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

►**B**

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 11. srpna 2006

o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému

(oznámeno pod číslem K(2006) 3593)

(Text s významem pro EHP)

(2006/920/ES)

(Úř. věst. L 359, 18.12.2006, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Rozhodnutí Komise ze 2009/107/ES dne 23. ledna 2009	L 45	1	14.2.2009
►**M2**	Rozhodnutí Komise ze 2010/640/EU dne 21. října 2010	L 280	29	26.10.2010

▼B

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 11. srpna 2006

o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému

(oznámeno pod číslem K(2006) 3593)

(Text s významem pro EHP)

(2006/920/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s čl. 2 písm. c) směrnice 2001/16/ES se transevropský konveční železniční systém člení na strukturální a funkční subsystémy.

(2) Podle čl. 23 odst. 1 směrnice se má na subsystém „Provoz a řízení dopravy“ vztahovat technická specifikace pro interoperabilitu (TSI).

(3) Jako první krok musí Evropská asociace pro železniční interoperabilitu (*European Association for Railway Interoperability* – AEIF), která byla jmenována jako společný zastupující orgán, vypracovat návrh TSI.

(4) V souladu s čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/16/ES byla AEIF pověřena vypracováním návrhu TSI subsystému „Provoz a řízení dopravy“. Základní parametry podle čl. 6 odst. 4 uvedené směrnice byly projednány jako součást připojené TSI.

(5) Návrh TSI doprovázela úvodní zpráva obsahující analýzu nákladů a výnosů podle čl. 6 odst. 5 směrnice.

(6) Návrh TSI byl se zřetelem k úvodní zprávě přezkoumán výborem zřízeným podle směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému ([2]) a uvedeným ve článku 21 směrnice 2001/16/ES.

([1]) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice ve znění směrnice 2004/50/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114).

([2]) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/50/ES.

▼B

(7) Technická specifikace pro interoperabilitu ve své aktuální verzi se nezabývá všemi hledisky interoperability; otázky, kterými se nezabývá, jsou klasifikovány jako „otevřené body“ v příloze U TSI. Vzhledem k tomu, že ověřování interoperability je podle čl. 16 odst. 2 směrnice 2001/16/ES nutno provést na základě požadavků TSI, je nezbytné během přechodného období mezi zveřejněním tohoto rozhodnutí a úplným provedením připojené TSI stanovit podmínky, které mají být splněny, vedle požadavků výslovně uvedených v připojené TSI. Za tímto účelem členské státy informují ostatní členské státy a Komisi o příslušných vnitrostátních technických pravidlech používaných pro dosažení interoperability a plnění základních požadavků směrnice 2001/16/ES a také o jimi jmenovaných subjektech pro provádění postupu posuzování shody nebo vhodnosti pro použití, jakož i o kontrolním postupu používaném pro ověřování interoperability subsystémů ve smyslu čl. 16 odst. 2 směrnice 2001/16/ES. Je třeba, aby Komise provedla analýzu informací předaných členskými státy a případně projednala s výborem potřebu přijetí jakýchkoli dalších opatření.

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

(9) 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 2001/16/ES měl být zahájen postup revize nebo aktualizace.

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

(11) 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 řešení a vytvoří způsoby posuzování.

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

(13) 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 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.

▼B

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

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Komise přijímá technickou specifikaci pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) týkající se subsystému „Provoz řízení a dopravy“ transevropského konvenčního systému uvedeného v čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/16/ES.

Tato TSI je uvedena v příloze tohoto rozhodnutí.

Tato TSI se použije pro subsystém Provoz a řízení dopravy transevropského konvenčního železničního systému, jak stanoví příloha II část 2.4 směrnice 2001/16/ES.

▼M2

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 ponese žadatel o změnu EVN.

▼B

Článek 2

1. S ohledem na otázky uvedené v příloze U TSI a klasifikované jako „otevřené body“, jsou podmínkami, které musí být splněny pro ověření interoperability podle čl. 16 odst. 2 směrnice 2001/16/ES, platné technické předpisy členského státu, který povoluje 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 v 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

Toto rozhodnutí vstoupí v platnost šest měsíců ode dne jeho vyhlášení.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

▼B

PŘÍLOHA

TECHNICKÁ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

SUBSYSTÉM: PROVOZ A ŘÍZENÍ DOPRAVY

1	ÚVOD
1.1	**Technická oblast působnosti**
1.2	**Zeměpisná oblast působnosti**
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	**Vazba 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

▼B

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
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 doprovodem vlaku, 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
4.2.2.1.3	Konec 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	Nakládání nákladních vozů
4.2.2.4.1	Rozložení hmotnosti
4.2.2.4.2	Hmotnost na nápravu
4.2.2.4.3	Zajištění nákladu
4.2.2.4.4	Průjezdný průřez
4.2.2.4.5	Zakrytí nákladu
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	Brzdící 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

▼B

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
4.3	**Funkční a technické specifikace rozhraní**
4.3.1	Rozhraní s TSI Infrastruktura
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 týkající se odborné kvalifikace pro 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	Identifikace vozidla
4.3.3.2	Brzdění
4.3.3.3	Požadavky pro osobní vozidla
4.3.3.4	Viditelnost vlaku
4.3.3.4.1	Na prvním vozidle vlaku ve směru jízdy
4.3.3.4.2	Konec vlaku
4.3.3.5	Slyšitelnost vlaku
4.3.3.6	Viditelnost návěstidel
4.3.3.7	Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího
4.3.3.8	Řazení vlaku a příloha B
4.3.3.9	Nakládání nákladních vozů
4.3.3.10	Zajištění provozuschopnosti vlaku a nebezpečné věci
4.3.3.11	Řazení vlaku, příloha L
4.3.3.12	Pohotovostní plány a řízení v nouzových situacích

▼B

4.3.3.13	Záznam údajů
4.3.4	Rozhraní s TSI telematické aplikace
4.3.4.1	Identifikace vlaků
4.3.4.2	Řazení vlakových souprav
4.3.4.3	Odjezd vlaku
4.3.4.4	Jízda vlaku
4.3.4.5	Identifikace vozidla
4.4	**Provozní pravidla**
4.5	**Pravidla údržby**
4.6	**Odborná kvalifikace**
4.6.1	Odborné schopnosti
4.6.1.1	Odborné znalosti
4.6.1.2	Schopnost uvést tyto znalosti do praxe
4.6.2	Jazykové schopnosti
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 traťových poměrů
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	Kriteria pro schválení lékařů pro pracovní lékařství a zdravotnických organizací
4.7.3	Kriteria 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 jmenováním:
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
4.7.4.2.3	Další zdravotní prohlídky a/nebo psychologická hodnocení

▼B

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
4.8	**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
PŘÍLOHA A	PROVOZNÍ PRAVIDLA ERTMS/ETCS A ERTMS/GSM-R
PŘÍLOHA B	OSTATNÍ PRAVIDLA UMOŽŇUJÍCÍ SPOLEČNÝ PROVOZ NOVÝCH STRUKTURÁLNÍCH SUBSYSTÉMŮ:
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	POKYNY PRO POSOUZENÍ SUBSYSTÉMU PROVOZU A ŘÍZENÍ DOPRAVY
PŘÍLOHA G	INFORMATIVNÍ A NEPOVINNÝ SEZNAM PRVKŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT OVĚŘENY U KAŽDÉHO ZÁKLADNÍHO PARAMETRU

▼B

PŘÍLOHA I	NENÍ POUŽITA
PŘÍLOHA J	MINIMÁLNÍ PRVKY TÝKAJÍCÍ SE ODBORNÉ KVALIFIKACE PRO ÚKOLY SOUVISEJÍCÍ S „DOPROVODEM VLAKŮ“
PŘÍLOHA K	NENÍ POUŽITA
PŘÍLOHA L	MINIMÁLNÍ PRVKY TÝKAJÍCÍ SE ODBORNÉ KVALIFIKACE PRO PŘÍPRAVU VLAKŮ
PŘÍLOHA M	NENÍ POUŽITA
PŘÍLOHA N	PROVÁDĚCÍ POKYNY
PŘÍLOHA O	NENÍ POUŽITA
PŘÍLOHA P	IDENTIFIKACE VOZIDLA
PŘÍLOHA Q	NENÍ POUŽITA
PŘÍLOHA R	IDENTIFIKACE VLAKU
PŘÍLOHA S	VIDITELNOST VLAKŮ – KONEC VLAKU
PŘÍLOHA T	BRZDÍCÍ ÚČINEK
PŘÍLOHA U	PŘEHLED OTEVŘENÝCH BODŮ
PŘÍLOHA V	PŘÍPRAVA A AKTUALIZACE DOKUMENTACE PRAVIDEL PRO STROJVEDOUCÍ
	SLOVNÍČEK

▼B

TECHNICKÁ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

SUBSYSTÉM PROVOZU A ŘÍZENÍ DOPRAVY

1 ÚVOD

1.1 *TECHNICKÁ OBLAST PŮSOBNOSTI*

Tato TSI se týká subsystému provozu a řízení dopravy, který je uveden v bodu 1 přílohy II směrnice 2001/16/ES.

Další informace o tomto subsystému jsou uvedeny v kapitole 2.

1.2 *ZEMĚPISNÁ OBLAST PŮSOBNOSTI*

Zeměpisná oblast působnosti této TSI je transevropský konvenční železniční systém, který je popsán v příloze I směrnice 2001/16/ES.

Obsah této TSI

V souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice 2001/16/ES tato TSI:

a) uvádí určenou oblast působnosti subsystému provozu a řízení dopravy – kapitola 2;

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

c) stanoví funkční a technické specifikace, kterým musí subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat. V případě potřeby se mohou tyto specifikace lišit podle užívání subsystému, například podle kategorií tratí, železničních uzlů nebo kolejových vozidel uvedených v příloze I uvedené směrnice – kapitola 4;

d) určuje prvky interoperability a rozhraní obsažené v evropských specifikacích, včetně evropských norem, které jsou nezbytné pro dosažení interoperability v rámci transevropského konvenčního železničního systému – kapitola 5;

e) v každém zvažovaném případě stanoveny postupy posuzování shody nebo vhodnosti pro použití. To zahrnuje zejména moduly definované v rozhodnutí 93/456/EHS nebo případně zvláštní postupy, které mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, jakož i při ES ověřování subsystémů. Případné dokumenty, které mohou být použity jako referenční dokumenty pro pomoc při provádění této TSI, jsou uvedeny v seznamu – kapitola 6;

f) uvádí strategii uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou – kapitola 7;

▼B

g) uvádí pro dotčené zaměstnance odbornou kvalifikaci a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI – kapitola 4.

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

Tato TSI také obsahuje v kapitole 4 pravidla provozování a údržby příslušná pro oblast působnosti uvedenou v pododdílech 1.1 a 1.2 výše.

2 DEFINICE SUBSYSTÉMU/OBLASTI PŮSOBNOSTI

2.1 *SUBSYSTÉM*

Subsystém provoz a řízení dopravy je definován v příloze II směrnice 2001/16/ES, část 2.4.

Zahrnuje zejména tyto body:

— „Postupy a související zařízení umožňující souvislý provoz různých strukturálních subsystémů při provozu za normálních i za zhoršených podmínek, včetně zejména řízení pohybu vlaků, plánování a řízení provozu.

— Odborná kvalifikace, která může být vyžadována pro provádění přeshraničních služeb“.

2.2 *OBLAST PŮSOBNOSTI*

Tato TSI se týká subsystému provozu a řízení dopravy provozovatelů infrastruktury a železničních podniků v souvislosti s provozováním vlaků na konvenčních železničních tratích transevropské sítě (dále jen TEN).

Specifikace stanovené v TSI o provozu a řízení dopravy mohou být použity jako referenční dokument pro provozování vlaků, i když nespadají do oblasti působnosti této TSI.

▼M2

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 Jazykové schopnosti“ 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.

▼M2

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.

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

Současné rozdíly ve formě a pojetí infrastruktury v Evropě, které jsou alespoň částečně odpovědné za současné rozdíly mezi pravidly a postupy, mohou často být překonány pouze díky značným investicím.

V důsledku toho není obecným cílem současné verze této TSI, která je první od vstupu směrnice 2001/16/ES v platnost, vytvořit jediný platný evropský návod pro provoz a řízení konvenční železniční dopravy. Nicméně pravidla a postupy umožňující souvislý provoz nových strukturálních subsystémů, které se mají používat v TEN, a zejména ty, které jsou přímo spojeny s provozem nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, musí být shodné tam, kde existují shodné situace.

▼B

Původně se tato TSI týkala pouze těch prvků (uvedených v kapitole 4) subsystému „Provoz a řízení dopravy“, které se týkají v zásadě provozních rozhraní mezi železničními podniky a provozovatelem infrastruktury nebo které jsou významným přínosem pro interoperabilitu. Přitom byla příslušná pozornost věnována požadavkům směrnice 2004/49/ES (směrnice o bezpečnosti železnic).

▼M2

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

▼B

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.

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 2001/16/ES.

2.3 *VAZBA MEZI TOUTO TSI A SMĚRNICÍ 2004/49/ES*

Přestože byla tato TSI vypracována podle směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě, řeší i požadavky úzce spojené s provozními postupy a procesy požadovanými od provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku při podávání žádosti o osvědčení o bezpečnosti podle směrnice o bezpečnosti 2004/49/ES.

3 ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

3.1 *SOULAD SE ZÁKLADNÍMI POŽADAVKY*

V souladu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2001/16/ES musí transevropský konvenční železniční systém, jeho subsystémy a součásti jejich interoperability vyhovovat základním požadavkům obecně stanoveným v příloze III směrnice.

3.2 *ZÁKLADNÍ POŽADAVKY – PŘEHLED*

Základní požadavky se týkají:

— bezpečnosti,

— spolehlivosti a dostupnosti,

— ochrany zdraví,

— ochrany životního prostředí,

— technické kompatibility.

▼B

Podle směrnice 2001/16/ES mohou být základní požadavky uplatněné na celý transevropský konvenční železniční systém obecně nebo mohou být specifické pro každý subsystém a jeho součásti.

3.3 *KONKRÉTNÍ HLEDISKA VE VZTAHU K TĚMTO POŽADAVKŮM*

Význam obecných požadavků pro subsystém provozu a řízení dopravy je určen v následujících odstavcích.

3.3.1 BEZPEČNOST

V souladu s přílohou III směrnice 2001/16/ES jsou základní požadavky na bezpečnost, které platí pro subsystém provozu a řízení dopravy, tyto:

Základní požadavek 1.1.1 přílohy III směrnice 2001/16/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“.

Pokud jde o subsystém provoz a řízení dopravy, je tento základní požadavek řešen specifikací v pododdílu „viditelnost vlaku“ (pododdíl 4.2.2.1 a 4.3) a „slyšitelnost vlaku“ v pododdílu 4.2.2.2 a 4.3.

Základní požadavek 1.1.2 přílohy III směrnice 2001/16/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 nevztahuje k subsystému provoz a řízení dopravy.

Základní požadavek 1.1.3 přílohy III směrnice 2001/16/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 2001/16/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 2001/16/ES:

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

▼B

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

3.3.2 SPOLEHLIVOST A DOSTUPNOST

Základní požadavek 1,2 přílohy III směrnice 2001/16/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 2001/16/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“.

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

Základní požadavek 1.3.2 přílohy III směrnice 2001/16/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 2001/16/ES:

„Ve fázi návrhu systému musí být posouzen a zohledněn vliv stavby a provozu transevropského konvenčního 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 2001/16/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 2001/16/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.

Základní požadavek 1.4.4 přílohy III směrnice 2001/16/ES:

„Při provozu transevropského konvenčního železničního systému musí být dodržovány stanovené meze hluku“.

▼B

Přestože toto je v zásadě základní požadavek, který řeší TSI o hluku, subsystém pro provoz a řízení dopravy definuje určité prvky s pododdílech 4.2.2.2 a 4.3, pokud jde o „slyšitelnost vlaku“.

Základní požadavek 1.4.5 přílohy III směrnice 2001/16/ES:

„Provoz transevropského železničního systému nesmí za normálního stavu údržby vyvolávat nepřípustné úrovně zemních vibrací působících na činnosti a prostředí v blízkosti infrastruktury“.

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

3.3.5 TECHNICKÁ KOMPATIBILITA

Základní požadavek 1.5 přílohy III směrnice 2001/16/ES

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

3.4 *HLEDISKA TÝKAJÍCÍ SE KONKRÉTNĚ SUBSYSTÉMU PROVOZU A ŘÍZENÍ DOPRAVY*

3.4.1 BEZPEČNOST

Základní požadavek 2.6.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES:

„Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a zaměstnanců středisek řízení dopravy musí zaručovat bezpečný provoz, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb.

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců středisek údržby a středisek řízení dopravy a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích řízení dopravy a 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)

— Nakládání nákladních vozů (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)

▼B

— 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 kvalifikace (pododdíl 4.6)

— Podmínky pro ochranu zdraví a bezpečnost (pododdíl 4.7)

3.4.2 SPOLEHLIVOST A DOSTUPNOST

Základní požadavek 2.6.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES:

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

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 kvalifikace (pododdíl 4.6)

— Podmínky pro ochranu zdraví a bezpečnost (pododdíl 4.7)

3.4.3 TECHNICKÁ KOMPATIBILITA

Základní požadavek 2.6.3 přílohy III směrnice 2001/16/ES:

„Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a pracovníků řízení provozu musí zaručovat provozní efektivnost transevropského konvečního železničního systému, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb“.

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)

▼B

— Nakládání nákladních vozů (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 konvenční železniční systém (TEN), pro který platí směrnice 2001/16/ES a jehož součástí je subsystém provozu a řízení dopravy, je částí systému, jehož soudržnost musí být ověřena. 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.

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***

Tato část se zabývá zaměstnanci, kteří přispívají k provozu subsystému prováděním úkolů důležitých pro bezpečnost týkajících se přímého rozhraní mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury.

— Zaměstnanci železničního podniku:

  — řídí vlaky (v tomto dokumentu jsou označováni jako „strojvedoucí“) a jsou součástí „doprovodu vlaku“,

  — provádějí úkoly ve vlaku (nikoli však řízení) a jsou součástí „doprovodu vlaku“,

  — provádějí úkol přípravy vlaků.

— Zaměstnanci provozovatele infrastruktury provádějící úkol povolování jízdy vlaků.

▼B

Oblasti, kterých se to týká, jsou:

— dokumentace,

— komunikace.

a v oblasti působnosti definované v části 2.2 této TSI:

— odborná kvalifikace (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 podnik provozující vlak musí poskytnout strojvedoucímu veškeré nezbytné informace, které 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 o 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“.

„Pravidla pro strojvedoucí“ musí definovat požadavky pro všechny provozované tratě a pro kolejová vozidla používaná na těchto tratích podle situací normálního provozu, provozu za zhoršených podmínek a v nouzových situacích, s nimiž se může strojvedoucí setkat.

„Pravidla pro strojvedoucí“ musí zahrnovat dvě samostatné části:

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

— část, která 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

▼B

Provozovatel infrastruktury musí Pravidla pro strojvedoucí vypracovat buď v jazyce jednoho z členských států nebo v „provozním“ jazyce provozovatele/provozovatelů infrastruktury, na kterou se budou pravidla vztahovat. 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 zvolil železniční podnik pro Pravidla pro strojvedoucí, není jazykem, ve kterém byly původně poskytnuty příslušné informace, musí železniční podnik zajistit nezbytný překlad.

V souladu s přílohou III odstavcem 2 směrnice 2004/49/ES musí sytém řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury zahrnovat proces ověření, 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 uvádí tento postup ve formě postupového grafu a poskytuje o něm přehled.

4.2.1.2.2 **Popis tratí a příslušného traťového vybavení spojeného s používanou tratí**

Strojvedoucí musí mít k dispozici popis tratí a příslušného traťového vybavení pro tratě, na kterých budou jezdit, který souvisí s úkolem řízení vlaku. Tyto informace musí být uvedeny v jediném dokumentu pod názvem „Tabulky traťových poměrů“ (v tradiční nebo elektronické formě).

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.

▼B

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, jména, délky, konkrétních informací, jako je existence chodníků a bodů bezpečného úniku a míst, kde je možno bezpečně evakuovat cestující,

  — 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 odstavcem 2 směrnice 2004/49/ES musí sytém řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury zahrnovat proces ověření, 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 ověření, aby bylo zaručeno, že je 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. Tyto změny musí být shrnuty železničním podnikem v samostatném dokumentu nebo na počítačovém médiu, jehož formát musí být stejný pro veškeré traťové úseky, po kterých jezdí vlaky daného železničního podniku.

▼B

V souladu s přílohou III odstavcem 2 směrnice 2004/49/ES musí sytém řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury zahrnovat proces ověření, 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 ověření, aby bylo zajištěno, že je obsah dokumentu o upravených prvcích úplný a přesný.

4.2.1.2.2.3 *Informování strojvedoucího v reálném čase*

Postup pro informování strojvedoucích v reálném čase o všech změnách bezpečnostního uspořádání na trati musí definovat dotčený provozovatel infrastruktury (tam, kde se používá ERTMS/ETCS, musí být pouze jediný postup).

4.2.1.2.3 **Jízdní řády**

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

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.

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.

▼B

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 doprovodem vlaku musí být stanoveny:

— v dokumentech popisujících zásady komunikace (příloha C),

— v dokumentu nazvaném kniha formulářů.

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

4.2.1.5 ***Komunikace týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku, dalšími zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaků***

Jazykem pro komunikace týkající se bezpečnosti mezi doprovodem 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 doprovodem vlaku 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.

Podrobná specifikace je uvedena v pododdílu 4.3.3.4.1.

4.2.2.1.3 **Konec vlaku**

Tyto požadavky jsou stanoveny v příloze S.

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.

▼B

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 ***Nakládání nákladních vozů***

Železniční podnik musí zajistit, aby vozidla byla bezpečně naložena, aby byl náklad zajištěn a aby se situace po celou jízdu nezměnila, zejména s ohledem na tyto skutečnosti:

4.2.2.4.1 **Rozložení hmotnosti**

Vozidla musí být naložena tak, aby hmotnost nákladu byla rovnoměrně rozložena na všechny nápravy. Tam, kde to v důsledku velikosti nebo tvaru nákladu není možné, musí železniční podnik uplatnit zvláštní podmínky přepravy pro tento náklad po celou jízdu.

4.2.2.4.2 **Hmotnost na nápravu**

Železniční podnik musí zajistit, aby vozidla nebyla naložena nad povolenou hmotnost na nápravu. Rovněž musí zajistit, aby vozidla nebyla naložena nad povolenou hmotnost na nápravu v kterékoli části plánované trati (pokud příslušný provozovatel infrastruktury nepovolil jízdu).

4.2.2.4.3 **Zajištění nákladu**

Železniční podnik musí zajistit, aby náklad a nepoužité zařízení na zajištění nákladu na vozidlech nebo ve vozidlech byly uloženy bezpečným způsobem, aby se během přepravy zbytečně nepohybovaly.

4.2.2.4.4 **Průjezdný průřez**

Průjezdný průřez nesmí u žádného z vozidel (včetně případného nákladu) překročit maximální přípustnou mez pro daný úsek trati.

4.2.2.4.5 **Zakrytí nákladu**

Železniční podniky musí zajistit, aby materiál používaný pro zakrytí nákladu na vozidle byl bezpečně připevněn k vozidlu nebo k nákladu. Toto krytí musí být vyrobeno z materiálů, které je vhodné pro zakrytí dotyčného nákladu s ohledem na síly, jejichž působení bude pravděpodobně vystaven během jízdy.

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.

▼B

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,

— 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 vlaku musí být popsáno v harmonizovaném dokumentu o řazení vlaku (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.

▼M2

4.2.2.6.2 **Brzdící účinek**

Provozovatel infrastruktury (PI) musí poskytnout železničnímu podniku (ŽP) skutečný požadovaný účinek. Tato informace musí obsahovat, pokud je to nutné, podmínky pro použití brzdných systémů, které mají případně dopad na infrastrukturu, jako např. magnetické, rekuperační a vířivé brzdy.

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

Pravidla týkající se brzdícího účinku musí být řízena v rámci systému řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury a železničního podniku.

Další požadavky jsou určeny v příloze T.

▼B

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 požadované pro bezpečný a efektivní provoz a postup, kterým musí být údaje předávány, musí obsahovat:

— identifikací 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 pro provozovatele infrastruktury požadované pro přepravu nebezpečných věcí.

Železniční podnik musí určit postup, aby zajistil, že tyto údaje bude mít provozovatel/é infrastruktury k dispozici před odjezdem vlaku.

▼B

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 uvedenými v třetím odstavci pododdílu 4.1 této TSI určit kontroly a zkoušky (zejména v souvislosti s brzdami), které musí být provedeny před odjezdem.

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

— poskytování informací železničnímu podniku/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,

▼B

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

— Identifikace vlaku

— identita 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.

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**

Provozovatel infrastruktury a železniční podnik budou používat funkční postupy pro monitorování efektivního provozu všech dotčených 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 použijí pro vytvoření akcí zaměřených na zlepšení, jejichž cílem bude vyloučit nebo omezit události, které by mohly ohrozit efektivní provoz TEN.

▼B

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. Bude-li to vhodné a zejména tam, kde se to týká zaměstnanců železničních podniků, přizve provozovatel infrastruktury železniční podnik zúčastněný na události k účasti na analýze. 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,

— 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,

— záznam informací týkajících se lokomotivy/hnacího vozidla a strojvedoucího včetně pracovní doby.

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

— členského státu, 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,

▼B

— 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 záznam pracovní doby.

4.2.3.6 ***Provoz za zhoršených podmínek***

4.2.3.6.1 **Informace pro jiné uživatele**

Provozovatel infrastruktury ve spojení s železničním podnikem/železničními podniky musí stanovit postup pro okamžité vzájemné informování o všech situacích ohrožujících bezpečnost, výkon a/nebo dostupnost železniční sítě nebo kolejových vozidel.

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 neschopných vlaků),

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

— extrémních klimatických podmínek.

▼B

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 oznámit všem železničním podnikům všechny změny svých kontaktních údajů.

4.2.3.7 ***Řízení v nouzové situaci***

Provozovatel infrastruktury musí po konzultaci:

— se všemi železničními podniky využívajícími jeho infrastrukturu nebo

— je-li to vhodné, se subjekty zastupujícími železniční podniky využívající jeho infrastrukturu, dále

— v nezbytných případech se sousedícími provozovateli infrastruktury, jakož i

— s místními úřady a

— 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 konkrétní informace o těchto okolnostech, a to zejména v souvislosti se záchranou vlaků a jejich nakolejením. (Viz také ustanovení 4.2.7.1 TSI Nouzová opatření u konvenčního nákladního železničního vozu.)

Kromě toho musí mít železniční podnik zavedeny postupy pro informování cestujících o nouzové situaci ve vlaku a o bezpečnostních postupech.

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

Železniční podnik musí stanovit příslušné postupy na pomoc vlakové četě v situacích za zhoršených podmínek, aby bylo možné zabránit vzniku zpoždění způsobeného technickými nebo jinými poruchami kolejových vozidel (např. komunikační kanály, opatření nezbytná pro případ evakuace vlaku) nebo toto zpoždění zkrátit.

▼B

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

VYHRAZENO

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 CR CCS TSI) v souladu.

4.3.2.2 ***Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího***

Prostředek k sledování reakcí strojvedoucího, který zastaví vlak, pokud strojvedoucí nereaguje v určeném čase, a tam, kde infrastruktura tuto funkci podporuje, také automaticky ohlásí tuto událost kontrolnímu signalizačnímu středisku. Existuje rozhraní mezi tímto provozním požadavkem a pododdílem 4.2.2 v CR CCS TSI v souvislosti s ERTMS.

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

Příloha A (A1 a A2) této TSI je rozhraním s ERTMS/ETCS FRS a SRS, ERTMS/GSM-R FRS a SRS podrobně popsaném v příloze A k CR CCS TSI. Existuje i rozhraní se specifikacemi ETCS Strojvedoucí/Stroj/Rozhraní (DMI) (část 4.2.13 z CR CCS TSI) a specifikacemi EIRENE DMI (část 4.2.14 z CR CCS TSI). Existuje i rozhraní mezi přílohou A1 této TSI a pododdílem 4.2.2 z CR CCS TSI ve vztahu k vypnutí vlakové funkce 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.

Značení podél trati, značky a informační tabule musejí být zhotoveny tak, aby to usnadňovaly. 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,

▼B

— 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 CR CCS TSI s ohledem na vnější zorné pole strojvedoucího. V budoucí verzi přílohy A CR 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 CR CCS TSI.

▼M2

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) CR 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)) CR CCS TSI na straně druhé. V budoucnu bude existovat rozhraní s přílohou B OPE TSI, jakmile bude vyřešen otevřený bod CR CCS.

4.3.3 ROZHRANÍ S TSI KOLEJOVÁ VOZIDLA

4.3.3.1 ***Identifikace vozidla***

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.3 této OPE TSI a přílohou B RST TSI nákladní vozy.

Podobné rozhraní bude existovat i s dalšími CR RST TSI, jakmile budou vytvořeny.

4.3.3.2 ***Brzdění***

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.6.1 této OPE TSI, pododdílem 4.2.4 a přílohou B RST TSI nákladní vozy.

Podobné rozhraní bude existovat i s dalšími CR RST TSI, jakmile budou vytvořeny.

▼B

4.3.3.3 ***Požadavky pro osobní vozidla***

Je třeba poznamenat, že rozhraní bude existovat v následujících oblastech s dalšími CR RST TSI, jakmile budou vytvořeny.

— 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 zabránit použití tažné síly.

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

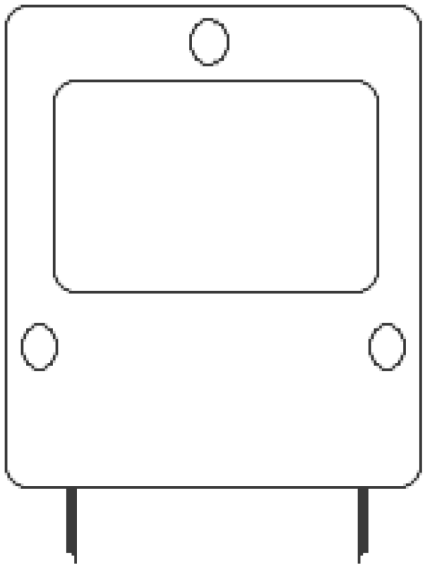
— Vozidla určená k přepravě osob musí být vybavena buď alarmem, který může cestující spustit, nebo záchrannou brzdou. V případě použití těchto zařízení musí být strojvedoucí okamžitě upozorněn, ale musí být schopen udržet si kontrolu nad vlakem.

4.3.3.4 ***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.

4.3.3.4.1 **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 vždy rozsvícena, pokud je vlak řízen z tohoto konce.



▼B

Přední světla musí optimalizovat rozlišitelnost vlaku (např. pro traťové dělníky a osoby používající veřejné přechody nebo přejezdy přes trať), poskytovat dostatečnou viditelnost pro strojvedoucího (osvětlení trati před vlakem, značení nebo tabulí podél trati atd.) v noci a při zhoršených podmínkách viditelnosti a nesmí oslňovat strojvedoucí protijedoucích vlaků.

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

Bude existovat rozhraní s budoucími verzemi RST TSI tam, kde se týká kabin strojvedoucích, a s pododdílem 4.2.2.1.2 této TSI.

4.3.3.4.2 **Konec vlaku**

Bude existovat rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.1.3 této TSI a pododdílem 4.2.7.4 a přílohou BB CR RST (nákladní vozy), pokud bude uzavřen otevřený bod v příloze S OPE TSI tím, že bude specifikována návěst konec vlaku, pro kterou je nezbytná konzola.

4.3.3.5 ***Slyšitelnost vlaku***

Subsystém provozu a řízení dopravy stanoví, že základním požadavkem pro slyšitelnost vlaku, který musí splňovat subsystém kolejových vozidel, je, že vlak musí být schopen poskytnout slyšitelné varování o své přítomnosti.

Zvuky vydávané varovným zařízením, jejich frekvence a intenzita a způsob jejich spuštění strojvedoucím musejí být normalizovány.

Bude existovat rozhraní s budoucími verzemi RST TSI tam, kde se týká kabin strojvedoucího, a s pododdílem 4.2.2.2 této TSI.

4.3.3.6 ***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 konstruovány tak, aby strojvedoucí mohl snadno vidět příslušné informace ze své obvyklé pracovní polohy.

Bude existovat rozhraní mezi pododdílem 4.3.2.4 této TSI a budoucí verzí RST TSI tam, kde se týká stanovišť strojvedoucích.

4.3.3.7 ***Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího***

Prostředek k sledování reakcí strojvedoucího, který zastaví vlak, pokud strojvedoucí nereaguje v určeném čase, a tam, kde infrastruktura tuto funkci podporuje, také automaticky ohlásí tuto událost kontrolnímu signalizačnímu středisku.

Bude existovat rozhraní s budoucími verzemi RST TSI tam, kde se zabývá kabinami strojvedoucího.

▼B

4.3.3.8 ***Řazení vlaku a příloha B***

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.5 této TSI a pododdílem 4.2.2.1.2.2 (tažné ústrojí) z CR RST TSI (nákladní vozy), pokud jde o maximální přípustné hmotnosti vlaku. V budoucnosti může vzniknout rozhraní mezi přílohou B této TSI a pododdílem 4.2.2.1.2.1 (nárazníky) z CR RST TSI (nákladní vozy), pokud jde o rychlost posunování.

4.3.3.9 ***Nakládání nákladních vozů***

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4. 2.2.4 této TSI a pododdílem 4.2.2.3.5 (zajištění nákladu) a přílohou YY CR RST TSI (nákladní vozy).

4.3.3.10 ***Zajištění provozuschopnosti vlaku a nebezpečné věci***

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.7 a 4.2.3.4.3 této TSI a pododdílem 4.2.2.6 (nebezpečné věci) z CR RST TSI (nákladní vozy).

▼M2

4.3.3.11 **Řazení vlaku, příloha L**

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.5 a přílohou L této TSI a pododdílem 4.2.3.5 (podélné tlakové síly) CR RST (nákladní vozy) TSI, s ohledem na jízdu vlaků, manipulaci vlaků a rozdělení vozů ve vlaku.

Bude existovat rozhraní s budoucími verzemi RST TSI, pokud se jedná o hnací jednotky a osobní vozy.

▼B

4.3.3.12 ***Pohotovostní plány a řízení v nouzových situacích***

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.3.6.3 této TSI a pododdílem 4.2.6.1.2 (funkční a technické specifikace s ohledem na podmínky prostředí) z CR RST TSI (nákladní vozy) ve vztahu k extrémním klimatickým podmínkám.

Existuje také rozhraní mezi pododdíly 4.2.3.6 a 4.2.3.7 této TSI a pododdílem 4.2.7.1 (opatření pro případ nouze) a 4.2.7.2 (požární bezpečnost) z CR RST TSI (nákladní vozy).

Bude existovat rozhraní s budoucími verzemi RST TSI tam, kde se týká hnacích vozidel a osobních vozů.

4.3.3.13 ***Záznam údajů***

Bude existovat rozhraní mezi pododdílem 4.2.3.5.2 (záznam údajů o dozoru ve vlaku) této CR OPE TSI a budoucími verzemi CR RST TSI tam, kde se týká hnacích vozidel s kabinami pro strojvedoucí.

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.3.5.1 (záznam údajů o dozoru mimo vlak) této CR OPE TSI a pododdílem 4.2.3.3.2 (detekce horkoběžnosti ložiska nápravy) z CR RST TSI (nákladní vozy). Bude existovat také rozhraní mezi tímto pododdílem CR OPE TSI a budoucími verzemi CR RST TSI tam, kde se týká hnacích vozidel a osobních vozů s ohledem na detekci ložiskové skříně nápravy zařízením umístěným podél trati.

▼B

4.3.4 ROZHRANÍ S TSI TELEMATICKÉ APLIKACE

4.3.4.1 ***Identifikace vlaků***

Způsob jednoznačné identifikace všech vlaků jezdících v TEN musí být ještě upřesněn (viz pododdíl 4.2.3.2 a příloha R). V tomto ohledu existuje rozhraní s TSI telematické aplikace pro náklad v pododdílu 4.2.2. Bude existovat i rozhraní s TSI Využití telematiky v osobní dopravě, jakmile bude vytvořena.

4.3.4.2 ***Řazení vlakových souprav***

Pododdíly 4.2.2.5 a 4.2.2.7.2 této TSI mají vzhledem k údajům o řazení vlaku rozhraní s pododdílem 4.2.3.2 TSI telematické aplikace pro náklad. Bude existovat i rozhraní s TSI Využití telematiky v osobní dopravě, jakmile bude vytvořena.

4.3.4.3 ***Odjezd vlaku***

Pododdíl 4.2.3.3 této TSI má rozhraní v oblasti informací o odjezdu vlaku s pododdílem 4.2.3 TSI telematické aplikace pro náklad. Bude existovat i rozhraní s TSI Využití telematiky v osobní dopravě, jakmile bude vytvořena.

4.3.4.4 ***Jízda vlaku***

Pododdíl 4.2.3.4 této TSI má rozhraní v oblasti údajů o jízdě vlaku s pododdíly 4.2.4, 4.2.5 a 4.2.6 TSI Využití telematiky v nákladní dopravě. Bude existovat i rozhraní s TSI Využití telematiky v osobní dopravě, jakmile bude vytvořena.

4.3.4.5 ***Identifikace vozidla***

Existuje rozhraní mezi pododdílem 4.2.2.3 této OPE TSI a pododdílem 4.2.11.3 „referenční databáze kolejových vozidel“ a přílohou A index 1 („definice údajů a zprávy“ odst. 1.18 „Přirozený prvek: WagonIdent“) z TSI telematické aplikace pro náklad. Bude existovat i rozhraní s TSI Využití telematiky v osobní dopravě, jakmile bude vytvořena.

4.4 *PROVOZNÍ PRAVIDLA*

Pravidla a postupy umožňující společný provoz nových a odlišných strukturálních subsystémů, které mají být používány v TEN, a zejména těch, které jsou přímo spojeny s provozem nového systému řízení a zabezpečení, musejí být stejné tam, kde jsou situace stejné.

Za tímto účelem jsou provozní pravidla Evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS/ETCS) uvedena v příloze A1. Pravidla pro radiový systém ERTMS/GSM-R budou specifikována v příloze A2.

Další provozní pravidla, která lze normalizovat v celé TEN, budou specifikována v příloze B.

Protože tato pravidla mají platit pro celou síť TEN, je důležité, aby byla zcela shodná. Jediná organizace, která bude moci měnit tato pravidla, bude subjekt odpovídající za aktualizace příloh A, B a C této TSI.

▼B

4.5 *PRAVIDLA ÚDRŽBY*

Neuplatňuje se

4.6 *ODBORNÁ KVALIFIKACE*

V souladu s pododdílem 2.2.1 této TSI se tento oddíl zabývá odbornými a jazykovými schopnostmi a procesem hodnocení zaměstnanců pro získání těchto schopností.

4.6.1 ODBORNÉ SCHOPNOSTI

Zaměstnanci (včetně smluvních zaměstnanců) železničního podniku a provozovatele infrastruktury musí získat příslušné odborné schopnosti, aby mohli plnit všechny povinnosti spojené s bezpečností v normální situaci, za podmínek zhoršeného provozu a v nouzové situaci. Tyto schopnosti zahrnují odborné znalosti a schopnost uplatňovat tyto znalosti v praxi.

▼M2

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 zabránit vyvolávání zbytečných rizik 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 odstavcem 2 směrnice 2004/49/ES mají železniční podniky a provozovatelé infrastruktury vytvořit systém řízení kvalifikace, který zajistí hodnocení a udržování jednotlivých schopností jejich zaměstnanců. Kromě toho je nutné podle potřeby organizovat školení, aby znalosti a dovednosti byly udržovány na současné úrovni, a to zejména ve vztahu ke slabým stránkám nebo nedostatkům v systému či individuálním výkonu.

4.6.2 JAZYKOVÉ SCHOPNOSTI

4.6.2.1 ***Zásady***

Provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí zajistit, aby jejich příslušní zaměstnanci byli schopni používat komunikační protokoly a zásady stanovené v této TSI.

Pokud se „provozní“ jazyk používaný provozovatelem infrastruktury liší od jazyka běžně používaného zaměstnanci železničního podniku, musí toto jazykové a komunikační školení tvořit podstatnou součást systému řízení celkové kvalifikace železničního podniku.

Zaměstnanci železničního podniku, jejichž povinností je i komunikovat se zaměstnanci provozovatele infrastruktury v záležitostech důležitých pro bezpečnost, ať již v běžných situacích, za zhoršených podmínek nebo v nouzových situacích, musí mít dostatečnou znalost „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 běžných situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích,

  — vyplňovat formuláře spojené s používáním knihy formulářů.

— Ostatní členové doprovodu vlaku, 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 ohledně příslušné úrovně znalostí jsou definovány v příloze E. Úroveň znalostí pro strojvedoucího by měla 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.

▼M2

C Vstupní posouzení

— základní podmínky,

— program posouzení včetně praktických ukázek,

— způsobilost školitelů,

— vystavení osvědčení o způsobilosti.

D Udržování schopností

— 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 podnik a provozovatel infrastruktury musí provést analýzu vzdělávacích potřeb pro příslušné zaměstnance.

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. Je-li to vhodné, musí být zavedeny prvky vzdělávání zaměstnanců, které je zohledňují.

▼B

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 vzdělávacích potřeb musí být zdokumentovány ty, které nejsou považovány za vhodné, a příslušné důvody.

4.6.3.2.2 **Aktualizace analýzy vzdělávacích potřeb**

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury musí definovat proces pro revizi a aktualizaci svých individuálních vzdělávacích potřeb a vzít při tom v úvahu např. předcházející audity, zpětné vazby v systému a známé změny pravidel a postupů, infrastruktury a technologií.

4.6.3.2.3 **Konkrétní prvky pro doprovod vlaku a pomocný personál**

▼M2

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 definovat proces, jakým bude doprovod vlaku získávat a udržovat znalosti o hnacích a tažených vozidlech.

4.6.3.2.3.3 *Pomocný personál*

Železniční podnik zajistí, aby pomocný personál (např. zajišťující stravování a úklid), který není součástí „doprovodu vlaku“, získal kromě základních pokynů i školení, jak reagovat na pokyny plně vyškolených členů „doprovodu vlaku“.

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 podnik a provozovatelé infrastruktury definovat a zdokumentovat proces, který zavádějí pro splnění lékařských, psychologických a zdravotních požadavků na své zaměstnance v rámci 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.

▼B

Zaměstnanci nesmějí provádět úkoly důležité pro bezpečnost, pokud je jejich bdělost oslabena látkami, jako je alkohol, drogy nebo psychotropní léky. Proto železniční podnik a provozovatel infrastruktury musí uplatňovat postupy pro kontrolu rizika, že zaměstnanci nastoupí do práce pod vlivem těchto látek nebo budou tyto látky požívat v pracovní době.

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

4.7.2 KRITERIA PRO SCHVÁLENÍ LÉKAŘŮ PRO PRACOVNÍ LÉKAŘSTVÍ A ZDRAVOTNICKÝCH ORGANIZACÍ ([1])

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury musí vybrat lékaře pro pracovní lékařství a zdravotní zařízení pro zdravotní prohlídky v souladu s vnitrostátními předpisy a praxí země, kde má železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury licenci nebo registraci.

Pracovní lékaři provádějící zdravotní prohlídky uvedené v pododdílu 4.7.4 musí 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 KRITERIA PRO SCHVALOVÁNÍ PSYCHOLOGŮ ZABÝVAJÍCÍCH SE PSYCHOLOGICKÝM HODNOCENÍM A POŽADAVKY PSYCHOLOGICKÉHO HODNOCENÍ

4.7.3.1 ***Osvědčování psychologů***

Psycholog musí mít příslušnou vysokoškolskou kvalifikaci a musí mít osvědčení v souladu s vnitrostátními předpisy země, ve které má železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury licenci nebo registraci.

4.7.3.2 ***Obsah a interpretace psychologického hodnocení***

Obsah a postup pro interpretaci psychologického hodnocení musí určit osoba certifikovaná podle oddílu 4.7.3.1 s ohledem na práci a prostředí na železnici.

4.7.3.3 ***Volba hodnotících nástrojů***

Hodnocení musí zahrnovat pouze ty hodnotící nástroje, které jsou založeny na základech vědecké psychologie.

4.7.4 LÉKAŘSKÉ PROHLÍDKY A PSYCHOLOGICKÁ HODNOCENÍ

4.7.4.1 ***Před jmenováním:***

4.7.4.1.1 **Minimální obsah lékařské prohlídky**

Lékařská prohlídka musí zahrnovat:

— všeobecnou zdravotní prohlídku,

([1]) Část 4.7.2 je doporučením.

▼B

— 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.

Při určování obsahu psychologického hodnocení musí psycholog vzít v úvahu alespoň tato kritéria pro vyhodnocení požadavků jednotlivých bezpečnostních funkcí:

— 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**

Alespoň jedna systematická lékařská prohlídka musí být prováděna:

— každé 5 roky u zaměstnanců mladších 40 let,

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

— každý rok u zaměstnanců starších 62 let.

Zkrácení intervalu mezi prohlídkami musí stanovit pracovní lékař, pokud to zdravotní stav zaměstnance vyžaduje.

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,

▼B

— 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 pravidelných zdravotních prohlídek musí být prováděna další zdravotní a/nebo psychologická hodnocení v případě, kdy je důvod pro pochybnosti o fyzické nebo psychické způsobilosti zaměstnance nebo odůvodněné podezření z užívání drog nebo nepatřičného 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 podnik a provozovatel infrastruktury musí mít systémy k zajištění toho, aby byly tyto doplňkové prohlídky a hodnocení příslušným způsobem prováděny.

4.7.5 ZDRAVOTNÍ POŽADAVKY

4.7.5.1 ***Všeobecné požadavky***

Zaměstnanec nesmí být ve zdravotním stavu nebo procházet léčbou, které 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 pomocí nebo bez pomoci: 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 pomocí nebo bez pomoci,

— 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,

▼B

— 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.

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

— sluchová nedostatečnost nesmí překročit 40 dB při 500 a 1 000 Hz,

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

▼M2

_____

_____

▼B

4.8 *REGISTRY INFRASTRUKTURY A KOLEJOVÝCH VOZIDEL*

V souladu s čl. 24 odst. 1 směrnice 2001/16/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 každoroční aktualizace a publikování těchto registrů nejsou 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 údaje úplné a přesné.

4.8.1 INFRASTRUKTURA

Údaje týkající se požadavků na konvenční železniční infrastrukturu ve vztahu k podsystému provozu a řízení dopravy, která musí být k dispozici železničním podnikům, jsou uvedeny v příloze D. Provozovatel infrastruktury odpovídá za správnost údajů.

▼B

4.8.2 KOLEJOVÁ VOZIDLA

Provozovatel infrastruktury musí mít k dispozici následující údaje o vozidlech. 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 2001/16/ES:

Prvky interoperability jsou „veškeré základní části, skupiny konstrukčních částí nebo úplné sestavy řízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuty do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita transevropského konvenčního železničního systému. Pojetí ‚prvku' zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení."

Prvkem interoperability je:

— výrobek, který může být uveden na trh před integrací a použitím v subsystému. V tomto smyslu musí být možné nezávisle ověřit jeho soulad se subsystémem, do kterého bude zařazen,

— nebo nehmotný předmět, jako je programové vybavení nebo proces, organizace, postup atd., který má funkci v subsystému a jehož soulad musí být ověřen, aby bylo zajištěno splnění základních požadavků.

5.2 *SEZNAM PRVKŮ*

Prvky interoperability jsou uvedeny v příslušných ustanoveních směrnice 2001/16/ES. Pokud jde o subsystém provozu a řízení dopravy, v současné době žádné prvky interoperability nejsou definovány.

5.3 *VÝKON A VLASTNOSTI PRVKŮ*

Jakmile bude definováno označení konce vlaku, je možné, že se stane prvkem interoperability. Může se tak stát, že bude nutná další příloha definující svítivost, zpětný odraz a způsob uchycení. Mohou také vzniknout další rozhraní s budoucími verzemi RST TSI.

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.

▼B

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 2001/16/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 podniky a provozovatelé infrastruktury musí prokázat soulad s požadavky této TSI. Mohou to učinit za použití systému řízení bezpečnosti definovaném ve směrnici 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.

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).

6.2.2 DOKUMENTACE PRAVIDEL A POSTUPŮ

Pokud jde o vyhodnocení dokumentace popsané v pododdílu 4.2.1 této TSI, příslušný orgán musí zajistit, aby proces zpracování dokumentace poskytované provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem byl dostatečně úplný a přesný.

6.2.3 POSTUP VYHODNOCOVÁNÍ

6.2.3.1 ***Rozhodnutí příslušného orgánu***

V souladu s přílohou G provozovatel infrastruktury a železniční podnik předloží popis veškerých navrhovaných nových nebo upravených provozních procesů.

▼B

Položky, které jsou součástí části A bezpečnostního osvědčení/-schválení podle směrnici 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***

Když příslušný orgán rozhodne, že je toto vyhodnocení vyžadováno, pak bude provedeno jako součást vyhodnocení vedoucího k udělení/-obnovení 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.

Určitá vodítka pro provedení takového vyhodnocení jsou uvedena v příloze F.

6.2.4 VÝKONNOST SYSTÉMU

Článek 14 odstavec 2 směrnice 2001/16/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 plnění příslušných částí této TSI musí být určováno v souladu s prováděcím plánem, který vypracují jednotlivé členské státy pro trati, za které odpovídají.

Tento plán musí zohlednit:

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

— individuální provozní a bezpečnostní prvky na jednotlivých tratích a

— zda provádění uvažovaného prvku/uvažovaných prvků má platit:

  — pro všechny vlaky na trati, nebo nikoli,

  — pouze pro některé trati,

  — pro všechny trati TEN,

  — pro všechny vlaky jezdící po tratích TEN,

— vztah k provádění s dalšími subsystémy (CCS, RST, TAF, …).

▼B

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

Prováděcí plán musí zohlednit různé úrovně potenciálu po provádění, pokud:

— 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. Proto musí být pokyny uvedené v této kapitole považovány pouze za přechodnou fázi podporující migraci do cílového systému.

Podle článků 10 a 11 směrnice 2004/49/ES se osvědčení/schválení musí obnovovat každých 5 let. Jakmile vstoupí v platnost tato TSI jako součást procesu přezkoumání a obnovování schválení/-osvědčení, musí železniční podnik a provozovatel infrastruktury být schopni doložit, že vzaly v úvahu obsah této TSI a že poskytly odůvodnění pro veškeré prvky, které ještě nesplňují.

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) vnitrostátních, dvoustranných nebo vícestranných dohod mezi členskými státy a železničními podniky nebo provozovateli infrastruktury uzavřených na dobu určitou nebo neurčitou a vyžadovaných v důsledku specifické nebo místní povahy zamýšlené železniční dopravy;

b) dvoustranných nebo vícestranných dohod mezi železničními podniky, provozovateli infrastruktury nebo členskými státy, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability;

c) mezinárodních dohod mezi jedním nebo více členskými státy s alespoň jednou třetí zemí nebo mezi železničním podnikem/-železničními podniky nebo provozovatelem/provozovateli infrastruktury členských států a alespoň jedním železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury třetí země, kteří zajišťují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability.

▼B

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 RIV, RIC a PPV a nástroje COTIF nebudou oznamovány, protože jsou známy.

Obnovení těchto dohod bude možné, ale pouze v zájmu pokračování v pracovních dohodách a pouze tehdy, pokud neexistují žádná jiná řešení. 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.

Toto jsou tři samostatné prvky pro provádění:

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

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

— nové systémy a procesy vznikající z realizace jiných subsystémů:

  — nové/vylepšené konvenční tratě (INS/ENE),

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

  — nová vozidla (RST),

  — využití telematiky pro řízení provozu (TAF).

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:

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

▼B

— v dočasných případech se dotčenému členskému státu doporučuje, aby se přizpůsobil příslušnému subsystému buď do roku 2010 (případ **„T1“**), což je cíl stanovený v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, nebo do roku 2020 (případ **„T2“**).

▼M2

7.3.2 SEZNAM SPECIFICKÝCH PŘÍPADŮ

Ponecháno záměrně prázdné

▼**M2**

PŘÍLOHA A

PROVOZNÍ PRAVIDLA ERTMS/ETCS A ERTMS/GSM-R

Provozní pravidla pro ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R jsou uvedena v technickém dokumentu „Pravidla a zásady ETCS a GSM-R – verze 1“ zveřejněném na stránkách Evropské agentury pro železnice ERA (www.era.europa.eu).

▼B

PŘÍLOHA B

OSTATNÍ PRAVIDLA UMOŽŇUJÍCÍ SPOLEČNÝ PROVOZ NOVÝCH STRUKTURÁLNÍCH SUBSYSTÉMŮ

(viz část 4.4)

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

Typickým obsahem této přílohy budou pravidla a postupy, které mají být používány stejně v celé TEN a především v konvenční síti a které nejsou v současnosti upraveny kapitolou 4 této TSI. Je též pravděpodobné, že do této přílohy budou též začleněny některé prvky kapitoly 4 a souvisejících příloh.

A. *Obecné*

Vyhrazeno

B. *Bezpečnost a ochrana personálu*

Vyhrazeno

C. *Provozní rozhraní se zařízením pro zabezpečení a řízení*

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 rychlosti nižší než 20 km/h.

Nicméně tato omezení neplatí, pokud hrozí nedovolená jízda kolem návěstidla zakazujícího jízdu (SPAD) nebo jiná vážná událost a použití písku by pomohlo zvýšit 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. *Jízda 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

▼B

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

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:

▼B

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 znovu 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)

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.

▼B

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

Příklad: vlak **2 183** = vlak dva-jedna-osm-tři.

Desetiny budou vyjádřeny 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**

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:

▼B

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:

……
(číslo)
…… signalizuje
(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

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;

▼B

— 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. Kontrolní zopakování přijaté zprávy

1.2.2.2.3 **Kontrolní zopakování přijaté zprávy**

U všech předem stanovených železničních zpráv v knize formulářů je nutné provést kontrolní zopakování přijaté zprávy. Kontrolní zopakování přijaté zprávy obsahuje zprávu uvedenou v šedém poli na formuláři, oddíl „zpětná zpráva“ a všechny dodatečné nebo doplňující informace.

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)

▼B

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)

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

zpráva…… ……
(číslo)

1.2.2.2.7 **Zpětné hlášení**

Každá zpráva obsahující požadavek na „**zpětné hlášení**“ je následována „**hlášením**“.

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);

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

— mohou být následovány žádostí o pokyny nebo žádostí o další informace.

1.2.2.4 ***mohou být následovány žádostí o pokyny nebo žádostí o další informace.***

Informační zprávy s proměnným předem neurčeným obsahem

— Informační zprávy s proměnným obsahem: předchází 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.

▼B

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 procedurální 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;

— 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;

▼B

— 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

o situacích výjimečné povahy, pro které je proto předem určený formulář považován za zbytečný, nebo o situacích souvisejících s jedoucím vlakem či s technickým stavem 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	☐ Je tam ☐ Viděl jsem ☐ Měl jsem ☐ Narazil jsem
Místo — podél tratě — vzhledem k mému vlaku	☐ U ..... *(název stanice)* ..... ☐ ..... *(charakteristický bod)* ☐ u milníku/kilometrovníku ..... *(číslo)* ☐ motorový vůz ..... *(číslo)* ☐ vlečný vůz ..... *(číslo)*

▼B

Fáze průběhu komunikace	Prvek zprávy
Povaha — objekt — osoba	..... *viz slovníček)*
Stav — v klidu — v pohybu	☐ stojící na ☐ ležící na ☐ spadlý na ☐ jdoucí ☐ jedoucí ☐ k
Poloha z hlediska tratě	

Tyto zprávy mohou být následovány žádostí o pokyny.

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

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.

▼B

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.

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** ..... *(název)* *(km)* **Strojvedoucí vlaku** ..... *(číslo)*

— Nutnost zastavit konkrétní vlak:

Vlak ..... **(na lince/trati)** *(číslo)* *(název/číslo)* **Nouzové zastavení**

▼B

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)*

na lince/trati ..... *(název/číslo)*

mezi ..... *(stanice)* **a** ..... *(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 Název (názvy)/identita provozovatele (provozovatelů) infrastruktury

1.2 Země

1.3 Stručný popis

1.4 Seznam všeobecných provozních pravidel a předpisů (a způsob, jak je získat)

ČÁST 2 MAPY A SCHÉMATA

2.1 **Zeměpisná mapa**

2.1.1 Vlakové cesty

2.1.2 Hlavní body (osobní stanice, seřaďovací stanice, odbočky, nákladová nádraží)

2.2 **Schéma tratě**

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

2.2.1 Údaje o vzdálenosti

2.2.2 Identifikace průběžných kolejí, objízdných kolejí, vedlejších kolejí a odvratných výhybek

2.2.3 Spojení mezi průběžnými kolejemi

2.2.4 Hlavní body (osobní stanice, seřaďovací stanice, odbočky, nákladová nádraží)

2.2.5 Umístění a významy všech pevných návěstidel

2.3 **Schémata stanic/nádraží/dep (pozn.: platí pouze pro stanoviště, která jsou k dispozici pro interoperabilní provoz)**

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

2.3.1 Název stanoviště

2.3.2 Identifikační kód lokality

2.3.3 Typ lokality (terminál pro cestující, nákladní terminál, nádraží, depo)

2.3.4 Umístění a významy všech pevných návěstidel

2.3.5 Identifikace a plán tratí, včetně odvratných výhybek

2.3.6 Identifikace ramp/nástupišť

2.3.7 Délka ramp/nástupišť

2.3.8 Výška ramp/nástupišť

2.3.9 Identifikace vedlejších kolejí

2.3.10 Délka vedlejších kolejí

2.3.11 Dostupnost napájení elektrickým proudem

2.3.12 Vzdálenost mezi okrajem rampy/nástupiště a osou trati, rovnoběžně s provozní plochou

▼B

2.3.13 (U stanic s osobní dopravou) Přístup pro tělesně postižené

ČÁST 3 INFORMACE O KONKRÉTNÍM ÚSEKU TRATI

3.1 **Všeobecné vlastnosti**

3.1.1 Země

3.1.2 Identifikační kód úseku trati: vnitrostátní kód

3.1.3 koncový bod úseku trati 1

3.1.4 koncový bod úseku trati 2

3.1.5 Provozní doba pro dopravu (hodiny, dny, zvláštní opatření pro svátky)

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

3.1.7 Typ dopravního provozu (smíšený, osobní, nákladní...)

3.1.8 Maximální povolená rychlost (rychlosti)

3.1.9 Veškeré ostatní informace, které jsou nezbytné z důvodů bezpečnosti

3.1.10 Zvláštní místní provozní požadavky (včetně jakýchkoli zvláštních kvalifikací personálu)

3.1.11 Zvláštní omezení pro nebezpečné věci

3.1.12 Zvláštní omezení pro náklad

3.1.13 Model oznámení o dočasných pracích (a způsob jak jej získat)

3.1.14 Signalizace, že úsek trati je přetížený (článek 22 směrnice 2001/14/ES)

3.2 **Specifické technické vlastnosti**

3.2.1 Ověření ES pro TSI infrastruktury

3.2.2 Datum uvedení do provozu jako interoperabilní trati

3.2.3 Seznam možných specifických případů

3.2.4 Seznam možných specifických odchylek

3.2.5 Rozchod kolejí železniční trati

3.2.6 Průjezdný průřez

3.2.7 Maximální hmotnost na nápravu

3.2.8 Maximální hmotnost na běžný metr

3.2.9 Příčné síly na trať

3.2.10 Podélné síly na trať

3.2.11 Minimální poloměr zakřivení

3.2.12 Sklon v procentech

3.2.13 Umístění sklonu

3.2.14 U brzdného systému, který nevyužívá adhezi kolo-kolej, přípustná 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 pro energii

▼B

3.3.2	Datum uvedení do provozu jako interoperabilní trati
3.3.3	Seznam možných specifických případů
3.3.4	Seznam možných specifických odchylek
3.3.5	Typ systému napájení elektrickým proudem (např. žádný, vrchní vedení, třetí kolej)
3.3.6	Frekvence systému napájení elektrickým proudem (např. střídavý proud, stejnosměrný proud)
3.3.7	Minimální napětí
3.3.8	Maximální napětí
3.3.9	Omezení týkající se spotřeby elektrické energie u konkrétní elektrickému hnacímu vozidlu (vozidlům)
3.3.10	Omezení týkající se polohy vícenásobného hnacího vozidla (vozidel) pro splnění požadavku oddělení trakčního trolejového vedení (poloha pantografového sběrače)
3.3.11	Jak docílit elektrického oddělení
3.3.12	Výška troleje
3.3.13	Přípustný sklon troleje v poměru k trati a kolísání sklonu
3.3.14	Schválený typ pantografových sběračů
3.3.15	Minimální statická síla
3.3.16	Maximální statická síla
3.3.17	Poloha neutrálních sekcí
3.3.18	Informace o provozu
3.3.19	Stahování pantografových sběračů
3.3.20	Platné podmínky pro rekuperační brzdění
3.3.21	Maximální přípustný proud vlaku
3.4	**Subsystém řízení a zabezpečení**
3.4.1	Ověření ES pro CCS TSI
3.4.2	Datum uvedení do provozu jako interoperabilní trati
3.4.3	Seznam možných specifických případů
3.4.4	Seznam možných specifických odchylek
	ERTMS/ETCS
3.4.5	Úroveň použití
3.4.6	Nepovinné funkce instalované podél trati
3.4.7	Nepovinné funkce vyžadované ve vlaku
3.4.8	Číslo verze softwaru
3.4.9	Datum uvedení této verze do provozu
	Radiokomunikace ERTMS/GSM-R
3.4.10	Nepovinné funkce specifikované v FRS
3.4.11	Číslo verze
3.4.12	Datum uvedení této verze do provozu
	Pro ERTM/ETCS úroveň 1 s funkcí Infill
3.4.13	Technické provádění vyžadované pro kolejová vozidla
	Systém(y) zabezpečení vlaků a řídící a výstražný systém(y) třídy B

▼B

3.4.14	Vnitrostátní pravidla pro provozování systémů třídy B (+ způsob jak je získat)
	Traťový systém
3.4.15	Odpovědný členský stát
3.4.16	Název systému
3.4.17	Číslo verze softwaru
3.4.18	Datum uvedení této verze do provozu
3.4.19	Konec doby platnosti
3.4.20	Nutnost mít více systémů aktivních současně
3.4.21	Vlakový systém
	Radiokomunikační systém třídy B
3.4.22	Odpovědný 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 doby platnosti
3.4.27	Zvláštní podmínky pro přepnutí mezi různými systémy zabezpečení vlaků a řídícími a výstražnými systémy třídy B
3.4.28	Zvláštní technické podmínky vyžadované pro přepnutí mezi ERTMS/ETCS a systémy třídy B
3.4.29	Zvláštní podmínky pro přepnutí mezi různými systémy radiokomunikací
	Zhoršené technické podmínky:
3.4.30	ERTM/ETCS
3.4.31	Systému zabezpečení vlaků, řídícího a výstražného systém třídy B
3.4.32	ERTM/GSM-R
3.4.33	Radiokomunikační systém třídy B
3.4.34	Návěstidla podél trati
	Omezení rychlosti související s výkonem brzdění
3.4.35	ERTM/ETCS
3.4.36	Systémy krytí vlaků, řídícího a výstražného systém třídy B
	Vnitrostátní pravidla pro fungování systému třídy B
3.4.37	Vnitrostátní pravidla spojená s výkonem brzdění
3.4.38	Ostatní vnitrostátní pravidla, například: 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 musí být specifikován podle evropských norem
3.4.40	Přípustnost používat brzdění vířivými proudy
3.4.41	Přípustnost používat magnetické brzdy
3.4.42	Požadavky na technická řešení týkajících se prováděných odchylek

▼B

3.5	**Subsystém provozu a řízení dopravy**
3.5.1	Ověření ES pro OPE TSI
3.5.2	Datum uvedení do provozu jako interoperabilní trati
3.5.3	Seznam možných specifických případů
3.5.4	Seznam možných specifických odchylek
3.5.5	Jazyk používaný pro sdělení důležitá pro bezpečnost s zaměstnance provozovatele infrastruktury
3.5.6	Zvláštní klimatické podmínky a související opatření

▼B

PŘÍLOHA E

JAZYK A KOMUNIKAČNÍ ÚROVEŇ

Ústní kvalifikace v jazyce může být rozdělena do pěti úrovní:

Úroveň	Popis
5	— umí přizpůsobit způsob, kterým mluví s jakýmkoli účastníkem rozmluvy — umí vyjádřit svůj názor — umí jednat — umí přesvědčit — umí poradit
4	— umí se vyrovnat se zcela nepředvídatelnými situacemi — umí předvídat — umí vyjádřit podložený názor
3	— umí se vyrovnat s praktickými situacemi obsahujícími nepředvídané prvky — umí věci popsat — umí udržet jednoduchou konverzaci
2	— umí se vyrovnat s jednoduchými praktickými situacemi — umí pokládat otázky — umí odpovídat na otázky
1	— umí hovořit s použitím naučených vět

Tato příloha vyjadřuje předběžný postoj. Podrobnější dokument je připravován a bude k dispozici pro příští revizi této 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

POKYNY PRO POSOUZENÍ 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 (jsou) v souladu s touto TSI, a prokazuje, že byly splněny základní požadavky ([1]) směrnice 2001/16/ES (a všech změn zahrnutých ve směrnici 2004/50/ES)

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

a (může) mohou být uveden (uvedeny) v provoz

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 popisující dotčený provozní postup (postupy) by měla obsahovat alespoň následující 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;

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

▼B

— postup, jak budou řízeny následné dodatky a aktualizace provozního postupu (postupů) (Poznámka: to nezahrnuje žádné budoucí významné změny nebo nový postup (nové postupy) – v tomto případě dojde podle těchto pokynů k novému předložení);

— 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;

— popisy, vysvětlivky a veškeré záznamy nezbytné pro pochopení koncepce a vývoje nového nebo pozměněného dotčeného provozního postupu (postupů) (Poznámka: pro postupy, které jsou důležité pro bezpečnost, by měla dokumentace zahrnovat posouzení rizik spojených se zavedením nového/pozměněného postupu (postupů));

— 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,

▼B

— 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.

Jestliže je provozovateli infrastruktury/železničnímu podniku odepřeno schválení/certifikace pro provádění příslušných provozních postupů na základě hodnotící zprávy, musí členský stát poskytnout podrobné důvody pro takovéto zamítnutí v souladu se směrnicí 2004/49/ES.

▼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 má organizační nebo zásadní povahu a měla by být zahrnuta do systému řízení bezpečnosti

— **B** – položka, která je podrobným procedurálním nebo provozním postupem na podporu organizačních zásad v systému řízení bezpečnosti 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
	Postup vypracování pravidel a postupů specifických pro dané stanoviště (včetně postupu validace) *pozemní personál*	4.2.1.3	X		B

▼B

Parametry, které mají být posouzeny	Prvky, které mají být ověřeny u každého parametru	Odkaz na TSI	Použitelné na		A/B
			ŽP	PI	
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
	Postup zajištění, aby označení konce vlaku bylo v souladu s požadavky této TSI	4.2.2.1.3	X		
Slyšitelnost vlaku	Postup zajištění, aby slyšitelnost vlaku byla v souladu s požadavky této TSI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Identifikace vozidel	Postup, jak prokázat soulad s přílohou P této TSI	4.2.2.3	X		A
Nakládání nákladních vozů	Zpracování pravidel nakládky, která mají používat zaměstnanci ŽP.	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

▼B

Parametry, které mají být posouzeny	Prvky, které mají být ověřeny u každého parametru	Odkaz na TSI	Použitelné na		A/B
			ŽP	PI	
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
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

▼B

Parametry, které mají být posouzeny	Prvky, které mají být ověřeny u každého parametru	Odkaz na TSI	Použitelné na		A/B
			ŽP	PI	
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 kvalifikace pro zajištění schopnosti zaměstnanců uvádět své znalosti do praxe v souladu s minimálními požadavky 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: Základních kvalifikací, procedur a jazyků Znalost vlakové cesty znalosti o kolejových vozidlech Speciální kvalifikace (např. dlouhé tunely)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Definice analýzy potřeb školení a způsobilosti zaměstnanců, kteří mají úkoly v oblasti důležité pro bezpečnost, aby byly zohledněny 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 ze strany lékařů pro pracovní lékařství a zdravotních organizací Schválení ze strany psychologů Zdravotní a psychologické prohlídky	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				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	
	Stanovení zdravotních požadavků, včetně — všeobecného zdraví — zrak — sluchu ►M2 ——————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M2 ———————					

———————

▼B

PŘÍLOHA I

NENÍ POUŽITA

▼B

PŘÍLOHA J

MINIMÁLNÍ PRVKY TÝKAJÍCÍ SE ODBORNÉ KVALIFIKACE PRO ÚKOLY SOUVISEJÍCÍ S „DOPROVODEM VLAKŮ“

1 Všeobecné požadavky

— Tato příloha, kterou je nutno číst ve spojení s pododdílem 4.6 a 4.7, obsahuje přehled prvků, které jsou považovány za relevantní pro doprovod vlaku v síti TEN.

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

— Výraz „odborná kvalifikace“ v kontextu této TSI se týká těch prvků, které jsou důležité pro zajištění, aby provozní zaměstnanci byli vyškoleni a schopni porozumět prvkům úkolu a splnit je.

— Pravidla a postupy platí pro prováděný úkol a pro osobu provádějící příslušný úkol. Tyto úkoly mohou být prováděny jakoukoli oprávněnou kvalifikovanou osobou bez ohledu na jméno, pracovní zařazení nebo funkci použité v pravidlech nebo postupech nebo jednotlivou společností.

— Jakákoli oprávněná kvalifikovaná osoba musí provádět všechna pravidla a procedury související s prováděným úkolem.

2 Odborné znalosti

Jakékoli oprávnění vyžaduje úspěšné absolvování prvotní zkoušky a zajištění průběžného vyhodnocení a školení, 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 a osob na nebo u železniční trati,

— podmínky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,

— všeobecné zásady zabezpečení železničního systému,

— osobní bezpečnost včetně bezpečnosti při opouštění kabiny strojvedoucího na provozované trati,

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

— provozní postupy a bezpečnostní pravidla,

— systém řízení a zabezpečení

— zásady komunikace a postup formalizovaného hlášení včetně používání komunikačního zařízení.

▼B

2.3 **Znalost kolejových vozidel**

— zařízení interiéru vozidel pro cestující:

— opravy menších závad v rámci prostor pro cestující u kolejových vozidel, podle požadavků železničního podniku.

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,

— postupy při odjezdu

— 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 TÝKAJÍCÍ SE ODBORNÉ KVALIFIKACE PRO PŘÍPRAVU VLAKŮ

1 Všeobecné požadavky

— Tato příloha, kterou je nutno číst ve spojení s pododdílem 4.6 a 4.7, obsahuje přehled prvků, které jsou považovány za relevantní pro přípravu vlaku v síti TEN.

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

— Výraz „odborná kvalifikace“ v kontextu této TSI se týká těch prvků, které jsou důležité pro zajištění, aby provozní zaměstnanci byli vyškoleni a schopni porozumět prvkům úkolu a splnit je.

— Pravidla a postupy platí pro prováděný úkol a pro osobu provádějící příslušný úkol. Tyto úkoly mohou být prováděny jakoukoli oprávněnou kvalifikovanou osobou bez ohledu na jméno, pracovní zařazení nebo funkci použité v pravidlech nebo postupech nebo jednotlivou společností.

— Jakákoli oprávněná kvalifikovaná osoba musí provádět všechna pravidla a procedury související s prováděným úkolem.

2 Odborné znalosti

Jakékoli oprávnění vyžaduje úspěšné absolvování prvotní zkoušky a zajištění průběžného vyhodnocení a školení, 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,

— zásady komunikace a postup formalizovaného hlášení včetně používání 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.

▼B

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,

— porozumění označení a štítků na vozidlech,

— postup určení a zpřístupnění údajů o vlaku,

— komunikace s doprovodem vlaku,

— 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

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 na 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	PI – Vypracování/revize dokumentu nebo počítačového média obsahujícího provozní postupy pro síť, včetně zásad komunikace a knihy formulářů	Změna provozního uspořádání sítí v důsledku určeného zlepšení (např. doporučení šetření)
		Změna síťové infrastruktury vedoucí ke změně provozního uspořádání

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná na PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
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
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
4.2.2.1.3 Viditelnost vlaku (konec)	ŽP – Definice/revize postupu (postupů) pro strojvedoucí a/nebo ostatní provozní zaměstnance pro zajištění správné identifikace konce vlaku	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, vedoucí ke změně rolí a odpovědnosti
		Zavedení nových/upravených kolejových vozidel
4.2.2.4 Nakládání nákladních vozů	ŽP – Vypracování/revize dokumentu nebo počítačového média obsahujícího pravidla pro nakládku, které mají používat zaměstnanci ŽP.	Změna provozního systému ŽP pro řízení bezpečnosti, v důsledku nových/upravených kolejových vozidel nebo dopravních toků
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

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná na PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
4.2.2.7.1 Zajištění, aby byl vlak v provozuschopném stavu (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
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

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná na PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
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
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 pro doprovod vlaku pro případ mimořádné události/poruchy týkající se kolejových vozidel	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

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná na PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
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: — zkušeností/kvalifikací — jazyků — Udržování schopností	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
4.7.2 – 4.7.4 Kritéria pro schválení ze strany lékařů pro pracovní lékařství, zdravotních organizací, psychologů a kritéria pro prohlídky	PI/ŽP – Definice/revize kritérií pro: — Schválení ze strany lékařů pro pracovní lékařství a zdravotních organizací — Schválení ze strany 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

▼B

Oddíl kapitoly 4	Práce vyžadovaná na PI/ŽP pro splnění požadavků	Typický spouštěcí mechanismus
4.7.6 Specifické požadavky týkající se řízení vlaku	PI/ŽP – Definice/revize zdravotních požadavků na strojvedoucího, včetně: — pravidelných vyšetření EKG (u starších 40 let) — zrak — sluchové požadavky/požadavky na řeč — Antropometrika	►M2 ——————— ◄

▼B

PRILOHA 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 v historickém provedení;

— vozidla, která nejsou normálně používána nebo přepravována na sítích, na kterých platí tato TSI.

Nicméně tato vozidla musí obdržet dočasné číslo umožňující jejich provoz.

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

Standardní číslo a související zkratky

Každé železniční vozidlo obdrží číslo složené z 12 číslic (takzvané standardní číslo) s následující strukturou:

<table>
<tr><th>Typy kolejového vozidla</th><th>Typ vozidlaa údaje o interoperabilitě [2 číslice]</th><th>Zeměve která je vozidloregistrováno [2 číslice]</th><th>Technickévlastnosti [4 číslice]</th><th>Výrobníčíslo [3 číslice]</th><th>Kontrolníčíslice [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="5">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="5">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 rowspan="2">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>

▼B

V dané zemi je 7 číslic technických vlastností a výrobní číslo dostatečnou jednoznačnou identifikací vozidla uvnitř každé skupiny vozů, tažených vozidel pro cestující, hnacích kolejových vozidel ([1]) a speciálních vozidel ([2]).

Abecední označení doplňující číslo:

označení související se schopností interoperability (*podrobné údaje v příloze P.5*);

zkratka státu, ve kterém je vozidlo registrováno (*podrobné údaje v příloze P.4*);

zkratka provozovatele ([3]) *(podrobné údaje v příloze P.1)*;

zkratka technických vlastností *(podrobné údaje v příloze P.13 pro tažená vozidla pro cestující, příloha P.12 pro vozy, příloha 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 činnost č. 15 svého pracovního programu 2005.

([1]) Pro trakční kolejová vozidla má číslo být jednoznačné v dané zemi se 6 číslicemi.
([2]) Pro speciální vozidla má číslo být jednoznačné v dané zemi s první číslicí a 5 posledními číslicemi technických parametrů a výrobním číslem.
([3]) 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)

Označení provozovatele vozidla (VKM) je abecedně-číselný kód, složený 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 představuje celý název nebo zkratku provozovatele vozidla; pokud možno tak, aby mohl být rozpoznán. 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. Při kontrole jednoznačnosti nebude brán ohled na velikost písmen.

Písmena mohou obsahovat diakritická znaménka ([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 není vyžadováno pro vozidla, jejichž systém číslování se neřídí platnou přílohou (srov.: všeobecná poznámka, 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.

([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

Když se kromě loga VKM používá logo společnosti, platí pouze VKM a na logo není brán ohled.

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.

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	
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	

(V tomto případě bez VKM, informace s celým názvem a adresou jsou napsány na vozidle)

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:

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

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

V případě osobních vozy 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 880001323-0

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

Provozovatel může přidat, písmeny větší velikosti než standardní číslo, vlastní číselné označení (složené obvykle z číslic výrobního čísla doplněného abecedními kódy), které je užitečné pro provoz. Místo, kde je připevněno vlastní číslo, si může vybrat sám provozovatel.

▼B

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

Tato pravidla mohou být změněna v na základě dvoustranných dohod pro stávající vozidla, jakmile TSI vstoupí v platnost, a přiřazena konkrétnímu vlaku, a tam, kde neexistuje žádné riziko záměny různých kolejových vozidel provozovaných v dotčených 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

KÓDY ZEMÍ, VE KTERÝCH JSOU VOZIDLA REGISTROVÁNA (ČÍSLICE 3-4 A ZKRATKA)

„Informace týkající se třetích zemí jsou uvedeny pouze pro informaci.“

Země	Abecední kód země (1)	Číselný kód země	Společnosti, jichž se týkajíhranaté závorkyv příloze P.6 and P.7 (2)
Albánie	AL	41	HSh
Alžírsko	DZ	92	SNTF
Arménie	AM (3)	58	ARM
Rakousko	A	81	ÖBB
Ázerbajdžán	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 (3)	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 (4)
Řecko	GR	73	CH
Maďarsko	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE (4)
Írán	IR	96	RAI
Irák	IRQ (3)	99	IRR
Irsko	IRL	60	CIE
Izrael	IL	95	IR
Itálie	I	83	FS, FNME (4)

▼B

Země	Abecední kód země ([1])	Číselný kód země	Společnosti, jichž se týkajíhranaté závorkyv příloze P.6 and P.7 ([2])
Japonsko	J	42	EJRC
Kazachstán	KZ	27	KZH
Kyrgyzstán	KS	59	KRG
Lotyšsko	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Lichtenštejnsko	LIE ([3])		
Litva	LT	24	LG
Lucembursko	L	82	CFL
Bývalá jugoslávská republika Makedonie	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldavsko	MD ([3])	23	CFM
Monako	MC		
Mongolsko	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Nizozemsko	NL	84	NS
Severní Korea	PRK ([3])	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 ([4])
Sýrie	SYR	97	CFS
Tádžikistán	TJ	66	TZD
Tunisko	TN	91	SNCFT
Turecko	TR	75	TCDD

▼B

Země	Abecední kód země ([1])	Číselný kód země	Společnosti, jichž se týkajíhranaté závorkyv příloze P.6 and P.7 ([2])
Turkmenistán	TM	67	TRK
Ukrajina	UA	22	UZ
Spojené království	GB	70	BR
Uzbekistán	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ([3])	32	DSVN

([1]) 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.
([2]) Společnosti, které v době vstupu v platnost byly členy UIC nebo OSŽD a používaly popsaný kód země jako kód společnosti.
([3]) Kódy je ještě nutno potvrdit.
([4]) 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.

▼**M1**

PŘÍLOHA P.5

ABECEDNÍ OZNAČENÍ ZPŮSOBILOSTI PRO INTEROPERABILITU

„TEN“: Vozidlo, které splňuje tyto podmínky:

— odpovídá všem příslušným TSI platným v době uvedení do provozu a bylo schváleno pro uvedení do provozu podle čl. 22 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

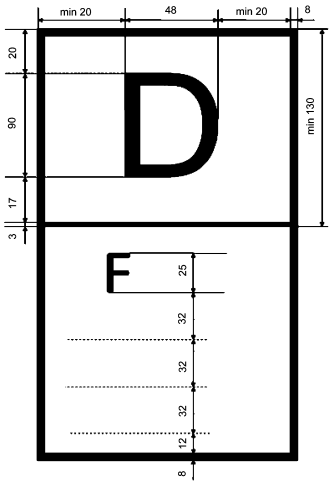
— má povolení platné ve všech členských státech v souladu s čl. 23 odst. 1 směrnice 2008/57/ES nebo alternativně mu všechny členské státy udělily individuální povolení.

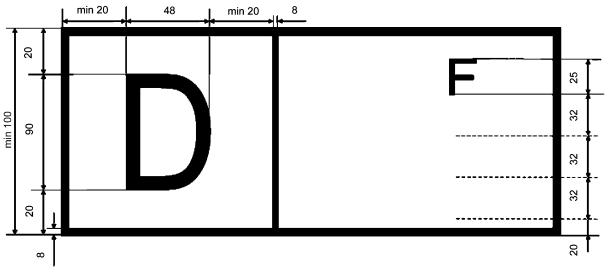
„PPV/PPW“: Vůz, který je v souladu s dohodou PPV/PPW (ve státech OSŽD) (originál: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)

Poznámky:

a) Vozidla označená TEN odpovídají kódům 0 až 3 v první číslici čísla vozidla uvedeného v příloze P6.

b) Vozidla, jež nemají povolení k provozu ve všech členských státech, vyžadují označení uvádějící členské státy, ve kterých je jejich provoz povolen. Členské státy, které povolení udělily, by měly být uvedeny na označení podle jednoho z následujících výkresů, přičemž D označuje členský stát, který udělil první povolení (v tomto případě Německo), a F označuje druhý členský stát, který povolení udělil (v tomto případě Francie). Kódy členských států jsou uvedeny v příloze P4. To se může týkat jak vozidel, která jsou v souladu s TSI, tak vozidel, která v souladu s TSI nejsou. Tato vozidla odpovídají kódům 4 nebo 8 v první číslici čísla vozidla podle specifikace v příloze P6.





▼B

PŘÍLOHA P.6

KÓDY ZPŮSOBILOSTI PRO INTEROPERABILITU POUŽITÉ PRO 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	TSI a/nebo COTIF vozy [b] *[u kterých je provozovatel železniční podnik uvedený v seznamu v příloze P.4]*		Nesmí být použito až do dalšího rozhodnutí						PPV vozy (proměnný rozchod)	s nápravami	0
	1	s podvozky	Vozy používané v průmyslu										s podvozky	1
	2	s nápravami	Rezerva	TSI a/nebo COTIF vůz [b] *[u kterých je provozovatel železniční podnik uvedený v seznamu v příloze P.4]* PPV vozy		TSI a/nebo COTIF vozy [b] PPV vozy				Ostatní TSI a/nebo COTIF vozy [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 *[u kterých je provozovatel železniční podnik uvedený v seznamu v příloze P.4]*		Ostatní vozy				Ostatní vozy		Vozy se speciálním číslováním pro technické vlastnosti	s nápravami [c]	4
	8	s podvozky [c]											s podvozky [c]	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, které podle stávajících předpisů nesou tyto číslice v době, kdy tyto nové předpisy vstupují v platnost.
([c]) Pevný nebo proměnný rozchod.

PŘÍLOHA P.7

KÓDY ZPŮSOBILOSTI PRO MEZINÁRODNÍ DOPRAVU POUŽÍVANÉ PRO TAŽENÁ VOZIDLA PRO CESTUJÍCÍ (ČÍSLICE 1-2)

Varování:

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 PPV				Vnitrostátní doprava nebo mezinárodní doprava podle 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 *[u kterých je provozovatel železniční podnik uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vozidla s pevným rozchodem bez klimatizace (včetně vozů pro automobily) *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1520) bez klimatizace *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vyhrazeno	Vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1672) bez klimatizace *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu 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	Vozidla s pevným rozchodem s klimatizací *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1520) s klimatizací *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Servisní vozidla v nekomerčním provozu *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vozidla s nastavitelným rozchodem (1435/1672) s klimatizací *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vozy pro převoz automobilů	Vozidla s nastavitelným rozchodem			

▼B

	Vnitrostátní doprava	TSI ([a]) a/nebo RIC/COTIF ([b]) a/nebo PPV				Vnitrostátní doprava nebo mezinárodní doprava podle 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	Vozidla s klimatizací a přetlakem *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Tlakotěsná vozidla s pevným rozchodem a s klimatizací *[u kterých je provozovatel železniční podnik RIC uvedený v seznamu v příloze P.4]*	Vyhrazeno	Ostatní vozidla	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno

([a]) Soulad alespoň s budoucí TSI o tažených vozidlech pro cestující.
([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. čísl. 5. čísl.	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 s 2. třídy sedadla	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. 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. nebo 1./2. třídy	4	10 kupé 1./2.třídy	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	≤ 9 kupé 1./2.třídy
Lehátkové vozy 2. třídy	5	10 kupé	11 kupé	≥ 12 kupé	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Vyhrazeno	6	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Spací vozy	7	10 kupé	11 kupé	12 kupé	Vyhrazeno	Vyhrazeno

▼B

	6. čísl. 5. čísl.	0	1	2	3	4
Vozidla speciální konstrukce a kryté nákladní vozy	8	Motorový vůz se sedadly, všechny třídy, s nebo bez zavazadlového oddílu, s kabinou strojvedoucího pro opačný směr jízdy	Vozidla se sedadly 1. nebo 1./2. třídy se zavazadlovým nebo poštovním oddílem	Vozidla se sedadly 2. třídy se zavazadlovým nebo poštovním oddílem	Vyhrazeno	Vozidla se sedadly, všech tříd 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 tříná-pravová 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 uvažovány. 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. čísl. 5. čísl.	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 s 2. třídy sedadla	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. 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. nebo 1./2. třídy	4	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	≤ 9 kupé 1. třídy
Lehátkové vozy 2. třídy	5	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	≤ 9 kupé
Vyhrazeno	6	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno	Vyhrazeno
Spací 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, s nebo bez zavazadlového kupé, 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 uvažovány. 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 VŠEOBECNÉ VLASTNOSTI TAŽENÝCH VOZŮ PRO CESTUJÍCÍ (ČÍSLICE 7-8)

Dodávka energie / 8. číslice Maximální rychlost / 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=	Vyhrazeno
	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)	Vyhrazeno
	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)	Vyhrazeno	Vyhrazeno
	6	Pára (1)	Vyhrazeno	3 000 V~ + 3 000 V=	Vyhrazeno	3 000 V~ + 3 000 V=	Vyhrazeno	Pára (1)	Vyhrazeno	Vyhrazeno	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
Železniční vozidlo s vlastním pohonem, které může být zařazeno do vlaku [b]				8	
Železniční vozidlo s vlastním pohonem, které může být zařazeno do vlaku [b]				9	
Železniční 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 všeobecné

▼B

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
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

▼B

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
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
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

▼B

7. číslice	8. číslice	Vozidla/stroje
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
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
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.

KATEGORIE E – OTEVŘENÝ VŮZ S VYSOKÝMI POSTRANICEMI

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 výpustmi [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 výpustí [b]

▼B

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
	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 stanicí pro brzdaře ([b])

([a]) Tento pojem platí pouze pro otevřené vozy s vysokými postranicemi s plochou podlahou vybavené zařízením, které umožňuje použití těchto vozů jako obyčejných vozů s plochým dnem nebo pro vykládku samospádem určitého nákladu vhodným umístěním výpustí.
([b]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 520 mm.

KATEGORIE F – OTEVŘENÝ VŮZ S VYSOKÝMI POSTRANICEMI

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	vysokokapacitní s nápravami (objem > 45 m^3)
	c	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, nahoře ([a])
	cc	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, dole ([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 < 50t se 6 nebo více nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, nahoře ([a])
	ll	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, dole ([a])

▼B

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
	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 axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, nahoře ([a])
	oo	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, dole ([a])
	p	s axiální řízenou vykládkou samospádem, nahoře ([a])
	pp	s axiální řízenou vykládkou samospádem, dole ([a])
	ppp	se stanicí pro brzdaře ([b])

([a]) Vozy s vykládkou samospádem v kategorii F jsou otevřené vozy, které nemají plochou podlahu a nemají žádné vyklápěcí zařízení ani na konci, ani na boku.
([b]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 520 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, jestliže úplné vyprázdnění vozu vyžaduje, aby otvory byly otevřeny na obou stranách,
— střídavá, jestliže úplné vyprázdnění vozu může být provedeno 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.

KATEGORIE G – KRYTÝ 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 užitečným objemem ≥ 70 m^3 — se 4 nebo více nápravami: lu ≥ 18 m
	bb	se 4 nápravami: lu > 18 m ([a])
	g	pro obilniny
	h	pro ovoce a zeleninu ([b])

▼B

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
	k	se 2 nápravami: tu < 20 t se 4 nápravami: tu < 40t 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 užitečným objemem ≥ 70 m^3
	p	se stanicí pro brzdaře (a)

(a) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 520 mm.
(b) Pojem „pro ovoce a zeleninu“ platí pouze na vozy vybavené přídavnými větracími otvory na úrovni podlahy.

KATEGORIE H – KRYTÝ 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 užitečným objemem ≥ 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 výpustmi
	dd	s vyklápěcím zařízením (b)
	e	se 2 podlahami
	ee	se 3 nebo více podlahami
	f	vhodné pro provoz s Velkou Británií (a)
	ff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně tunelem)

▼B

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
	fff	vhodné pro provoz s Velkou Británií (výhradně trajektem) (a)
	g	pro obilniny
	gg	pro cement (b)
	h	pro ovoce a zeleninu (c)
	hh	pro průmyslová hnojiva (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 posuvnými příčkami (e)
	ll	s uzavíratelnými posuvnými příčkami (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 užitečným objemem ≥ 70 m^3
	p	se stanicí pro brzdaře (b)

(a) dvounápravové vozy, které jsou označeny indexovými písmeny „f“, „fff“ mohou mít užitečný objem menší než 70 m^3.
(b) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 520 mm.
(c) Pojem „pro ovoce a zeleninu“ platí pouze na vozy vybavené přídavnými větracími otvory na úrovni podlahy.
(d) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 435 mm.
(e) Posuvné příčky mohou být dočasně demontovány.

KATEGORIE I – VŮZ S ŘÍZENOU TEPLOTOU

Referenční vůz		chladírenský vůz s tepelnou izolací třídy IN, se vzduchotechnikou s nuceným oběhem, s výdechy a sily ≥ 3,5 m^3 se 2 nápravami: 19 m^2 ≤ ložná plocha < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t se 4 nápravami: ložná plocha ≥ 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 ≤ ložná plocha ≤ 27 m^2
	bb	se 2 nápravami a velmi velkou ložnou plochou: ložná plocha > 27 m^2

▼B

Referenční vůz		chladírenský vůz s tepelnou izolací třídy IN, se vzduchotechnikou s nuceným oběhem, s výdechy a sily ≥ 3,5 m^3 se 2 nápravami: 19 m^2 ≤ ložná plocha < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t se 4 nápravami: ložná plocha ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
	c	s háky na ryby
	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 mechanickým chlazením ([a]) ([b])
	gg	chladírna se zkapalněným plynem ([a])
	h	s tepelnou izolací třídy IR
	i	mechanické chlazení strojním zařízení 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	izolovaný bez ledových boxů ([a]) ([d])
	m	se 2 nápravami: ložná plocha < 19 m^2 se 4 nápravami: ložná plocha < 39 m^2
	mm	se 4 nápravami: ložná plocha ≥ 39m^2 ([e])
	n	se 2 nápravami: tu > 25 t se 4 nápravami; tu > 40 t
	o	s ledovými boxy o kapacitě menší než 3,5 m^3 ([d])
	p	bez mřížek

([a]) Indexové písmeno „l“ není označeno na označených indexovými písmeny „g“, „gg“, „i“ nebo „ii“
([b]) Vozy s oběma indexovými písmeny „g“ a „i“ mohou být použity samostatně nebo v mechanicky chlazené soupravě.
([c]) Pojem „doprovodný technický vůz“ se současně vztahuje na tovární vozy, dílenské vozy (s vybavením na spaní nebo bez něj) a spací vozy.
([d]) Indexové písmeno „o“ nebude použito u vozů označených indexovým písmenem „l“
([e]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 520 mm.
Poznámka: Ložná plocha krytých chladírenských vozů se vždy určuje s ohledem na použité ledové boxy.

▼B

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	vybavený pro přepravu kontejnerů ([a])
	i	s odnímatelným krytem a neodnímatelnými čely ([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“ může být použito spolu s kategoriemi písmeno K výhradně pro běžné vozy, které byly dodatečně vybaveny pro přepravu kontejnerů. Vozy vybavené výlučně pro přepravu kontejnerů musí být zatříděny v kategorii L.
([b]) Indexové písmeno „p“ se neoznačuje u vozů s indexovým písmenem „i“.

KATEGORIE L – 2-NÁPRAVOVÝ PLOŠINOVÝ VŮZ

Referenční vůz		speciálního typu lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indexová písmena	b	se speciální výstrojí pro zajištění kontejnerů střední velikosti (pa) ([a])
	c	s oplenem ([a])
	d	vybavený pro přepravu automobilů, bez střešní plošiny ([a])
	e	se střešní plošinou pro přepravu automobilů ([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	vybavený pro přepravu kontejnerů (s výjimkou pa) ([a]) ([b])
	h	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k postranici ([a]) ([c])

▼B

Referenční vůz		speciálního typu lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
	hh	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k podlaze ([a]) ([c])
	i	s odnímatelným krytem a neodnímatelnými čely ([a])
	ii	s velmi robustním (odolným) odnímatelným kovovým krytem ([d]) a neodnímatelnými čely ([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]) Označení indexovými písmeny „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 výlučně pro přepravu kontejnerů (s výjimkou pa).
([c]) Vozy použité výlučně pro přepravu ocelových cívek.
([d]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 435 mm.

KATEGORIE O – SMÍŠENÝ PLOŠINOVÝ A OTEVŘENÝ VŮZ S VYSOKÝMI POSTRANICEMI

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

KATEGORIE R – PLOŠINOVÝ VŮZ S PODVOZKEM

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	vybavený pro přepravu kontejnerů (a)
	h	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k postranici (b)
	hh	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k podlaze (b)
	i	s odnímatelným krytem a neodnímatelnými čely (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, s výškou 2 m nebo více (c)
	p	bez sklopných čel (c)
	pp	s odnímatelnými postranicemi

(a) Použití indexového písmena „g“ spolu s kategorií písmeno R je možné pouze v případě běžných vozů, které byly pouze dodatečně vybaveny pro přepravu kontejnerů. Vozy vybavené výlučně pro přepravu kontejnerů musejí být zatříděny do kategorie S.
(b) Použití indexového písmena „h“ nebo „hh“ spolu s kategorií písmeno R je možné pouze v případě běžných vozů, které byly pouze dodatečně vybaveny pro přepravu kontejnerů. Vozy vybavené výlučně pro přepravu kontejnerů musejí být zatříděny do kategorie S.
(c) Indexová písmena „oo“ a/nebo „p“ nemají být použita na vozech nesoucích indexové písmeno „i“.

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 se 3 nápravami)
	aa	se 8 nebo více nápravami
	aaa	se 4 nápravami (2 podvozky se 2 nápravami) (a)
	b	se speciální výstrojí pro zajištění kontejnerů střední velikosti (pa) (b)

▼B

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
	c	s oplenem ([b])
	d	vybavený pro přepravu automobilů, bez střešní plošiny ([b]) ([c])
	e	se střešní plošinou přepravu automobilů ([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	vybavený pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka ≤ 60' (s výjimkou pa) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	vybavený pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka > 60' (s výjimkou pa) ([b]) ([c]) ([d])
	h	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k postranici ([b]) ([e])
	hh	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k podlaze ([b]) ([e])
	i	s odnímatelným krytem a neodnímatelnými čely ([b])
	ii	s velmi robustním odnímatelným kovovým krytem ([f]) and neodnímatelnými čely ([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]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 520 mm.
([b]) Označení indexovými písmeny „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 mimo přepravy kontejnerů a výměnných nádob jsou použity pro přepravu vozidel, jsou označeny indexovými písmeny „g“ nebo „gg“ a písmenem „d“.
([d]) Vozy používané výlučně pro přepravu kontejnerů nebo pro přepravu kontejnerů pro manipulaci pomocí drapáku nebo závěsného rámu.
([e]) Vozy použité výlučně pro přepravu ocelových cívek.
([f]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 435 mm.

▼B

KATEGORIE T – VŮZ S OTEVÍRACÍ 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, na obou stranách, střídavě, nahoře (a) (b) (c)
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, dole (a) (b) (c)
	e	se světlou 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 vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, nahoře (a) (b) (c)
	ll	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, dole (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 axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, nahoře (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 axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, dole ([a]) ([b]) ([c])
	p	s axiální řízenou vykládkou samospádem, nahoře ([a]) ([b]) ([c])
	pp	s axiální řízenou vykládkou samospádem, dole ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Indexové písmeno „e“:
— je nepovinné u vozů označených indexovým písmenem „b“ (avšak číselné kódy musejí vždy odpovídat označení písmeny na vozech),
— není označeno na vozech označených indexovými písmeny „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ ou „pp“.

([b]) Indexové písmeno „b“ a „m“ není označeno na vozech označených indexovými písmeny „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ nebo „pp“.

([c]) Vozy s vykládkou samospádem v kategorii T jsou vozy vybavené otevírací střechou umožňující přístup k nakládacímu otvoru po celé délce nádoby; 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, jestliže úplné vyprázdnění vozu vyžaduje, aby otvory byly otevřeny na obou stranách,
— střídavá, jestliže úplné vyprázdnění vozu může být provedeno 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.

KATEGORIE U – SPECIÁLNÍ 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, na obou stranách, střídavě, nahoře ([a])
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, dole ([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)

▼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
	g	pro obilniny
	i	vybavený pro přepravu objektů, které by přesahovaly rozchod, pokud by byly naloženy na běžné 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 vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, nahoře ([a])
	ll	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, dole ([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 axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, nahoře ([a])
	oo	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, dole ([a])
	p	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, nahoře ([a])
	pp	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, dole ([a])

([a]) Vozy s vykládkou samospádem v kategorii U jsou uzavřené vozy, které mohou být naloženy jedním nebo více otvory umístěnými ve vrchní části nádoby, a jejichž celkové rozměry při otevření jsou menší než délka nádoby; 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“ není označeno na vozech označených 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, jestliže úplné vyprázdnění vozu vyžaduje, aby otvory byly otevřeny na obou stranách,
— střídavá, jestliže úplné vyprázdnění vozu může být provedeno 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

KATEGORIE Z – CISTERNOVÝ 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	pro ropné produkty ([a])
	c	s vykládkou pod tlakem ([b])
	d	pro potraviny a chemické látky ([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	pro přepravu stlačených plynů, zkapalněných nebo rozpuštěný 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 s 4 nápravami tu > 60 t se 6 nebo více nápravami: tu > 75 t
	p	se stanicí pro brzdaře ([a])

([a]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 520 mm.
([b]) Indexové písmeno „c“ není označeno na vozech označených indexovým písmenem „g“

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.

▼B

KATEGORIE F – OTEVŘENÝ VŮZ S VYSOKÝMI POSTRANICEMI

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, na obou stranách, střídavě, nahoře ([a])
	cc	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, dole ([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 vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, nahoře ([a])
	ll	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, dole ([a])
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, nahoře ([a])
	oo	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, dole ([a])
	p	s axiální řízenou vykládkou samospádem, nahoře ([a])
	pp	s axiální řízenou vykládkou samospádem, dole ([a])
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Vozy s vykládkou samospádem v kategorii F jsou otevřené vozy, které nemají plochou podlahu a nejsou určeny 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, jestliže úplné vyprázdnění vozu vyžaduje, aby otvory byly otevřeny na obou stranách,
— střídavá, jestliže úplné vyprázdnění vozu může být provedeno 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

KATEGORIE H – KRYTÝ 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	pro ovoce a zeleninu ([a])
	i	s otevíracími nebo posuvnými stěnami
	ii	s velmi robustními otevíracími nebo posuvnými stěnami ([b])
	l	s posuvnými příčkami ([c])
	ll	s uzavíratelnými posuvnými příčkami ([c])
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Pojem „pro ovoce a zeleninu“ platí pouze na vozy vybavené přídavnými větracími otvory na úrovni podlahy.
([b]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 435 mm.
([c]) Posuvné příčky mohou být dočasně demontovány.

▼B

KATEGORIE I – VŮZ S ŘÍZENOU TEPLOTOU

Referenční vůz		chladírenský vůz s tepelnou izolací třídy IN, se vzduchotechnikou s nuceným oběhem, s výdechy a sily ≥ 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 ryby
	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 mechanickým chlazením ([a])
	gg	chladírna se zkapalněným plynem ([a])
	h	s tepelnou izolací třídy IR
	i	mechanické chlazení strojním zařízení z doprovodného technického vozu ([a]) ([b])
	ii	doprovodný technický vůz ([a]) ([b])
	l	izolovaný bez ledových boxů ([a]) ([c])
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s ledových boxy s kapacitou menší než 3,5 m^3 ([c])
	oo	se 3 jednotkami
	p	bez mřížek
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Indexové písmeno „l“ není označeno na označených indexovými písmeny „g“, „gg“, „i“ nebo „ii“

([b]) Pojem „doprovodný technický vůz“ se současně vztahuje na tovární vozy, dílenské vozy (s vybavením na spaní nebo bez něj) a spací vozy.

([c]) Indexové písmeno „o“ nebude použito u vozů označených indexovým písmenem „l“

▼B

KATEGORIE L – PLOŠINOVÝ VŮZ S ODDĚLENÝMI 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 speciální výstrojí pro zajištění kontejnerů střední velikosti (pa) ([a])
	c	s oplenem ([a])
	d	vybavený pro přepravu automobilů, bez střešní plošiny ([a])
	e	se střešní plošinou pro přepravu automobilů ([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	vybavený pro přepravu kontejnerů ([a]) ([b])
	h	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k postranici ([a]) ([c])
	hh	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k podlaze ([a]) ([c])
	i	s odnímatelným krytem a neodnímatelnými čely ([a])
	ii	s velmi robustním (odolným) odnímatelným kovovým krytem ([d]) a neodnímatelnými čely ([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]) Označení indexovými písmeny „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 výlučně pro přepravu kontejnerů (s výjimkou pa).
([c]) Vozy použité výlučně pro přepravu ocelových cívek.
([d]) Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 435 mm.

▼B

KATEGORIE S – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VŮZ

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	b	se speciální výstrojí pro zajištění kontejnerů střední velikosti (pa) [a]
	c	s oplenem [a]
	d	vybavený pro přepravu automobilů, bez střešní plošiny [a] [b]
	e	se střešní plošinou pro přepravu automobilů [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	vybavený pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka 60' (s výjimkou pa) [a] [b] [c]
	gg	vybavený pro přepravu kontejnerů, celková ložná délka > 60' (s výjimkou pa) [a] [b] [c]
	h	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k postranici [a] [d]
	hh	vybavený pro přepravu ocelových cívek, kruhovým čelem k podlaze [a] [d]
	i	s odnímatelným krytem a neodnímatelnými čely [a]
	ii	s velmi robustním odnímatelným kovovým krytem [e] a neodnímatelnými čely [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] Označení indexovými písmeny „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 mimo přepravy kontejnerů a výměnných nád „ob jsou použity pro přepravu vozidel, jsou označeny indexovými písmeny g“ nebo „gg“ a písmenem „d“

[c] Vozy používané výlučně pro přepravu kontejnerů nebo pro přepravu kontejnerů pro manipulaci pomocí drapáku nebo závěsného rámu.

[d] Vozy použité výlučně pro přepravu ocelových cívek.

[e] Platí pouze pro vozy s rozchodem 1 435 mm.

▼B

KATEGORIE T – VŮZ S OTEVÍRACÍ STŘECHOU

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexová písmena	a	s podvozky
	b	se světlou výškou dveří > 1,90 m (a)
	c	s koncovými dveřmi
	d	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, nahoře (b)
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, dole (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 vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, nahoře (a) (b)
	ll	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, dole (a) (b)
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, nahoře (a) (b)
	oo	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, dole (a) (b)
	p	s axiální řízenou vykládkou samospádem, nahoře (a) (b)
	pp	s axiální řízenou vykládkou samospádem, dole (a) (b)
	r	kloubový vůz

▼B

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Indexovými písmeny „b“ se neoznačují vozy označené 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 umožňující přístup k nakládacímu otvoru po celé délce nádoby; 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, jestliže úplné vyprázdnění vozu vyžaduje, aby otvory byly otevřeny na obou stranách,
— střídavá, jestliže úplné vyprázdnění vozu může být provedeno 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.

KATEGORIE U – SPECIÁLNÍ 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, na obou stranách, střídavě, nahoře ([a])
	dd	s řízenou vykládkou samospádem, na obou stranách, střídavě, dole ([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	vybavený pro přepravu objektů, které by přesahovaly rozchod, pokud by byly naloženy na běžné vozy ([b])
	l	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, nahoře ([a])
	ll	s vykládkou volně ložených materiálů samospádem, na obou stranách, současně, dole ([a])

▼B

Referenční vůz		kloubový nebo nedělitelný vůz, s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	m	se 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	se 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, nahoře ([a])
	oo	s axiální vykládkou volně ložených materiálů samospádem, dole ([a]) ([b])
	p	s axiální řízenou vykládkou samospádem, nahoře ([a])
	pp	s axiální řízenou vykládkou samospádem, dole ([a])
	r	kloubový vůz
	rr	nedělitelný vůz

([a]) Vozy s vykládkou samospádem v kategorii U jsou uzavřené vozy, které mohou být naloženy jedním nebo více otvory umístěnými ve vrchní části nádoby, a jejichž celkové rozměry při otevření jsou menší než délka nádoby; 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, jestliže úplné vyprázdnění vozu vyžaduje, aby otvory byly otevřeny na obou stranách,
— střídavá, jestliže úplné vyprázdnění vozu může být provedeno 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.

KATEGORIE Z – CISTERNOVÝ 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	pro přepravu stlačených, zkapalněných nebo rozpuštěných pod tlakem ([a])

▼B

Referenční vůz		s kovovým pláštěm, pro přepravu tekutin nebo plynů kloubový nebo nedělitelný vůz s nápravami, se 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	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“ není označeno na vozech označených indexovým písmenem „g“.

▼B

PRILOHA P.13

OZNACENI PISMENY PRO TAZENE VOZY PRO CESTUJICI

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	Kupé se sklápěcími lehátky
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.

▼M2

—————

▼B

PŘÍLOHA Q

NENÍ POUŽITA

▼B

PŘÍLOHA R

IDENTIFIKACE VLAKU

Toto hledisko je dosud otevřeným bodem a bude specifikováno v budoucí verzi této TSI.

V této oblasti je vypracováván dokument CWA. Po jeho zavedení ERA a ES posoudí, zda je jeho použití vhodným prostředkem, na základě kterého lze předpokládat plnění požadavků této TSI.

Tato podrobná specifikace musí především zahrnovat čtyři zásady (Regulace a trasování, typ vlaku, komunikace související s bezpečností, monitoring provozu), všechny typy vlaků a odpovědnost za přidělení těchto čísel. Tato specifikace by měla zohlednit stávající normy (jako například UIC Fiche 419-1 a 419-2 OR), které se již používají, a vývoj ERTMS/ETCS. Je zapotřebí zřídit odbornou plánovací skupinu, která ji vypracuje.

Do doby, než tento dokument CWA bude vypracován, železniční podniky a provozovatelé infrastruktur musejí spolupracovat na vypracování dvoustranných nebo vícestranných dohod, s ohledem na stávající normy (jako například UIC Fiche 419-1 a 419-2 OR), které se již používají, a na vývoj ERTMS/GSM-R a ERTMS/ETCS, aby byl usnadněn hladký přejezd vlaků z provozní oblasti jednoho provozovatele infrastruktury do provozní oblasti jiného provozovatele infrastruktury.

Viz též příloha U

▼B

PŘÍLOHA S

VIDITELNOST VLAKŮ – KONEC VLAKU

Toto hledisko je dosud otevřeným bodem a bude specifikováno v budoucí verzi této TSI.

Musí být stanovena podrobná specifikace, která zohlední, proč je označení konce vlaku vyžadováno, jaká filosofie tento požadavek podporuje v rámci sítě TEN a jak nejlépe jej lze bezpečně a hospodárně harmonizovat.

Specifikace a související proces posouzení shody pro řešení přenositelné povahy bude publikováno v této TSI jako prvek interoperability.

Do doby, než bude detailní specifikace zpracována a zavedena, železniční podniky a provozovatelé infrastruktury (infrastruktur) musejí spolupracovat na vypracování dvoustranných nebo vícestranných dohod, které usnadňují hladký přejezd vlaků z jedné oblasti do druhé.

Viz též příloha U

▼M2

PŘÍLOHA T

BRZDÍCÍ ÚČINEK

Role provozovatele infrastruktury

Provozovatel infrastruktury musí poskytnout železničnímu podniku informaci o brzdícím účinku požadovaném pro každou trať a musí poskytnout informace o charakteristice tratě. Provozovatel infrastruktury musí zajistit, aby vliv charakteristiky tratě a rozpětí týkající se traťových prvků byly zahrnuty do požadovaného brzdícího účinku.

Požadovaný brzdící účinek musí být v zásadě vyjádřen v procentu brzdící hmotnosti, pokud se provozovatel infrastruktury a železniční podnik nedohodly na jiné jednotce pro vyjádření brzdícího účinku (např. brzděné tuny, brzdné síly, hodnoty zpomalení, profily zpomalení).

Pro vlakové soupravy a vlaky s pevným řazením vozů musí provozovatel infrastruktury poskytnout informaci o požadovaném brzdícím účinku v hodnotách zpomalení, pokud to bude železniční podnik vyžadovat.

Role železničního podniku

Železniční podnik je povinen zajistit, aby každý vlak splnil nebo překročil brzdící účinek požadovaný provozovatelem infrastruktury. Proto je železniční podnik povinen vypočítat brzdící účinek vlaku s přihlédnutím k řazení vlaku.

Železniční podnik musí vzít v úvahu zjištěný brzdící účinek vozidla nebo vlakové soupravy při jejich uvedení do provozu. Musí být vzato v úvahu rozpětí týkající se kolejových vozidel jako např. spolehlivost a dostupnost brzd. Železniční podnik musí rovněž vzít v úvahu informaci o charakteristice tratě, která má vliv na chování vlaku při seřizování brzdícího účinku pro zastavení a zajištění vlaku.

Brzdící účinek vyplývající z kontroly skutečného vlaku (jako např. řazení vlaku, dostupnost brzd, nastavení brzd) bude použit jako vstupní hodnota pro veškerá provozní pravidla, která budou následně použita pro daný vlak.

Nedosažení brzdícího účinku

Provozovatel infrastruktury musí stanovit pravidla pro případ, kdy vlak nedosáhne požadované hodnoty brzdícího účinku, a musí tato pravidla poskytnout železničnímu podniku.

V případě, že vlak nedosáhne hodnoty brzdícího účinku požadované pro tratě, na kterých bude tento vlak jezdit, je železniční podnik povinen respektovat výsledná omezení jako např. omezení rychlosti.

▼M2

PŘÍLOHA U

PŘEHLED OTEVŘENÝCH BODŮ

Oddíl 4.2.2 – Dokument o řazení vlaků

Příloha B (viz pododdíl 4.4 této TSI): – Další pravidla umožňující hladký provoz nových odlišných strukturálních subsystémů

Příloha R (viz pododdíl 4.2.3.2 této TSI): – Identifikace vlaků

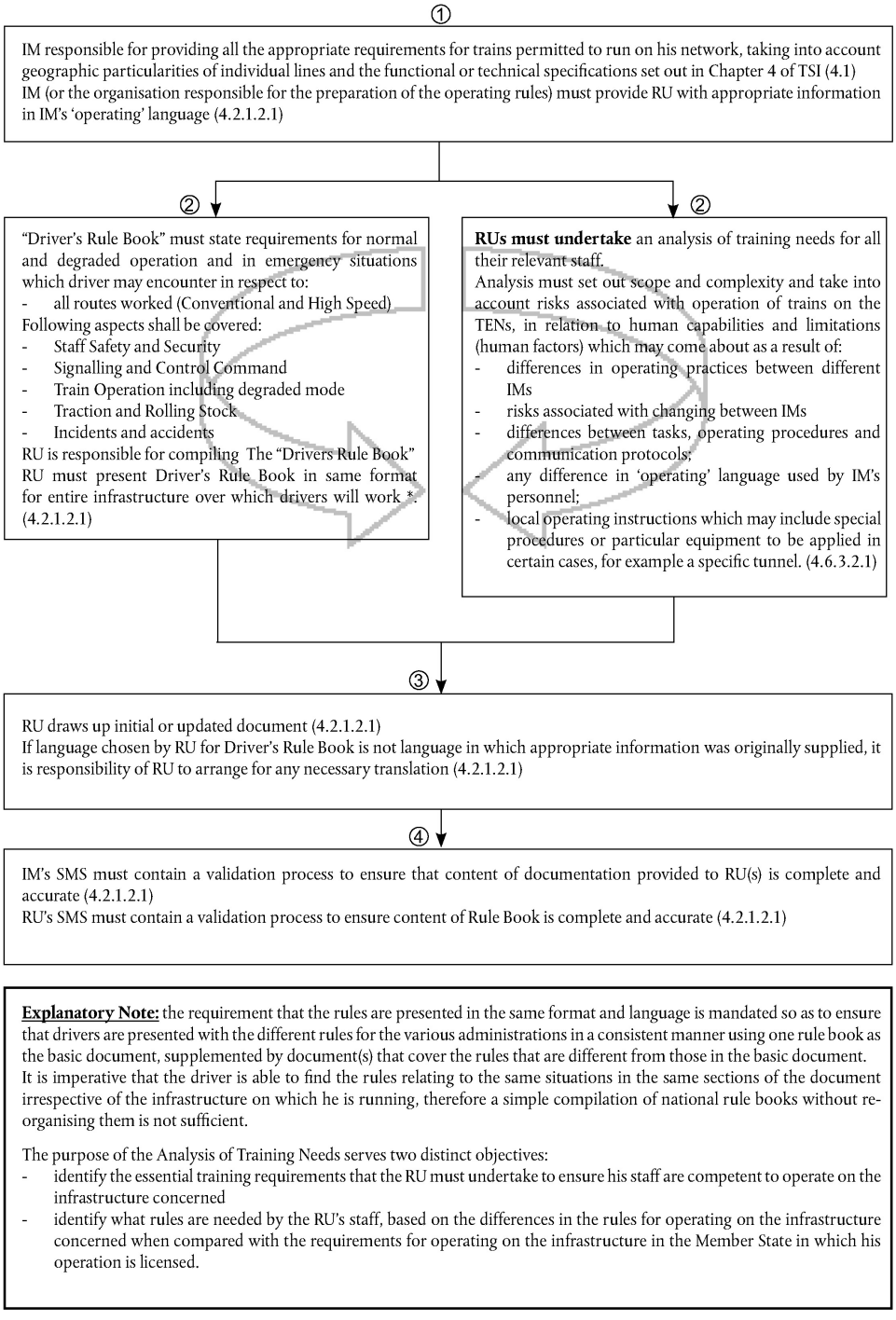
Příloha S (viz pododdíl 4.2.2.1.3 této TSI): – Viditelnost vlaků – konec vlaku

▼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



▼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 zaměstnance zaměstnané železničním podnikem, kteří odpovídají za řízení zdrojů, jako jsou například doprovod vlaku nebo kolejová vozidla.
Schopnost	Kvalifikace a zkušenosti, které jsou nezbytné pro bezpečné a spolehlivé provádění úkolů. Zkušenosti mohou být získány v rámci školení.
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 kvalifikovaná a oprávněná řídit vlaky.
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 souvislosti s touto TSI se to týká pouze zdravotních a psychologických předpokladů vyžadovaných pro provozování příslušných 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 provozovatele infrastruktury i v jazyce železničního podniku a příslušní zaměstnanci provozovatele infrastruktury a železničního podniku mají k dispozici kopie.
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 používané v každodenním provozu provozovatele infrastruktury a publikované v jeho prohlášení o dráze, pro předávání zpráv souvisejících s provozem nebo bezpečností mezi zaměstnanci provozovatele infrastruktury a železničního podniku.
Cestující	Osoba (jiná než zaměstnanec se specifickými úkoly ve vlaku) cestující vlakem nebo v železničním objektu před jízdou vlakem nebo po ní.

▼B

Termín	Definice
Sledování výkonnosti	Systematické pozorování a záznam výkonnosti vlakové služby a infrastruktury pro účely zlepšení výkonnosti v obou oblastech.
Kvalifikace	Fyzická a psychická způsobilost pro úkoly společně s vyžadovanými znalostmi.
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.
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.
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.

▼B

Termín	Definice
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

Zkratka	Vysvětlení
AC	Střídavý proud
CCS	Řízení a zabezpečení
CEN	Evropský výbor pro normalizaci (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
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 železniční agentura
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

▼B

Zkratka	Vysvětlení
OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic
PPV	Ruská zkratka „Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii“ = „Pravidla pro použití železničních vozidel v mezinárodním provozu“
RIC	Předpisy, kterými se řídí reciproční použití železničních a brzdařských vozů v mezinárodním provozu (Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international)
RIV	Předpisy, kterými se řídí reciproční použití železničních vozů v mezinárodním provozu (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
TAF	Využití telematiky v nákladní dopravě (dopravované zboží)
TEN	Transevropská síť
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
UIC	Mezinárodní unie železnic (Union International des Chemins de fer)
UV	Ultrafialový
VKM	Označení provozovatele vozidla