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: KATEGORIE L – 2-NÁPRAVOVÝ PLOŠINOVÝ VŮZ

Referenční vůz		speciálního typu lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indexová písmena	b	se zvláštními uzpůsobeními pro účely zabezpečení středně velkých kontejnerů (pa) (a)
	c	s oplenem (a)
	d	vybavené pro přepravu motorových vozidel, bez druhé plošiny (a)
	e	s druhou plošinou pro přepravu motorových vozidel (a)
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	vhodné pro dopravu kontejnerů (kromě pa) (a) (b)
	h	vybavené pro přepravu ocelových cívek na ležato (a) (c)
	hh	vybavené pro přepravu ocelových cívek na stojato (a) (c)
	i	s odmontovatelným krytem a pevnými čelními stěnami (a)
	ii	s velmi robustním odmontovatelným kovovým krytem (d) a pevnými čelními stěnami (a)
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez klanic (a)
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	bez postranic (a)

(a) Napsání indexových písmen „l“ nebo „p“ je nepovinné u vozů označených indexovými písmeny „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ nebo „ii“. Číselné kódy však vždy musejí odpovídat označení písmeny na vozech.
(b) Vozy používané pouze pro přepravu kontejnerů (kromě pa).
(c) Vozy používané pouze pro přepravu ocelových cívek (kromě pa).
(d) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 435 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: O – KOMBINOVANÝ PLOŠINOVÝ A OTEVŘENÝ VYSOKOSTĚNNÝ NÁKLADNÍ VŮZ

Referenční vůz		obyčejného typu se 2 nebo 3 nápravami, se sklopnými postranicemi nebo čely a klanicemi se 2 nápravami: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 3 nápravami: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Indexová písmena	a	se 3 nápravami
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez klanic
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	se 2 nápravami: tu > 30 t se 3 nápravami: tu > 40 t

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: R – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VŮZ

Referenční vůz		obyčejného typu se sklopnými čely a klanicemi 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Indexová písmena	b	lu ≥ 22 m
	e	se sklopnými postranicemi
	g	uzpůsobené pro přepravu kontejnerů ([a])
	h	vybavené pro přepravu ocelových cívek na ležato ([b])
	hh	vybavené pro přepravu ocelových cívek na stojato ([b])
	i	s odmontovatelným krytem a pevnými čelními stěnami ([c])
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	bez klanic
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	s neodnímatelnými čely nižšími než 2 m
	oo	s neodnímatelnými čely o výšce 2 m nebo více ([c])
	p	bez výklopných čel ([c])
	pp	s odnímatelnými postranicemi

([a]) Používání indexového písmene „g“ ve spojení s písmenem kategorie R je možné pouze v případě standardních vozů, které byly uzpůsobeny na dopravu kontejnerů až dodatečně. Vozy vybavené výlučně pro přepravu kontejnerů musejí být zatříděny do kategorie S.

([b]) Používání indexového písmene „h“ nebo „hh“ ve spojení s písmenem kategorie R je možné pouze v případě standardních vozů, které byly uzpůsobeny na dopravu kontejnerů až dodatečně. Vozy vybavené výlučně pro přepravu kontejnerů musejí být zatříděny do kategorie S.

([c]) Indexová písmena „oo“ a/nebo „p“ nesmí být na vozech s indexovým písmenem „i“.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: S – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VŮZ

Referenční vůz		speciálního typu se 4 nápravami: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová písmena	a	se 6 nápravami (2 podvozky o 3 nápravách)
	aa	se 8 nebo více nápravami
	aaa	se 4 nápravami (2 podvozky o 2 nápravách) ([a])
	b	se zvláštními uzpůsobeními pro účely zabezpečení středně velkých kontejnerů (pa) ([b])
	c	s oplenem ([b])
	d	vybavené pro přepravu motorových vozidel, bez druhé plošiny ([b]) ([c])
	e	s druhou plošinou pro přepravu motorových vozidel ([b])
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	uzpůsobené pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka ≤ 60’ (kromě pa) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	uzpůsobené pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka > 60’ (kromě pa) ([b])[c] [d] ([d]) ()
	h	vybavené pro přepravu ocelových cívek na ležato ([b]) ([e])
	hh	vybavené pro přepravu ocelových cívek na stojato ([b]) ([e])
	i	s odmontovatelným krytem a pevnými čelními stěnami ([b])
	ii	s velmi robustním odmontovatelným kovovým krytem ([f]) a pevnými čelními stěnami ([b])
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	k	se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	bez klanic ([b])
	m	se 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; se 6 nebo více nápravami: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	se 4 nápravami: lu < 15 m se 6 nebo více nápravami: lu < 18 m
	mmm	se 4 nápravami: lu ≥ 22 m ([a])
	n	se 4 nápravami: tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	p	bez postranic ([b])

([a]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 520 mm.
([b]) Napsání indexových písmen „l“ nebo „p“ je nepovinné u vozů označených indexovými písmeny „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“„h“, „hh“, „i“ nebo „ii“. Číselné kódy však vždy musejí odpovídat označení písmeny na vozech.
([c]) Vozy, které se kromě přepravy kontejnerů a vyměnitelných nástaveb používají na přepravu vozidel, musí být označeny indexovými písmeny „g“ nebo „gg“ a písmenem „d“.
([d]) Vozy používané pouze na přepravu kontejnerů nebo na přepravu vyměnitelných nástaveb pro manipulaci s drapáky a na uchycení rozpěry.
([e]) Vozy používané pouze pro přepravu ocelových cívek (kromě pa).
([f]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 435 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: T – VŮZ S OTVÍRACÍ STŘECHOU

Referenční vůz		se 2 nápravami: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová písmena	a	se 4 nápravami
	aa	se 6 nebo více nápravami
	b	vysokokapacitní: se 2 nápravami: lu ≥ 12 m se 4 nebo více nápravami: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	s koncovými dveřmi
	d	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, horem (a) (b) (c)
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, spodem (a) (b) (c)
	e	s volnou výškou dveří > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	pro obilniny
	h	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k postranici
	hh	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k podlaze
	i	s otevíracími stěnami (a)
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	k	se 2 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, horem (a) (b) (c)
	ll	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, spodem (a) (b) (c)
	m	se 2 nápravami: lu < 9 m se 4 nebo více nápravami: lu < 15 m (b)
	n	se 2 nápravami: tu > 30 t se 4 nápravami: tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	o	s neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem (a) (b) (c)

▼B

Referenční vůz		se 2 nápravami: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	s neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a]) ([b]) ([c])
	p	s řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a]) ([b]) ([c])
	pp	s řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Indexové písmeno „e“:
- je nepovinné na vozech označených indexovým písmenem „b“ (číselné kódy však vždy musí odpovídat označením písmeny na vozech),
- nesmí být na vozech s indexovými písmeny „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ nebo „pp“.

([b]) Indexová písmena „b“ a „m“ nesmí být na vozech s indexovými písmeny „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ nebo „pp“.

([c]) Vozy s vykládkou samospádem v kategorii T jsou vozy vybavené otevírací střechou, která umožňuje přístup k nakládacímu poklopu po celé délce skříně; tyto vozy nemají plochou podlahu a nejsou navrženy pro čelní nebo boční vyklápění.

Způsob vykládky těchto vozů určuje kombinace těchto vlastností:
Uspořádání vykládacích otvorů:

— axiální: Otvory nad středem trati
— dvoustranné: Otvory na obou stranách trati, mimo koleje
(Pro tyto vozy, vykládka je:
  - souběžná, pokud se v zájmu úplného vyprázdnění vozu musí otevřít otvory na obou stranách,
  - střídavá, pokud může k úplnému vyprázdnění vozu dojít otevřením otvorů pouze na jedné straně)

— horní: Dolní okraj vypouštěcího koryta (bez ohledu na mobilní zařízení, které může prodloužit toto koryto) je umístěn minimálně 0,700 m nad kolejí a umožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.
— spodní: Poloha dolního okraje vypouštěcího koryta neumožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.

Způsob vykládky:

— objemová: Jakmile jsou otvory otevřeny pro vykládku, nelze je opět uzavřít, dokud není vůz prázdný.
— řízená: Kdykoliv během vykládky může být tok nákladu regulován nebo dokonce zastaven.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: U – SPECIÁLNÍ NÁKLADNÍ VOZY

Referenční vůz		jiné než vozy v kategorii F, H, L, S nebo Z se 2 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 3 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t se 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60t se 6 nebo více nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová písmena	a	se 4 nápravami
	aa	se 6 nebo více nápravami
	c	s vykládkou pod tlakem
	d	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, s horním vykládacím otvorem (a)
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, se spodním vykládacím otvorem (a)
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	pro obilniny
	i	vybavené pro přepravu předmětů, které by přesahovaly průjezdný průřez, pokud by byly naloženy na obyčejné vozy (b) (c)
	k	se 2 nebo 3 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 2 nebo 3 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, s horním vykládacím otvorem (a)
	ll	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, se spodním vykládacím otvorem (a)
	n	se 2 nápravami: tu > 30 t se 3 nápravami: tu > 40 t se 4 nápravami: tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t (c)
	o	S neøízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem (a)
	oo	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem (a)

▼B

Referenční vůz		jiné než vozy v kategorii F, H, L, S nebo Z se 2 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 30 t se 3 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t se 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60t se 6 nebo více nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	p	S neořízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a])
	pp	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a])

([a]) Vozy s vykládkou samospádem kategorie U jsou uzavřené vozy, které se dají nakládat jedním nebo více nakládacími otvory v horní části skříně a jejichž celkové rozměry otvorů jsou menší než délka skříně; tyto vozy nemají plochou podlahu a nejsou navrženy pro čelní nebo boční vyklápění.

([b]) Zejména:
— hlubinové vozy
— vozy se sníženým středem (mezi nápravami)
— vozy s normálně nakloněnou diagonální manipulační deskou

([c]) Indexové písmeno „n“ nesmí být na vozech s indexovým písmenem „i“.

Způsob vykládky těchto vozů určuje kombinace těchto vlastností:
Uspořádání vykládacích otvorů:

— axiální: Otvory nad středem trati
— dvoustranné: Otvory na obou stranách trati, mimo koleje
(Pro tyto vozy, vykládka je:
— souběžná, pokud se v zájmu úplného vyprázdnění vozu musí otevřít otvory na obou stranách,
— střídavá, pokud může k úplnému vyprázdnění vozu dojít otevřením otvorů pouze na jedné straně)
— horní: Dolní okraj vypouštěcího koryta (bez ohledu na mobilní zařízení, které může prodloužit toto koryto) je umístěn minimálně 0,700 m nad kolejí a umožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.
— spodní: Poloha dolního okraje vypouštěcího koryta neumožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.

Způsob vykládky:

— objemová: Jakmile jsou otvory otevřeny pro vykládku, nelze je opět uzavřít, dokud není vůz prázdný.
— řízená: Kdykoliv během vykládky může být tok nákladu regulován nebo dokonce zastaven.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: Z – NÁDRŽKOVÝ VŮZ

Referenční vůz		s kovovým pláštěm, pro přepravu tekutin nebo plynů se 2 nápravami: 25 t ≤ lu ≤ 30 t se 3 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t se 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60 t se 6 nebo více nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexová písmena	a	se 4 nápravami
	aa	se 6 nebo více nápravami
	b	na ropné produkty ([a])
	c	s vykládkou pod tlakem ([b])
	d	na potravinářské a chemické produkty ([a])
	e	vybavený vytápěním
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	na přepravu plynů pod tlakem, zkapalnělých nebo rozpuštěných pod tlakem ([b])
	i	nádrž z nekovového materiálu
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	k	se 2 nebo 3 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40 t se 6 nebo více nápravami: tu < 50 t
	kk	se 2 nebo 3 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t se 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	se 2 nápravami: tu > 30 t se 3 nápravami: tu > 40 t se 4 nápravami tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	p	se stanovištěm pro brzdaře ([a])

([a]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 520 mm.
([b]) Indexové písmeno „c“ nesmí být na vozech s indexovým písmenem „g“.

▼B

PÍSMENNÉ OZNAČENÍ KLOUBOVÝCH A NEDĚLITELNÝCH VOZŮ

DEFINICE KATEGORIE A INDEXOVÝCH PÍSMEN

1. **Důležité poznámky**

V připojených tabulkách se informace uvedené v metrech týkají vnitřní délky vozů (lu).

2. **Indexová písmena s mezinárodním významem společným pro všechny kategorie**

q potrubí pro elektrické vytápění, které může být napájeno všemi schválenými proudy

qq potrubí a instalace pro elektrické vytápění, které může být napájeno všemi schválenými proudy

s vozy oprávněné k provozu za podmínek „s“ (viz příloha B, STI kolejová vozidla)

ss vozy oprávněné k provozu za podmínek „ss“ (viz příloha B, STI kolejová vozidla)

3. **Indexová písmena s vnitrostátním významem**

t, u, v, w, x, y, z

Význam těchto písmen určují jednotlivé členské státy.

PÍSMENO KATEGORIE: F – OTEVŘENÝ VYSOKOSTĚNNÝ VŮZ

Referenční vůz		Kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	s podvozky
	c	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, s horním vykládacím otvorem ([a])
	cc	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	e	se 3 jednotkami
	ee	se 4 nebo více jednotkami
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	l	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, s horním vykládacím otvorem ([a])
	ll	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a])

▼B

Referenční vůz		Kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	oo	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	p	S řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a])
	pp	S øízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Nákladní vozy s vykládkou samospádem v kategorii F jsou otevřené vozy, které nemají rovnou podlahu a nejsou koncipovány pro čelní ani boční vyklápění.

Způsob vykládky těchto vozů určuje kombinace těchto vlastností:
Uspořádání vykládacích otvorů:

— axiální: Otvory nad středem trati
— dvoustranné: Otvory na obou stranách trati, mimo koleje
(Pro tyto vozy, vykládka je:
— souběžná, pokud se v zájmu úplného vyprázdnění vozu musí otevřít otvory na obou stranách,
— střídavá, pokud může k úplnému vyprázdnění vozu dojít otevřením otvorů pouze na jedné straně)
— horní: Dolní okraj vypouštěcího koryta (bez ohledu na mobilní zařízení, které může prodloužit toto koryto) je umístěn minimálně 0,700 m nad kolejí a umožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.
— spodní: Poloha dolního okraje vypouštěcího koryta neumožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.

Způsob vykládky:

— objemová: Jakmile jsou otvory otevřeny pro vykládku, nelze je opět uzavřít, dokud není vůz prázdný.
— řízená: Kdykoliv během vykládky může být tok nákladu regulován nebo dokonce zastaven.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: H – KRYTÝ NÁKLADNÍ VŮZ

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	s podvozky
	c	s koncovými dveřmi
	cc	s koncovými dveřmi a interiérovým vybavením pro přepravu automobilů
	d	s podlahovými výpustmi
	e	se 3 jednotkami
	ee	se 4 nebo více jednotkami
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	pro obilniny
	h	na ovoce a zeleninu ([a])
	i	s otevíracími nebo posuvnými stěnami
	ii	s velmi robustními otevíracími nebo posuvnými stěnami ([b])
	l	s pohyblivými mezistěnami ([c])
	ll	s pohyblivými uzamykatelnými mezistěnami ([c])
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Pojem „na ovoce a zeleninu“ se použije pouze na vozy s dalšími větracími otvory na úrovni podlahy.
([b]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 435 mm.
([c]) Pohyblivé mezistěny lze dočasně odmontovat.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: I – NÁKLADNÍ VŮZ S REGULOVANOU TEPLOTOU

Referenční vůz		chladírenský vůz s tepelnou izolací třídy IN, s větráním na motorový pohon, podlahovým roštem a zásobníkem na led ≥ 3,5 m^3 kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	s podvozky
	c	s háky na maso
	d	pro ryby
	e	s elektrickým větráním
	ee	se 4 nebo více jednotkami
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	s strojovým chlazením ([a])
	gg	Chlazení zkapalnělým plynem ([a])
	h	s tepelnou izolací třídy IR
	i	mechanické chlazení strojovým zařízením doprovodného technického vozu ([a]) ([b])
	ii	doprovodný technický vůz ([a]) ([b])
	l	Izotermické bez zásobníků na led ([a]) ([c])
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	se zásobníky na led s objemem menším než 3,5 m^3 ([c])
	oo	se 3 jednotkami
	p	bez mřížek
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Indexové písmeno „l“ nesmí být na vozech označených indexovými písmeny „g“, „gg“, „i“ nebo „ii“.

([b]) Pojem „doprovodného technického vozu“ se použije zároveň na strojní vozy, dílenské vozy (jak s lůžky/lehátky, tak bez nich) a na spací vozy.

([c]) Indexové písmeno „o“ nesmí být na vozech s indexovým písmenem „l“.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: L – PLOŠINOVÝ VŮZ SE SAMOSTATNÝMI NÁPRAVAMI

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	kloubový vůz
	aa	nedělitelný vůz
	b	se zvláštními uzpůsobeními pro účely zabezpečení středně velkých kontejnerů (pa) ([a])
	c	s oplenem ([a])
	d	vybavené pro přepravu motorových vozidel, bez druhé plošiny ([a])
	e	s druhou plošinou pro přepravu motorových vozidel ([a])
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	uzpůsobené pro přepravu kontejnerů ([a]) ([b])
	h	vybavené pro přepravu ocelových cívek na ležato ([a]) ([c])
	hh	vybavené pro přepravu ocelových cívek na stojato ([a]) ([c])
	i	s odmontovatelným krytem a pevnými čelními stěnami ([a])
	ii	s velmi robustním odmontovatelným kovovým krytem ([d]) a pevnými čelními stěnami ([a])
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	l	bez klanic ([a])
	m	se 2 jednotkami: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 18 m
	o	se 3 jednotkami
	oo	se 4 nebo více jednotkami
	p	bez postranic ([a])
	r	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m

([a]) Napsání indexových písmen „l“ nebo „p“ je nepovinné u vozů označených indexovými písmeny „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ nebo „ii“. Číselné kódy však vždy musejí odpovídat označení písmeny na vozech.
([b]) Vozy používané pouze pro přepravu kontejnerů (kromě pa).
([c]) Vozy používané pouze pro přepravu ocelových cívek (kromě pa).
([d]) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 435 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: S – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VŮZ

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	b	se zvláštními uzpůsobeními pro účely zabezpečení středně velkých kontejnerů (pa) (a)
	c	s oplenem (a)
	d	vybavené pro přepravu motorových vozidel, bez druhé plošiny (a) (b)
	e	s druhou plošinou pro přepravu motorových vozidel (a)
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	uzpůsobené pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka ≤ 60’ (kromě pa) (a) (b) (c)
	gg	uzpůsobené pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka > 60’ (kromě pa) (a) (b) (c)
	h	vybavené pro přepravu ocelových cívek na ležato (a) (d)
	hh	vybavené pro přepravu ocelových cívek na stojato (a) (d)
	i	s odmontovatelným krytem a pevnými čelními stěnami (a)
	ii	s velmi robustním odmontovatelným kovovým krytem (e) a pevnými čelními stěnami (a)
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	l	bez klanic (a)
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	se 3 jednotkami
	oo	se 4 nebo více jednotkami
	p	bez postranic (a)
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

(a) Napsání indexových písmen „l“ nebo „p“ je nepovinné u vozů označených indexovými písmeny „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“„h“, „hh“, „i“ nebo „ii“. Číselné kódy však vždy musejí odpovídat označení písmeny na vozech.

(b) Vozy, které se kromě přepravy kontejnerů a vyměnitelných nástaveb používají na přepravu vozidel, musí být označeny indexovými písmeny „g“ nebo „gg“ a písmenem „d“.

(c) Vozy používané pouze na přepravu kontejnerů nebo na přepravu vyměnitelných nástaveb pro manipulaci s drapáky a na uchycení rozpěry.

(d) Vozy používané pouze pro přepravu ocelových cívek (kromě pa).

(e) Použije se pouze na vozy s rozchodem 1 435 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: T – VŮZ S OTVÍRACÍ STŘECHOU

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	s podvozky
	b	s volnou výškou dveří > 1,90 m (a)
	c	s koncovými dveřmi
	d	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, s horním vykládacím otvorem (a) (b)
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, se spodním vykládacím otvorem (a) (b)
	e	se 3 jednotkami
	ee	se 4 nebo více jednotkami
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	pro obilniny
	h	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k postranici
	hh	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k podlaze
	i	s otevíracími stěnami (a)
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	l	S neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, s horním vykládacím otvorem (a) (b)
	ll	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, se spodním vykládacím otvorem (a) (b)
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem (a) (b)
	oo	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem (a) (b)
	p	S řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem (a) (b)
	pp	S řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem (a) (b)

▼B

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Indexové písmeno „b“ nesmí být na vozech s indexovými písmeny „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ nebo „pp“.

([b]) Vozy s vykládkou samospádem v kategorii T jsou vozy vybavené otevírací střechou, která umožňuje přístup k nakládacímu poklopu po celé délce skříně; tyto vozy nemají plochou podlahu a nejsou navrženy pro čelní nebo boční vyklápění.

Způsob vykládky těchto vozů určuje kombinace těchto vlastností:
Uspořádání vykládacích otvorů:

— axiální: Otvory nad středem trati
— dvoustranné: Otvory na obou stranách trati, mimo koleje
(Pro tyto vozy, vykládka je:
— souběžná, pokud se v zájmu úplného vyprázdnění vozu musí otevřít otvory na obou stranách,
— střídavá, pokud může k úplnému vyprázdnění vozu dojít otevřením otvorů pouze na jedné straně)
— horní: Dolní okraj vypouštěcího koryta (bez ohledu na mobilní zařízení, které může prodloužit toto koryto) je umístěn minimálně 0,700 m nad kolejí a umožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.
— spodní: Poloha dolního okraje vypouštěcího koryta neumožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.

Způsob vykládky:

— objemová: Jakmile jsou otvory otevřeny pro vykládku, nelze je opět uzavřít, dokud není vůz prázdný.
— řízená: Kdykoliv během vykládky může být tok nákladu regulován nebo dokonce zastaven.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: U – SPECIÁLNÍ NÁKLADNÍ VOZY

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz, s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	s podvozky
	e	se 3 jednotkami
	ee	se 4 nebo více jednotkami
	c	s vykládkou pod tlakem
	d	S řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, s horním vykládacím otvorem ([a])
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, z obou stran, střídavě, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	pro obilniny
	i	vybavené pro přepravu předmětů, které by přesahovaly průjezdný průřez, pokud by byly naloženy na obyčejné vozy ([b])
	l	S neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, s horním vykládacím otvorem ([a])
	ll	s neřízenou vykládkou samospádem, z obou stran, souběžně, se spodním vykládacím otvorem ([a])
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a])
	oo	S neřízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a]) ([b])
	p	S řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, s horním vykládacím otvorem ([a])
	pp	S řízenou vykládkou samospádem v ose vozidla, se spodním vykládacím otvorem ([a])

▼B

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz, s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Vozy s vykládkou samospádem kategorie U jsou uzavřené vozy, které se dají nakládat jedním nebo více nakládacími otvory v horní části skříně a jejichž celkové rozměry otvorů jsou menší než délka skříně; tyto vozy nemají plochou podlahu a nejsou navrženy pro čelní nebo boční vyklápění.

([b]) Zejména:
— hlubinové vozy
— vozy se sníženým středem (mezi nápravami)
— vozy s normálně nakloněnou diagonální manipulační deskou

Způsob vykládky těchto vozů určuje kombinace těchto vlastností:
Uspořádání vykládacích otvorů:

— axiální: Otvory nad středem trati
— dvoustranné: Otvory na obou stranách trati, mimo koleje
(Pro tyto vozy, vykládka je:
— souběžná, pokud se v zájmu úplného vyprázdnění vozu musí otevřít otvory na obou stranách,
— střídavá, pokud může k úplnému vyprázdnění vozu dojít otevřením otvorů pouze na jedné straně)
— horní: Dolní okraj vypouštěcího koryta (bez ohledu na mobilní zařízení, které může prodloužit toto koryto) je umístěn minimálně 0,700 m nad kolejí a umožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.
— spodní: Poloha dolního okraje vypouštěcího koryta neumožňuje použití dopravníkového pásu na odvoz nákladu.

Způsob vykládky:

— objemová: Jakmile jsou otvory otevřeny pro vykládku, nelze je opět uzavřít, dokud není vůz prázdný.
— řízená: Kdykoliv během vykládky může být tok nákladu regulován nebo dokonce zastaven.

▼B

PÍSMENO KATEGORIE: Z – NÁDRŽKOVÝ VŮZ

Referenční vůz		s kovovým pláštěm, pro přepravu tekutin nebo plynů kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	s podvozky
	c	s vykládkou pod tlakem ([a])
	e	vybavený vytápěním
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem)
	g	na přepravu plynů pod tlakem, zkapalnělých nebo rozpuštěných pod tlakem ([a])
	i	nádrž z nekovového materiálu
	j	se zařízením pohlcujícím nárazy
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	se 3 jednotkami
	oo	se 4 nebo více jednotkami
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Indexové písmeno „c“ nesmí být na vozech s indexovým písmenem „g“.

▼B

PŘÍLOHA P.13

Označení písmeny pro tažené vozy pro cestující

Sériová písmena s mezinárodním významem:

A	osobní vůz 1. třídy se sedadly
B	osobní vůz 2. třídy se sedadly
AB	osobní vůz 1./2. třídy se sedadly
WL	Spací vůz s sériovým písmenem A, B nebo AB v závislosti na typy nabízeného ubytování. Sériová písmena pro spací vůz se „speciálními“ kupé jsou doplněny indexovým písmenem „S“
WR	Jídelní vůz
R	Osobní vůz s oddílem pro jídelnu, bufet nebo bar (sériové písmeno použité jako dodatek)
D	Uzavřený nákladní vůz
DD	Otevřený, dvoupodlažní nákladní vůz pro automobily
Post	Poštovní vůz
AS SR WG	Osobní vůz s barem a tanečními prostory
WSP	Salonní vůz typu Pullman
Le	Otevřený dvounápravový dvoupodlažní vůz pro automobily
Leq	Otevřený dvounápravový dvoupodlažní vůz pro automobily vybavený vlakovým přívodním kabelem napájení
Laeq	Otevřený třínápravový dvoupodlažní vůz pro automobily vybavený vlakovým přívodním kabelem napájení

Indexová písmena s mezinárodním významem:

b h	Osobní vůz vybavený pro převoz zdravotně postižených cestujících
c	Oddíly, které lze přestavit na lehátkové uspořádání
d v	Vozidlo vybavené pro přepravu jízdních kol
ee z	Vozidlo vybavené centrálním napájecím zdrojem
f	Vozidlo vybavené kabinou strojvedoucího (motorový vůz)
p t	Osobní vůz se sedadly se střední uličkou
m	Vozidlo s délkou větší než 24,5 m
s	Střední ulička v uzavřených nákladních vozech a osobních vozech se zavazadlovým oddílem

Počet oddílů je uveden ve formě indexu (například: Bc9)

Sériová písmena a indexová písmena s vnitrostátním významem

Ostatní sériová písmena a indexová písmena mají vnitrostátní význam určený jednotlivými členskými státy.

▼M1

———————

▼B

PŘÍLOHA Q

Není použita

▼B

PŘÍLOHA R

Identifikace vlaku

V této oblasti se vypracovává EN. Jakmile bude zaveden, posoudí ERA a ES jeho vhodnost jakožto prostředku, kterým se dá zajistit soulad s požadavky této TSI.

Než se tento EN vypracuje, obsahuje tato příloha CWA připravené v tomto směru.

Je třeba upozornit, že touto CWA zůstává nedotčena použitelnost vyhlášek UIC 419–1 a 419–2.

Dovolujeme si odkázat na přiložený dokument – *CWA on train numbering*.

▼B

PŘÍLOHA S

Nepoužije se

▼B

PŘÍLOHA T

Brzdný účinek

Definuje se specifikace, kterou se stanoví vzorec pro výpočet brzdného účinku. Tato specifikace platí v celé síti TEN a zohlední, jak nejlépe lze tento vzorec stanovit, aby mohlo být brzdění bezpečně a hospodárně harmonizováno. Odborná víceoborová skupina navrhne urychlené zpracování tohoto problému. Bude též pracovat ve spojení s požadavky CR OPE TSI.

Než se vypracuje a zavede podrobná specifikace, je toto otevřeným bodem a doporučuje se, aby se železniční podniky a provozovatelé infrastruktury spojili a společně vypracovali dvoustranné nebo vícestranné dohody pro usnadnění hladkého přechodu vlaků z provozní oblasti jednoho manažery infrastruktury do provozní oblasti jiného manažera infrastruktury.

Viz též příloha U.

▼B

PŘÍLOHA U

Přehled otevřených bodů

ODDÍL 4.2.2.5

Dokument o řazení vlaků

PŘÍLOHA T (viz pododdíl 4.2.2.6.2 této TSI)

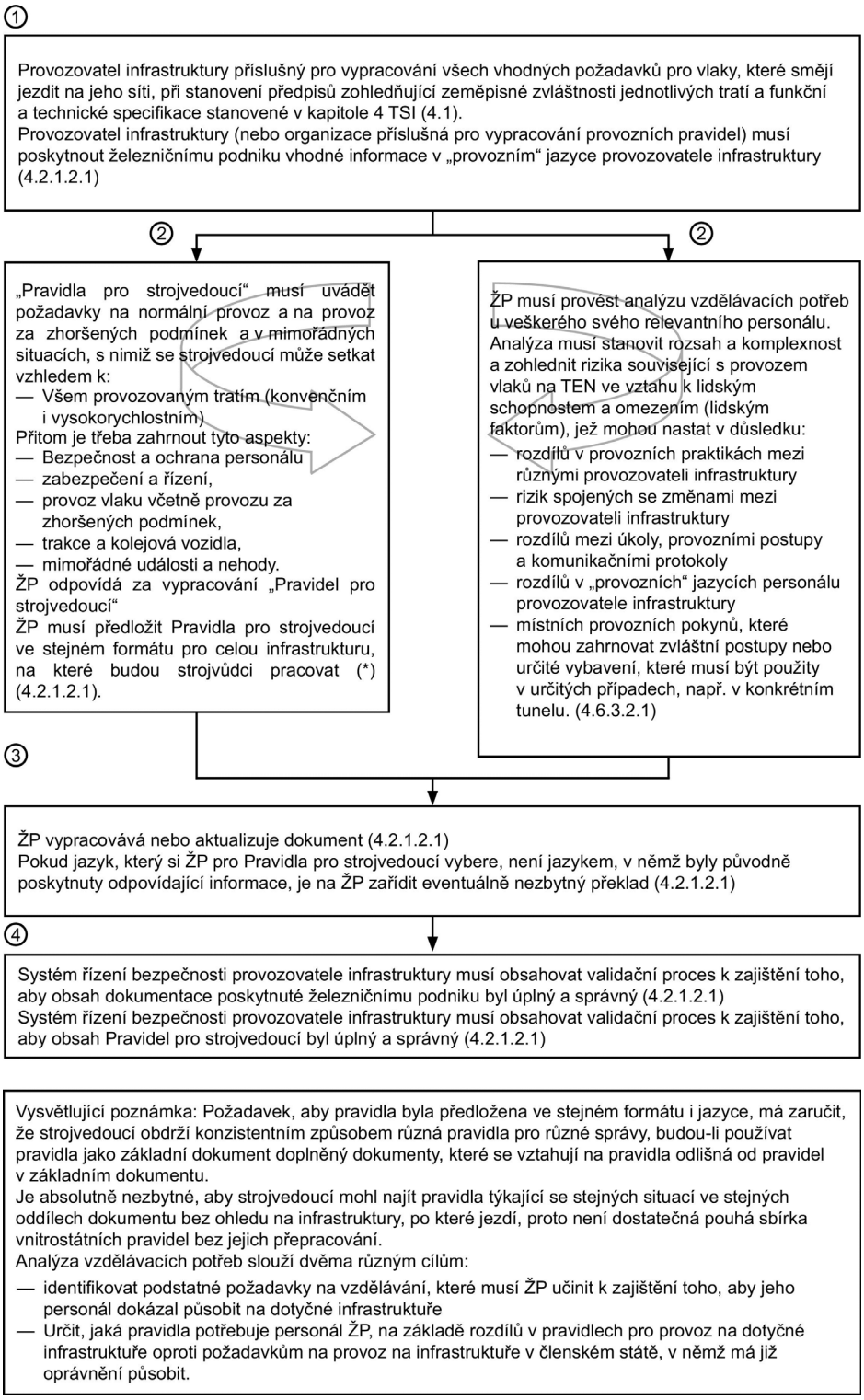
Brzdný účinek

▼B

PŘÍLOHA V

Příprava a aktualizace dokumentace pravidel pro strojvedoucí

Ve spojení s pododdíly 4.2 a 4.6 této TSI níže uvedený diagram znázorňuje proces uvedený v této TSI pro přípravu a aktualizaci dokumentace pravidel vyžadovaných touto TSI.



Vysvětlující poznámka: Požadavek, aby pravidla byla předložena ve stejném formátu i jazyce, má zaručit, že strojvedoucí obdrží konzistentním způsobem různá pravidla pro různé správy, budou-li používat pravidla jako základní dokument doplněný dokumenty, které se vztahují na pravidla odlišná od pravidel v základním dokumentu.

Je absolutně nezbytné, aby strojvedoucí mohl najít pravidla týkající se stejných situací ve stejných oddílech dokumentu bez ohledu na infrastruktury, po které jezdí, proto není dostatečná pouhá sbírka vnitrostátních pravidel bez jejich přepracování.

Analýza vzdělávacích potřeb slouží dvěma různým cílům:

— identifikovat podstatné požadavky na vzdělávání, které musí ŽP učinit k zajištění toho, aby jeho personál dokázal působit na dotyčné infrastruktuře
— Určit, jaká pravidla potřebuje personál ŽP, na základě rozdílů v pravidlech pro provoz na dotyčné infrastruktuře oproti požadavkům na provoz na infrastruktuře v členském státě, v němž má již oprávnění působit.

▼B

SLOVNÍČEK

Termín	Definice
Nehoda	Podle článku 3 směrnice 2004/49/ES.
Povolování jízdy vlaků	Obsluha zařízení v signalizačních střediscích, velínech napájení elektrické trakce a střediscích řízení provozu, které povolují jízdu vlaku. To nezahrnuje personál železničních podniků, který je příslušný pro řízení zdrojů, jako jsou vlaková četa nebo kolejová vozidla.
Nebezpečné věci	Podle článku 2 směrnice 96/49.
Provoz za zhoršených podmínek	Provoz, který vyplývá z neplánované události, která brání normálnímu poskytování vlakových služeb.
Vypravení	Viz – vypravení vlaku
Strojvedoucí	Osoba způsobilá a oprávněná k řízení vlaků.
Nadměrný náklad	Náklad vezený kolejovým vozidlem, například kontejner, kontejner nebo jiný přepravovaný předmět, při jehož přepravě velikost kolejového vozidla a/nebo hmotnost na nápravu vyžaduje zvláštní souhlas k odjezdu a/nebo dodržení zvláštních podmínek jízdy pro celou trasu jízdy nebo její část.
Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti	V kontextu kapitoly 4. odst. 7 této TSI se to týká pouze požadavků na zdravotní a psychologickou způsobilost nezbytnou na provozování relevantních prvků subsystému.
Horkoběžnost ložiska nápravy	Skříň a ložisko nápravy, které přesáhly svou maximální konstrukční provozní teplotu.
Mimořádná událost	Podle článku 3 směrnice 2004/49/ES.
Kniha formulářů	Kniha formulářů, která popisuje sled kroků, které mají být provedeny zaměstnanci provozovatele infrastruktury a železničního podniku, když vlaky jedou za zhoršených podmínek. Pro každou činnost je zapotřebí samostatný formulář. Kniha formulářů je vypracována v jazyce provozovatelů infrastruktury i železničního podniku a její exempláře obdrží dotyční provozovatelé infrastruktury a personál železničních podniků.
Členský stát	Je-li tento termín použit ve spojení s touto TSI, vztahuje se na členský stát, který vydává bezpečnostní povolení/schválení, jak je stanoveno v článcích 10 a 11 směrnice 2004/49/ES.
Provozní jazyk	Jazyk nebo jazyky, které při každodenní činnosti používá provozovatel infrastruktury a které jsou uveřejněny v jeho prohlášení o síti, s použitím pro oznamování provozních zpráv a sdělení týkajících se bezpečnosti mezi personálem provozovatele infrastruktury a železničních podniků.
Cestující	Osoba (jiná než zaměstnanec se specifickými úkoly ve vlaku) cestující vlakem nebo v železničním objektu před jízdou vlakem nebo po ní.
Sledování výkonnosti	Systematické pozorování a záznam výkonnosti vlakové služby a infrastruktury pro účely zlepšení výkonnosti v obou oblastech.
Reálný čas	Schopnost si vyměnit nebo zpracovat informace o specifikovaných událostech (jako například příjezd do stanice, průjezd stanicí nebo odjezd ze stanice) při jízdě vlaku ihned, jakmile nastanou.
Bod hlášení	Bod v jízdním řádu vlaku, ve kterém je vyžadováno ohlášení času příjezdu, odjezdu nebo průjezdu.

▼B

Termín	Definice
Vlaková cesta	Zvláštní úsek nebo úseky trati
Znalost vlakové cesty	Znalost úseku (úseků) tratě, ve kterém pracuje vlakový personál, na základě informací, které jim v zájmu bezpečného provozu vlaku poskytl provozovatel infrastruktury. Základní prvky těchto znalostí se musejí příslušní zaměstnanci naučit podrobně a nazpaměť. Ostatní prvky mohou být uvedeny v dokumentaci, kterou mohou zaměstnanci rychle vyhledat na základě posouzení vlakové cesty železničním podnikem nebo podle požadavků příslušného vnitrostátního orgánu pro bezpečnost.
Práce důležité pro bezpečnost	Práce prováděné zaměstnanci, když řídí nebo ovlivňují jízdu vozidla, které by mohly ovlivnit zdraví a bezpečnost osob.
SPAD	Nepovolené přejetí návěstí v případě nebezpečí – tj. návěstí „Stůj!“, které strojvedoucí přejede bez povolení osoby příslušné pro povolování přesunů vlaků.
Zaměstnanci	Zaměstnanci pracující pro železniční podnik nebo provozovatele infrastruktury nebo jejich dodavatele, kteří provádějí úkoly specifikované v této TSI.
Místo zastávky	Stanoviště uvedené v jízdní řádu vlaku, jako místo, kde vlak má zastavit, obvykle pro provedení specifických činností, jako například umožnit cestujícím nástup do vlaku a výstup z vlaku.
Jízdní řád	Dokument nebo systém, který poskytuje podrobné údaje o harmonogramu vlaku (vlaků) na určité vlakové cestě.
Časový bod	Místo uvedené v jízdním řádu vlaku, ve kterém je uveden určitý čas. Tento čas může být časem příjezdu, odjezdu, nebo v případě, že vlak v místě nezastavuje, časem průjezdu.
Hnací vozidlo	Poháněné vozidlo schopné se samo pohybovat a přemísťovat ostatní vozidla, ke kterým může být připojeno.
Vlak	Vlak je definován jako hnací vozidlo (vozidla) s připojenými železničními vozidly nebo bez nich, nebo souprava vozidel s vlastním pohonem, které jezdí mezi dvěma nebo více body na síti TEN.
Vypravení vlaku	Signál osobě řídící vlak, že veškeré činnosti ve stanici nebo vozovně byly dokončeny a že, pokud jde o odpovědné zaměstnance, bylo vlaku vydáno povolení k jízdě.
Doprovod vlaku	Zaměstnanci ve vlaku, jejichž schopnosti jsou osvědčeny a kteří byli jmenováni železničním podnikem k provádění specifických, určených úkolů souvisejících s bezpečností ve vlaku, například strojvedoucí nebo průvodčí.
Identifikace vlaku	Prostředky pro jednoznačnou identifikaci konkrétního vlaku.
Příprava vlaku	Zajištění, že je vlak schopen provozu, že je vlakové zařízení správně zapojeno a řazení vlaku je v souladu s určenou vlakovou cestou. Vlaková příprava též zahrnuje technické kontroly prováděné před vyjetím vlaku na trať.
Vozidlo	Jakékoli kolejové vozidlo, například lokomotiva nebo vůz.
Identifikace vozidla	Číslo připevněné na vozidle pro jeho jednoznačnou identifikaci a pro jeho odlišení od všech ostatních vozidel.

▼B

SEZNAM ZKRATEK, KTERÉ SE MAJÍ ZAHRNOUT DO TSI

Zkratka	Vysvětlení
ac	Střídavý proud
CCS	Řízení a zabezpečení
cen	Evropský výbor pro normalizaci (*Comite Européen de Normalisation*)
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
cr	Konvenční železnice
Db	Decibely
dc	Stejnosměrný proud
dmi	Rozhraní strojvedoucí-stroj
EC	Evropské společenství
EKG	elektrokardiogram
eirene	Evropská integrovaná železniční rozšířená radiová síť
en	Evropská norma
ENE	Energetika
era	Evropská agentura pro železnice
ertms	Evropský systém řízení železničního provozu
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
FRS	Specifikace funkčních požadavků
GSM-R	Celosvětový systém pro mobilní komunikace – železnice
habd	Detektor horkoběžnosti ložiska nápravy
Hz	Hertz
PI	Provozovatel infrastruktury
INS	Infrastruktura
OPE	Provoz a řízení dopravy
oszd	Organizace pro spolupráci železnic
PPV	Ruská zkratka „Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii“ = „Pravidla pro použití železničních vozidel v mezinárodním provozu“
RIC	Pravidla pro recipročním používání zavazadlových vozů a vozů s brzdou v mezinárodní dopravě (*Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international*)
riv	Pravidla pro recipročním používání nákladních vozů v mezinárodní dopravě (*Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international*)
RST	Kolejová vozidla
ŽP	Železniční podnik
SMS	Systém řízení bezpečnosti
spad	Nedovolená jízda kolem návěstidla zakazujícího jízdu
SRS	Specifikace systémových požadavků
TAP	Telematické aplikace – cestující

▼B

Zkratka	Vysvětlení
ten	Transevropská síť
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
uic	Mezinárodní unie železnic (*Union Internationale des Chemins de fer*)
UV	Ultrafialový
VKM	Označení provozovatele vozidla