Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B**

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 11. augusta 2006

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy

[oznámené pod číslom K(2006) 3593]

(Text s významom pre EHP)

(2006/920/ES)

(Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Rozhodnutie Komisie 2009/107/ES z 23. januára 2009	L 45	1	14.2.2009
►**M2**	Rozhodnutie Komisie 2010/640/EÚ z 21. októbra 2010	L 280	29	26.10.2010

▼B

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 11. augusta 2006

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy

[oznámené pod číslom K(2006) 3593]

(Text s významom pre EHP)

(2006/920/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčnej železničnej sústavy ([1]), a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

(1) V súlade s článkom 2 písm. c) smernice 2001/16/ES sa transeurópska konvenčná železničná sústava člení na štrukturálne alebo funkčné subsystémy.

(2) V súlade s článkom 23 ods. 1 uvedenej smernice je potrebné, aby sa na subsystém „Prevádzka a riadenie dopravy“ vzťahovala technická špecifikácia interoperability (TSI).

(3) Prvým krokom pri vytváraní TSI je návrh TSI vypracovaný Európskym združením pre železničnú interoperabilitu (AEIF), ktoré bolo určené ako spoločný reprezentatívny orgán.

(4) AEIF bolo poverené vypracovaním návrhu TSI subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES. Základné parametre podľa článku 6 ods. 4 uvedenej smernice sa prerokovali ako súčasť pripojenej TSI.

(5) K návrhu TSI bola pripojená úvodná správa obsahujúca analýzu nákladov a prínosov, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 5 uvedenej smernice.

(6) Návrhy TSI preskúmal na základe úvodnej správy výbor zriadený smernicou Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ([2]) a uvedený v článku 21 smernice 2001/16/ES.

([1]) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2004/50/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 114).

([2]) Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/50/ES.

▼B

(7) Súčasná verzia TSI sa úplne nezaoberá všetkými aspektmi interoperability; otázky, ktorými sa nezaoberá, sú zatriedené ako „otvorené body“ v prílohe U k TSI. Vzhľadom na to, že overenie interoperability sa musí vykonať v súlade s článkom 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES s odkazom na požiadavky TSI, je potrebné, aby počas prechodného obdobia medzi uverejnením tohto rozhodnutia a úplným vykonávaním pripojenej TSI boli ustanovené podmienky, ktoré sa okrem podmienok výslovne uvedených v pripojenej TSI majú dodržať. Na tento účel má každý členský štát informovať ostatné členské štáty a Komisiu o príslušných vnútroštátnych technických predpisoch, ktoré sa používajú na dosiahnutie interoperability a na dodržanie základných požiadaviek smernice 2001/16/ES, o orgánoch, ktoré vymenuje na vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie, a o kontrolnom postupe pri overovaní interoperability subsystémov v zmysle článku 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES. Komisia by mala analyzovať informácie predložené členskými štátmi a prípadne by mala s výborom prerokovať potrebu prijatia akýchkoľvek ďalších opatrení.

(8) Predmetná TSI by nemala vyžadovať používanie osobitných technológií alebo technických riešení s výnimkou prípadu, ak je to bezpodmienečne potrebné pre interoperabilitu transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy.

(9) TSI vychádza z najlepších odborných znalostí dostupných v čase prípravy príslušného návrhu. Rozvoj technológií, prevádzkových, bezpečnostných alebo spoločenských požiadaviek si môže vyžadovať zmeny alebo doplnenia tejto TSI. V súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 2001/16/ES by sa mal prípadne začať postup prieskumu alebo aktualizácie.

(10) Na podporu inovácie a s cieľom zohľadniť nadobudnuté skúsenosti by sa pripojená TSI mala pravidelne prepracúvať.

(11) V prípade návrhu inovačných riešení výrobca alebo zmluvný subjekt stanoví odchýlku z príslušného oddielu TSI. Európska železničná agentúra vypracuje konečné znenie príslušných špecifikácií funkčnosti a rozhrania týkajúcich sa tohto riešenia a vyvinie metódy posudzovania.

(12) Implementácia pripojenej TSI a súlad s príslušnými oddielmi TSI sa musia určiť v súlade s implementačným plánom, ktorý vypracuje každý členský štát pre trate, za ktoré zodpovedá. Komisia by mala analyzovať informácie predložené členskými štátmi a prípadne by mala s výborom prerokovať potrebu prijatia akýchkoľvek ďalších opatrení.

(13) Železničná doprava sa v súčasnosti prevádzkuje podľa existujúcich vnútroštátnych, dvojstranných, mnohonárodných alebo medzinárodných dohôd. Je dôležité, aby tieto dohody nebránili súčasnému a budúcemu pokroku smerom k interoperabilite. Je preto dôležité, aby Komisia preskúmala tieto dohody s cieľom určiť, či je potrebné príslušne prepracovať TSI obsiahnutú v tomto rozhodnutí.

▼B

(14) Ustanovenia tohto rozhodnutia sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 21 smernice 96/48/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Komisia týmto prijíma technickú špecifikáciu interoperability („TSI“) týkajúcu sa subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy podľa článku 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES.

TSI sa stanovuje v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Táto TSI je uplatniteľná na subsystém prevádzky a riadenia dopravy transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy, ako sa stanovuje v oddiele 2.4 prílohy II k smernici 2001/16/ES.

▼M2

Článok 1a

Správa technických predpisov

1. Európska železničná agentúra (European Railway Agency – ERA) zverejní na svojej webovej stránke zoznamy technických predpisov uvedených v prílohách P.9, P.10, P.11, P.12 a P.13.

2. ERA aktualizuje záznamy predpisov uvedené v odseku 1 a informuje Komisiu o ich vývoji. Komisia informuje členské štáty o vývoji týchto technických predpisov prostredníctvom výboru zriadeného podľa článku 29 smernice 2008/57/ES.

Článok 1b

Ak sa vozidlo do 31. decembra 2013 predá alebo prenajme na nepretržité obdobie dlhšie ako 6 mesiacov a ak všetky technické charakteristiky, na základe ktorých bolo schválené uvedenie vozidla do prevádzky, zostanú nezmenené, jeho európske číslo vozidla (EČV) sa môže zmeniť prostredníctvom novej registrácie vozidla a zrušením prvej registrácie.

Ak sa nová registrácia týka iného členského štátu, ako bol štát prvej registrácie, registrujúci subjekt zodpovedný za novú registráciu môže požadovať kópiu dokumentov súvisiacich s predchádzajúcou registráciou.

Takouto zmenou EČV nie je dotknuté uplatňovanie článkov 21 až 26 smernice 2008/57/ES, pokiaľ ide o schvaľovacie postupy.

Správne náklady súvisiace so zmenou EČV hradí žiadateľ požadujúci zmenu EČV.

▼B

Článok 2

1. Vzhľadom na otázky zatriedené ako „otvorené body“ v prílohe U k TSI sú podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie interoperability podľa článku 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES, technické predpisy platné v členskom štáte, ktorý povolí uviesť do prevádzky subsystém, na ktorý sa vzťahuje toto rozhodnutie.

▼B

2. Každý členský štát oznámi do šiestich mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia ostatným členským štátom a Komisii:

a) zoznam uplatniteľných technických predpisov uvedených v odseku 1;

b) postupy posudzovania zhody a kontrolné postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní týchto predpisov;

c) orgány, ktoré vymenuje na vykonávanie týchto postupov posudzovania zhody a kontrolných postupov.

Článok 3

Členské štáty oznámia Komisii do šiestich mesiacov od nadobudnutia platnosti pripojenej TSI tieto druhy dohôd:

a) vnútroštátne, dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, dohodnuté na trvalom alebo dočasnom základe, ktoré sa vyžadujú z dôvodu veľmi špecifického alebo miestneho charakteru zamýšľanej vlakovej služby;

b) dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo členskými štátmi, ktoré poskytujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability;

c) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a prinajmenšom jednou treťou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry členských štátov a prinajmenšom jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré poskytujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability.

Článok 4

Členské štáty vypracujú národný plán implementácie TSI v súlade s kritériami uvedenými v kapitole 7 prílohy.

Tento plán implementácie zašlú ostatným členským štátom a Komisii najneskôr jeden rok od nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia.

Článok 5

Toto rozhodnutie je uplatniteľné šesť mesiacov po jeho oznámení.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

▼B

PRÍLOHA

TECHNICKÁ ŠPECIFIKÁCIA PRE INTEROPERABILITU

SUBSYSTÉM: PREVÁDZKA A RIADENIE DOPRAVY

1.	ÚVOD
1.1.	**Technický rozsah pôsobnosti**
1.2.	**Územný rozsah pôsobnosti**
2.	DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI
2.1.	**Subsystém**
2.2.	**Rozsah pôsobnosti**
2.2.1.	Personál a vlaky
2.2.2.	Prevádzkové zásady
2.2.3.	Uplatniteľnosť na existujúce vozidlá a infraštruktúru
2.3.	**Prepojenie medzi týmito tsi a smernicou 2004/49/ES**
3.	ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY
3.1.	**Súlad so základnými požiadavkami**
3.2.	**Základné požiadavky – prehľad**
3.3.	**Špecifické aspekty vzhľadom na tieto požiadavky**
3.3.1.	Bezpečnosť
3.3.2.	Spoľahlivosť a dostupnosť
3.3.3.	Zdravie
3.3.4.	Ochrana životného prostredia
3.3.5.	Technická zlučiteľnosť
3.4.	**Aspekty týkajúce sa konkrétne subsystému prevádzky a riadenia dopravy**
3.4.1.	Bezpečnosť
3.4.2.	Spoľahlivosť a použiteľnosť
3.4.3.	Technická zlučiteľnosť
4.	CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU
4.1.	**Úvod**
4.2.	**Funkčné a technické špecifikácie subsystému**
4.2.1.	Špecifikácie týkajúce sa personálu
4.2.1.1.	Všeobecné požiadavky
4.2.1.2.	Dokumentácia pre vodičov
4.2.1.2.1.	Zbierka predpisov
4.2.1.2.2.	Opis trate a príslušného traťového vybavenia súvisiaceho s prevádzkovanými traťami
4.2.1.2.2.1.	Vypracovanie tabuliek traťových pomerov
4.2.1.2.2.2.	Zmenené prvky

▼B

4.2.1.2.2.3.	Informovanie vodiča v reálnom čase
4.2.1.2.3.	Cestovné poriadky
4.2.1.2.4.	Koľajové vozidlá
4.2.1.3.	Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem vodičov
4.2.1.4.	Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry povoľujúci jazdy vlaku
4.2.1.5.	Komunikácia medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom povoľujúcim jazdy vlakov, ktorá sa týka bezpečnosti.
4.2.2.	Špecifikácie týkajúce sa vlakov
4.2.2.1.	Viditeľnosť vlaku
4.2.2.1.1.	Všeobecná požiadavka
4.2.2.1.2.	Čelo vlaku
4.2.2.1.3.	Koniec vlaku
4.2.2.2.	Počuteľnosť vlaku
4.2.2.2.1.	Všeobecná požiadavka
4.2.2.2.2.	Ovládanie
4.2.2.3.	Označenie vozidla
4.2.2.4.	Nakladanie nákladného vozidla
4.2.2.4.1.	Rozloženie hmotnosti
4.2.2.4.2.	Nápravový tlak
4.2.2.4.3.	Zabezpečenie nákladu
4.2.2.4.4.	Kinematický obrys vozidla
4.2.2.4.5.	Zakrytie nákladu
4.2.2.5.	Zostavenie vlaku
4.2.2.6.	Brzdenie vlaku
4.2.2.6.1.	Minimálne požiadavky na brzdný systém
4.2.2.6.2.	Výkon bŕzd
4.2.2.7.	Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku
4.2.2.7.1.	Všeobecná požiadavka
4.2.2.7.2.	Požadované údaje
4.2.3.	Špecifikácie pre prevádzku vlaku
4.2.3.1.	Plánovanie vlaku
4.2.3.2.	Označenie vlakov
4.2.3.3.	Odchod vlaku
4.2.3.3.1.	Prehliadky a skúšky pred odchodom
4.2.3.3.2.	Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku
4.2.3.4.	Riadenie dopravy
4.2.3.4.1.	Všeobecné požiadavky
4.2.3.4.2.	Ohlasovanie vlaku
4.2.3.4.2.1.	Údaje požadované pre ohlasovanie polohy vlaku

▼B

4.2.3.4.2.2.	Predpokladaný čas odovzdania
4.2.3.4.3.	Nebezpečný tovar
4.2.3.4.4.	Kvalita prevádzky
4.2.3.5.	Zaznamenávanie údajov
4.2.3.5.1.	Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku
4.2.3.5.2.	Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku
4.2.3.6.	Prevádzka za mimoriadnych okolností
4.2.3.6.1.	Informácia pre ostatných užívateľov
4.2.3.6.2.	Informácia pre vodičov
4.2.3.6.3.	Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti
4.2.3.7.	Riadenie núdzovej situácie
4.2.3.8.	Pomoc vlakovému personálu v prípade mimoriadnosti alebo závažnej poruchy koľajových vozidiel
4.3.	**Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**
4.3.1.	Rozhrania s TSI pre infraštruktúru
4.3.2.	Rozhrania s TSI pre riadenie/zabezpečenie a návestenie
4.3.2.1.	Zaznamenávanie údajov pre kontrolu
4.3.2.2.	Bdelosť vodiča
4.3.2.3.	Prevádzkové predpisy ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R
4.3.2.4.	Dohľadnosť návestných znakov návestidiel a značiek na trati
4.3.2.5.	Brzdenie vlaku
4.3.2.6.	Použitie pieskovania. Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre plnenie úloh vedenia vlaku
4.3.2.7.	Zaznamenávanie údajov a detekcia horúceho nápravového ložiska
4.3.3.	Rozhrania s TSI pre koľajové vozidlá
4.3.3.1.	Označenie vozidla
4.3.3.2.	Brzdenie
4.3.3.3.	Požiadavky na osobné vozidlá
4.3.3.4.	Viditeľnosť vlaku
4.3.3.4.1.	Na prednom vozidle vlaku čelne k smeru jazdy
4.3.3.4.2.	Na zadnej strane vlaku
4.3.3.5.	Počuteľnosť varovných návestí vlaku
4.3.3.6.	Dohľadnosť návestných znakov návestidiel
4.3.3.7.	Bdelosť vodiča
4.3.3.8.	Zostavenie vlaku a príloha B
4.3.3.9.	Nakladanie nákladného vozidla
4.3.3.10.	Zabezpečenie prevádzkyschopného stavu vlaku a nebezpečné tovary
4.3.3.11.	Zostava vlaku, príloha L
4.3.3.12.	Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti a riadenie núdzovej situácie

▼B

4.3.3.13.	Zaznamenávanie údajov
4.3.4.	Rozhrania s TSI pre telematické aplikácie
4.3.4.1.	Označenie vlakov
4.3.4.2.	Zostava vlaku
4.3.4.3.	Odchod vlaku
4.3.4.4.	Jazda vlaku
4.3.4.5.	Označenie vozidla
4.4.	**Prevádzkové predpisy**
4.5.	**Predpisy pre údržbu**
4.6.	**Odborná kvalifikácia**
4.6.1.	Odborná spôsobilosť
4.6.1.1.	Odborné znalosti
4.6.1.2.	Schopnosť realizovať tieto znalosti v praxi
4.6.2.	Jazyková spôsobilosť
4.6.2.1.	Zásady
4.6.2.2.	Úroveň znalostí
4.6.3.	Vstupné a priebežné posudzovanie personálu
4.6.3.1.	Základné prvky
4.6.3.2.	Analýza potrieb odborného výcviku
4.6.3.2.1.	Vypracovanie analýzy potrieb odborného výcviku
4.6.3.2.2.	Aktualizácia analýzy potrieb odborného výcviku
4.6.3.2.3.	Špecifické prvky pre vlakový personál a pomocný personál
4.6.3.2.3.1.	Znalosť trasy
4.6.3.2.3.2.	Znalosť koľajových vozidiel
4.6.3.2.3.3.	Pomocný personál
4.7.	**Zdravotné a bezpečnostné podmienky**
4.7.1.	Úvod
4.7.2.	Kritériá schvaľovania lekárov pracovného lekárstva a zdravotníckych organizácií
4.7.3.	Kritériá schvaľovania psychológov podieľajúcich sa na psychologickom posudzovaní a požiadavky na psychologické posudzovanie
4.7.3.1.	Certifikácia psychológov
4.7.3.2.	Obsah a výklad psychologického posúdenia
4.7.3.3.	Výber nástrojov posudzovania
4.7.4.	Lekárske prehliadky a psychologické posudzovania
4.7.4.1.	Pred zaradením do funkcie:
4.7.4.1.1.	Minimálny obsah lekárskej prehliadky
4.7.4.1.2.	Psychologické posúdenie
4.7.4.2.	Po zaradení do funkcie
4.7.4.2.1.	Periodicita pravidelných lekárskych prehliadok
4.7.4.2.2.	Minimálny obsah pravidelnej lekárskej prehliadky
4.7.4.2.3.	Ďalšie lekárske prehliadky a/alebo psychologické posúdenia

▼B

4.7.5.	Zdravotné požiadavky
4.7.5.1.	Všeobecné požiadavky
4.7.5.2.	Požiadavky na zrak
4.7.5.3.	Požiadavky na sluch
4.8.	**Registre infraštruktúry a koľajových vozidiel**
4.8.1.	Infraštruktúra
4.8.2.	Koľajové vozidlá
5.	KOMPONENTY INTEROPERABILITY
5.1.	**Definícia**
5.2.	**Zoznam komponentov**
5.3.	**Výkonnosť a špecifikácie komponentov**
6.	POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI POUŽÍVANIA KOMPONENTOV A VERIFIKÁCIA SUBSYSTÉMU
6.1.	**Komponenty interoperability**
6.2.	**Subsystém prevádzky a riadenia dopravy**
6.2.1.	Zásady
6.2.2.	Dokumentácia predpisov a postupov
6.2.3.	Postup posudzovania
6.2.3.1.	Rozhodnutie príslušného úradu
6.2.3.2.	Ak sa vyžaduje posúdenie
6.2.4.	Výkonnosť systému
7.	**IMPLEMENTÁCIA**
7.1.	**Zásady**
7.2.	**Vykonávacie usmernenie**
7.3.	**Špecifické prípady**
7.3.1.	Úvod
7.3.2.	Zoznam špecifických prípadov
PRÍLOHA A	PREVÁDZKOVÉ PREDPISY ERTMS/ETCS A ERTMS/GSM-R
PRÍLOHA B	OSTATNÉ PREDPISY UMOŽNUJÚCE KOHERENTNÚ PREVÁDZKU NOVÝCH ŠTRUKTURÁLNYCH SUBSYSTÉMOV
PRÍLOHA C	METODIKA KOMUNIKÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI
PRÍLOHA D	INFORMÁCIE, KU KTORÝM MUSÍ MAŤ ŽELEZNIČNÝ PODNIK PRÍSTUP V SÚVISLOSTI S TRASOU (TRASAMI), PO KTORÝCH CHCE PREMÁVAŤ
PRÍLOHA E	JAZYK A ÚROVEŇ KOMUNIKÁCIE
PRÍLOHA F	USMERNENIA PRE POSUDZOVANIE SUBSYSTÉMU PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY
PRÍLOHA G	INFORMATÍVNY A NEPOVINNÝ ZOZNAM PRVKOV, KTORÉ SA MUSIA OVERIŤ PRE KAŽDÝ ZÁKLADNÝ PARAMETER

▼B

PRÍLOHA I	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA J	MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHY SÚVISIACE SO „SPREVÁDZANÍM VLAKOV“
PRÍLOHA K	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA L	MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHU PRÍPRAVY VLAKOV
PRÍLOHA M	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA N	VYKONÁVACIE USMERNENIA
PRÍLOHA O	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA P	OZNAČOVANIE VOZIDIEL
PRÍLOHA Q	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA R	OZNAČOVANIE VLAKU
PRÍLOHA S	VIDITEĽNOSŤ VLAKU – KONIEC VLAKU
PRÍLOHA T	VÝKON BŔZD
PRÍLOHA U	ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV
PRÍLOHA V	PRÍPRAVA A AKTUALIZÁCIA PREDPISOVEJ DOKUMENTÁCIE PRE VODIČOV
SLOVNÍK	

▼B

TECHNICKÁ ŠPECIFIKÁCIA PRE INTEROPERABILITU

SUBSYSTÉM PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY

1. ÚVOD

1.1. *TECHNICKÝ ROZSAH PÔSOBNOSTI*

Tieto TSI (technické špecifikácie pre interoperabilitu) sa týkajú subsystému prevádzky a riadenia dopravy uvedeného v zozname obsiahnutom v bode 1 prílohy II k smernici 2001/16/ES.

Ďalšie informácie o tomto subsystéme sú uvedené v kapitole 2.

1.2. *ÚZEMNÝ ROZSAH PÔSOBNOSTI*

Územným rozsahom pôsobnosti týchto TSI je transeurópsky konvenčný železničný systém tak, ako je opísaná v prílohe I k smernici 2001/16/ES.

Obsah týchto TSI

V súlade s článkom 5 ods. 3 smernice 2001/16/ES tieto TSI:

(a). uvádzajú ich plánovaný rozsah pôsobnosti subsystému prevádzky a riadenia dopravy – kapitola 2;

(b). stanovujú hlavné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami – kapitola 3;

(c). zavádzajú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musí spĺňať cieľový subsystém a jeho rozhrania s ostatnými subsystémami. V prípade potreby sa tieto technické špecifikácie môžu meniť podľa používania subsystému, napríklad podľa kategórií trate, železničných staníc a/alebo koľajových vozidiel uvedených v prílohe I k smernici – kapitola 4;

(d). stanovujú prvky a rozhrania interoperability, na ktoré sa vzťahujú európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci transeurópskeho konvenčného železničného systému – kapitola 5;

(e). v každom posudzovanom prípade uvádzajú postupy posudzovania zhody alebo vhodnosti použitia. Toto zahŕňa najmä moduly definované v rozhodnutí 93/465/EHS alebo tam, kde to pripadá do úvahy, konkrétne postupy, ktoré sa majú používať na posúdenie buď zhody, alebo vhodnosti použitia prvkov interoperability a „ES“ overovania subsystémov. Dokumenty, ktoré sú nápomocné pri implementácii týchto TSI, sú uvedené v kapitole 6;

(f). uvádzajú stratégiu implementácie týchto TSI. Nevyhnutné je najmä špecifikovať etapy, ktoré majú byť ukončené, a prvky, ktoré možno uplatniť pri postupnom prechode od súčasného stavu do konečného stavu, v rámci ktorého súlad s TSI musí byť normou – kapitola 7;

▼B

(g). pre príslušný personál vymedzujú odbornú spôsobilosť a zdravotné i bezpečnostné podmienky pri práci nevyhnutné na prevádzku a údržbu príslušného subsystému, ako aj implementáciu TSI – kapitola 4.

V súlade s článkom 5 ods. 5 sa musia okrem toho pre všetky TSI stanoviť špecifické prípady; uvádzajú sa v kapitole 7,

Predpisy týkajúce sa prevádzky a údržby špecifické pre oblasť vyznačenú v pododdieloch 1.1 a 1.2 sú uvedené v kapitole 4 TSI.

2. **DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI**

2.1. *SUBSYSTÉM*

Subsystém prevádzky a riadenia dopravy je definovaný prílohou II k smernici 2001/16/ES; oddiel 2.4.

Zahŕňa najmä:

— „Postupy a súvisiace zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rôznych štrukturálnych subsystémov, tak počas bežnej, ako aj zníženej prevádzky vrátane vedenia vlaku, plánovania a riadenia dopravy.

— Odbornú kvalifikáciu, ktorá sa môže požadovať na vykonávanie cezhraničných služieb.“

2.2. *ROZSAH PÔSOBNOSTI*

Rozsah pôsobnosti týchto TSI sa uplatňuje na subsystém prevádzky a riadenia dopravy manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, súvisiaci s prevádzkou vlakov na konvenčných železničných TEN tratiach.

Špecifikácie uvedené v TSI o prevádzke a riadení dopravy sa môžu použiť ako referenčný dokument na prevádzku vlakov dokonca aj vtedy, keď sa na ne nevzťahuje pôsobnosť týchto TSI.

▼M2

2.2.1. PERSONÁL A VLAKY

Oddiely 4.6 a 4.7 sa uplatňujú na personál vykonávajúci z bezpečnostného hľadiska rozhodujúce úlohy súvisiace so sprevádzaním vlaku, ak to zahŕňa prekročenie hraníc medzi štátmi a prácu za úsekom označeným ako „hraničný“ vo vyhlásení manažéra infraštruktúry o podmienkach používania siete a zahrnutou v jeho bezpečnostnom certifikáte.

Oddiel „4.6.2 Jazyková spôsobilosť“ sa uplatňuje aj na rušňovodičov, ako sa to ustanovuje v prílohe VI bode 8 smernice 2007/59/ES.

Člen personálu nebude považovaný za člena prekračujúceho hranicu, ak činnosť zahŕňa iba prácu do akejkoľvek „hraničnej“ lokality opísanej v prvom odseku tohto oddielu.

Na personál vykonávajúci z bezpečnostného hľadiska rozhodujúce úlohy súvisiace s vypravovaním vlakov a povoľovaním jázd vlakov, sa uplatňuje vzájomné uznávanie odbornej kvalifikácie a zdravotných a bezpečnostných podmienok medzi členskými štátmi.

▼M2

Na personál vykonávajúci z hľadiska bezpečnosti rozhodujúce úlohy súvisiace s konečnou prípravou vlaku pred plánovaným prekročením hranice a prácu za akoukoľvek „hraničnou“ lokalitou opísanou v prvom odseku tohto oddielu sa uplatňuje pododdiel 4.6 so vzájomným uznávaním zdravotných a bezpečnostných podmienok medzi členskými štátmi. Vlak sa nepovažuje za cezhraničnú dopravu vtedy, keď všetky vozidlá vlaku, ktoré prekračujú štátnu hranicu, prekročia hranicu iba do „hraničnej“ lokality opísanej v prvom odseku tohto oddielu.

Uvedené možno zhrnúť v nasledujúcich tabuľkách.

Personál vykonávajúci práce súvisiace s vlakmi, ktoré prekročia štátne hranice a pokračujú za hraničnú lokalitu

Úloha	Odborná kvalifikácia	Zdravotné požiadavky
Sprevádzanie vlaku	4.6	4.7
Povoľovanie jázd vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie
Príprava vlaku	4.6	Vzájomné uznávanie
Vypravovanie vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie

Personál vykonávajúci práce súvisiace s vlakmi, ktoré neprekračujú štátne hranice alebo ich prekračujú iba po pohraničné lokality

Úloha	Odborná kvalifikácia	Zdravotné požiadavky
Sprevádzanie vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie
Povoľovanie jázd vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie
Príprava vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie
Vypravovanie vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie

▼B

2.2.2. PREVÁDZKOVÉ ZÁSADY

Existujúce európske rozdiely v štruktúre a v konceptoch infraštruktúry, ktoré sú prinajmenšom čiastočne zodpovedné za existujúce rozdiely v pravidlách a postupoch, možno často prekonať iba vďaka vysokým investíciám.

Všeobecným cieľom súčasnej verzie týchto TSI, ktorá je prvá po nadobudnutí účinnosti smernice 2001/16/ES, nie je vytvoriť jednotný európsky súbor pravidiel prevádzky a riadenia konvenčnej železničnej dopravy. Avšak pravidlá a postupy, ktoré umožňujú koherentnú prevádzku nových štrukturálnych subsystémov určených na používanie v rámci TEN, a najmä tých, ktoré sú prepojené priamo s prevádzkou nového systému riadenia vlakov a systému signalizácie, musia byť v prípade identických situácií rovnaké.

▼B

Tieto TSI sa pôvodne vzťahovali iba na tie prvky (ako sa uvádza v kapitole 4) konvenčného železničného subsystému „prevádzky a riadenia dopravy“, kde v zásade existujú prevádzkové rozhrania medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry, alebo tam, kde je to z hľadiska interoperability mimoriadne prospešné. V rámci uvedeného sa zodpovedajúcim spôsobom zohľadnili požiadavky smernice 2004/49/ES (smernica o bezpečnosti železníc).

▼M2

Následne sú v prílohe A k týmto TSI špecifikované podrobné prevádzkové predpisy pre Európsky systém riadenia vlakov (ETCS) a Globálny systém pre mobilné komunikácie – železnice (GSM-R).

▼B

2.2.3. UPLATNITEĽNOSŤ NA EXISTUJÚCE VOZIDLÁ A INFRAŠTRUKTÚRU

Zatiaľ čo väčšina požiadaviek týchto TSI sa týka procesov a postupov, niektoré požiadavky sa týkajú aj fyzických prvkov, vlakov a vozidiel, ktoré sú z hľadiska prevádzky dôležité.

Konštrukčné kritériá na tieto prvky sú opísané v TSI, ktoré sa vzťahujú na iné subsystémy, ako sú koľajové vozidlá. V rámci OPE TSI sa posudzuje ich prevádzková funkcia.

V takýchto prípadoch sa uznáva, že modifikovanie existujúcich koľajových vozidiel/zariadení infraštruktúry tak, aby v plnom rozsahu spĺňali požiadavky týchto TSI, nemusí byť, pokiaľ ide o náklady, efektívne. Príslušné požiadavky treba preto uplatňovať iba na nové prvky, alebo ak bude daný prvok modernizovaný alebo obnovený a bude si vyžadovať novú autorizáciu na uvedenie do prevádzky v zmysle smernice 2001/16/ES článok 14.3.

2.3. *PREPOJENIE MEDZI TÝMITO TSI A SMERNICOU 2004/49/ES*

Hoci tieto TSI boli vypracované podľa smernice o interoperabilite 2001/16/ES, zaoberajú sa požiadavkami úzko súvisiacimi s prevádzkovými postupmi a procesmi, vyžadovanými zo strany manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku, keď sa žiada o bezpečnostný certifikát podľa smernice o bezpečnosti 2004/49/ES.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

3.1. *SÚLAD SO ZÁKLADNÝMI POŽIADAVKAMI*

V súlade s článkom 4 ods. 1 smernice 2001/16/ES transeurópsky konvenčný železničný systém, jeho subsystémy a ich prvky interoperability musia spĺňať základné požiadavky stanovené vo všeobecných požiadavkách v prílohe III k smernici.

3.2. *ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY – PREHĽAD*

Základné požiadavky sa vzťahujú na:

— bezpečnosť,

— spoľahlivosť a dostupnosť,

— zdravie,

— ochranu životného prostredia,

— technickú zlučiteľnosť.

▼B

Podľa smernice 2001/16/ES základné požiadavky môžu byť spravidla uplatniteľné na celú transeurópsky konvenčný železničný systém alebo špecifické pre každý subsystém a jeho prvky.

3.3. *ŠPECIFICKÉ ASPEKTY VZHĽADOM NA TIETO POŽIADAVKY*

Dôležitosť všeobecných požiadaviek na subsystém prevádzky a riadenia dopravy je určená v nasledujúcich odsekoch.

3.3.1. BEZPEČNOSŤ

V súlade s prílohou III k smernici 2001/16/ES základné požiadavky súvisiace s bezpečnosťou, ktoré sa týkajú subsystému prevádzky a riadenia dopravy, sú:

Základná požiadavka 1.1.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Navrhovanie, konštrukcia alebo montáž, údržba a monitorovanie kritických komponentov z bezpečnostného hľadiska a najmä komponentov podieľajúcich sa na pohybe vlaku musia byť také, aby zaručovali bezpečnosť na úrovni zodpovedajúcej cieľom vytýčeným pre sieť vrátane cieľov vytýčených pre špecifické mimoriadne situácie.“

Pokiaľ ide o subsystém prevádzky a riadenia dopravy, touto základnou požiadavkou sa zaoberajú špecifikácie pododdielu „viditeľnosť vlaku“ (pododdiely 4.2.2.1 a 4.3) a „počuteľnosť vlaku“ v pododdieloch 4.2.2.2 a 4.3.

Základná požiadavka 1.1.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Parametre týkajúce sa dotyku koleso/koľajnica musia vyhovovať požiadavkám na stabilitu, ktorá je nevyhnutná z hľadiska garantovania bezpečného pohybu pri maximálnej povolenej rýchlosti.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

Základná požiadavka 1.1.3 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Používané komponenty musia odolávať akýmkoľvek bežným alebo výnimočným namáhaniam, ktoré boli špecifikované počas ich prevádzky. Dôsledky z pohľadu bezpečnosti akýchkoľvek náhodných porúch musia byť obmedzené vhodnými prostriedkami.“

Pokiaľ ide o subsystém prevádzky a riadenia dopravy, touto základnou požiadavkou sa zaoberajú špecifikácie pododdielu „viditeľnosť vlaku“ (pododdiely 4.2.2.1 a 4.3).

Základná požiadavka 1.1.4 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Konštrukcia pevných zariadení a koľajových vozidiel a výber použitých materiálov musia byť zamerané na obmedzenie vzniku, šírenia a účinkov ohňa a dymu v prípade požiaru.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

Základná požiadavka 1.1.5 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Akékoľvek zariadenia určené na manipuláciu zo strany užívateľov musia byť navrhnuté tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení, a ani na zdravie a bezpečnosť užívateľov, pokiaľ sa budú používať predvídateľne spôsobom, ktorý nie je v súlade s určenými pokynmi.“

▼B

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

3.3.2. SPOĽAHLIVOSŤ A DOSTUPNOSŤ

Základná požiadavka 1.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES

„Monitorovanie a údržba pevných alebo pohyblivých komponentov, ktoré sa podieľajú na pohybe vlaku, musia byť organizované, vykonávané a kvantifikované takým spôsobom, aby si zachovali svoju prevádzkyschopnosť za určených podmienok.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

3.3.3. ZDRAVIE

Základná požiadavka 1.3.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Materiály, ktoré by mohli – vzhľadom na spôsob, akým sa používajú – predstavovať zdravotné riziko pre tých, ktorí majú k nim prístup, sa nesmú používať ani v priestore vlakov, ani v železničnej infraštruktúre.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

Základná požiadavka 1.3.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Takéto materiály sa musia vyberať, rozmiestňovať a používať tak, aby sa obmedzili emisie škodlivých a nebezpečných pár alebo plynov, a to najmä v prípade požiaru.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

3.3.4. OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Základná požiadavka 1.4.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Ekologický účinok zariadenia a prevádzkovania transeurópskej konvenčnej železničnej siete sa musí posúdiť, zhodnotiť a brať do úvahy už v projekčnom štádiu siete v súlade s účinnými ustanoveniami Spoločenstva.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

Základná požiadavka 1.4.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Materiály používané vo vlakoch a v infraštruktúre musia zabrániť emisii pár alebo plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, a to najmä v prípade požiaru.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

Základná požiadavka 1.4.3 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Koľajové vozidlá a energetické systémy sa musia navrhnúť a vyrobiť tak, aby boli elektromagneticky zlučiteľné s inštaláciami, so zariadením a s verejnými alebo súkromnými sieťami, s ktorými by mohli interferovať.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

Základná požiadavka 1.4.4 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Prevádzka transeurópskej konvenčnej železničnej siete musí rešpektovať existujúce nariadenia týkajúce sa hluku.“

▼B

Zatiaľ čo toto je v zásade základná požiadavka, ktorou sa zaoberajú TSI o hluku, subsystém prevádzky a riadenia dopravy špecifikuje určité prvky v pododdieloch 4.2.2.2. a 4.3 vzhľadom na „počuteľnosť vlaku“.

Základná požiadavka 1.4.5.prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Prevádzka transeurópskej konvenčnej železničnej siete nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň základných vibrácií v prípade činností a oblastí nachádzajúcich sa v blízkosti infraštruktúry a pri dodržiavaní bežnej údržby.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy.

3.3.5. TECHNICKÁ ZLUČITEĽNOSŤ

Základná požiadavka 1.5 prílohy III k smernici 2001/16/ES

„Technické charakteristiky infraštruktúry a pevných zariadení musia byť zlučiteľné vzájomne, aj s tými, ktoré sú zabudované vo vlakoch určených na používanie v transeurópskej konvenčnej železničnej sieti.

Pokiaľ sa dosiahnutie súladu s týmito charakteristikami ukáže byť v určitých úsekoch siete ťažké, je možné zaviesť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.“

Táto základná požiadavka nie je z hľadiska subsystému prevádzky a riadenia dopravy relevantná.

3.4. *ASPEKTY TÝKAJÚCE SA KONKRÉTNE SUBSYSTÉMU PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY*

3.4.1. BEZPEČNOSŤ

Základná požiadavka 2.6.1.prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Prevádzkové predpisy železničnej siete a odbornej spôsobilosti vodičov a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú a vnútroštátnu dopravu.“

„Údržbárske činnosti a ich intervaly, odborná príprava a odborná spôsobilosť v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené danými operátormi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia byť také, aby bola zabezpečená vysoká úroveň bezpečnosti.“

Základnou požiadavkou sa zaoberajú tieto pododdiely týchto špecifikácií:

— Označenie vozidla (pododdiel 4.2.2.3.)

— Brzdenie vlaku (pododdiel 4.2.2.6.)

— Zostavenie vlaku (pododdiel 4.2.2.5.)

— Nakladanie nákladných vozňov (pododdiel 4.2.2.4.)

— Zabezpečenie prevádzkyschopného stavu vlaku (pododdiel 4.2.2.7.)

— Viditeľnosť vlaku (pododdiely 4.2.2.1. a 4.3.)

— Počuteľnosť vlaku (pododdiely 4.2.2.2 a 4.3.)

▼B

— Odchod vlaku (pododdiel 4.2.3.3.)

— Riadenie dopravy (pododdiel 4.2.3.4.)

— Viditeľnosť návestidiel a zariadenie na kontrolu bdelosti vodiča (pododdiel 4.3.)

— Komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou (pododdiely 4.2.1.5 a 4.6.)

— Dokumentácia pre vodičov (pododdiel 4.2.1.2.)

— Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem vodičov (pododdiel 4.2.1.3.)

— Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry, ktorý povoľuje jazdy vlakov (pododdiel 4.2.1.4.)

— Prevádzka za mimoriadnych okolností (pododdiel 4.2.3.6.)

— Riadenie núdzovej situácie (pododdiel 4.2.3.7.)

— ERTMS prevádzkové predpisy (pododdiel 4.4.)

— Odborná spôsobilosť (pododdiel 4.6.)

— Zdravotné a bezpečnostné podmienky (pododdiel 4.7.)

3.4.2. SPOĽAHLIVOSŤ A POUŽITEĽNOSŤ

Základná požiadavka 2.6.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES:

Údržbárske činnosti a ich intervaly, odborná príprava a odborná spôsobilosť personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými operátormi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby musia byť také, aby bola zabezpečená vysoká úroveň spoľahlivosti a použiteľnosti systému.“

Základná požiadavka je zabezpečená nasledujúcimi pododdielmi týchto špecifikácií:

— Zostavenie vlaku (pododdiel 4.2.2.5)

— Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku (pododdiel 4.2.2.7)

— Riadenie dopravy (pododdiel 4.2.3.4)

— Komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou (pododdiel 4.2.1.5)

— Prevádzka za mimoriadnych okolností (pododdiel 4.2.3.6)

— Riadenie núdzovej situácie (pododdiel 4.2.3.7)

— Odborná spôsobilosť (pododdiel 4.6)

— Zdravotné a bezpečnostné podmienky (pododdiel 4.7)

3.4.3. TECHNICKÁ ZLUČITEĽNOSŤ

Základná požiadavka 2.6.3.prílohy III k smernici 2001/16/ES:

„Prevádzkové predpisy železničnej siete a odbornej spôsobilosti vodičov a palubného personálu a manažérov prevádzky sa musia zladiť tak, aby sa zabezpečila prevádzková účinnosť transeurópskej konvenčnej železničnej siete vzhľadom na rozdielne požiadavky na cezhraničnú a vnútroštátnu dopravu.“

Základnou požiadavkou sa zaoberajú tieto pododdiely týchto špecifikácií:

— Označenie vozidla (pododdiel 4.2.2.3)

— Brzdenie vlaku (pododdiel 4.2.2.6)

— Zostavenie vlaku (pododdiel 4.2.2.5)

▼B

— Nakladanie nákladných vozňov (pododdiel 4.2.2.4)

— Komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou (pododdiel 4.2.1.5)

— Prevádzka za mimoriadnych okolností (pododdiel 4.2.3.6)

— Riadenie núdzovej situácie (pododdiel 4.2.3.7)

4. **CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU**

4.1. *ÚVOD*

Transeurópsky konvenčný železničný systém (TEN), na ktorý sa vzťahuje smernica 2001/16/ES a ktorého súčasťou je subsystém prevádzky a riadenia dopravy, je integrovaným systémom, ktorého konzistentnosť sa musí overiť. Táto konzistentnosť sa musí skontrolovať najmä vzhľadom na technické špecifikácie subsystému, jeho rozhrania so systémom, s ktorým je integrovaný, ako aj prevádzkové predpisy.

Vzhľadom na všetky relevantné základné požiadavky subsystém prevádzky a riadenia dopravy opísaný v pododdiele 2.2. sa vzťahuje iba na prvky špecifikované v nasledujúcom oddiele.

V zhode so smernicou 2001/14/ES je celkovou zodpovednosťou manažéra infraštruktúry stanoviť všetky príslušné požiadavky, ktoré musia spĺňať vlaky, ktoré majú povolenie jazdiť na jeho sieti, berúc do úvahy zemepisné zvláštnosti jednotlivých tratí a ďalej uvedené funkčné a technické špecifikácie.

4.2. *FUNKČNÉ A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE SUBSYSTÉMU*

Funkčné a technické špecifikácie subsystému prevádzky a riadenia dopravy zahŕňajú:

— špecifikácie týkajúce sa personálu

— špecifikácie týkajúce sa vlakov

— špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov

4.2.1. ŠPECIFIKÁCIE TÝKAJÚCE SA PERSONÁLU

4.2.1.1. ***VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY***

Tento oddiel sa zaoberá personálom, ktorý prispieva k prevádzke subsystému vykonávaním rozhodujúcich úloh z bezpečnostného hľadiska, týkajúcich sa priameho rozhrania medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry.

— Personál železničného podniku

  — vykonávajúci úlohu vedenia vlakov (ďalej v tomto dokumente len „vodiči“) a tvoriaci súčasť „vlakového personálu“,

  — vykonávajúci úlohy vo vlaku (iné ako vedenie vlaku) a tvoriaci súčasť „vlakového personálu“,

  — vykonávajúci úlohu prípravy vlakov.

— Personál manažéra infraštruktúry vykonávajúci úlohu povoľovania jazdy vlakov.

▼B

Vzťahuje sa na tieto oblasti:

— dokumentácia

— komunikácia

a v rozsahu špecifikovanom v oddiele 2.2. týchto TSI:

— odborná spôsobilosť (pozri pododdiel 4.6. a prílohy H, J a L)

— zdravotné a bezpečnostné podmienky (pozri pododdiel 4.7)

4.2.1.2. ***Dokumentácia pre vodičov***

Železničný podnik prevádzkujúci vlak musí poskytnúť vodičovi všetky potrebné informácie požadované na výkon jeho povinností.

Tieto informácie musia brať do úvahy prvky nevyhnutné na prevádzku v bežných, poruchových a núdzových situáciách pre trate, na ktorých má pracovať, a koľajové vozidlá používané na týchto tratiach.

4.2.1.2.1. **Zbierka predpisov**

Všetky potrebné postupy pre vodiča musia byť zahrnuté v dokumente alebo na elektronickom nosiči, ktorý sa nazýva „zbierka predpisov vodiča“.

V „zbierke predpisov vodiča“ musia byť uvedené požiadavky pre všetky trasy, po ktorých sa jazdí, a pre koľajové vozidlá používané na týchto trasách podľa situácií bežnej prevádzky, prevádzky za mimoriadnych okolností a v núdzových situáciách, s ktorými sa môže vodič stretnúť.

Zbierka predpisov vodiča sa musí vzťahovať na dva rozdielne aspekty:

— aspekt, ktorý opisuje súbor spoločných predpisov a postupov platných v celom TEN (berúc do úvahy obsah príloh A, B a C),

— aspekt, ktorý stanovuje akékoľvek potrebné predpisy a postupy špecifické pre každého manažéra infraštruktúry.

Musí zahŕňať postupy vzťahujúce sa minimálne na tieto aspekty:

— bezpečnosť a zabezpečenie personálu

— návestenie a riadenie/zabezpečenie

— prevádzka vlaku vrátane prevádzky za mimoriadnych okolností

— trakčná sústava a koľajové vozidlá

— mimoriadne udalosti a nehody

Železničný podnik je zodpovedný za prípravu tohto dokumentu.

Železničný podnik musí vyhotoviť zbierku predpisov vodiča v rovnakom formáte pre celú infraštruktúru, na ktorej budú vodiči pracovať.

Bude mať dva dodatky:

— dodatok 1: príručka komunikačných postupov;

— dodatok 2: kniha vzorov správ

▼B

Železničný podnik musí vypracovať zbierku predpisov vodiča buď v jazyku jedného z členských štátov, alebo v jazyku MI jedného z manažérov infraštruktúry, ktorých sa tieto pravidlá týkajú. Toto sa netýka správ a formulárov, ktoré musia zostať v jazyku MI manažéra (manažérov) infraštruktúry.

Proces prípravy a aktualizácie zbierky predpisov vodiča musí zahŕňať tieto kroky:

— manažér infraštruktúry (alebo organizácia zodpovedná za vypracovanie prevádzkových predpisov) musí poskytnúť železničnému podniku príslušné informácie v jazyku MI manažéra infraštruktúry,

— železničný podnik musí vypracovať prvotný alebo aktualizovaný dokument;

— ak jazyk, ktorý železničný podnik vyberie pre zbierku predpisov vodiča, nie je jazykom, v ktorom boli príslušné informácie pôvodne dodané, železničný podnik zodpovedá za zabezpečenie akéhokoľvek potrebného prekladu.

V zhode s prílohou III ods. 2 smernice 2004/49/ES systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry musí zahŕňať schvaľovací proces s cieľom zabezpečiť, že obsah dokumentácie poskytnutej železničnému podniku bude úplný a správny.

V zhode s prílohou III ods. 2 smernice 2004/49/ES systém riadenia bezpečnosti železničného podniku musí zahŕňať schvaľovací proces s cieľom zabezpečiť, že obsah zbierky predpisov vodiča bude úplný a správny.

Príloha V ukazuje tento proces vo formáte vývojového diagramu a poskytuje prehľad tohto procesu.

4.2.1.2.2. **Opis trate a príslušného traťového vybavenia súvisiaceho s prevádzkovanými traťami**

Vodičom sa musí poskytnúť opis tratí a súvisiaceho traťového vybavenia pre trate, na ktorých budú vykonávať činnosť, a sú príslušné k úlohe vedenia vlaku. Takéto informácie musia byť uvedené v jednom dokumente, ktorý sa nazýva „tabuľky traťových pomerov“ (čo môže byť buď tradičný dokument, alebo dokument v elektronickej forme).

Minimálne tieto informácie je potrebné poskytnúť:

— všeobecné prevádzkové charakteristiky

— označenie stúpaní a klesaní

— podrobné schémy tratí

4.2.1.2.2.1. *Vypracovanie tabuliek traťových pomerov*

Tabuľky traťových pomerov musia byť vypracované buď v jazyku jedného z členských štátov vybratého železničným podnikom, alebo v jazyku MI manažéra infraštruktúry.

▼B

Tieto informácie musia byť zahrnuté (tento zoznam nie je vyčerpávajúci):

— všeobecné prevádzkové charakteristiky

  — druh signalizácie a príslušný režim prevádzky (dvojkoľajná trať, obojsmerná prevádzka, ľavostranná alebo pravostranná prevádzka atď.)

  — druh zásobovania energiou

  — typ rádiového vybavenia zem-vlak

— označenie stúpaní a klesaní

  — hodnoty sklonov a ich presná poloha

— podrobná schéma tratí:

  — názvy staníc po trati, kľúčové lokality a ich situovanie;

  — tunely vrátane situovania, názov, dĺžka, špecifické informácie, ako je existencia chodníkov a bodov bezpečného východu, ako aj rozmiestnenie bezpečných miest evakuácie cestujúcich

  — dôležité miesta, ako sú neutrálne sekcie

  — prípustné najvyššie dovolené rýchlosti pre každú trať vrátane – v prípade potreby – rozdielnych rýchlostí podľa určitých druhov vlakov,

  — názov organizácie zodpovednej za riadenie dopravy a názov (názvy) oblastí riadenia dopravy.

  — názvy a oblasti stredísk riadenia dopravy, ako sú stavadlá;

  — označenie rádiových kanálov, ktoré sa majú používať.

Formát tabuliek traťových pomerov musí byť rovnaký pre všetky infraštruktúry, ktoré využívajú vlaky konkrétneho železničného podniku.

Železničný podnik zodpovedá za vypracovanie tabuliek traťových pomerov s použitím informácií dodaných manažérom (manažérmi) infraštruktúry.

V zhode s prílohou III ods. 2 smernice 2004/49/ES systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry musí zahŕňať schvaľovací proces s cieľom zabezpečiť, že obsah dokumentácie poskytnutej železničnému podniku bude úplný a správny.

V zhode s prílohou III ods. 2 smernice 2004/49/ES systém riadenia bezpečnosti železničného podniku musí zahŕňať schvaľovací proces s cieľom zabezpečiť, aby obsah tabuliek traťových pomerov bol úplný a správny.

4.2.1.2.2.2. *Zmenené prvky*

Manažér infraštruktúry je povinný oznámiť železničnému podniku všetky prvky zmenené buď trvalo, alebo dočasne. Tieto zmeny musí železničný podnik zosumarizovať do určeného dokumentu alebo elektronického média, ktorého formát musí byť pre všetky infraštruktúry, ktoré využívajú vlaky určitého železničného podniku, rovnaký.

▼B

V zhode s prílohou III ods. 2 smernice 2004/49/ES systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry musí zahŕňať schvaľovací proces s cieľom zabezpečiť, že obsah dokumentácie poskytnutej železničnému podniku bude úplný a správny.

V zhode s prílohou III ods. 2 smernice 2004/49/ES systém riadenia bezpečnosti železničného podniku musí zahŕňať schvaľovací proces s cieľom zabezpečiť, že obsah dokumentu zmenených prvkov bude úplný a správny.

4.2.1.2.2.3. *Informovanie vodiča v reálnom čase*

Postup poskytovania informácií vodičom v reálnom čase o všetkých zmenách bezpečnostných opatrení na trase musí byť definovaný príslušným manažérom infraštruktúry (tam, kde sa používa ERTMS/ETCS, tento proces musí byť jednotný).

4.2.1.2.3. **Cestovné poriadky**

Poskytnutie informácií o cestovnom poriadku uľahčuje presnú jazdu vlakov a pomáha pri výkone dopravy.

Železničný podnik musí poskytnúť vodičom informácie potrebné na bežnú jazdu vlaku, ktoré musia zahŕňať ako minimum:

— označenie vlaku;

— dni chodu vlaku (ak je to nevyhnutné);

— miesta zastavovania a činnosti súvisiace s nimi

— ostatné časové miesta;

— časy príchodu/odchodu/prejazdu v každom z týchto miest.

Také informácie o chode vlakov, ktoré sa musia zakladať na informáciách dodaných manažérom infraštruktúry, môžu byť poskytnuté buď v elektronickej forme, alebo v papierovej forme.

Informácie sa musia vodičovi poskytovať jednotne na všetkých tratiach, ktoré prevádzkuje železničný podnik.

4.2.1.2.4. **Koľajové vozidlá**

Železničný podnik musí poskytnúť vodičovi všetky príslušné informácie z hľadiska prevádzky koľajových vozidiel počas poruchových situácií (ako sú vlaky vyžadujúce si pomoc). Takáto dokumentácia sa musí takisto zameriavať v takýchto prípadoch na špecifické rozhranie s personálom manažéra infraštruktúry.

4.2.1.3. ***Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem vodičov***

Železničný podnik musí poskytnúť všetkým členom svojho personálu (či vlakového alebo iného), ktorí vykonávajú rozhodujúce úlohy z hľadiska bezpečnosti zahŕňajúce priame rozhranie s personálom, vybavením alebo systémami manažéra infraštruktúry, predpisy, postupy, konkrétne informácie o koľajových vozidlách a trase, ktoré považuje za primerané k takýmto zadaným úlohám. Takéto informácie sa musia uplatňovať tak v bežnej prevádzke, ako aj v prevádzke za mimoriadnych okolností.

V prípade vlakového personálu štruktúra, formát, obsah a postup na prípravu a aktualizovanie takýchto informácií musia byť založené na špecifikáciách stanovených v pododdiele. 4.2.1.2. TSI.

▼B

4.2.1.4. ***Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry povoľujúci jazdy vlaku***

Všetky informácie potrebné na zabezpečenie bezpečnej komunikácie medzi personálom povoľujúcim jazdy vlakov, a vlakovým personálom musia byť uvedené:

— v dokumentoch, ktoré opisujú zásady komunikácie (príloha C);

— v dokumente nazvanom kniha vzorov správ.

Manažér infraštruktúry musí vypracovať tieto dokumenty vo svojom jazyku MI.

4.2.1.5. ***Komunikácia medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom povoľujúcim jazdy vlakov, ktorá sa týka bezpečnosti.***

Jazykom používaným pre komunikáciu, ktorá sa týka bezpečnosti, medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku (ako je definované v prílohe L) a personálom povoľujúcim jazdy vlakov je jazyk MI (pozri slovník pojmov) používaný manažérom infraštruktúry na príslušnej trase.

Zásady komunikácie, ktorá sa týka bezpečnosti, medzi vlakovým personálom a personálom zodpovedným za povoľovanie jázd vlakov sa uvádzajú v prílohe C.

V zhode so smernicou 2001/14/ES manažér infraštruktúry je zodpovedný za zverejnenie „jazyka MI“ používaného personálom v každodennej prevádzke.

Tam, kde si však miestna prax vyžaduje aj zabezpečenie druhého jazyka, je zodpovednosťou manažéra infraštruktúry určiť zemepisné hranice jeho používania.

4.2.2. ŠPECIFIKÁCIE TÝKAJÚCE SA VLAKOV

4.2.2.1. ***Viditeľnosť vlaku***

4.2.2.1.1. **Všeobecná požiadavka**

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby vlaky boli vybavené prostriedkami označujúcimi čelo a koniec vlaku.

4.2.2.1.2. **Čelo vlaku**

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby bol približujúci sa vlak jasne viditeľný a rozpoznateľný ako taký, prítomnosťou a usporiadaním jeho rozsvietených bielych čelných svetiel. Toto slúži na to, aby sa dal rozpoznať ako približujúci sa vlak od blízkych cestných vozidiel alebo iných pohybujúcich sa objektov.

Podrobné špecifikácie sú uvedené v pododdiele 4.3.3.4.1.

4.2.2.1.3. **Koniec vlaku**

Tieto požiadavky sú špecifikované v prílohe S.

4.2.2.2. ***Počuteľnosť vlaku***

4.2.2.2.1. **Všeobecná požiadavka**

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby vlaky mali počuteľné výstražné zariadenie upozorňujúce na približovanie sa vlaku.

▼B

4.2.2.2.2. **Ovládanie**

Musí existovať možnosť rozozvučať počuteľné výstražné zariadenie zo všetkých pozícií pri riadení vlaku.

4.2.2.3. ***Označenie vozidla***

Každé vozidlo musí mať číslo, ktoré umožňuje jednoznačné odlíšenie od akéhokoľvek iného železničného vozidla. Toto číslo musí byť jasne vyobrazené aspoň na každej pozdĺžnej strane vozidla.

Musí byť takisto možné identifikovať prevádzkové obmedzenia, ktoré sa uplatňujú na dané vozidlo.

Ďalšie požiadavky sú špecifikované v prílohe P.

4.2.2.4. ***Nakladanie nákladného vozidla***

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby vozidlá boli bezpečne naložené a náklad zaistený a aby sa toto nezmenilo po dobu jazdy vzhľadom na:

4.2.2.4.1. **Rozloženie hmotnosti**

Vozidlá musia byť naložené tak, aby bola hmotnosť nákladu rozložená rovnomerne na všetky nápravy. Tam, kde to v dôsledku veľkosti alebo tvaru konkrétneho nákladu nie je možné, železničný podnik musí uplatniť osobitné podmienky na prepravu nákladu počas celej jazdy.

4.2.2.4.2. **Nápravový tlak**

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby vozidlá neboli naložené nad rámec limitu ich nápravového tlaku. Takisto je potrebné zabezpečiť, aby vozidlá neboli naložené nad rámec limitu nápravového tlaku v žiadnej časti plánovanej trasy (pokiaľ príslušný manažér infraštruktúry takúto jazdu nepovolil).

4.2.2.4.3. **Zabezpečenie nákladu**

Železničné podniky musia zabezpečiť, aby náklady a akékoľvek nepoužité zariadenie na zabezpečenie nákladu na vozidlách alebo vo vozidlách boli bezpečne zaistené s cieľom zamedziť zbytočným posunom počas jazdy.

4.2.2.4.4. **Kinematický obrys vozidla**

Kinematický obrys každého vozidla (vrátane akéhokoľvek nákladu) vo vlaku musí byť v rámci maxima prípustného pre daný úsek trasy.

4.2.2.4.5. **Zakrytie nákladu**

Železničné podniky musia zabezpečiť, aby akékoľvek materiály používané na zakrytie nákladu na vozidle boli bezpečne pripevnené buď k vozidlu, alebo k nákladu. Tieto kryty musia byť vyrobené z materiálov vhodných na zakrytie daného nákladu, berúc do úvahy podmienky, ktorým budú počas jazdy vystavené.

4.2.2.5. ***Zostavenie vlaku***

Železničný podnik musí definovať predpisy a postupy, ktoré musí dodržiavať jeho personál tak, aby sa zabezpečilo, že vlak je v súlade s pridelenou trasou.

▼B

Pri požiadavkách na zostavenie vlaku sa musia brať do úvahy tieto prvky:

— vozidlá

  — všetky vozidlá vlaku musia byť v súlade so všetkými požiadavkami uplatniteľnými na trasy, na ktorých bude vlak premávať;

  — všetky vozidlá vlaku musia byť schopné premávať maximálnou rýchlosťou, na ktorú je jazda vlaku plánovaná;

  — všetky vozidlá vlaku sa musia v danej chvíli nachádzať v rámci svojho špecifikovaného intervalu údržby a tento interval sa neskončí počas uskutočňovania jazdy (v zmysle času, ako aj prejdenej vzdialenosti);

— vlak

  — kombinácia vozidiel tvoriacich vlak musí byť v súlade s technickými obmedzeniami príslušnej trasy a nesmie prekročiť maximálnu dĺžku prípustnú na vypravujúcich a prijímajúcich termináloch.

  — železničný podnik je zodpovedný za to, že vlak bude technicky spôsobilý na jazdu, ktorá sa má vykonať a zostane v takom stave počas celej jazdy

— hmotnosť a nápravový tlak

  — hmotnosť vlaku musí byť v rámci maximálnej prípustnej hmotnosti pre daný úsek trasy, pevnosti spojovacích zariadení, hnacej sily a ostatných relevantných charakteristík vlaku. Obmedzenia nápravového tlaku sa musia dodržiavať.

— maximálna rýchlosť vlaku

  — maximálna rýchlosť, pri ktorej vlak môže premávať, musí zohľadňovať všetky obmedzenia na príslušnej trase, brzdný výkon, nápravový tlak a typ vozidla.

— kinematický obrys vozidla

  — Kinematický obrys každého vozidla (vrátane akéhokoľvek nákladu) vo vlaku musí byť v rámci maxima prípustného pre daný úsek trasy.

Ďalšie obmedzenia sa môžu vyžadovať alebo uložiť v dôsledku brzdného režimu alebo typu trakcie konkrétneho vlaku.

Zostavenie vlaku sa musí opísať v harmonizovanom dokumente o zostavovaní vlaku (pozri prílohu U).

4.2.2.6. ***Brzdenie vlaku***

4.2.2.6.1. **Minimálne požiadavky na brzdný systém**

Všetky vozidlá vlaku musia byť pripojené na systém priebežného automatického brzdenia tak, ako je definovaný v RST TSI.

Prvé a posledné vozidlo (vrátane všetkých hnacích vozidiel) v každom vlaku musí mať automatickú brzdu v prevádzkyschopnom stave.

V prípade vlaku, ktorý bude neúmyselne rozdelený na dve časti, sa v dôsledku maximálneho pôsobenia brzdy musia obidve sústavy rozpojených vozňov automaticky zastaviť.

▼M2

4.2.2.6.2. **Výkon bŕzd**

Manažér infraštruktúry musí poskytnúť železničnému podniku informácie o požadovanom výkone bŕzd. Tieto údaje musia v prípade potreby obsahovať podmienky používania brzdných systémov, ktoré potenciálne vplývajú na infraštruktúru, napr. magnetické, rekuperačné brzdy a brzdy na vírivý prúd.

Železničný podnik zodpovedá za zaistenie dostatočného výkonu bŕzd vlaku tým, že svojim pracovníkom poskytne predpisy o brzdení, ktoré musia dodržiavať.

Predpisy týkajúce sa výkonu bŕzd sa spravujú v rámci systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku.

Ďalšie požiadavky sú špecifikované v prílohe T.

▼B

4.2.2.7. ***Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku***

4.2.2.7.1. **Všeobecná požiadavka**

Železničný podnik musí definovať postup, ktorým sa zabezpečí, že všetky zariadenia súvisiace s bezpečnosťou, ktoré sa nachádzajú vo vlaku, budú plne funkčné a že chod vlaku bude bezpečný.

Železničný podnik musí informovať manažéra infraštruktúry o akejkoľvek zmene charakteristík vlaku ovplyvňujúcich jeho výkon alebo o akejkoľvek zmene, ktorá by mohla ovplyvniť schopnosť vlaku vyhovieť jeho pridelenej trase.

Manažér infraštruktúry a železničný podnik musia definovať a aktualizovať podmienky a postupy pre prevádzku vlakov za mimoriadnych okolností.

4.2.2.7.2. **Požadované údaje**

Požadované údaje pre bezpečnú a účinnú prevádzku a postup, akým je potrebné tieto údaje zaslať, musia obsahovať:

— označenie vlaku

— identitu železničného podniku zodpovedného za vlak

— skutočnú dĺžku vlaku

— informáciu, či vlak prepravuje cestujúcich alebo zvieratá, ak to nie je plánované

— všetky prevádzkové obmedzenia s označením príslušného vozidla (obrys, rýchlostné obmedzenia atď.)

— informácie, ktoré manažér infraštruktúry požadoval na prepravu nebezpečného tovaru

Železničný podnik musí definovať postup s cieľom zabezpečiť, aby boli tieto údaje sprístupnené manažérovi infraštruktúry pred odchodom vlaku.

▼B

Železničný podnik musí definovať postup informovania manažéra infraštruktúry v prípade, že vlak neobsadí svoju pridelenú trasu alebo bude zrušený.

4.2.3. ŠPECIFIKÁCIE PRE PREVÁDZKU VLAKU

4.2.3.1. ***Plánovanie vlaku***

Manažér infraštruktúry musí informovať o tom, ktoré údaje sa požadujú v prípade, že sa žiada o vlakovú trasu. Ďalšie aspekty tohto prvku sú uvedené v smernici 2001/14/ES.

4.2.3.2. ***Označenie vlakov***

Pre všetky vlaky musí existovať jednoznačné označenie.

Tieto požiadavky sú špecifikované v prílohe R.

4.2.3.3. ***Odchod vlaku***

4.2.3.3.1. **Prehliadky a skúšky pred odchodom**

Železničný podnik musí v súlade s požiadavkami uvedenými v treťom odseku pododdielu 4.1. týchto TSI definovať prehliadky a skúšky (najmä pokiaľ ide o brzdy), ktoré sa musia vykonať pred odchodom.

4.2.3.3.2. **Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku**

Železničný podnik musí informovať manažéra infraštruktúry pred odchodom vlaku a počas jazdy o akejkoľvek anomálii, ktorá má vplyv na vlak alebo na prevádzku vlaku a ktorá by mohla mať dosah na jazdu vlaku.

4.2.3.4. ***Riadenie dopravy***

4.2.3.4.1. **Všeobecné požiadavky**

Riadenie dopravy musí zabezpečiť bezpečný, účinný a presný chod železnice vrátane efektívneho obnovenia prerušenej dopravy.

Manažér infraštruktúry musí stanoviť postupy a prostriedky na:

— riadenie vlakov v reálnom čase,

— prevádzkové opatrenia s cieľom zachovať najvyššiu možnú výkonnosť infraštruktúry v prípade meškaní alebo mimoriadností, či už skutočných, alebo predpokladaných, a

— poskytnutie informácií železničnému podniku v takýchto prípadoch.

Akékoľvek ďalšie postupy požadované zo strany železničného podniku a postupy, ktoré ovplyvňujú rozhranie s manažérom infraštruktúry, môžu byť zavedené po odsúhlasení manažérom infraštruktúry.

4.2.3.4.2. **Ohlasovanie vlaku**

4.2.3.4.2.1. *Údaje požadované pre ohlasovanie polohy vlaku*

Manažér infraštruktúry musí:

— zabezpečiť prostriedky pre zaznamenávanie časov odchodu, príchodu a prechádzania vlaku v príslušných vopred definovaných ohlasovacích bodoch na svojich sieťach v reálnom čase a hodnoty rozdielu času;

▼B

— poskytnúť špecifické údaje vyžadované vzhľadom na ohlasovanie polohy vlakov. Takéto informácie zahŕňajú:

  — identifikáciu vlaku

  — identitu ohlasovacieho bodu

  — trať, po ktorej vlak premáva

  — plánovaný čas v ohlasovacom bode

  — skutočný čas v mieste hlásenia (a či ide o odchod, príchod alebo prechádzanie – samostatné časy príchodu a odchodu musia byť poskytnuté vzhľadom na medziľahlé ohlasovacie miesta, cez ktoré vlak prechádza alebo v nich zastavuje).

  — počet minút náskoku alebo meškania v mieste ohlasovania

  — prvotné vysvetlenie akéhokoľvek meškania presahujúceho 10 minút alebo ako si to inak vyžaduje režim monitorovania prevádzky

  — uvedenie, že ohlásenie určitého vlaku je zmeškané a počet minút, o ktoré sa oneskorilo

  — predchádzajúce identifikácie vlaku, ak boli

  — vlak zrušený na celej trase alebo len v časti trasy.

4.2.3.4.2.2. *Predpokladaný čas odovzdania*

Manažér infraštruktúry musí používať postup, ktorý mu umožňuje uvedenie odhadovaného počtu minút odchýlky od plánovaného času, v ktorom sa plánuje odovzdanie vlaku od jedného manažéra infraštruktúry druhému manažérovi infraštruktúry.

Toto musí zahŕňať informácie o prerušení dopravy (opis a miesto problému).

4.2.3.4.3. **Nebezpečný tovar**

Železničný podnik musí definovať postupy vykonávania dohľadu nad prepravou nebezpečného tovaru.

Tieto postupy musia obsahovať:

— platné európske normy, ako sú špecifikované v smernici ES 96/49 pre identifikáciu nebezpečného tovaru vo vlaku

— vyrozumenie vodiča o prítomnosti a mieste nebezpečného tovaru vo vlaku

— informácie, ktoré manažér infraštruktúry požaduje na prepravu nebezpečného tovaru

— v spojení s manažérmi infraštruktúry určenie komunikačných spojení a plánovanie špecifických opatrení v prípade núdzových situácií týkajúcich sa tovaru

4.2.3.4.4. **Kvalita prevádzky**

Manažér infraštruktúry a železničný podnik musia mať postupy monitorovania účinnej prevádzky všetkých príslušných služieb.

Monitorovacie postupy musia byť navrhnuté na analyzovanie údajov a zisťovanie základných trendov, pokiaľ ide o ľudskú chybu, ako aj chybu systému. Výsledky tejto analýzy sa použijú na vytvorenie činností na zlepšenie, určených na eliminovanie alebo zmiernenie udalostí, ktoré by mohli ohrozovať účinnú prevádzku TEN.

▼B

Tam, kde takéto akcie zamerané na zlepšenie prinesú celosieťové výhody, ktoré zahŕňajú iných manažérov infraštruktúry a železničné podniky, musia sa, s podmienkou zachovania obchodného tajomstva, zodpovedajúcim spôsobom oznámiť.

Udalosti, ktoré podstatne narušili prevádzku, musí manažér infraštruktúry analyzovať čo možno najskôr. Tam, kde je to vhodné, a najmä keď sa to týka jedného z členov jeho personálu, manažér infraštruktúry vyzve ten železničný podnik, ktorého sa daná udalosť týka, podieľať sa na analýze. Tam, kde výsledok takejto analýzy povedie k odporúčaniam na zlepšenie siete navrhnutým na odstránenie alebo zmiernenie príčin nehôd/-mimoriadností, sa tieto odporúčania oznámia všetkým príslušným manažérom infraštruktúry a železničným podnikom.

Tieto postupy sa musia zdokumentovať a podrobiť internému auditu.

4.2.3.5. ***Zaznamenávanie údajov***

Údaje týkajúce sa jazdy vlaku musia byť zaznamenané a archivované na účely:

— podpory systematického monitorovania bezpečnosti ako prostriedku na zamedzenie mimoriadností a nehôd,

— registrácie činnosti vodiča, vlaku a infraštruktúry v období pred mimoriadnou udalosťou alebo nehodou a (tam, kde to pripadá do úvahy) bezprostredne po mimoriadnosti alebo nehode s cieľom umožniť identifikáciu príčin súvisiacich s vedením vlaku alebo so zariadením vlaku, a na podporu vytvorenia nových alebo zmenených opatrení s cieľom zamedziť opakovanému výskytu,

— zaznamenávania informácií týkajúcich sa prevádzky rušňa/-hnacieho vozidla, ako aj osoby, ktorá riadi, vrátane pracovného času.

Musia sa dať porovnať zaznamenané údaje s:

— dátumom a časom zaznamenania,

— presnou zemepisnou lokalitou zaznamenávanej udalosti (vzdialenosť v kilometroch od rozpoznateľnej lokality),

— identifikáciou vlaku,

— identitou vodiča.

Požiadavky týkajúce sa uchovávania, pravidelného vyhodnocovania týchto údajov a prístupu k nim sú špecifikované v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu,:

— v ktorom má železničný podnik licenciu (pokiaľ ide o údaje zaznamenané zariadením na vozidle), alebo

— členského štátu, v ktorom sa infraštruktúra nachádza (pokiaľ ide o údaje zaznamenané mimo vlaku).

4.2.3.5.1. **Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku**

Manažér infraštruktúry je povinný zaznamenávať minimálne tieto údaje:

— poruchy traťového zariadenia súvisiaceho s jazdou vlakov (návestenie, výhybky atď.);

— detekcia prehrievajúceho sa nápravového ložiska;

▼B

— komunikácia medzi vodičom vlaku a personálom manažéra infraštruktúry povoľujúcim jazdy vlaku.

4.2.3.5.2. **Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku**

Železničný podnik je povinný zaznamenávať minimálne tieto údaje:

— prejdenie návesti stoj alebo „koniec oprávnenia jazdy“ bez oprávnenia

— použitie núdzovej brzdy

— rýchlosť, akou vlak ide

— akékoľvek vypnutie alebo vyradenie palubných vlakových kontrolných (návestných) systémov

— obsluha akustického výstražného zariadenia (húkačka)

— obsluha ovládacích zariadení dverí (uvoľnenie, zatvorenie)

— detekcia horúceho nápravového ložiska pomocou palubných detektorov, ak sú namontované

— identita kabíny, pre ktorú sa zaznamenávajú údaje, ktoré sa majú kontrolovať

— údaje určené na zaznamenávanie pracovného času

4.2.3.6. ***Prevádzka za mimoriadnych okolností***

4.2.3.6.1. **Informácia pre ostatných užívateľov**

Manažér infraštruktúry v spojení so železničným podnikom (podnikmi) musí definovať postup na bezprostredné vzájomné informovanie o každej situácii, ktorá zhoršuje bezpečnosť, výkonnosť a/alebo dostupnosť železničnej siete alebo koľajových vozidiel.

4.2.3.6.2. **Informácia pre vodičov**

V každom prípade prevádzky za mimoriadnych okolností súvisiacej s oblasťou zodpovednosti manažéra infraštruktúry musí manažér infraštruktúry vydať vodičom oficiálne pokyny, aké opatrenia majú vykonať s cieľom bezpečne prekonať takéto mimoriadnosti.

4.2.3.6.3. **Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti**

Manažér infraštruktúry v spojení so železničnými podnikmi pôsobiacimi v rámci jeho infraštruktúry a prípadne so susediacimi manažérmi infraštruktúry musí definovať, zverejniť a sprístupniť príslušné opatrenia pre prípad mimoriadnej udalosti a určiť zodpovednosti založené na požiadavke znížiť akýkoľvek negatívny dosah následkom prevádzky za mimoriadnych okolností.

Požiadavky na plánovanie a reakcia na takéto udalosti musia zodpovedať charakteru a možnej závažnosti obmedzenia.

Tieto opatrenia, ktoré musia ako minimum zahŕňať plány na obnovenie „normálneho“ stavu siete, sa môžu zaoberať aj:

— poruchami koľajových vozidiel (napríklad takými, ktoré môžu mať za následok podstatné narušenie dopravy, postupy pre poskytnutie pomoci pri poruchách vlakov);

— poruchami infraštruktúry (napr. pri poruche dodávky elektrickej energie alebo podmienky, za ktorých môžu byť vlaky odklonené od stanovenej trasy);

— extrémnymi poveternostnými podmienkami.

▼B

Manažér infraštruktúry musí vytvoriť a aktualizovať kontaktné informácie pre kľúčový personál manažéra infraštruktúry a železničného podniku, ktorých možno kontaktovať v prípade narušenia dopravy vedúceho k prevádzke za mimoriadnych okolností. Tieto informácie musia zahŕňať podrobnosti o kontaktoch tak počas úradných hodín, ako aj mimo nich.

Železničný podnik musí predložiť tieto informácie manažérovi infraštruktúry a manažéra infraštruktúry musí informovať o akýchkoľvek zmenách týchto kontaktných podrobných údajov.

Manažér infraštruktúry musí informovať všetky železničné podniky o akýchkoľvek zmenách svojich podrobných údajov.

4.2.3.7. ***Riadenie núdzovej situácie***

Manažér infraštruktúry musí po konzultáciách s:

— všetkými železničnými podnikmi operujúcimi v rámci jeho infraštruktúry, alebo

— tam, kde to pripadá do úvahy, zastupiteľskými orgánmi železničných podnikov operujúcich v rámci jeho infraštruktúry, a

— susediacimi manažérmi infraštruktúry, ak to pripadá do úvahy, ako aj

— miestnymi orgánmi a

— zastupiteľskými orgánmi buď na miestnej, alebo na vnútroštátnej úrovni, havarijných služieb vrátane požiarnych a záchranných

a v zhode so smernicou 2004/49/ES definovať, zverejniť a sprístupniť príslušné opatrenia na riadenie núdzových situácií a obnovenie bežnej prevádzky trate.

Takéto opatrenia sa zvyčajne vzťahujú na:

— zrážky,

— požiare vo vlaku,

— evakuáciu vlakov,

— nehody v tuneloch,

— mimoriadne udalosti týkajúce sa nebezpečných tovarov,

— vykoľajenie.

Železničný podnik musí poskytovať manažérovi infraštruktúry všetky špecifické informácie, pokiaľ ide o uvedené okolnosti, najmä pokiaľ ide o obnovu alebo opätovné nakoľajenie ich vlakov. (Pozri takisto odsek 4.2.7.1. Núdzové opatrenia v TSI pre konvenčný železničný nákladný vozeň.)

Železničný podnik musí mať okrem toho zavedené postupy informovania cestujúcich o núdzových a bezpečnostných postupoch vo vlakoch.

4.2.3.8. ***Pomoc vlakovému personálu v prípade mimoriadnosti alebo závažnej poruchy koľajových vozidiel***

Železničný podnik musí definovať vhodné postupy pomoci vlakovému personálu v mimoriadnych situáciách s cieľom zamedziť alebo znížiť rozsah meškania, spôsobeného technickými alebo inými poruchami koľajových vozidiel (napr. komunikačné linky, opatrenia ktoré sa musia vykonať v prípade evakuácie vlaku).

▼B

4.3. *FUNKČNÉ A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE ROZHRANÍ*

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 funkčné a technické špecifikácie rozhraní sú:

4.3.1. ROZHRANIA S TSI PRE INFRAŠTRUKTÚRU

VYHRADENÉ

4.3.2. ROZHRANIA S TSI PRE RIADENIE/ZABEZPEČENIE A NÁVESTENIE

4.3.2.1. ***Zaznamenávanie údajov pre kontrolu***

Subsystém prevádzky a riadenia dopravy stanovuje prevádzkové požiadavky na zaznamenávanie údajov pre kontrolu (pozri pododdiel 4.2.3.5 týchto TSI) s ktorým musí byť subsystém pre riadenie/zabezpečenie (pozri oddiel 4.2.15 CR CCS TSI) v súlade.

4.3.2.2. ***Bdelosť vodiča***

Prostriedok monitorovania reakcií vodiča, ktorý zasiahne tým, že vlak zastaví, ak vodič nezareaguje v čase, ktorý sa musí stanoviť a kde infraštruktúra podporuje túto funkciu, toto automaticky hlási do strediska riadenia dopravy. Existuje rozhranie medzi touto prevádzkovou požiadavkou a pododdielom 4.2.2 v CR CCS TSI spojenými s ERTMS.

4.3.2.3. ***Prevádzkové predpisy ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R***

Príloha A (A1 a A2) týchto TSI je rozhraním s ERTMS/ETCS FRS a SRS, ERTMS/GSM-R FRS a SRS podrobne uvedenými v prílohe A k CR CCS TSI. Takisto existuje rozhranie so špecifikáciami ETCS vodič/zariadenie/rozhranie (DMI) (oddiel 4.2.13 CR CCS TSI) a špecifikáciami EIRENE DMI (oddiel 4.2.14 CR CCS TSI). Existuje rozhranie medzi prílohou A1 týchto TSI a pododdielom 4.2.2 CR CCS TSI, pokiaľ ide o vypnutie funkčnosti palubného ETCS.

4.3.2.4. ***Dohľadnosť návestných znakov návestidiel a značiek na trati***

Vodič musí byť schopný pozorovať návestné znaky návestidiel a značiek na trati a pre vodiča musia byť pozorovateľné z jeho obvyklej polohy riadenia. To isté sa vzťahuje na ostatné typy značiek pri trati, ak sa týkajú bezpečnosti.

Návestidlá pri trati, značky a informačné tabule musia byť navrhnuté takým konzistentným spôsobom, aby tento stav uľahčovali. Treba mať na zreteli tieto podmienky:

— vhodné umiestnenie, aby čelné svetlá vlaku umožňovali vodičovi prečítať si informácie,

— vhodnosť a intenzita osvietenia tam, kde sa vyžaduje osvietenie informácií,

▼B

— tam, kde sa využíva schopnosť spätného odrážania, reflexné vlastnosti použitého materiálu sú v súlade s príslušnými špecifikáciami a značky sú vyrobené tak, aby čelné svetlá vlaku ľahko umožnili vodičovi prečítať si informácie.

Existuje rozhranie s pododdielom 4.2.16 v CR CCS TSI, pokiaľ ide o vonkajšie zorné pole vodiča. Pokiaľ ide o značky pri trati na tratiach vybavených ETCS, v budúcej verzii prílohy A k CR CCS TSI bude aj nový bod.

4.3.2.5. ***Brzdenie vlaku***

Existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.6.2 týchto TSI a pododdielom 4.3.1.5 (garantovaná výkonnosť a vlastnosti brzdenia vlaku) CR CCS TSI.

▼M2

4.3.2.6. ***Použitie pieskovania. Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre plnenie úloh vedenia vlaku***

Pokiaľ ide o použitie pieskovania, existuje rozhranie medzi prílohou B (oddiel C1) týchto TSI na jednej strane, a pododdielom 4.2.11 (zlučiteľnosť so systémami detekcie vlakov umiestnenými pozdĺž trate) a bodom 4.1 dodatku 1 k prílohe A (ako sa uvádza v pododdiele 4.3.1.10) v CR CCS TSI na druhej strane.

▼B

4.3.2.7. ***Zaznamenávanie údajov a detekcia horúceho nápravového ložiska***

Existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.3.5 týchto TSI na jednej strane a pododdielom 4.2.2 (funkčnosť palubného ETCS), indexy 5, 7 a 55 v prílohe A, a pododdielom 4.2.10 (HABD (detektor horúceho nápravového ložiska) CR CCS TSI na strane druhej. Keď sa vyrieši otvorený bod CR CCS, tak v budúcnosti bude existovať rozhranie s prílohou B k OPE TSI.

4.3.3. ROZHRANIA S TSI PRE KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ

4.3.3.1. ***Označenie vozidla***

Existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.3 týchto OPE TSI a prílohou B k RST TSI pre nákladné vagóny.

Ak budú vytvorené, tak bude existovať takéto rozhranie aj s inými CR RST TSI.

4.3.3.2. ***Brzdenie***

Existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.6.1 týchto OPE TSI, pododdielom 4.2.4 a prílohou B k RST TSI pre nákladné vagóny.

Ak budú vytvorené, tak bude existovať takéto rozhranie aj s inými CR RST TSI.

▼B

4.3.3.3. ***Požiadavky na osobné vozidlá***

Je potrebné upozorniť, že bude existovať rozhranie s ďalšími CR RST TSI po ich vytvorení, a to v súvislosti s nasledovnými oblasťami.

— Zlučiteľnosť medzi osobnými vozidlami a nástupišťami na pravidelných zastávkach musí byť postačujúca na to, aby sa zaistil bezpečný nástup a výstup.

— Cestujúci nesmú mať možnosť otvoriť bočné dvere, ktoré sú pre nich určené, kým vlak nezastane a dvere neuvoľní člen vlakového personálu.

— Dvere sa musia uvoľňovať na každej strane vlaku samostatne. Neporušenosť uzatvorenia a zaistenia dverí musí byť v prípade osobných vlakov trvalo zobrazovaná.

— Aktivácia uvoľnenia dverí musí zamedziť použitiu hnacej sily.

— Všetky vozidlá prepravujúce osoby musia byť opatrené východmi, ktoré uľahčujú núdzový únik.

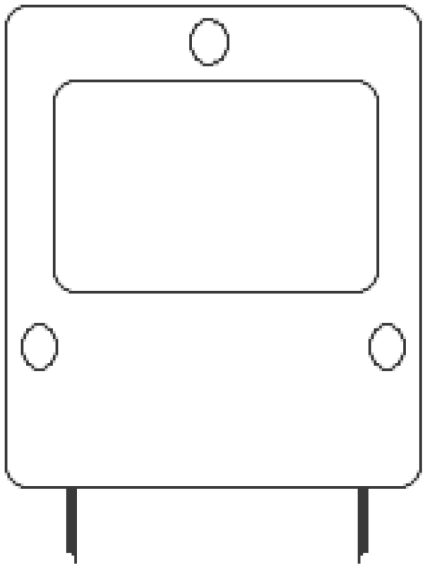
— Vozidlá určené na prepravu osôb musia byť vybavené buď výstražnou signalizáciou, ktorý sa dá aktivovať cestujúcimi, alebo záchrannou brzdou. V prípade jej spustenia musí byť vodič okamžite upozornený, avšak musí byť schopný zachovať kontrolu nad vlakom.

4.3.3.4. ***Viditeľnosť vlaku***

Subsystém prevádzky a riadenia dopravy stanovuje, že základné požiadavky na viditeľnosť vlaku, ktoré musí definovať subsystém koľajových vozidiel, budú uvedené v nasledujúcich odsekoch.

4.3.3.4.1. **Na prednom vozidle vlaku čelne k smeru jazdy**

Dopredu obrátená čelná časť predného vozidla vlaku musí byť vybavená tromi svetlami v tvare rovnoramenného trojuholníka, ako je znázornené nižšie. Tieto svetlá musia byť vždy rozsvietené, keď sa vlak riadi z tejto strany.



▼B

Predné svetlá musia optimalizovať rozlíšiteľnosť vlaku (napr. pre traťových robotníkov a pre osoby, ktoré používajú verejné železničné priecestia), poskytovať vodičovi dostatočnú viditeľnosť (osvetlenie trate vpredu, informačné návestidlá/tabule pri trati atď.) v noci a počas zhoršených svetelných podmienok a nesmú oslňovať vodičov približujúcich sa vlakov.

Rozmiestnenie, výška nad koľajnicami, priemer, intenzita svetiel, rozmery a tvar emitovaného lúča tak počas dennej a nočnej prevádzky musia byť štandardizované.

Bude existovať rozhranie s budúcimi verziami RST TSI, zaoberajúcimi sa kabínami vodiča, a s pododdielom 4.2.2.1.2 týchto TSI.

4.3.3.4.2. **Na zadnej strane vlaku**

Bude existovať rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.1.3 týchto TSI a pododdielom 4.2.7.4 a prílohou BB k CR RST (nákladné vagóny), ak bude otvorený bod v prílohe S k OPE TSI vyriešený špecifikovaním koncovej návesti, ktorá si vyžaduje konzolu.

4.3.3.5. ***Počuteľnosť varovných návestí vlaku***

Subsystém riadenia a prevádzky dopravy stanovuje, že základné požiadavky na počuteľnosť vlaku, s ktorými musí byť subsystém koľajových vozidiel v súlade, sú také, že vlak musí byť schopný vyslať akustickú výstrahu o svojej prítomnosti.

Zvuky vydávané týmto výstražným zariadením, frekvencia a intenzita týchto zvukov a spôsob aktivácie vodičom musia byť štandardizované.

Bude existovať rozhranie s budúcimi verziami RST TSI, zaoberajúcimi sa kabínami vodiča, a s pododdielom 4.2.2.2 týchto TSI.

4.3.3.6. ***Dohľadnosť návestných znakov návestidiel***

Vodič musí byť schopný spozorovať návestné znaky návestidiel a návestné znaky návestidiel musia byť pre neho spozorovateľné. To isté sa vzťahuje na značky pri trati, ak sa týkajú bezpečnosti.

Kabíny vodiča musia byť navrhnuté takým zodpovedajúcim spôsobom, aby vodič bol schopný ľahko vidieť zobrazené informácie zo svojej bežnej riadiacej polohy.

Bude existovať rozhranie medzi pododdielom 4.3.2.4 týchto TSI a budúcou verziou RST TSI zaoberajúcimi sa kabínami vodiča.

4.3.3.7. ***Bdelosť vodiča***

Prostriedok monitorovania reakcií vodiča, ktorý zasiahne tým, že vlak zastaví, ak vodič nezareaguje v čase, ktorý sa musí stanoviť, a kde infraštruktúra podporuje túto funkciu, toto automaticky hlási do strediska riadenia dopravy.

Bude existovať rozhranie s budúcimi verziami RST TSI zaoberajúcimi sa kabínami vodičov.

▼B

4.3.3.8. ***Zostavenie vlaku a príloha B***

Pokiaľ ide o maximálnu prípustnú hmotnosť vlaku, existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.5 týchto TSI a pododdielom 4.2.2.1.2.2 (ťahadlové ústrojenstvo) CR RST (nákladné vagóny) TSI. Pokiaľ ide o rýchlosť pri posunovaní, môže existovať v budúcnosti rozhranie medzi prílohou B k týmto TSI a pododdielom 4.2.2.1.2.1 (nárazníky) v CR RST (nákladné vagóny) TSI.

4.3.3.9. ***Nakladanie nákladného vozidla***

Existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.4 týchto TSI a pododdielom 4.2.2.3.5 (zaistenie nákladu) a prílohou YY k CR RST (nákladné vagóny) TSI.

4.3.3.10. ***Zabezpečenie prevádzkyschopného stavu vlaku a nebezpečné tovary***

Existuje rozhranie medzi pododdielmi 4.2.2.7 a 4.2.3.4.3. týchto TSI a pododdielom 4.2.2.6 (nebezpečné tovary) v CR RST (nákladné vagóny) TSI.

▼M2

4.3.3.11. **Zostava vlaku, príloha L**

Pokiaľ ide o vedenie vlakov, manipuláciu s vlakmi a rozmiestnenie vozňov vo vlaku, existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.5 a prílohou L týchto TSI a pododdielom 4.2.3.5 (pozdĺžne tlakové sily) v CR RST (nákladné vozne) TSI.

Bude existovať rozhranie s budúcimi verziami RST TSI zaoberajúcimi sa hnacími vozidlami a osobnými vozidlami.

▼B

4.3.3.12. ***Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti a riadenie núdzovej situácie***

Pokiaľ ide o extrémne klimatické podmienky, existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.3.6.3 týchto TSI a pododdielom 4.2.6.1.2 (funkčné a technické špecifikácie, pokiaľ ide o environmentálne podmienky) v CR RST (nákladné vagóny) TSI.

Existuje rozhranie medzi pododdielmi 4.2.3.6 a 4.2.3.7 týchto TSI a pododdielom 4.2.7.1 (núdzové opatrenia) a 4.2.7.2 (protipožiarna bezpečnosť) v CR RST (nákladné vagóny) TSI.

Bude existovať rozhranie s budúcimi verziami RST TSI zaoberajúcimi sa hnacími vozidlami a osobnými vozidlami.

4.3.3.13. ***Zaznamenávanie údajov***

Bude existovať rozhranie medzi pododdielom 4.2.3.5.2 (zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku) týchto CR OPE TSI a budúcimi verziami CR RST TSI zaoberajúcimi sa hnacími vozidlami a riadiacimi vozňami.

Existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.3.5.1 (zaznamenávanie údajov o dozore mimo vlaku) týchto CR OPE TSI a pododdielom 4.2.3.3.2 (detekcia horúceho nápravového ložiska) v CR železničné vagóny RST TSI. Bude existovať rozhranie medzi tým istým pododdielom týchto CR OPE TSI a budúcimi verziami CR RST TSI, zaoberajúcimi sa hnacími vozidlami a vozňami vzhľadom na detekciu ložiskovej skrine zariadením umiestneným pri trati.

▼B

4.3.4. ROZHRANIA S TSI PRE TELEMATICKÉ APLIKÁCIE

4.3.4.1. ***Označenie vlakov***

Prostriedky zabezpečenia jednoznačnej identifikácie pre všetky vlaky premávajúce na TEN sa musí ešte špecifikovať (pozri pododdiel 4.2.3.2 a prílohu R). V tomto ohľade existuje rozhranie s telematickými aplikáciami TSI pre nákladnú dopravu v pododdiele 4.2.2. Po vytvorení bude existovať aj rozhranie s telematickými aplikáciami TSI pre osobnú dopravu.

4.3.4.2. ***Zostava vlaku***

Pododdiely 4.2.2.5 a 4.2.2.7.2 týchto TSI majú rozhranie, pokiaľ ide o údaje týkajúce sa vytvárania vlakov, s pododdielom 4.2.3.2 telematických aplikácií TSI pre nákladnú dopravu. Po vytvorení bude takisto existovať rozhranie s telematickými aplikáciami TSI pre osobnú dopravu.

4.3.4.3. ***Odchod vlaku***

Pokiaľ ide o informácie o odchode vlaku, pododdiel 4.2.3.3 týchto TSI má rozhranie s pododdielom 4.2.3 telematických aplikácií TSI pre nákladnú dopravu. Po vytvorení bude takisto existovať rozhranie s telematickými aplikáciami TSI pre osobnú dopravu.

4.3.4.4. ***Jazda vlaku***

Pokiaľ ide o informácie o prevádzke vlaku, pododdiel 4.2.3.4 týchto TSI má rozhranie s pododdielmi 4.2.4, 4.2.5 a 4.2.6 telematických aplikácií TSI pre nákladnú dopravu. Po vytvorení bude takisto existovať rozhranie s telematickými aplikáciami TSI pre osobnú dopravu.

4.3.4.5. ***Označenie vozidla***

Existuje rozhranie medzi pododdielom 4.2.2.3 týchto OPE TSI a pododdielom 4.2.11.3 „Referenčné databázy koľajových vozidiel“ a prílohou A index 1 („Definície údajov a správy“) § 1.18 „Prirodzený prvok: WagonIdent“) telematických aplikácií TSI pre nákladnú dopravu. Po vytvorení bude takisto existovať rozhranie s telematickými aplikáciami TSI pre osobnú dopravu.

4.4. *PREVÁDZKOVÉ PREDPISY*

Predpisy a postupy, ktoré umožňujú koherentnú prevádzku nových a rozdielnych štrukturálnych subsystémov určených na používanie v rámci TEN, a najmä tých, ktoré sú prepojené priamo s prevádzkou nového systému riadenia vlakov a signalizácie, musia byť identické, ak existujú identické situácie.

Na tento účel sú prevádzkové predpisy pre systém riadenia európskej železničnej dopravy (ERTMS/ETCS) špecifikované v prílohe A1. Pre rádiový systém ERTMS/GSM-R budú predpisy špecifikované v prílohe A2.

Ostatné prevádzkové predpisy, ktoré sa dajú štandardizovať v rámci TEN, budú špecifikované v prílohe B.

Keďže tieto predpisy sú určené na uplatňovanie v celom TEN, je dôležité, aby boli úplne konzistentné. Jedinou organizáciou, ktorá môže vykonávať zmeny týchto predpisov, je subjekt zodpovedný za udržiavanie príloh A, B a C k týmto TSI.

▼B

4.5. *PREDPISY PRE ÚDRŽBU*

Neuplatňuje sa.

4.6. *ODBORNÁ KVALIFIKÁCIA*

V súlade s pododdielom 2.2.1 týchto TSI sa tento oddiel zaoberá odbornou a jazykovou spôsobilosťou a hodnotiacim postupom, ktorý sa vyžaduje pre nadobudnutie spôsobilosti personálu.

4.6.1. ODBORNÁ SPÔSOBILOSŤ

Personál (vrátane dodávateľov) železničného podniku a manažéra infraštruktúry musia nadobudnúť príslušnú odbornú spôsobilosť na to, aby dokázali plniť všetky nevyhnutné povinnosti súvisiace s bezpečnosťou v obvyklých, mimoriadnych a núdzových situáciách. Takáto spôsobilosť zahŕňa odborné znalosti a schopnosť uplatniť tieto znalosti v praxi.

▼M2

Minimálne požiadavky týkajúce sa odbornej kvalifikácie pre jednotlivé úlohy je možné nájsť v prílohách J a L.

▼B

4.6.1.1. ***ODBORNÉ ZNALOSTI***

Vzhľadom na tieto prílohy a v závislosti od povinností príslušných členov personálu sú nevyhnutné znalosti o:

— celkovej prevádzke železnice s osobitným dôrazom na činnosť kritickú z bezpečnostného hľadiska:

  — princípy činnosti systému riadenia bezpečnosti ich organizácie;

  — úlohy a zodpovednosti kľúčového personálu podieľajúceho sa na interoperabilnej prevádzke;

  — uvedomenie si rizík, najmä pokiaľ ide o riziká súvisiace s prevádzkou železnice a s dodávaním energie pre elektrické trakcie

— o úlohách súvisiacich s bezpečnosťou, pokiaľ ide o postupy a rozhrania pre:

  — trate a zariadenia pri trati;

  — koľajové vozidlá;

  — životné prostredie.

4.6.1.2. ***Schopnosť realizovať tieto znalosti v praxi***

Schopnosť uplatniť tieto znalosti v bežných, mimoriadnych a núdzových situáciách si vyžaduje, aby bol personál úplne oboznámený:

— so spôsobom a princípmi uplatňovania týchto predpisov a postupov

— s procesom využívania zariadení pri trati a koľajových vozidiel, ako aj akéhokoľvek špecifického zariadenia súvisiaceho s bezpečnosťou

— s princípmi systému riadenia bezpečnosti s cieľom zamedziť vzniku akéhokoľvek neprimeraného rizika pre osoby a proces,

a aby mal všeobecnú schopnosť prispôsobiť sa rôznym okolnostiam, s ktorými sa môže jednotlivec stretnúť.

▼B

V súlade s prílohou III odsekom 2 k smernici 2004/49/ES sa od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry vyžaduje zavedenie systému riadenia spôsobilosti s cieľom zabezpečiť hodnotenie a udržiavanie spôsobilosti ich personálu. Navyše v prípade potreby sa musí realizovať výcvik s cieľom zabezpečiť udržiavanie znalostí a zručností na súčasnej úrovni, najmä pokiaľ ide o slabé miesta alebo nedostatky v systéme alebo v individuálnej výkonnosti.

4.6.2. JAZYKOVÁ SPÔSOBILOSŤ

4.6.2.1. ***Zásady***

Manažér infraštruktúry a železničný podnik musia zabezpečiť, aby ich personál bol spôsobilý používať komunikačné protokoly a zásady uvedené v týchto TSI.

Tam, kde je jazyk MI manažéra infraštruktúry odlišný od jazyka obvykle používaného personálom železničného podniku, takýto jazykový a komunikačný výcvik musí tvoriť rozhodujúcu súčasť celkového systému riadenia spôsobilosti železničného podniku.

Personál železničného podniku, ktorého povinnosťou je komunikácia s personálom manažéra infraštruktúry v súvislosti so záležitosťami kritickými z bezpečnostného hľadiska, či už v bežných, mimoriadnych alebo núdzových situáciách, musí vykazovať dostatočnú úroveň znalostí v jazyku MI manažéra infraštruktúry.

4.6.2.2. ***Úroveň znalostí***

Úroveň znalostí v jazyku manažéra infraštruktúry musí byť dostačujúca na účely bezpečnosti.

— vodič musí byť minimálne schopný:

  — zaslať všetky správy a porozumieť všetkým správam špecifikovaným v prílohe C k týmto TSI;

  — efektívne komunikovať v bežných, mimoriadnych a núdzových situáciách;

  — vyplniť formuláre súvisiace s používaním knihy vzorov správ.

— Ostatní členovia vlakového personálu, ktorých povinnosťou je komunikovať s manažérom infraštruktúry o záležitostiach kritických z bezpečnostného hľadiska, musia byť minimálne schopní odoslať informácie a porozumieť informáciám opisujúcim vlak a jeho prevádzkový stav.

Usmernenie o príslušných úrovniach spôsobilosti je definované v prílohe E. Úroveň znalostí vodičov musí byť minimálne na úrovni 3. Úroveň znalostí pre personál sprevádzajúci vlak musí byť minimálne na úrovni 2.

4.6.3. VSTUPNÉ A PRIEBEŽNÉ POSUDZOVANIE PERSONÁLU

4.6.3.1. ***Základné prvky***

V súlade s prílohou III odsekom 2 k smernici 2004/49/ES musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry definovať postup posudzovania svojho personálu.

Odporúča sa vziať do úvahy každý z týchto bodov:

A. Výber personálu

  — posúdenie individuálnej praxe a spôsobilosti

▼B

— posúdenie individuálnej spôsobilosti používania akéhokoľvek požadovaného cudzieho jazyka (jazykov) alebo schopnosti naučiť sa tieto jazyky.

B. Vstupný odborný výcvik

— analýza potrieb odborného výcviku;

— zdroje odborného výcviku

— odborný výcvik školiteľov

▼M2

C. Vstupné posúdenie

— základné podmienky,

— program posúdenia vrátane praktického predvádzania,

— kvalifikácia školiteľov,

— dodanie osvedčenia o spôsobilosti.

D. Zachovanie spôsobilosti

— zásady zachovania spôsobilosti,

— metódy, ktoré sa majú používať,

— formalizácia procesu zachovania spôsobilosti,

— postup posúdenia.

▼B

E. Priebežný odborný výcvik

— zásady priebežného odborného výcviku (vrátane jazyka)

4.6.3.2. ***Analýza potrieb odborného výcviku***

4.6.3.2.1. **Vypracovanie analýzy potrieb odborného výcviku**

Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia vykonať analýzu potrieb odborného výcviku pre svoj personál.

Táto analýza musí stanoviť rozsah aj komplexnosť a musí zohľadňovať riziká súvisiace s prevádzkou vlakov na TEN, najmä vzhľadom na ľudské možnosti a obmedzenia (ľudské faktory), ktoré môžu vyvstať v dôsledku:

— rozdielov v prevádzkových postupoch medzi manažérmi infraštruktúry a rizík súvisiacich s prechodom medzi nimi;

— rozdielov medzi úlohami, prevádzkovými postupmi a komunikačnými protokolmi;

— akéhokoľvek rozdielu v jazyku MI, ktorý používa personál manažéra infraštruktúry;

— miestnych prevádzkových pokynov, ktoré môžu zahŕňať zvláštne postupy alebo konkrétne zariadenie, ktoré sa musí použiť v určitých prípadoch, napr. v konkrétnom tuneli.

Usmernenie týkajúce sa prvkov, ktoré sa musia posudzovať, sa nachádza v prílohách uvedených v pododdiele 4.6.1. V prípade potreby sa musia zaviesť prvky odborného výcviku personálu, ktoré toto usmernenie zohľadňujú.

▼B

Je možné, že vzhľadom na typ prevádzky plánovanej zo strany železničného podniku alebo charakter siete prevádzkovanej manažérom infraštruktúry niektoré z prvkov v týchto prílohách nebudú vhodné. V analýze potrieb odborného výcviku musia byť zdokumentované tie, ktoré sa nepovažujú za vhodné, a dôvody, prečo je to tak.

4.6.3.2.2. **Aktualizácia analýzy potrieb odborného výcviku**

Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia definovať proces skúmania a aktualizácie svojich individuálnych potrieb odborného výcviku, berúc pri tom do úvahy také otázky, ako sú predchádzajúce audity, spätná väzba systému a známe zmeny predpisov a postupov, infraštruktúry a technológie.

4.6.3.2.3. **Špecifické prvky pre vlakový personál a pomocný personál**

▼M2

4.6.3.2.3.1. *Znalosť trasy*

Železničný podnik musí definovať proces, ktorým sa nadobudne a uchová znalosť vlakového personálu o trasách, na ktorých pracuje. Tento proces musí byť:

— založený na informáciách o trati poskytnutých zo strany manažéra infraštruktúry a

— v súlade s procesom opísaným v pododdiele 4.2.1 týchto TSI.

▼B

4.6.3.2.3.2. *Znalosť koľajových vozidiel*

Železničný podnik musí definovať proces, pomocou ktorého jeho vlakový personál nadobudne a uchová si vedomosti o trakcii a koľajových vozidlách.

4.6.3.2.3.3. *Pomocný personál*

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby pomocný personál (napr. zabezpečujúci stravovanie a upratovanie), ktorý netvorí súčasť „vlakového personálu“, mal okrem svojich základných pokynov taký odborný výcvik, aby dokázal reagovať na pokyny členov „vlakového personálu“ s úplným odborným výcvikom.

4.7. *ZDRAVOTNÉ A BEZPEČNOSTNÉ PODMIENKY*

4.7.1. ÚVOD

Personál uvedený v pododdiele 4.2.1 ako personál vykonávajúci úlohy závažné z hľadiska bezpečnosti v súlade s pododdielom 2.2 týchto TSI, musí vykazovať primeranú spôsobilosť s cieľom zabezpečiť splnenie celkových prevádzkových a bezpečnostných štandardov.

V súlade so smernicou 2004/49/ES musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry vypracovať a zdokumentovať proces, ktorý zavádzajú na splnenie lekárskych, psychologických a zdravotných požiadaviek na svoj personál v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti.

Lekárske prehliadky špecifikované v pododdiele 4.7.4 a akékoľvek súvisiace rozhodnutia o individuálnej spôsobilosti personálu musí vykonať lekár so špecializáciou v oblasti pracovného lekárstva.

▼B

Personál nesmie vykonávať práce závažné z hľadiska bezpečnosti, ak je jeho ostražitosť znížená látkami, ako je alkohol, drogy alebo psychotropné lieky. Preto musí mať železničný podnik a manažér infraštruktúry vypracované postupy na kontrolu rizika, že členovia personálu prídu do práce pod vplyvom takýchto látok, alebo takéto látky požívajú v práci.

Vnútroštátne predpisy členského štátu, v ktorom sa prevádzkuje vlaková doprava, sa uplatňujú vzhľadom na definované limity uvedených látok.

4.7.2. KRITÉRIÁ SCHVAĽOVANIA LEKÁROV PRACOVNÉHO LEKÁRSTVA A ZDRAVOTNÍCKYCH ORGANIZÁCIÍ ([1])

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia vybrať lekárov z odboru pracovného lekárstva a organizácie vykonávajúce lekárske prehliadky v súlade s vnútroštátnymi predpismi a praxou tej krajiny, v ktorej má železničný podnik alebo manažér infraštruktúry licenciu alebo registráciu.

Lekári z odboru pracovného lekárstva, ktorí vykonávajú lekárske prehliadky uvedené v pododdiele 4.7.4, musia mať:

— špecializáciu v oblasti pracovného lekárstva,

— znalosti rizík príslušnej práce a prostredia železníc,

— pochopenie, ako môžu byť opatrenia určené na odstránenie alebo zníženie rizík vyplývajúcich z týchto nebezpečenstiev ovplyvnené nedostatočnou zdravotnou spôsobilosťou.

Lekár z odboru pracovného lekárstva spĺňajúci tieto kritériá môže pri vyšetrovaní a určovaní diagnózy požiadať o externú lekársku alebo ošetrovateľskú pomoc napr. očných lekárov.

4.7.3. KRITÉRIÁ SCHVAĽOVANIA PSYCHOLÓGOV PODIEĽAJÚCICH SA NA PSYCHOLOGICKOM POSUDZOVANÍ A POŽIADAVKY NA PSYCHOLOGICKÉ POSUDZOVANIE

4.7.3.1. ***Certifikácia psychológov***

Psychológ musí mať príslušné vysokoškolské vzdelanie a musí byť certifikovaný a uznaný za spôsobilého podľa vnútroštátnych pravidiel a predpisov tej krajiny, v ktorej má železničný podnik alebo manažér infraštruktúry licenciu alebo registráciu.

4.7.3.2. ***Obsah a výklad psychologického posúdenia***

Obsah a postup pri interpretácii psychologického posúdenia musí byť určený osobou certifikovanou podľa oddielu 4.7.3.1, berúc do úvahy prácu na železnici a dané prostredie.

4.7.3.3. ***Výber nástrojov posudzovania***

Posudzovanie môže zahŕňať iba nástroje posudzovania, ktoré sa zakladajú na zásadách vedeckej psychológie.

4.7.4. LEKÁRSKE PREHLIADKY A PSYCHOLOGICKÉ POSUDZOVANIA

4.7.4.1. ***Pred zaradením do funkcie:***

4.7.4.1.1. **Minimálny obsah lekárskej prehliadky**

Lekárske prehliadky musia zahŕňať:

— všeobecnú lekársku prehliadku,

([1]) Oddiel 4.7.2 sa iba odporúča.

▼B

— prehliadky zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),

— analýzu moču a krvi na zistenie cukrovky a ostatné podmienky, ako sú indikované klinickou prehliadkou;

— zisťovanie zneužívania drog.

4.7.4.1.2. **Psychologické posúdenie**

Cieľom psychologického posúdenia je podporovať železničný podnik pri vymenúvaní a riadení personálu, ktorý má kognitívne, psychomotorické, behaviorálne a osobnostné schopnosti plniť svoje úlohy bezpečne.

Pri stanovovaní obsahu psychologického posúdenia musí psychológ ako minimum brať do úvahy nasledovné kritériá dôležité z hľadiska požiadaviek na každú bezpečnostnú funkciu:

— kognitívne:

  — pozornosť a koncentrácia

  — pamäť

  — schopnosť vnímania

  — argumentácia

  — komunikácia

— psychomotorické

  — rýchlosť reakcie

  — gestikulačná koordinácia

— behaviorálne a osobnostné

  — emocionálne sebaovládanie

  — behaviorálna spoľahlivosť

  — nezávislosť

  — svedomitosť

Ak psychológ nevykoná čokoľvek z uvedeného, príslušné rozhodnutie musí byť zdôvodnené a zdokumentované.

4.7.4.2. ***Po zaradení do funkcie***

4.7.4.2.1. **Periodicita pravidelných lekárskych prehliadok**

Musí sa vykonať aspoň jedna systematická lekárska prehliadka:

— každých 5 rokov v prípade člena personálu vo veku do 40 rokov,

— každé 3 roky v prípade člena personálu vo veku od 41 do 62 rokov,

— každý rok v prípade člena personálu vo veku nad 62 rokov.

Ak si to vyžaduje zdravotný stav člena personálu, lekár z odboru pracovného lekárstva musí stanoviť zvýšenú periodicitu prehliadok.

4.7.4.2.2. **Minimálny obsah pravidelnej lekárskej prehliadky**

Ak člen personálu spĺňa kritériá požadované v rámci prehliadky, ktorá sa vykonáva pred nástupom do zamestnania, pravidelné špecializované prehliadky musia ako minimum zahŕňať:

— všeobecnú lekársku prehliadku,

▼B

— prehliadky zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),

— analýzu moču a krvi na zistenie cukrovky a ostatné podmienky, ako sú indikované klinickou prehliadkou,

— zisťovanie zneužívania drog, kde je klinicky indikované.

4.7.4.2.3. **Ďalšie lekárske prehliadky a/alebo psychologické posúdenia**

Okrem pravidelnej lekárskej prehliadky sa musí vykonať špeciálna lekárska prehliadka a/alebo psychologické posúdenie tam, kde existuje opodstatnený dôvod spochybniť zdravotnú a psychologickú spôsobilosť člena personálu alebo odôvodnené podozrenie zo zneužívania drog alebo neprimeraného požívania alkoholu. Vykonávali by sa najmä po mimoriadnej situácii alebo nehode spôsobenej ľudskou chybou zo strany tohto jedinca.

Zamestnávateľ musí vyžadovať lekársku prehliadku po akejkoľvek absencii z dôvodu choroby presahujúcej 30 dní. Vo vhodných prípadoch môže byť takáto prehliadka obmedzená na posúdenie zo strany lekára z odboru pracovného lekárstva na základe dostupných lekárskych informácií, z ktorých vyplýva, že pracovná spôsobilosť zamestnanca nebola ovplyvnená.

Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia vytvoriť systémy, ktorými zabezpečia, že takéto ďalšie prehliadky a posúdenia sa budú v prípade potreby vykonávať.

4.7.5. ZDRAVOTNÉ POŽIADAVKY

4.7.5.1. ***Všeobecné požiadavky***

Personál nesmie byť v takom zdravotnom stave a ani sa podrobovať takému lekárskemu ošetreniu, ktoré by mohlo spôsobiť:

— náhlu stratu vedomia,

— zhoršenie uvedomovania si alebo koncentrácie,

— náhlu nespôsobilosť,

— zhoršenie rovnováhy alebo koordinácie,

— podstatné obmedzenie pohyblivosti.

Musia byť splnené tieto požiadavky kladené na zrak a sluch:

4.7.5.2. ***Požiadavky na zrak***

— Zraková ostrosť na diaľku s pomôckou alebo bez pomôcky: 0,8 (pravé oko + ľavé oko – merané samostatne); minimálne 0,3 pre slabšie oko.

— Maximálne korekčné šošovky: ďalekozrakosť + 5/-krátkozrakosť – 8. Lekár so špecializáciou v oblasti pracovného lekárstva (ako je definované v pododdiele 4.7.2) môže povoliť hodnoty mimo tohto rozpätia vo výnimočných prípadoch a po vyžiadaní si stanoviska očného odborníka.

— Videnie na strednú vzdialenosť a na blízko: dostatočné, s pomôckou alebo bez pomôcky

— Kontaktné šošovky sú povolené.

— Normálne videnie farieb: s použitím uznávanej skúšky, ako je Ishihara, doplnenej v prípade požiadavky inou uznávanou skúškou.

— Zorné pole: normálne (neprítomnosť akejkoľvek abnormality ovplyvňujúcej úlohu, ktorá sa má vykonávať).

— Videnie obidvomi očami: je.

▼B

— Binokulárne videnie: je.

— Citlivosť na kontrast: dobrá.

— Absencia progresívnej očnej choroby.

— Šošovkové implantáty, keratotómie a keratektómie sú povolené iba pod podmienkou, že sa budú kontrolovať jedenkrát ročne, alebo podľa periodicity stanovenej lekárom z odboru pracovného lekárstva.

4.7.5.3. ***Požiadavky na sluch***

Dostatočný sluch potvrdený zvukovým audiogramom, t. j.:

— sluch dostatočne dobrý na udržiavanie konverzácie po telefóne a schopnosť počuť výstražné tóny a správy z vysielačky.

— Nasledujúce hodnoty sa uvádzajú pre informáciu a mali by sa brať ako usmernenie:

— sluchová nedostatočnosť nesmie byť vyššia ako 40 dB pri 500 a 1 000 Hz;

— sluchová nedostatočnosť nesmie byť vyššia ako 45 dB pri 2 000 Hz pre ucho s najhorším prenosom zvuku vzduchom.

▼M2

_____

_____

▼B

4.8. *REGISTRE INFRAŠTRUKTÚRY A KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL*

V súlade s článkom 24 ods. 1 smernice 2001/16/ES „členské štáty zabezpečia, aby boli registre infraštruktúry a koľajových vozidiel zverejňované a aktualizované každoročne. V týchto registroch budú uverejnené hlavné charakteristické rysy každého subsystému alebo čiastkového subsystému a ich korelácia s charakteristikami stanovenými v uplatniteľných TSI. Za týmto účelom bude vo všetkých TSI presne uvedené, aké informácie musia byť obsiahnuté v registroch infraštruktúry a koľajových vozidiel“.

V dôsledku každoročnej aktualizácie a zverejňovania týchto registrov nie sú tieto registre vhodné z hľadiska konkrétnych požiadaviek subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“. Preto nie je v týchto TSI špecifikované nič, pokiaľ ide o tieto registre.

Existuje však prevádzková požiadavka, aby sa sprístupnili určité údaje o položkách súvisiace s infraštruktúrou pre železničný podnik a naopak, aby sa sprístupnili určité položky týkajúce sa koľajových vozidiel manažérovi infraštruktúry. V obidvoch prípadoch musia byť údaje úplné a správne.

4.8.1. INFRAŠTRUKTÚRA

Požiadavky na dátové položky týkajúce sa konvenčnej železničnej infraštruktúry vzhľadom na subsystém prevádzky a riadenia dopravy, ktoré musia mať železničné podniky k dispozícii, sú špecifikované v prílohe D. Za správnosť údajov je zodpovedný manažér infraštruktúry.

▼B

4.8.2. KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ

Manažérom infraštruktúry musia byť k dispozícii tieto údajové položky týkajúce sa koľajových vozidiel. Držiteľ (vlastník vozňa) je zodpovedný za správnosť týchto údajov:

— či je vozidlo skonštruované z materiálov, ktoré môžu byť nebezpečné v prípade nehôd alebo požiaru (napr. azbest),

— dĺžka cez nárazníky.

5. **KOMPONENTY INTEROPERABILITY**

5.1. *DEFINÍCIA*

Podľa článku 2 písm. d) smernice 2001/16/ES:

Pod pojmom komponenty interoperability sa rozumie „akýkoľvek základný komponent, skupina komponentov, montážny podcelok alebo úplný montážny celok zariadenia buď zabudovaného alebo určeného na zabudovanie do subsystému, od ktorého interoperabilita transeurópskeho konvenčného železničného systému závisí priamo alebo nepriamo. Pojem komponent sa vzťahuje tak na hmotné objekty, ako aj na nehmotné objekty, ako je napr. softvér“.

Komponentom interoperability je:

— výrobok, ktorý sa môže umiestniť na trhu pred včlenením a využívaním v subsystéme; v tomto ohľade musí byť možné overiť jeho zhodu nezávisle od podsystému, do ktorého bude tento výrobok začlenený,

— alebo nehmotný objekt, ako je softvér alebo proces, organizácia, postup atď., ktorý má určitú funkciu v subsystéme a ktorého zhoda sa musí overiť s cieľom zabezpečiť splnenie základných požiadaviek.

5.2. *ZOZNAM KOMPONENTOV*

Na komponenty interoperability sa vzťahujú príslušné ustanovenia smernice 2001/16/ES. Pokiaľ ide o subsystém prevádzky a riadenia dopravy, v súčasnosti neexistujú žiadne komponenty interoperability.

5.3. *VÝKONNOSŤ A ŠPECIFIKÁCIE KOMPONENTOV*

Hneď ako bude prijaté rozhodnutie o označení konca vlaku, je možné, že sa stane komponentom interoperability. Môže potom nastať prípad, že sa bude vyžadovať ďalšia príloha s cieľom definovať opatrenia týkajúce sa svietivosti, spätnej odraznosti a pripevnenia. V budúcej verzii môžu tiež existovať určité ďalšie rozhrania s RST TSI.

6. **POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI POUŽÍVANIA KOMPONENTOV A VERIFIKÁCIA SUBSYSTÉMU**

6.1. *KOMPONENTY INTEROPERABILITY*

Keďže tieto TSI ešte nešpecifikujú žiadne komponenty interoperability, žiadne mechanizmy ohľadom posudzovania nie sú predmetom diskusie.

▼B

Ak však komponenty interoperability budú následne definované, a preto ich bude môcť posudzovať notifikovaný orgán, príslušné postupy posudzovania sa budú môcť potom vložiť do revidovanej verzie.

6.2. *SUBSYSTÉM PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY*

6.2.1. ZÁSADY

Subsystém prevádzky a riadenia dopravy je štrukturálnym subsystémom v súlade s prílohou II k smernici 2001/16/ES.

Jednotlivé prvky sú však úzko zladené s prevádzkovými postupmi a procesmi požadovanými zo strany manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku na udelenie bezpečnostného schválenia/osvedčenia v súlade s podmienkami smernice 2004/49/ES. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia preukázať súlad s požiadavkami týchto TSI. Môžu to vykonať použitím systému riadenia bezpečnosti, ako je opísaný v smernici 2004/49/ES. Treba upozorniť, že v súčasnosti si žiadny z prvkov obsiahnutých v týchto TSI nevyžaduje samostatné posúdenie zo strany notifikovaného orgánu.

Príslušný kompetentný orgán posúdi akékoľvek nové alebo zmenené a doplnené prevádzkové postupy a procesy pred implementáciou a pred udelením nového alebo revidovaného bezpečnostného schválenia/osvedčenia. Posúdenie je súčasťou procesu udeľovania bezpečnostného osvedčenia/schválenia. Tam, kde pôsobnosť tohto SMS (systém riadenia bezpečnosti) bude mať vplyv na iný členský štát, musí sa zabezpečiť koordinácia s takýmto členským štátom, pokiaľ ide o posudzovanie.

Na základe úspešného ukončenia opísaného procesu posudzovania, príslušný orgán povolí manažérovi infraštruktúry alebo železničnému podniku implementovať príslušné prvky jeho systému prevádzky a riadenia dopravy spolu s udelením bezpečnostného schválenia alebo bezpečnostného osvedčenia požadovaného na základe článkov 10 a 11 smernice 2004/49/ES.

Vždy, keď manažér infraštruktúry alebo železničný podnik zavedie nové/zdokonalené/obnovené prevádzkové procesy (alebo podstatne zmení existujúce procesy), na ktoré sa vzťahujú požiadavky týchto TSI, tak potom musí prijať záväzok, v ktorom bude uvedené, že takéto procesy sú v súlade s TSI prevádzky a riadenia dopravy (alebo ich súčasťou v prechodnom období – pozri kapitolu 7).

6.2.2. DOKUMENTÁCIA PREDPISOV A POSTUPOV

Pokiaľ ide o posudzovanie dokumentácie opísanej v pododdiele 4.2.1 týchto TSI, za zabezpečenie toho, že proces vypracovania dokumentácie stanovený manažérom infraštruktúry aj železničným podnikom je dostatočný z hľadiska úplnosti a správnosti, je zodpovedný príslušný orgán.

6.2.3. POSTUP POSUDZOVANIA

6.2.3.1. ***Rozhodnutie príslušného úradu***

V spojení s prílohu G manažér infraštruktúry a železničný podnik predložia opis akýchkoľvek navrhovaných nových alebo zmenených a doplnených prevádzkových procesov.

▼B

Pokiaľ ide o tie položky, ktoré sú uvedené v časti A bezpečnostného osvedčenia/schválenia, ako je definované smernicou 2004/49/ES, tieto budú predložené príslušnému orgánu toho členského štátu, v ktorom je spoločnosť etablovaná.

Pokiaľ ide o tie položky, ktoré sú uvedené v časti B bezpečnostného osvedčenia/schválenia, ako je definované smernicou 2004/49/ES, tieto budú predložené príslušnému orgánu každého príslušného členského štátu.

Budú poskytnuté dostatočne podrobne na to, aby umožnili príslušnému orgánu posúdiť, či sa bude požadovať formálne posúdenie.

6.2.3.2. ***Ak sa vyžaduje posúdenie***

Keď príslušný orgán rozhodne o požadovaní takéhoto posúdenia, vykoná sa takéto posúdenie ako súčasť posudzovania vedúceho k udeleniu/obnoveniu bezpečnostného osvedčenia/schválenia v súlade so smernicou 2004/49/ES.

Postupy posudzovania musia byť v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou, ktorá sa musí zaviesť na posudzovanie a certifikáciu/schválenie systémov riadenia bezpečnosti, ako to vyžadujú články 10 a 11 smernice 2004/49/ES:

V prílohe F sú uvedené určité usmernenia o vykonaní takéhoto posúdenia.

6.2.4. VÝKONNOSŤ SYSTÉMU

Článok 14 ods. 2 smernice 2001/16/ES vyžaduje od členských štátov kontrolovať v pravidelných intervaloch, či sú subsystémy interoperability prevádzkované a udržiavané v súlade so základnými požiadavkami. Pokiaľ ide o subsystém prevádzky a riadenia dopravy, takéto kontroly sa vykonávajú v zhode so smernicou 2004/49/ES.

7. IMPLEMENTÁCIA

7.1. *ZÁSADY*

Implementácia týchto TSI a zhoda s príslušnými oddielmi týchto TSI sa musí stanoviť v súlade s plánom implementácie, ktorý musí navrhnúť každý členský štát pre trate, za ktoré zodpovedá.

Tento plán musí zohľadňovať:

— špecifické otázky ľudských faktorov súvisiace s prevádzkovaním akejkoľvek trate;

— jednotlivé prevádzkové a bezpečnostné prvky každej príslušnej trate; a

— či implementácia zvažovaného prvku má byť:

  — pre všetky vlaky na danej trati alebo nie,

  — iba pre určité trate,

  — uplatniteľná na všetky trate TEN,

  — uplatniteľná na všetky vlaky premávajúce na tratiach TEN,

— vzťah k zavádzaniu v ostatných subsystémoch (CCS, RST, TAF,...);

▼B

V súčasnosti sa musia zohľadniť a zdokumentovať ako súčasť plánu všetky špecifické výnimky, ktoré by sa mohli uplatniť.

Plán implementácie musí zohľadňovať rôzne úrovne potenciálu pre implementáciu od akéhokoľvek momentu, keď:

— niektorý železničný podnik alebo manažér infraštruktúry začne prevádzku, alebo

— sa vykoná rekonštrukcia alebo modernizácia existujúcich prevádzkových systémov železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, alebo

— bude uvedená do prevádzky nová alebo zdokonalená infraštruktúra, energetika, koľajové vozidlá alebo subsystémy zabezpečenia, riadenia a návestenia, vyžadujúce si príslušný súbor prevádzkových postupov.

Tam, kde vylepšenia existujúcich prevádzkových systémov ovplyvnia manažéra infraštruktúry aj železničný podnik, daný členský štát bude zodpovedný za to, aby sa takéto projekty posúdili a realizovali súčasne.

Vo všeobecnosti sa rozumie, že úplná implementácia všetkých prvkov týchto TSI nemôže byť dokončená, kým nebude harmonizované technické vybavenie (infraštruktúra, riadenie a zabezpečenie atď.), ktoré sa má používať. Na usmernenia uvedené v tejto kapitole sa treba preto pozerať iba ako na dočasnú fázu podporujúcu postup k cieľovému systému.

V súlade s článkami 10 a 11 smernice 2004/49/ES sa vyžaduje obnovenie osvedčenia/schválenia každých 5 rokov. Hneď ako tieto TSI vstúpia do platnosti ako súčasť procesu preskúmania vedúceho k predmetnému obnoveniu osvedčenia/schválenia, železničný podnik a manažér infraštruktúry musia byť schopní preukázať, že zohľadnili obsah týchto TSI a predložiť zdôvodnenie pre všetky jeho prvky, s ktorými ešte nedosiahli súlad.

Zatiaľ čo úplná zhoda s cieľovým systémom opísaným v týchto TSI je zreteľne konečným cieľom, postup sa dá realizovať etapovite vypracovávaním národných alebo medzinárodných, bilaterálnych alebo multilaterálnych dohôd. Takéto dohody, ktoré môžu vypracovať MI – MI (MI – manažér infraštruktúry), MI – ŽP, ŽP – ŽP (ŽP – železničný podnik) a ich kombinácie, budú vždy zahŕňať vstup príslušných bezpečnostných orgánov.

Tam, kde existujúce dohody obsahujú požiadavky týkajúce sa prevádzky a riadenia dopravy, členské štáty oznámia Komisii do 6 mesiacov po nadobudnutí účinnosti týchto TSI tieto dohody:

(a). národné, bilaterálne alebo multilaterálne dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, uzatvorené buď na dobu určitú alebo neurčitú a vyžadované v dôsledku špecifického alebo lokálneho charakteru zamýšľanej vlakovej dopravy;

(b). bilaterálne alebo multilaterálne dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo členskými štátmi, ktoré poskytujú významné úrovne lokálnej alebo regionálnej interoperability;

(c). medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou treťou krajinou, alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré poskytujú významné úrovne lokálnej alebo regionálnej interoperability.

▼B

Zlučiteľnosť týchto dohôd s právnymi predpismi EÚ vrátane ich nediskriminačného charakteru a najmä s týmito TSI sa posúdi a Komisia vykoná potrebné opatrenia, ako je revízia týchto TSI s cieľom zahrnúť možné špecifické prípady alebo prechodné opatrenia.

Dohody RIV, RIC a PPW a nástroje COTIF sa neoznamujú, keďže sú známe.

Obnovovanie takýchto dohôd je možné, ale len v prípade záujmu o pokračovanie prostredníctvom pracovných dohôd a len vtedy, ak neexistujú žiadne iné alternatívy. V akýchkoľvek úpravách existujúcich dohôd alebo v akejkoľvek budúcej dohode sa musia zohľadňovať právne predpisy EÚ a najmä tieto TSI. Členské štáty oznámia Komisii takéto úpravy alebo nové dohody. Uplatňuje sa rovnaký uvedený postup.

7.2. *VYKONÁVACIE USMERNENIE*

Tabuľka v prílohe N, ktorá je informatívna a nezáväzná, bola vypracovaná ako vodidlo, čo členský štát môže identifikovať ako spúšťací mechanizmus implementácie každého z prvkov uvedených v kapitole 4.

Existujú tri odlišné prvky implementácie:

— potvrdenie, že všetky existujúce systémy a procesy sú v súlade s požiadavkami týchto TSI,

— úprava všetkých existujúcich systémov a procesov tak, aby boli v súlade s požiadavkami týchto TSI,

— nové systémy a procesy vyplývajúce z implementácie iných subsystémov,

  — nové/modernizované konvenčné trate (INS/ENE),

  — nové alebo modernizované ETCS návestné inštalácie, GSM-R rádiové inštalácie, detektory horúceho nápravového ložiska,....(CCS),

  — nové koľajové vozidlá (RST),

  — telematické aplikácie pre nákladnú dopravu (TAF).

7.3. *ŠPECIFICKÉ PRÍPADY*

7.3.1. ÚVOD

V uvedených špecifických prípadoch sú povolené tieto osobitné ustanovenia.

Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií:

— Ustanovenia sa uplatňujú buď trvalo (prípad **„P“**), alebo dočasne (prípad **„T**“).

▼B

— V dočasných prípadoch sa odporúča, aby príslušné členské štáty dosiahli zhodu s príslušným subsystémom buď do roku 2010 (prípad **„T1“**), čo je cieľ stanovený v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, alebo do roku 2020 (prípad **„T2**“).

▼M2

7.3.2 ZOZNAM ŠPECIFICKÝCH PRÍPADOV

zámerne vynechané

▼**M2**

PRÍLOHA A

PREVÁDZKOVÉ PREDPISY ERTMS/ETCS A ERTMS/GSM-R

Prevádzkové predpisy pre ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R sú špecifikované v technickom dokumente „Predpisy a zásady ETCS a GSM-R – verzia 1“ zverejnenom na webovej stránke ERA (www.era.europa.eu).

▼B

PRÍLOHA B

OSTATNÉ PREDPISY UMOŽNUJÚCE KOHERENTNÚ PREVÁDZKU NOVÝCH ŠTRUKTURÁLNYCH SUBSYSTÉMOV

(Pozri oddiel 4.4)

Táto príloha sa bude v priebehu času vyvíjať a bude podliehať pravidelnému preskúmaniu a aktualizácii.

Typickým obsahom tejto prílohy budú predpisy a postupy, ktoré sa majú uplatniť identickým spôsobom v rámci celej TEN a najmä konvenčnej siete a na ktoré sa v súčasnosti nevzťahuje kapitola 4 týchto TSI. Je takisto pravdepodobné, že niektoré prvky kapitoly 4 a súvisiacich príloh sa takisto včlenia do tejto prílohy.

A. ***Všeobecne***

Vyhradené

B. ***Bezpečnosť a zabezpečenie personálu***

Vyhradené

C. ***Prevádzkové rozhranie s návestidlovým, zabezpečovacím a riadiacim zariadením***

C1 **Posýpanie pieskom**

Použitie piesku predstavuje účinný spôsob ako zlepšiť adhéziu kolies ku koľajniciam, pomôcť pri brzdení a rozjazde najmä v podmienkach nepriaznivého počasia.

Hromadenie piesku na hlave koľajnice môže však spôsobiť celý rad problémov, najmä v spojení s aktiváciou koľajových obvodov a efektívnou prevádzkou výhybiek a križovatiek.

Vodič musí byť vždy schopný použiť piesok, avšak vždy, keď je to možné, tak treba tomu zabrániť.

— v oblasti výhybiek a križovatiek

— počas brzdenia pri rýchlostiach nižších ako 20 km/h.

Tieto obmedzenia však v žiadnom prípade nie sú uplatniteľné vtedy, ak existuje riziko (prejdenie náveste v prípade nebezpečenstva (SPAD)) alebo v prípade inej závažnej mimoriadnosti a pieskovanie môže zvýšiť adhéziu.

— v prípade stojaceho vlaku. Výnimkou z uvedeného je situácia, keď sa vlak rozbieha a keď sa vyžaduje odskúšanie pieskovacieho zariadenia na hnacom vozidle. (Skúšanie sa bežne vykonáva v oblastiach špecificky určených v registri infraštruktúry).

C2 **Aktivácia detektorov horúceho nápravového ložiska**

Vyhradené

D. ***Jazdy vlaku***

D1 **Bežné podmienky**

D2 **Mimoriadne podmienky**

Vyhradené

E. ***Anomálie, mimoriadne situácie a nehody***

Vyhradené

▼B

PRÍLOHA C

METODIKA KOMUNIKÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI

Úvod

Účelom tohto dokumentu je určiť pravidlá komunikácie týkajúce sa bezpečnosti medzi pozemnými a pojazdnými a medzi pojazdnými a pozemnými zariadeniami uplatniteľné na informácie prenášané alebo vymieňané v prípade situácií kritických z bezpečnostného hľadiska v interoperabilnej sieti a najmä na:

— definovanie charakteru a štruktúry správ týkajúcich sa bezpečnosti;

— definovanie metodiky hlasového prenosu takýchto správ.

Táto príloha slúži ako základ:

— umožňujúci manažérovi infraštruktúry zostavovať správy a knihy vzorov správ. Tieto prvky sa musia zaslať železničnému podniku súčasne so sprístupnením predpisov a nariadení;

— pre manažéra infraštruktúry a železničný podnik na zostavovanie dokumentov pre ich personál (knihy vzorov správ), inštrukcií pre personál povoľujúci jazdy vlaku a dodatok 1 k zbierke predpisov vodiča „príručka komunikačných postupov“.

Rozsah, v akom sa vzorové správy používajú a ich štruktúra sa môžu meniť. V prípade určitých rizík bude používanie vzorových správ vhodné, zatiaľ čo v prípade iných nebude vhodné.

V kontexte daného rizika, manažér infraštruktúry konajúc v súlade s článkom 9 ods. 3 smernice 2004/49/ES rozhodne o tom, či je používanie vzorovej správy vhodné. Formulár sa má použiť iba vtedy, ak hodnota jeho bezpečnostných a prevádzkových výhod prekročí hodnotu jeho bezpečnostných a prevádzkových nevýhod.

Manažéri infraštruktúry musia štrukturalizovať svoj komunikačný protokol formalizovaným spôsobom a v súlade s týmito 3 kategóriami:

— naliehavé (núdzové) verbálne správy;

— písomné rozkazy,

— ďalšie prevádzkové správy;

Na podporu disciplinovaného prenosu týchto správ bola vypracovaná metodika komunikácií.

1. METODIKA KOMUNIKÁCIÍ

1.1. *PRVKY A PRINCÍPY METODIKY*

1.1.1. ŠTANDARDNÁ TERMINOLÓGIA, KTORÁ SA MÁ PRI POSTUPOCH POUŽÍVAŤ

1.1.1.1. ***Postup prenosu reči***

Výraz, ktorým sa možnosť hovoriť odovzdáva opačnej strane:

prepínam

1.1.1.2. ***Postup prijímania správy***

— po prijatí priamej správy

▼B

Výraz potvrdzujúci, že zaslaná správa bola prijatá.

prijaté

Výraz použitý vtedy, keď sa žiada opakovanie správy v prípade zlého príjmu alebo neporozumenia.

opakujte (+ hovorte pomaly)

— po prijatí správy, ktorá bola už prečítaná

Výrazy zisťujúce, či už prečítaná správa presne zodpovedá odoslanej správe:

správne

alebo nie

chyba (+ opakujem)

1.1.1.3. ***Postup prerušenia komunikácií***

— ak bola správa ukončená

koniec

— ak je prerušenie dočasné a neprerušuje spojenie

Výraz použitý vtedy, ak má druhá strana čakať.

čakajte

— ak je prerušenie dočasné, ale spojenie je prerušené

Výraz používaný vtedy, ak chceme druhej strane oznámiť, že komunikácia bude prerušená, avšak bude obnovená neskôr:

zavolám znovu

1.1.1.4. ***Zrušenie písomného príkazu***

Výraz používaný na zrušenie postupu písomného rozkazu počas jazdy:

zrušte postup ……

Ak sa má potom správa následne obnoviť, tak postup treba zopakovať od začiatku.

1.1.2. ZÁSADY, KTORÉ SA MAJÚ UPLATNIŤ V PRÍPADE CHYBY ALEBO NEPOROZUMENIA SA

Pri korekcii možných chýb počas komunikácie sa uplatňujú tieto predpisy:

▼B

1.1.2.1. ***Chyby***

— **chyba počas prenosu**

Ak chybu prenosu objaví samotný odosielateľ, tak odosielateľ musí požiadať o zrušenie vyslaním tejto procedurálnej správy:

chyba (+ pripravím nový formulár ……)

alebo:

chyba + opakujem

a potom poslať pôvodnú správu znovu.

— chyba počas opakovania správy prijímateľom

Keď odosielateľ objaví chybu v čase, keď mu prijímateľ opakuje správu, tak odosielateľ zašle tieto procedurálne správy:

chyba + opakujem

a potom zašle pôvodnú správu znovu.

1.1.2.2. ***Nesprávne pochopenie***

Ak jedna zo strán nesprávne pochopí správu, tak musí požiadať druhú stranu o zopakovanie správy s použitím tohto textu:

zopakujte (+hovorte pomaly)

1.1.3. KÓD NA HLÁSKOVANIE SLOVA, ČÍSLA, ČASU, VZDIALENOSTI, RÝCHLOSTI A DÁTUMU

Ako pomôcka na porozumenie a vyjadrovanie správ v rôznych situáciách každý výraz musí byť vyslovený pomaly a správne hláskovaním všetkých slov alebo názvov a čísel, pri ktorých je pravdepodobné, že by mohli byť nesprávne pochopené. Príkladmi sú identifikačné kódy návestidiel alebo výhybiek.

Uplatňujú sa tieto pravidlá hláskovania:

1.1.3.1. ***Hláskovanie slov a skupín písmen***

Používa sa medzinárodná fonetická abeceda.

A Alpha	*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				

Príklad:

Výhybky A B = výhybky alfa-bravo.

Číslo signálu KX 835=signál Kilo X-Ray osem tri päť.

Manažér infraštruktúry môže pridať ďalšie písmená spolu s fonetickou výslovnosťou pre každé pridané písmeno, ak si to vyžaduje abeceda pracovného jazyka (jazykov) manažéra infraštruktúry.

▼B

Železničný podnik môže pridať ďalšie údaje o výslovnosti, ak to považuje za potrebné.

1.1.3.2. ***Vyjadrovanie čísiel***

Čísla sa musia vyslovovať po jednotlivých čísliciach.

0	*Nula*	*5*	*Päť*
1	*Jeden*	*6*	*Šesť*
2	*Dva*	*7*	*Sedem*
3	*Tri*	*8*	*Osem*
4	*Štyri*	*9*	*Deväť*

Príklad: vlak **2 183**= vlak dva – jeden – osem – tri.

Desatinné čísla sa musia vyjadriť slovom „celá“.

Príklad: **12,50** = jeden – dva – celá – päť – nula

1.1.3.3. ***Vyjadrenie času***

Čas sa musí udávať ako miestny čas, v zrozumiteľnej reči.

Príklad: **10:52 hodín** = desať päťdesiatdva.

Aj keď zásada je takáto, v prípade potreby by bolo tiež prijateľné hláskovať čas po čísliciach (jeden nula päť dva hodín).

1.1.3.4. ***Vyjadrenie vzdialeností a rýchlostí***

Vzdialenosti musia byť vyjadrené v kilometroch a rýchlosti v kilometroch za hodinu.

Míle sa môžu používať, ak sa táto jednotka používa v príslušnej infraštruktúre.

1.1.3.5. ***Vyjadrenie dátumov***

Dátum sa musí vyjadriť obvyklým spôsobom.

Príklad: **10. december**

1.2. *KOMUNIKAČNÁ ŠTRUKTÚRA*

Hlasový prenos správ týkajúcich sa bezpečnosti pozostáva v zásade z týchto dvoch fáz:

— označenie a žiadosť o pokyny;

— samotný prenos správy a ukončenie prenosu.

Prvá fáza sa môže zredukovať alebo úplne preskočiť v prípade správ týkajúcich sa bezpečnosti s najvyššou prioritou.

1.2.1. PRAVIDLÁ IDENTIFIKÁCIE A ŽIADOSTI O POKYNY

S cieľom umožniť stranám vzájomnú identifikáciu, definovať prevádzkovú situáciu a prenášať procedurálne pokyny sa musia uplatniť tieto pravidlá:

▼B

1.2.1.1. ***Označenie***

Je veľmi dôležité, aby sa pred každou komunikáciou, inou, ako sú urgentné správy týkajúce sa bezpečnosti s najvyššou prioritou, vzájomne identifikovali osoby, ktoré chcú spolu komunikovať. Nielenže je to zdvorilé, dôležitejšie je, že to ubezpečuje o tom, že osoba povoľujúca jazdy vlaku komunikuje s vodičom správneho vlaku a že vodič vie, že hovorí so správnym stavadlom alebo riadiacim strediskom. Toto je obzvlášť kritické vtedy, ak komunikácia prebieha v oblastiach, kde sa komunikačné hranice prekrývajú.

Táto zásada sa musí uplatniť dokonca aj po prerušení počas prenosu.

Na tento účel použijú jednotlivé strany tieto správy.

— personál povoľujúci jazdy vlaku:

train ……

(číslo)

this is …… návestie

(meno)

— vodič:

…… návestie

(meno)

tu je vlak ……

(číslo)

Treba upozorniť, že po identifikácii môže nasledovať ďalšia informatívna správa poskytujúca personálu povoľujúcemu jazdy vlaku dostatok podrobných údajov o situácii na to, aby mohol presne stanoviť postup, ktorého dodržiavanie sa môže následne od vodiča vyžadovať.

1.2.1.2. ***Žiadosť o pokyny***

Každému uplatneniu postupu sprevádzanému písomným rozkazom musí predchádzať žiadosť o pokyny.

Na vyžiadanie pokynov sa používajú nasledovné výrazy:

Pripravte postup ……

1.2.2. PRAVIDLÁ PRENOSU PÍSOMNÝCH ROZKAZOV A VERBÁLNYCH SPRÁV

1.2.2.1. ***Správy s najvyššou prioritou týkajúce sa bezpečnosti***

Vzhľadom na ich urgentný a imperatívny charakter, tieto správy:

— môžu by zasielané alebo prijímané počas jazdy;

— môžu preskočiť časť identifikácie;

▼B

— musia byť zopakované;

— musia byť čo najskôr doplnené o ďalšie informácie.

1.2.2.2. ***Písomné rozkazy***

S cieľom spoľahlivo odoslať alebo prijať (počas státia) procedurálne správy obsiahnuté v knihe vzorových správ sa musia dodržiavať nasledovné pravidlá:

1.2.2.2.1. ***Odosielanie správ***

Vzorová správa môže byť vyplnená pred prenosom správy tak, že úplný text správy sa dá odoslať v rámci jediného prenosu.

1.2.2.2.2. ***Prijímanie správy***

Príjemca správy musí vyplniť vzorovú správu obsiahnutú v knihe vzorových správ na základe informácií, ktoré mu poskytol odosielateľ.

1.2.2.2.3. ***Zopakovanie správy prijímateľom***

Pri všetkých vopred stanovených železničných správach v knihe vzorových správ sa vyžaduje zopakovanie správy prijímateľom. Zopakovanie správy prijímateľom zahŕňa správu zobrazenú v sivom poli na vzorových správach, časť „spätné hlásenie“ a akékoľvek ďalšie alebo doplňujúce informácie.

1.2.2.2.4. ***Potvrdenie správneho zopakovania správy prijímateľom***

Po každej správe, ktorá je zopakované prijímateľom musí nasledovať potvrdenie zhody alebo nezhody, ktoré vydá odosielateľ správy.

Správne

alebo

Chyba + opakujem

po čom nasleduje opakované vysielanie pôvodnej správy

1.2.2.2.5. ***Potvrdenie***

Každá prijatá správa musí byť potvrdená kladne alebo záporne takto:

Prijal

alebo

Neprijal, zopakujte (+ hovorte pomaly)

▼B

1.2.2.2.6. ***Sledovateľnosť a overenie***

Všetky správy realizované zo zeme musia byť sprevádzané jednoznačným identifikačným alebo povoľovacím číslom.

— ak sa správa týka akcie, na ktorú vodič požaduje špecifické povolenie (napr. prechod návesti stoj,.....):

Povolenie ……
(číslo)

— vo všetkých ostatných prípadoch (napr. pokračujte opatrne,...):

Správa ……
(číslo)

1.2.2.2.7. ***Spätné hlásenie***

Po každej správe obsahujúcej požiadavku ma „**spätné hlásenie**“ musí nasledovať **„hlásenie“.**

1.2.2.3. ***Ďalšie správy***

Ďalšie správy

— týmto správam musí predchádzať identifikačný proces;

— musia byť krátke a presné (vždy, ak je to možné, obmedzené na informácie, ktoré sa majú oznámiť a kde sa uplatňujú);

— musia byť spätne prečítané a musí nasledovať potvrdenie správneho alebo nesprávneho zopakovania správy prijímateľom;

— môže po nich nasledovať žiadosť o pokyny alebo žiadosť o ďalšie informácie.

1.2.2.4. ***Informačné správy s variabilným, nie vopred stanoveným obsahom***

Informačné správy s variabilným obsahom:

— musí im predchádzať proces identifikácie;

— musia byť vypracované pred odoslaním;

— musia byť zopakované prijímateľom a musí nasledovať potvrdenie správneho alebo nesprávneho zopakovania správy prijímateľom.

2. **PROCEDURÁLNE SPRÁVY**

2.1. *CHARAKTER SPRÁV*

Procedurálne správy sa používajú na zaslanie prevádzkových pokynov súvisiacich s príslušnými situáciami uvedenými v Zbierke predpisov vodiča.

Obsahujú text samotnej správy, zodpovedajúci danej situácii, a číslo identifikujúce správu.

Ak správa vyžaduje od príjemcu spätné hlásenie, tak bude uvedený aj text hlásenia.

▼B

Pri týchto správach sa používa vopred stanovené znenie predpísané manažérom infraštruktúry v jeho „pracovnom“ jazyku a predkladajú sa vo forme vopred vypracovaných vzorových správ buď v papierovej forme, alebo na počítačovom médiu.

2.2. *VZOROVÉ SPRÁVY*

Vzorové správy predstavujú formalizované médium na oznamovanie procedurálnych správ. Takými správami sú spravidla správy súvisiace s mimoriadnymi pracovnými podmienkami. Typickými príkladmi je povolenie pre vodiča prejsť návesť alebo „koniec povolenia jazdy“, požiadavka jazdiť v konkrétnej oblasti zníženou rýchlosťou alebo preskúmať trať. Môžu však existovať aj iné okolnosti, ktoré si budú vyžadovať použitie takýchto správ.

Ich účelom je:

— poskytnúť spoločný pracovný dokument používaný v reálnom čase personálom povoľujúcim jazdy vlaku a vodičmi;

— poskytnúť vodičovi (najmä keď pracuje v neznámom a zriedkavom prostredí) pripomenutie postupu, ktorého dodržiavanie sa bude od neho vyžadovať

— umožniť sledovateľnosť komunikácie.

S cieľom identifikovať formuláre sa musí vypracovať jednoznačné kódové slovo alebo číslo týkajúce sa daného postupu. Toto by mohlo byť založené na potenciálnej frekvencii, s akou sa bude formulár používať. Ak je pravdepodobné, že zo všetkých vypracovaných formulárov sa bude najčastejšie používať formulár pre prejdenie návesti stoj alebo konca povolenia jazdy (EOA), tak potom by táto vzorová správa mohla byť očíslovaná 001 atď.

2.3. *KNIHA VZOROV SPRÁV*

Po identifikácii všetkých vzorových správ, ktoré sa majú používať, sa musí celý súbor zahrnúť do dokumentu alebo na počítačové médium s názvom kniha vzorov správ.

To je spoločný dokument, ktorý bude používať pri vzájomnej komunikácii vodič a personál povoľujúci jazdy vlakov. Je preto dôležité, aby kniha, ktorú používa vodič a kniha, ktorú používaj personál povoľujúci jazdu vlakov, bola zostavená a číslovaná rovnako.

Manažér infraštruktúry je zodpovedný za navrhnutie Knihy vzorov správ a vzorových správ ako takých vo svojom „prevádzkovom jazyku“.

Železničný podnik môže pridať preklady vzorových správ a súvisiacich informácií obsiahnutých v knihe vzorov správ vtedy, ak si myslí, že to pomôže vodičom tak počas odborného výcviku, ako aj v situáciách v reálnom čase.

Jazykom používaným pri prenose správ musí byť vždy „pracovný jazyk“ manažéra infraštruktúry.

Kniha vzorových správ pozostáva z dvoch častí:

Prvá časť obsahuje tieto položky:

— návod na používanie Knihy vzorov správ;

— zoznam vzorových správ pre postupy dávaných zo strany trate;

▼B

— zoznam vzorových správ pre postupy dávaných zo strany vodiča, ak to pripadá do úvahy;

— zoznam situácií s krížovými odkazmi na použiteľné vzory správ pre postupy;

— slovník pojmov s uvedením situácií, pri ktorých sa uplatňuje každá vzorová správa;

— kód na hláskovanie správ (fonetická abeceda atď.).

Druhá časť obsahuje vzorové správy ako také.

Niekoľko príkladov každej zo vzorových správ musí byť zahrnutých do Knihy vzorov správ, a odporúča sa, aby sa na oddeľovanie oddielov používali rozraďovače.

Železničný podnik môže zahŕňať vysvetľujúci text dôležitý pre každú vzorovú správu a príslušné situácie do Knihy vzorov správ vodiča.

3. **ĎALŠIE SPRÁVY**

Ďalšie správy sú informačnými správami, ktoré používa buď:

— vodič na informovanie personálu povoľujúceho jazdy vlaku, alebo

— personál povoľujúci jazdy vlaku na informovanie vodiča

o situáciách mimoriadneho charakteru a pre ktoré sa z tohto dôvodu považuje vopred stanovený formulár za zbytočný, alebo týkajúcich sa jazdy vlaku alebo technického stavu vlaku, alebo infraštruktúry.

S cieľom uľahčiť opisovanie situácií a zostavovanie informačných správ môžu byť výhodné usmernenia pre tvorbu správ, slovník pojmov železničnej terminológie, opisná schéma používaných koľajových vozidiel a opisný prehľad o zariadení infraštruktúry (trať, napájanie trakcie atď.).

3.1. *ORIENTAČNÁ ŠTRUKTÚRA SPRÁV*

Tieto správy môžu byť štruktúrované takto:

Štádium komunikačného toku	**Prvok správy**
Dôvod odovzdávania informácie	☐ **pre informovanosť** ☐ **pre akciu**
Pozorovanie	☐ Existuje ☐ Videl som ☐ Mal som ☐ Zrazil som
Poloha — pri trati	☐ v ..... *(názov stanice)* ☐ ..... *(charakteristický bod)* ☐ pri míľniku/kilometrovníku ..... *(číslo)*
— čo sa týka môjho vlaku	☐ hnacie vozidlo ..... *(číslo)* ☐ vlečný vozeň ..... *(číslo)*

▼B

Štádium komunikačného toku	Prvok správy
Druh — objekt — osoba	..... *(pozri slovník pojmov)*
Stav — statický — pohybujúci sa	☐ stojaci na ☐ ležiaci na ☐ spadnutý na ☐ kráčajúci ☐ bežiaci ☐ smerom k
Lokalita vzhľadom na trate	

Po týchto správach môže nasledovať žiadosť o pokyny.

Prvky správy sa poskytujú v tak jazyku zvolenom železničným podnikom, ako aj v prevádzkovom jazyku(-och) príslušných manažérov infraštruktúry.

3.2. *SLOVNÍK POJMOV ŽELEZNIČNEJ TERMINOLÓGIE*

Železničný podnik musí vypracovať slovník pojmov železničnej terminológie pre každú sieť, v ktorej jeho vlaky premávajú. Musí dodať výrazy pravidelne používané v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik a v prevádzkovom jazyku manažéra(-ov) infraštruktúry, ktorého infraštruktúra sa používa.

Slovník pojmov sa skladá z dvoch častí:

— zoznam výrazov podľa predmetu;

— zoznam výrazov v abecednom poradí.

3.3. *OPISNÝ OBRÁZOK KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL*

Ak sa železničný podnik domnieva, že by to prospelo jeho činnosti, tak sa vypracuje opisný obrázok používaných koľajových vozidiel. Uvedú sa v ňom názvy rôznych komponentov, ktoré môžu byť predmetom komunikácie s rôznymi príslušnými manažérmi infraštruktúry. Musí obsahovať bežné názvy štandardných výrazov v jazyku, ktorý si železničný podnik zvolil, a v prevádzkovom jazyku manažéra(-ov) infraštruktúry, ktorého infraštruktúra sa používa.

3.4. *OPISNÉ UVEDENIE CHARAKTERISTÍK ZARIADENIA INFRAŠTRUKTÚRY (TRAŤ, NAPÁJANIE TRAKCIE ATĎ.).*

Ak sa železničný podnik domnieva, že by to prospelo jeho činnosti, tak sa vypracuje opisné uvedenie charakteristík zariadenia infraštruktúry (trať, napájanie trakcie atď.) na využívanej trase. Budú v ňom uvedené názvy rôznych komponentov, ktoré môžu byť predmetom komunikácie s príslušnými manažérmi infraštruktúry. Musí obsahovať bežné názvy štandardných výrazov v jazyku zvolenom železničným podnikom a v prevádzkovom jazyku manažéra(-ov) infraštruktúry, ktorého infraštruktúra sa používa.

▼B

4. **TYP A ŠTRUKTÚRA VERBÁLNYCH SPRÁV**

4.1. *NÚDZOVÉ SPRÁVY*

Núdzové správy sú určené na poskytovanie urgentných prevádzkových pokynov, ktoré sú priamo prepojené s bezpečnosťou železnice.

S cieľom zamedziť akémukoľvek riziku nesprávneho porozumenia sa musia správy vždy jedenkrát zopakovať.

Hlavné správy rozčlenené na základe potreby, ktoré sa dajú zasielať, sa uvádzajú nižšie.

Manažér infraštruktúry môže navyše definovať iné núdzové správy podľa potreby jeho prevádzky.

Po núdzových správach môže nasledovať písomný rozkaz (pozri pododdiel 2).

Druh textu, ktorý má tvoriť núdzové správy, musí byť zahrnutý v dodatku 1 „Príručky komunikačných postupov“ k Zbierke predpisov vodiča a v dokumentácii vydanej pre personál povoľujúci jazdy vlaku.

4.2. *SPRÁVY ODOSIELANÉ BUĎ Z TRATE, ALEBO OD VODIČA*

— Potreba zastaviť všetky vlaky.

Potreba zastaviť všetky vlaky musí byť vyslaná prostredníctvom akustického signálu; ak nie je k dispozícii, musí sa použiť táto veta:

Núdzová situácia, zastavte všetky vlaky

Informácia o lokalite alebo oblasti je v prípade potreby špecifikovaná v správe.

Okrem toho sa táto správa musí rýchlo doplniť podľa možnosti dôvodom, lokalitou núdzovej situácie a identifikáciou vlaku.

Prekážka
alebo požiar
alebo ……
(iný dôvod)
na trati …… v ……
(názov) *(na km)*
Vodič vlaku ……
(číslo)

— Nevyhnutnosť zastaviť konkrétny vlak.

Vlak …… (na trati/koľaji)
(číslo) *(názov/číslo)*
Núdzový stav. Okamžite zastavte

▼B

Za takýchto okolností sa môže použiť na doplnenie správy názov alebo číslo trate alebo koľaje, po ktorých vlak premáva.

4.3. *SPRÁVY VYSLANÉ VODIČOM*

— Nevyhnutnosť prerušiť napájanie trakcie energiou

Núdzový stav. Okamžite vypnite napájanie troleja

Táto správa sa musí rýchlo doplniť podľa možnosti dôvodom, lokalitou núdzovej situácie a identifikáciou vlaku.

Na ……
(km)
na …… trati/koľaji
(názov/číslo)
medzi …… a ……
(stanica) *(stanica)*
Dôvod ……
Vodič vlaku ……
(číslo)

Za takýchto okolností sa môže použiť na doplnenie správy názov alebo číslo trate alebo koľaje, po ktorých vlak premáva.

▼B

PRÍLOHA D

INFORMÁCIE, KU KTORÝM MUSÍ MAŤ ŽELEZNIČNÝ PODNIK PRÍSTUP V SÚVISLOSTI S TRASOU (TRASAMI), PO KTORÝCH CHCE PREMÁVAŤ

ČASŤ 1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE TÝKAJÚCE SA MANAŽÉRA INFRAŠTRUKTÚRY

1.1. Meno (mená)/identita manažéra (manažérov) infraštruktúry

1.2. Krajina (alebo krajiny)

1.3. Krátka charakteristika

1.4. Zoznam všeobecných prevádzkových pravidiel a nariadení (a spôsob, ako ich získať)

ČASŤ 2. MAPY A SCHÉMY

2.1. **Zemepisná mapa**

2.1.1. Trasy

2.1.2. Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály)

2.2. **Schémy tratí**

Informácie, ktoré sa musia zahrnúť do schém, doplnené v prípade potreby textom. Tam, kde existuje samostatná schéma staníc, zriaďovacích staníc, železničného depa, informácie na schéme tratí môžu byť zjednodušené.

2.2.1. Označenie vzdialenosti

2.2.2. Označenie dopravných tratí, slučiek, vedľajších koľají a výkoľajok/odvratných výhybiek

2.2.3. Spojky medzi dopravnými traťami

2.2.4. Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály)

2.2.5. Umiestnenie a význam návestí všetkých neprenosných návestidiel

2.3. **Schémy stanice/zriaďovacej stanice/depa (Dôležité upozornenie: Týka sa iba lokalít, ktoré sú dostupné pre interoperabilnú dopravu)**

Informácie, ktoré musia byť identifikované v schémach špecifických podľa lokality, doplnené v prípade potreby textom.

2.3.1. Názov lokality

2.3.2. Kód stanovenia lokality

2.3.3. Typ lokality (osobný terminál, nákladný terminál, zriaďovacia stanica, depo)

2.3.4. Lokalita a význam návestí všetkých neprenosných návestidiel

2.3.5. Označenie a plán tratí, vrátane výkoľajok/odvratných výhybiek

2.3.6. Označenie nástupíšť

2.3.7. Dĺžka nástupíšť

2.3.8. Výška nástupíšť

2.3.9. Označenie manipulačných koľají

2.3.10. Dĺžka manipulačných koľají

2.3.11. Dostupnosť elektrického napájania zo stojanov

2.3.12. Vzdialenosť medzi okrajom nástupišťa a stredom koľaje, rovnobežne k povrchu jazdnej plochy

▼B

2.3.13. (Pokiaľ ide o osobné stanice) Existencia prístupu pre invalidné osoby

ČASŤ 3. INFORMÁCIE O ŠPECIFICKOM ÚSEKU TRATE

3.1. **Všeobecné charakteristiky**

3.1.1. Krajina

3.1.2. Identifikačný kód úseku trate: vnútroštátny kód

3.1.3. Začiatok úseku trate

3.1.4. Koniec úseku trate

3.1.5. Prevádzkový čas dopravy (hodiny, dni a zvláštne opatrenia počas sviatkov)

3.1.6. Údaje o vzdialenosti pri trati (početnosť, vzhľad a umiestnenie)

3.1.7. Druh dopravy (zmiešaná, osobná, nákladná, …)

3.1.8. Maximálna dovolená rýchlosť (rýchlosti)

3.1.9. Akékoľvek ďalšie informácie, ktoré sú potrebné z dôvodov bezpečnosti

3.1.10. Špecifické miestne prevádzkové požiadavky (vrátane akýchkoľvek zvláštnych kvalifikácií personálu)

3.1.11. Osobitné obmedzenia pre nebezpečný tovar

3.1.12. Osobitné obmedzenia pri nakladaní

3.1.13. Vzor oznamu o dočasných prácach (a spôsob, akým sa dá získať)

3.1.14. Indikácia o tom, že úsek trate je preplnený (článok 22, 2001/14/ES)

3.2. **Špecifické technické vlastnosti**

3.2.1. ES overenie pre TSI infraštruktúry

3.2.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate

3.2.3. Zoznam možných špecifických prípadov

3.2.4. Zoznam možných špecifických odchýlok

3.2.5. Rozchod koľaje

3.2.6. Prechodový prierez

3.2.7. Maximálny nápravový tlak

3.2.8. Maximálne zaťaženie na bežný meter

3.2.9. Priečne sily pôsobiace na koľaj

3.2.10. Pozdĺžne sily pôsobiace na koľaj

3.2.11. Minimálny polomer zakrivenia

3.2.12. Percento sklonu

3.2.13. Lokalita sklonu

3.2.14. V prípade brzdného systému, ktorý nevyužíva adhéziu koleso-koľajnica, akceptovaná účinnosť brzdy

3.2.15. Mosty

3.2.16. Viadukty

3.2.17. Tunely

3.2.18. Poznámky

3.3. **Energetický subsystém**

3.3.1. ES verifikácia pre energetické TSI

▼B

3.3.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate

3.3.3. Zoznam možných špecifických prípadov

3.3.4. Zoznam možných špecifických odchýlok

3.3.5. Druh systému zásobovania energiou (napr. žiadny, nadzemný, tretia koľajnica)

3.3.6. Frekvencia systému zásobovania energiou (napr. striedavý prúd, jednosmerný prúd)

3.3.7. Minimálne napätie

3.3.8. Maximálne napätie

3.3.9. Obmedzenie týkajúce sa spotreby energie v prípade špecifických elektrických hnacích vozidiel

3.3.10. Obmedzenie týkajúce sa polohy elektrickej motorovej jednotky (jednotiek) pre dosiahnutie zhody s delením trakčného vedenia (poloha zberača)

3.3.11. Ako dosiahnuť vypnutie napájania trolejového vedenia

3.3.12. Výška trakčného drôtu

3.3.13. Prípustný sklon trakčného drôtu vzhľadom na koľaj a zmena sklonu

3.3.14. Druh schválených zberačov

3.3.15. Minimálna statická sila

3.3.16. Maximálna statická sila

3.3.17. Lokalita neutrálnych úsekov

3.3.18. Informácie o prevádzke

3.3.19. Sťahovanie zberačov

3.3.20. Podmienky uplatňované vzhľadom na rekuperačné brzdenie

3.3.21. Maximálny prípustný prúd pre vlak

3.4. **Riadiaci-zabezpečovací a návestný subsystém**

3.4.1. ES verifikácia pre CCS TSI

3.4.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate

3.4.3. Zoznam možných špecifických prípadov

3.4.4. Zoznam možných špecifických odchýlok

ERTMS/ETCS

3.4.5. Úroveň aplikácie

3.4.6. Voliteľné funkcie inštalované v traťovom zariadení

3.4.7. Voliteľné funkcie požadované od vozidlového zariadenia

3.4.8. Číslo verzie softvéru

3.4.9. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky

ERTMS/GSM-R radio

3.4.10. Voliteľné funkcie uvedené vo FRS

3.4.11. Číslo verzie

3.4.12. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky

Pre úroveň 1 ERTM/ETCS s funkciou infill

3.4.13. Technické prevedenie požadované pre koľajové vozidlá

Ochranný(-é), riadiaci(-e) a výstražný(-é) systém(-y) vlaku triedy B

▼B

3.4.14. Vnútroštátne pravidlá prevádzkovania systémov triedy B (+ spôsob, ako ich získať)

Systém tratí

3.4.15. Zodpovedný členský štát

3.4.16. Názov systému

3.4.17. Číslo verzie softvéru

3.4.18. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky

3.4.19. Ukončenie doby platnosti

3.4.20. Potreba viac ako jedného súbežne aktívneho systému

3.4.21. Palubný systém

Rádiový systém triedy B

3.4.22. Zodpovedný členský štát

3.4.23. Názov systému

3.4.24. Číslo verzie

3.4.25. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky

3.4.26. Ukončenie doby platnosti

3.4.27. Zvláštne podmienky pre prepínanie medzi rôznymi ochrannými, riadiacimi a výstražnými systémami vlaku triedy B

3.4.28. Zvláštne technické podmienky požadované pre prepínanie medzi systémami ERTMS/ETCS a systémami triedy B

3.4.29. Zvláštne podmienky pre prepínanie medzi rôznymi rádiovými systémami

Technické poruchové režimy:

3.4.30. ERTM/ETCS

3.4.31. Ochranného, riadiaceho a výstražného systému vlaku triedy B

3.4.32. ERTM/GSM-R

3.4.33. Rádiového systému triedy B

3.4.34. Návestenia pri trati

Obmedzenie rýchlosti týkajúce sa brzdného výkonu

3.4.35. ERTM/ETCS

3.4.36. Ochranný, riadiaci a výstražný systém vlaku triedy B

Vnútroštátne pravidlá pre fungovanie systému triedy B

3.4.37. Vnútroštátne pravidlá spojené s brzdným výkonom

3.4.38. Ostatné vnútroštátne predpisy, napr.: údaje zodpovedajúce listu UIC 512 (8 vydanie z 1. 1. 1979 a 2 zmeny a doplnenia)

EMC náchylnosť riadenia, zabezpečenia a návestenia na strane infraštruktúry

3.4.39. Požiadavka, ktorá sa musí špecifikovať podľa európskych noriem

3.4.40. Prípustnosť použitia vírivej brzdy

3.4.41. Prípustnosť použitia magnetickej brzdy

3.4.42. Požiadavky na technické riešenia týkajúce sa realizovaných odchýlok

▼B

3.5.	**Subsystém prevádzky a riadenia dopravy**
3.5.1.	ES overenie pre OPE TSI
3.5.2.	Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate
3.5.3.	Zoznam možných špecifických prípadov
3.5.4.	Zoznam možných konkrétnych odchýlok
3.5.5.	Jazyk používaný na komunikácie kritické z hľadiska bezpečnosti s personálom manažéra infraštruktúry
3.5.6.	Osobitné klimatické podmienky a súvisiace opatrenia

▼B

PRÍLOHA E

JAZYK A ÚROVEŇ KOMUNIKÁCIE

Ústna kvalifikácia v jazyku sa môže rozdeliť do piatich úrovní:

Úroveň	Opis
5	— dokáže prispôsobiť spôsob, akým hovorí s akýmkoľvek účastníkom rozhovoru — dokáže predniesť svoje stanovisko — dokáže vyjednávať — dokáže presvedčiť — dokáže poradiť
4	— dokáže zvládnuť úplne nedpredvídateľné situácie — dokáže formulovať predpoklady — dokáže vyjadriť zdôvodnené stanovisko
3	— dokáže zvládnuť praktické situácie týkajúce sa nepredvídateľného prvku — dokáže veci opísať — dokáže udržiavať jednoduchú konverzáciu
2	— dokáže zvládnuť jednoduché praktické situácie — dokáže klásť otázky — dokáže odpovedať na otázky
1	— dokáže rozprávať s použitím naučených viet

Táto príloha má dočasnú podobu. Pripravuje sa podrobnejší dokument a bude k dispozícii pre budúcu revíziu týchto TSI.

Existujú takisto plány na začlenenie nástroja, ktorý sa bude používať pri posudzovaní úrovne spôsobilosti jednotlivca. Tento nástroj bude k dispozícii v budúcej verzii týchto TSI.

▼B

PRÍLOHA F

USMERNENIA PRE POSUDZOVANIE SUBSYSTÉMU PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY

(Používanie výrazu „členský štát“ v kontexte s týmto modulom znamená členský štát alebo iný orgán vymenovaný členským štátom, ktorý vykonáva posudzovanie).

1. Táto príloha stanovuje usmernenia na uľahčenie posudzovania zo strany členských štátov s cieľom potvrdiť, že navrhovaný prevádzkový proces (procesy):

   — je v súlade s týmito TSI a potvrdzuje, že základné požiadavky ([1]) smernice 2001/16/ES (a všetky zmeny a doplnenia uvedené v smernici 2004/50/ES) boli splnené,

   — je v súlade s inými prípadnými predpismi vrátane smernice 2004/49/ES,

   a môže byť uvedený do činnosti.

2. Príslušný manažér infraštruktúry alebo železničný podnik musí dodať členskému štátu príslušnú dokumentáciu (ako je opísané nižšie v odseku 3) opisujúcu nové alebo zmenené a doplnené prevádzkové procesy.

   Predložená dokumentácia o koncepcii a rozvoji nového alebo zmeneného a doplneného prevádzkového procesu musí byť dostatočne podrobná, aby umožnila členskému štátu porozumieť logickému zdôvodneniu návrhu. Navyše, ak sa subsystémy zdokonaľujú alebo obnovujú, tak súčasťou predloženia musí byť aj spätná väzba na prevádzkové skúsenosti.

   Táto dokumentácia sa môže dodať buď v tlačenom, alebo počítačovom formáte (alebo kombinácia oboch). Členský štát môže požiadať o ďalšie kópie, ak sú potrebné na vykonanie posúdenia.

3. Podrobnosti posudzovania

3.1. Dokumentácia opisujúca príslušný prevádzkový proces (procesy) musí obsahovať minimálne tieto prvky:

   — všeobecný opis organizácie operácií manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku (prehľad riadenia/dozoru a funkčnosť) spolu s podrobnými údajmi o podmienkach a rámci, v ktorom sa budú používať a vykonávať prevádzkové procesy, ktoré sa majú posudzovať;

   — podrobnosti o všetkých príslušných prevádzkových procesoch, ktorých vykonanie je potrebné (typické postupy, pokyny, počítačové programy atď.);

   — opis, ako sa budú realizovať, využívať a kontrolovať príslušné prevádzkové procesy vrátane analýzy akéhokoľvek špecifického zariadenia, ktoré sa má použiť;

   — podrobnosti o osobách, ktoré budú ovplyvnené prevádzkovým postupom, o odbornej príprave a/alebo inštruktáži, ktorá sa bude realizovať, a o akomkoľvek posúdení rizík, ktorým môžu byť osoby vystavené;

([1]) Základné požiadavky sa odrážajú v požiadavkách na technické parametre, rozhrania a výkonnosť, stanovených v kapitole 4 týchto TSI.

▼B

— postup, akým sa budú riadiť následné zmeny a doplnenia a aktualizácie prevádzkových procesov (poznámka: toto nezahŕňa žiadne budúce podstatné zmeny alebo nové procesy – v takomto prípade sa bude uplatňovať nové predloženie podľa týchto usmernení);

— diagram znázorňujúci, ako potrebné informácie so spätnou väzbou (a všetky ostatné informácie týkajúce sa operácie) prúdia do, z a okolo organizácie operácií manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku ako podpora príslušných prevádzkových procesov;

— opisy, vysvetlenia a všetky záznamy potrebné na porozumenie koncepcie a vývoja nového alebo zmeneného a doplneného príslušného prevádzkového procesu (POZNÁMKA: v prípade procesov kritických z hľadiska bezpečnosti musí toto zahŕňať aj posúdenie rizík spojených s realizáciou nového/zmeneného a doplneného procesu (procesov);

— preukázanie súladu medzi príslušnými prevádzkovými procesmi a požiadavkami TSI;

Tam, kde je to dôležité, sa musia dodať aj tieto prvky:

— zoznam technických podmienok alebo európskych noriem, na základe ktorých boli príslušné prevádzkové procesy subsystému validované a dôkaz takejto zhody;

— dôkaz zhody s inými predpismi vychádzajúcimi zo zmluvy (vrátane certifikátov);

— zvláštne podmienky alebo obmedzenia príslušných prevádzkových procesov.

3.2 Členský štát musí:

— identifikovať príslušné ustanovenia TSI, s ktorými musia byť príslušné prevádzkové procesy v súlade;

— skontrolovať, či je dodaná dokumentácia úplná a v súlade s bodom 3.1;

— preskúmať dodanú dokumentáciu a zhodnotiť, či:

  — sú príslušné prevádzkové procesy v súlade s príslušnými požiadavkami TSI;

  — koncepcia a rozvoj nových alebo revidovaných prevádzkových procesov (vrátane akéhokoľvek vyhodnotenia rizík) sú mohutné a či boli zvládnuté riadeným spôsobom;

  — opatrenia na implementáciu a následné používanie/riadenie prevádzkových procesov zabezpečia trvalý súlad s príslušnými požiadavkami TSI

— zdokumentovať (v hodnotiacej správe, pozri nižšie odsek 4) svoje zistenia, pokiaľ ide o súlad prevádzkových procesov s ustanoveniami TSI.

4. Hodnotiaca správa zahŕňa minimálne nasledovné informácie:

— podrobnosti príslušného manažéra infraštruktúry/železničného podniku,

— opis prevádzkových procesov, ktoré boli posudzované, vrátane podrobných údajov o akýchkoľvek špecifických príslušných postupoch, pokynoch, počítačových programoch;

— opis prvkov, ktoré sa týkajú riadenia a používania príslušných prevádzkových procesov vrátane monitorovania. spätnej väzby a prispôsobenia,

▼B

— všetky pomocné správy o kontrole a audite vypracované v súvislosti s posudzovaním

— potvrdenie o tom, že príslušný prevádzkový proces a podmienky jeho realizácie zabezpečia súlad s príslušnými požiadavkami uvedenými v príslušných oddieloch TSI vrátane akýchkoľvek výhrad uvedených v závere posudzovania.

— uvedenie všetkých podmienok a obmedzení (vrátane všetkých obmedzení, pokiaľ ide o zaoberanie sa akýmikoľvek výhradami) pre implementáciu príslušného prevádzkového procesu,

— meno a adresu príslušného členského štátu zúčastneného na posudzovaní a dátum dokončenia správy.

Ak bude manažérovi infraštruktúry/železničnému podniku odmietnuté povolenie/certifikácia na realizáciu príslušných prevádzkových procesov na základe hodnotiacej správy o posudzovaní, členský štát musí uviesť v súlade so smernicou 2004/49/ES podrobné dôvody takéhoto zamietnutia.

▼B

PRÍLOHA G

INFORMATÍVNY A NEPOVINNÝ ZOZNAM PRVKOV, KTORÉ SA MUSIA OVERIŤ PRE KAŽDÝ ZÁKLADNÝ PARAMETER

Táto príloha sa nachádza v ranom štádiu vypracovania a vyžaduje ďalšie spracovanie; je zahrnutá ako pracovný návrh.

V súvislosti s procesmi certifikácie a autorizácie opísanými v článkoch 10 a 11 smernice 2004/49/ES sú v tejto prílohe načrtnuté tieto podporné informácie:

— **A** – položka, ktorá má organizačný alebo principiálny charakter a musí sa zahrnúť do systému riadenia bezpečnosti

— **B** – položka, ktorá predstavuje podrobný postup alebo prevádzkový proces na podporu organizačných princípov v SMS a ktorá sa môže uplatňovať iba v rámci členského štátu

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Dokumentácia pre vodičov	Proces zostavovania zbierky predpisov vodiča (vrátane jazykového prekladu [kde je to vhodné] a procesu validácie)	4.2.1.2.1	X		A
	Proces pre MI na poskytnutie príslušných informácií ŽP	4.2.1.2.1		X	A
	Obsah zbierky predpisov vodiča zahŕňa minimálne požiadavky týchto TSI a špecifické postupy, ktoré vyžaduje MI	4.2.1.2.1	X		B
	Proces zostavovania tabuliek traťových pomerov pre vodiča (a proces validácie)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Obsah tabuliek traťových pomerov pre vodiča zahŕňa minimálne požiadavky týchto TSI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Proces pre MI na informovanie ŽP o zmenách prevádzkových predpisov/informácií	4.2.1.2.2.2		X	A
	Proces sumarizácie zmien do vyhradeného dokumentu	4.2.1.2.2.2	X		A
	Proces informovania vodičov o zmenách v reálnom čase	4.2.1.2.2.3		X	A
	Proces informovania vodičov o cestovnom poriadku vlakov	4.2.1.2.3	X		A
	Proces informovania vodičov o koľajových vozidlách	4.2.1.2.4	X		A
	Proces zostavovania miestne špecifických predpisov a postupov (vrátane procesu validácie) *pozemný personál*	4.2.1.3	X		B

▼B

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Dokumentácia pre personál MI, ktorý povoľuje jazdy vlakov	Proces komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti medzi personálom MI a ŽP	4.2.1.4		X	A
Komunikácia týkajúca sa bezpečnosti medzi personálom ŽP a MI	Proces, ktorým sa zabezpečí, že personál uplatňuje metodiku prevádzkovej komunikácie tak, ako je špecifikované v prílohe C k týmto TSI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Viditeľnosť vlaku	Proces, ktorým sa zabezpečí, aby osvetlenie prednej strany vlakov bolo v súlade s požiadavkami týchto TSI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Proces, ktorým sa zabezpečí, aby označenie zadnej strany vlakov bolo v súlade s požiadavkami týchto TSI	4.2.2.1.3	X		
Počuteľnosť vlakov	Proces, ktorým sa zabezpečí, aby počuteľnosť vlakov bola v súlade s požiadavkami týchto TSI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Označenie vozňa	Proces, ktorým sa preukazuje súlad s prílohou P k týmto TSI	4.2.2.3	X		A
Nakladanie nákladného vozňa	Zostavenie predpisov pre nakladanie, ktoré musí personál ŽP uplatňovať	4.2.2.4	X		A
Zostavenie vlaku	Proces zostavovania pravidiel pre zostavovanie vlaku (vrátane procesu validácie)	4.2.2.5	X		A
	Obsah pravidiel pre zostavovanie vlakov zahŕňa minimálne požiadavky špecifikované v týchto TSI	4.2.2.5	X		B
Brzdné požiadavky	Proces, ktorým sa zabezpečí poskytnutie informácií o trase, ktoré sa požadujú pre výpočet výkonnosti brzdy alebo poskytnutie požadovaného skutočného výkonu	4.2.2.6.2		X	A
	Postup výpočtu alebo poskytnutie požadovaného výkonu brzdy („Brzdné pravidlá“)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Zadpovednosť za zabezpečenie vlaku v prevádzkyschopnom stave	Definícia vybavenia vlaku v súvislosti s bezpečnosťou, ktoré sa požaduje na zabezpečenie bezpečnej jazdy vlaku	4.2.2.7.1	X		B
	Proces, ktorým sa zabezpečí, že každá zmena vlastností vlaku ovplyvňujúca jeho výkon bude identifikovaná a že tieto informácie sa poskytnú MI	4.2.2.7.1	X		A
	Proces, pomocou ktorého sa zabezpečí, že informácie o jazde vlaku budú sprístupnené MI pred odjazdom	4.2.2.7.2	X		A

▼B

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Plánovanie vlaku	Proces, pomocou ktorého sa zabezpečí, že ŽP poskytne požadované údaje MI, keď požaduje pre vlak trasu	4.2.3.1		X	A
Označenie vlakov	Proces prideľovania unikátnych a jednoznačných identifikačných čísel vlaku	4.2.3.2		X	A
Postupy pri odchode	Definícia kontrol a skúšok pred odjazdom	4.2.3.3.1	X		B
	Proces hlásenia faktorov, ktoré by mohli ovplyvniť jazdu vlaku	4.2.3.3.2	X		A
Riadenie dopravy	Zabezpečenie prostriedkov na zaznamenávanie informácií v reálnom čase vrátane minimálnych údajov, ktoré sa požadujú v týchto TSI	4.2.3.4.1		X	B
	Definícia postupov kontroly a dohľadu nad dopravnou prevádzkou	4.2.3.4.2.1		X	B
	Proces, ktorým sa zabezpečí riadenie zmien traťových podmienok a charakteristík vlakov	4.2.3.4.2		X	B
	Proces uvádzania odhadovaného času, kedy má MI odovzdať vlak ďalšiemu MI	4.2.3.4.2.2		X	B
Nebezpečný tovar	Proces, pomocou ktorého sa zabezpečí dozor nad nebezpečným tovarom vrátane minimálnych požiadaviek týchto TSI	4.2.3.4.3	X		A
Prevádzková kvalita	Proces na monitorovanie účinnej prevádzky všetkých príslušných služieb a oznamovanie trendov všetkým príslušným MI a ŽP	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Zaznamenávanie údajov	Zoznam údajov, ktoré sa majú zaznamenávať mimo vlaku, zahŕňa minimálny zoznam položiek požadovaných týmito TSI	4.2.3.5.1		X	A
	Zoznam údajov, ktoré sa majú zaznamenávať vo vlaku zahŕňa minimálny zoznam položiek požadovaných týmito TSI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Prevádzka v mimoriadnych podmienkach	Proces informovania ostatných užívateľov o poruchách, ktoré môžu spôsobiť prerušenie služieb	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Definícia pokynov, ktoré musí vydať MI vodičom v čase prerušenia dopravy	4.2.3.6.3		X	B
	Definícia príslušných opatrení zaoberania sa identifikovanými scenármi prerušenia dopravy vrátane minimálnych požiadaviek uvedených v týchto TSI	4.2.3.6.4		X	B

▼B

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Riadenie núdzovej situácie	Proces definovania a zverejňovania opatrení v prípade mimoriadnej udalosti na riadenie núdzovej dopravy	4.2.3.7		X	A
	Proces poskytovania núdzových a bezpečnostných pokynov pre cestujúcich	4.2.3.7	X		A
Pomoc vlakového personálu v prípade veľkej mimoriadnej situácie	Proces pomoci pre vlakový personál v zložitých situáciách, s cieľom zamedziť meškaniam	4.2.3.8	X		A
Odborná a jazyková spôsobilosť	Proces posudzovania odborných znalostí na základe minimálnych požiadaviek týchto TSI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Definícia systému riadenia kvalifikácie s cieľom zabezpečiť schopnosť personálu realizovať tieto znalosti v praxi podľa minimálnych požiadaviek týchto TSI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Proces posudzovania jazykovej zdatnosti s cieľom splniť minimálne požiadavky týchto TSI	4.6.2	X		A
				X	A
	Definícia procesu hodnotenia vlakového personálu vrátane: základných kvalifikácií, postupov a jazykov, znalostí o trase, znalostí o koľajových vozidlách, zvláštne kvalifikácie (napr.dlhé tunely)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Definícia analýzy potrieb odborného výcviku a spôsobilosti personálu z hľadiska kritických povinností, pokiaľ ide o bezpečnosť, vzhľadom na minimálne požiadavky týchto TSI	4.6.3.2	X		A
				X	A
Zdravotné a bezpečnostné podmienky	Proces zabezpečenia zdravotnej spôsobilosti personálu vrátane kontroly účinkov liekov a alkoholu na pracovnú výkonnosť	4.7.1	X		A
				X	A
	Stanovenie kritérií pre: schvaľovanie lekárov z oblasti pracovného práva a zdravotníckych organizácií Schvaľovanie psychológov Lekárske a psychologické vyšetrenie	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A

▼B

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
	Stanovovanie zdravotných požiadaviek vrátane	4.7.5	X		A
	— celkového zdravia			X	A
	— zraku				
	— sluchu				
	►M2 ——————— ◄				

▼M2

———————

▼B

PRÍLOHA I

NEPOUŽÍVA SA

▼B

PRÍLOHA J

MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHY SÚVISIACE SO „SPREVÁDZANÍM VLAKOV“

1. **Všeobecné požiadavky**

— Táto príloha, ktorá sa musí čítať v súlade s pododdielmi 4.6 a 4.7, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úlohy vedenia vlaku na TEN.

Treba poznamenať, že zatiaľ čo tento dokument je úplný do takej miery, ako je to možné z hľadiska všeobecne uplatniteľného zoznamu, vyskytnú sa aj ďalšie položky, miestneho/národného charakteru, ktoré sa budú musieť takisto posudzovať.

— Výraz „odborná kvalifikácia“, chápaný v kontexte týchto TSI, sa týka tých prvkov, ktoré sú dôležité, s cieľom zabezpečiť, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.

— Pravidlá a postupy sa budú uplatňovať na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v pravidlách alebo postupoch, alebo jednotlivá spoločnosť.

— Každá autorizovaná kvalifikovaná osoba musí dodržiavať všetky pravidlá a postupy týkajúce sa vykonávanej úlohy.

2. **Odborné znalosti**

Každá autorizácia si vyžaduje úspešné vykonanie prvotných skúšok a ustanovenia pre pokračujúce posudzovanie a školenie tak, ako je opísané v pododdiele 4.6.

2.1. **Všeobecné odborné znalosti**

— Všeobecné zásady riadenia bezpečnosti v rámci železničného systému, dôležité pre úlohu, vrátane rozhraní s inými subsystémami

— Všeobecné podmienky dôležité z hľadiska bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu a osôb nachádzajúcich sa na alebo v blízkosti železničnej trate

— Podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci

— Všeobecné zásady zabezpečenia železničného systému

— Bezpečnosť osôb vrátane bezpečnosti pri opúšťaní vlaku na prevádzkovanej trati

2.2. **Znalosti prevádzkových postupov a bezpečnostných systémov uplatňovaných na infraštruktúru, ktorá sa má používať**

— Prevádzkové postupy a bezpečnostné predpisy

— Riadiaci, zabezpečovací a návestný systém

— Zásady komunikácie a formalizovaný postup spracovávania správ vrátane komunikačného zariadenia

▼B

2.3. **Znalosti o koľajových vozidlách**

— Vnútorné vybavenie osobného vozňa:

— Oprava menších závad v častiach koľajových vozidiel určených pre cestujúcich, ako to vyžaduje železničný podnik

2.4. **Znalosti o trase**

— Prevádzkové postupy (ako je spôsob vypravovania vlakov), v jednotlivých lokalitách (návestenie, vybavenie stanice atď.).

— Stanice, na ktorých môžu cestujúci vystupovať alebo nastupovať.

— Miestne prevádzkové a núdzové postupy špecifické pre trať (trate) trasy

3. **Schopnosť uplatniť znalosti v praxi**

— Kontroly pre odchodom vrátane brzdových skúšok a správneho zatvárania dverí.

— Procesy odchodu

— Komunikácia s cestujúcimi najmä vzhľadom na okolnosti týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich.

— Poruchová prevádzka

— Posúdiť potenciál závady v priestoroch pre cestujúcich a reagovať podľa pravidiel a postupov.

— Ochranné a výstražné opatrenia tak, ako ich vyžadujú predpisy a nariadenia alebo ako pomoc pre vodiča

— Evakuácia vlaku a bezpečnosť cestujúcich, najmä ak sa vyžaduje zostať na trati alebo v blízkosti trate.

— Komunikovať s personálom manažéra infraštruktúry počas poskytovania pomoci vodičovi alebo počas mimoriadnej situácie, ktorá má za následok evakuáciu.

— Hlásiť všetky nezvyčajné udalosti týkajúce sa prevádzky vlaku, stavu koľajových vozidiel a bezpečnosti cestujúcich. Ak sa to vyžaduje, tak toto hlásenie musí byť vypracované písomne v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik.

▼B

PRÍLOHA K

NEPOUŽÍVA SA

▼B

PRÍLOHA L

MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHU PRÍPRAVY VLAKOV

1. **Všeobecné požiadavky**

— Táto príloha, ktorá sa musí čítať v súlade s pododdielom 4.6, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úlohy vedenia vlaku na TEN.

Treba poznamenať, že zatiaľ čo tento dokument je úplný do takej miery, ako je to možné z hľadiska všeobecne uplatniteľného zoznamu, vyskytnú sa aj ďalšie položky, miestneho/národného charakteru, ktoré sa budú musieť takisto posudzovať.

— Výraz „odborná kvalifikácia“, chápaný v kontexte týchto TSI, sa týka tých prvkov, ktoré sú dôležité s cieľom zabezpečiť, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.

— Pravidlá a postupy sa budú uplatňovať na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v pravidlách alebo postupoch, alebo jednotlivá spoločnosť.

— Každá autorizovaná kvalifikovaná osoba musí dodržiavať všetky pravidlá a postupy týkajúce sa vykonávanej úlohy.

2. **Odborné znalosti**

Každá autorizácia si vyžaduje úspešné vykonanie prvotných skúšok a ustanovenia pre pokračujúce posudzovanie a školenie tak, ako je opísané v pododdiele 4.6.

2.1. **Všeobecné odborné znalosti**

— Všeobecné zásady riadenia bezpečnosti v rámci železničného systému, dôležité pre úlohu, vrátane rozhraní s inými subsystémami

— Všeobecné podmienky týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu vrátane prevážania nebezpečných tovarov a výnimočných nákladov

— Podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci

— Všeobecné zásady zabezpečenia železničného systému

— Bezpečnosť osôb na železničných tratiach alebo v blízkosti železničných tratí

— Zásady komunikácie a formalizovaný postup spracovávania správ vrátane komunikačného zariadenia

2.2. **Znalosti prevádzkových postupov a bezpečnostných systémov uplatňovaných na infraštruktúru, ktorá sa má používať**

— Prevádzka vlakov za bežných, poruchových a núdzových podmienok.

— Prevádzkové postupy v jednotlivých lokalitách (návestenie, vybavenie stanice/depa/zriaďovacej stanice) a bezpečnostné predpisy.

— Miestne prevádzkové opatrenia

▼B

2.3. **Znalosti o vybavení vlaku**

— Účel a využitie vybavenia vagóna a vozňa

— Označenie a organizovanie technických prehliadok.

3. **Schopnosť uplatniť znalosti v praxi**

— Aplikácia predpisov o zostavovaní vlaku, predpisov o brzdení vlaku, predpisov o nakladaní vlaku atď., s cieľom zabezpečiť, aby bol vlak v prevádzkyschopnom stave.

— Porozumenie označenia a štítkov na vozňoch

— Proces pre stanovovanie a sprístupňovanie údajov o vlaku

— Komunikácia s vlakovým personálom

— Komunikácia s personálom zodpovedným za riadenie jazdy vlakov

— Poruchová prevádzka, najmä keď ovplyvňuje pripravenosť vlakov

— Ochranné a výstražné opatrenia tak, ako ich vyžadujú predpisy a nariadenia alebo miestne opatrenia v danej lokalite

— Kroky, ktoré sa musia vykonať vzhľadom na mimoriadne situácie týkajúce sa prevážania nebezpečného tovaru (tam, kde je to relevantné)

▼B

PRÍLOHA M

NEPOUŽÍVA SA

▼B

PRÍLOHA N

VYKONÁVACIE USMERNENIA

Uvedená tabuľka je informatívna a je v nej uvedený zoznam bodov kapitoly 4 a identifikuje pravdepodobný impulz pre každý z nich.

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.2.1.2.1 Zbierka predpisov vodiča	ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho potrebné prevádzkové postupy pre prácu na sieti MI	Zmena prevádzkových pokynov pre sieť
4.2.1.2.2.1 Vypracovanie tabuliek traťových pomerov	ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho opis tratí, na ktorých budú pracovať	Zmena infraštruktúry siete (napr. prerobenie železničného uzla, zmenené návestenie), ktorá bude viesť k zmenených a doplneným informáciám o trati
4.2.1.2.2.2 Zmenené prvky stavby dráhy	ŽP – Definícia/revízia postupu, akým sa dokument alebo počítačové médiium poskytne vodičom s cieľom informovať ich o všetkých zmenených prvkoch stavby dráhy	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, ktorá má za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.1.2.2.3 Informovanie vodiča v reálnom čase	MI – Definícia/revízia postupu informovania vodičov v reálnom čase o všetkých zmenách bezpečnostných opatrení [trate]	Zmena organizačnej štruktúry MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.1.2.3 Cestovné poriadky	ŽP – Definícia/revízia postupu, poskytovania informácií o cestovnom poriadku vodičom v papierovej verzii alebo v elektronickej verzii	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Implementácia nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.1.2.4 Koľajové vozidlá	ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho potrebné prevádzkové postupy súvisiace s prevádzkou koľajových vozidiel pri poruchových situáciách.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Implementácia nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.1.3 Dokumentácia pre personál ŽP okrem vodičov	ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho potrebné prevádzkové postupy pre personál iný ako sú vodiči, pracujúci na sieti alebo cez sieť MI	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zmena infraštruktúry siete, ktorá má za následok zmenené a doplnené informácie o trati alebo zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.1.4 Dokumentácia pre personál MI povoľujúcich jazdy vlaku	MI – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho prevádzkové postupy pre sieť, vrátane princípov komunikácie a Knihy vzorov správ	Zmena operačných postupov siete v dôsledku identifikovaného kroku zameraného na zlepšenie(napr. informatívne odporúčanie)
		Zmena infraštruktúry siete majúca za následok zmenené a doplnené prevádzkové postupy

▼B

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.2.1.5 Komunikácia týkajúca sa bezpečnosti medzi personálom ŽP a MI	MI/ŽP – Dokument/počítačové médiá uvedené v 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 a 4.2.1.4 na zahrnutie metodiky prevádzkovej komunikácie, ako je špecifikované v prílohe C k týmto TSI	V spojení s 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 a 4.2.1.4
4.2.2.1.2 Viditeľnosť vlaku (čelo vlaku)	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) pre vodičov a/alebo iný prevádzkový personál pre zabezpečenie správneho označenia začiatku vlaku	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.2.1.3 Viditeľnosť vlaku (koniec vlaku)	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) pre vodičov a/alebo iný prevádzkový personál pre zabezpečenie správneho označenia konca vlaku	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.2.4 Nakladanie nákladného vozňa	ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho predpisy na nakladanie, ktoré má personál ŽP uplatniť.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, ako dôsledok nových/modifikovaných koľajových vozidiel alebo dopravného prúdu
4.2.2.5 Zostavenie vlaku	ŽP – Definicia/revízia postupu (postupov) s cieľom zabezpečiť, aby vlaky boli v súlade s pridelenou trasou	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zmena prevádzkových predpisov siete ovplyvňujúca zostavenie vlaku
		Nová/zmenená infraštruktúra, návestenie alebo zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.2.6.1 Minimálne požiadavky na brzdový systém	ŽP – Definícia/revízia postupu/postupov pre prevádzkový personál s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá vo vlaku boli v súlade s brzdnými požiadavkami	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.2.6.2 Výkon brzdy	MI – Definícia/revízia postupu/postupov pre poskytovanie informácií ŽP o brzdnom výkone	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
	ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho predpisy pre brzdenie, ktoré musí jeho personál dodržiavať, berúc do úvahy zemepis trate (tratí), pridelenú dráhu a vývoj ERTMS/ETCS	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zmena prevádzkových predpisov siete ovplyvňujúca predpisy na brzdenie
		Nová/zmenená infraštruktúra, návestenie alebo zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
		Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel

▼B

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.2.2.7.1 Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku (všeobecné požiadavky)	ŽP – Definícia/revízia postupu/postupov pre prevádzkový personál s cieľom zabezpečiť, aby boli vozidlá v prevádzkyschopnom stave vrátane informovania MI o zmenách, ktoré môžu ovplyvniť prevádkový výkon a prevádzku v mimoriadnom režime.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.2.7.2 Požadované údaje	ŽP – Definícia/revízia postupu/postupov s cieľom zabezpečiť, aby informácie o jazde vlaku boli sprístupnené MI pred odjazdom	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.2 Označenie vlakov	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) pre prideľovanie unikátnych a jednoznačných identifikačných čísel pre vlaky	Zmena systému plánovania vlakov MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.3.1 Kontroly a skúšky pre odjazdom	ŽP – Definícia/revízia kontrol a skúšok, ktoré sa musia vykonať pred odjazdom	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.3.3.2 Informovanie MI o prevádzkovom stave vlaku	ŽP- Definícia/revízia postupu (postupov) nahlasovanie faktorov týkajúcich sa koľajových vozidiel, ktoré by mohli ovplyvňovať jazdu vlaku	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.4.1 Všeobecné požiadavky na riadenie dopravy	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) riadenia a dozoru nad prevádzkou dopravy vrátane rozhrania s akýmikoľvek ďalšími procesmi, ktoré vyžaduje ŽP	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.4.2 Ohlasovanie vlaku	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) pre hlásenie polohy vlaku vrátane zaznamenávania príchodov a odchodov v reálnom čase a predpokladaných časov odovzdania iným MI	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.4.3 Nebezpečný tovar	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) pre vykonávanie dozoru nad prepravou nebezpečného tovaru, poskytovanie informácií, ktoré vyžaduje MI.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti

▼B

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.2.3.4.4 Kvalita prevádzky	MI/ŽP – Zdokumentované postupy opisujúce interné procesy monitorovania a skúmania prevádzkovej výkonnosti a identifkovania činností na zlepšenie, ktorými sa vylepší účinnosť siete.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy. vrátane monitorovania výkonnosti
4.2.3.5.1 Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) zaznamenávania požadovaných údajov, a mechanizmy ukladania a prístupu	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zmena infraštruktúry siete majúca za následok nové/pozmenené zariadenia na monitorovanie
4.2.3.5.2 Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) zaznamenávania požadovaných údajov, a mechanizmy ukladania a prístupu	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel (rušňa, motorovej jednotky)
4.2.3.6.1 Prevádzka za mimoriadnych okolností – informácia pre iných užívateľov	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) vzájomného informovania o situáciách, pri ktorých je pravdepodobnosť, že zhoršia bezpečnosť, výkonnosť a dostupnosť siete	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.6.2 Informácia pre vodičov	MI – Definícia/revízia pokynov pre vodičov na zvládanie mimoriadnej situácie	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.3.6.3 Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) zvládania prevádzky za mimoriadnych okolností vrátane porúch koľajových vozidiel a infraštruktúry (opatrenia pre prípad mimoriadnej udalosti	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zmena infraštruktúry siete alebo zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.3.7 Riadenie núdzovej situácie	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) podrobne opisujúca opatrenia v prípade mimoriadnych udalostí na zvládania núdzových situácií	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.3.8 Pomoc vlakovému personálu v prípade mimoriadnosti/poruche koľajových vozidiel	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) pre vlakový personál na zvládanie technickej alebo inej poruchy koľajových vozidiel	Zmena systému riadenia dopravy ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.4 Prevádzkové predpisy	MI/ŽP – Definícia predpisov a postupov, ktoré sa majú používať spolu s ETCS a GSM-R a/alebo HABD	Zavedenie návestného systému ETCS a/alebo GSM-R rádiového systému a/alebo HABD

▼B

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.6.1.1 Odborné znalosti	MI/ŽP – Definícia procesu posudzovania odborných znalostí	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.1.2 Schopnosť realizovať tieto znalosti v praxi	MI/ŽP – Definícia/revízia systému riadenia spôsobilosti, s cieľom zabezpečiť schopnosť personálu realizovať znalosti v praxi	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.2.2 Úroveň jazykových znalostí	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) posudzovania jazykových schopností	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.3.1 Posudzovanie personálu – základné prvky	MI/ŽP – Definícia/revízia procesu (procesov) posudzovania personálu, vrátane: — praxe/kvalifikácií — jazyka — zachovania si spôsobilosti	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.3.2 Analýza potrieb odborného výcviku	MI/ŽP – Definícia/revízia procesu vypracovania a aktualizácie analýzy potrieb odborného výcviku personálu	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.3.2.3 Špecifické prvky pre vlakový personál	ŽP – Definícia/revízia procesu pre vlakový personál o získavaní a uchovaní: — znalostí o trati — znalostí o koľajových vozidlách	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.7.1 Zavedenie zdravotných a bezpečnostných podmienok	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) zabezpečenia zdravotnej spôsobilosti personálu vrátane kontrol účinkov liekov a alkoholu na pracovnú výkonnosť	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.7.2 - 4.7.4 Kritériá schvaľovania lekárov pracovného lekárstva, zdravotníckych organizácií, psychológov a prehliadok	MI/ŽP – Stanovenie/revízia kritérií: — schvaľovania lekárov pracovného lekárstva a zdravotníckych organizácií — schvaľovania psychológov — lekárskych a psychologických prehliadok	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zmena vnútroštátnych predpisov a postupov schvaľovania lekárskych odborníkov a uznávanie organizácií
4.7.5 Zdravotné požiadavky	MI/ŽP – Stanovenie/revízia zdravotných požiadaviek, vrátane — celkového zdravia — zraku — sluchu — tehotnosti	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti

▼B

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.7.6 Špecifické požiadavky týkajúce sa úlohy vedenia vlaku	MI/ŽP – Stanovenie/revízia špecifických zdravotných požiadaviek kladených na vodiča vrátane: — EKG monitorovania (starších ako 40 rokov) — zraku — požiadaviek na sluch/reč — antropometrie	►M2 ——————— ◄

▼B

PRÍLOHA O

NEPOUŽÍVA SA

▼B

PRÍLOHA P

OZNAČOVANIE VOZIDIEL

Všeobecné poznámky

1. Táto príloha opisuje číslo a súvisiace označenie aplikované viditeľným spôsobom na vozidle tak, aby ho bolo možné počas prevádzky jednoznačne určiť. Neopisuje iné čísla a ani označenia, prípadne vygravírované alebo pripevnené trvalým spôsobom na ráme alebo na hlavné komponenty vozidla počas jeho stavby.

2. Zhoda čísla a súvisiaceho označenia s označeniami opísanými v tejto prílohe nie je povinná pre:

   — vozidlá, ktoré sa používajú iba na sieťach, na ktoré sa neuplatňujú tieto TSI;

   — vozidlá patriace do kultúrneho dedičstva, v historickom prevedení;

   — vozidlá, ktoré sa bežne nepoužívajú ani neprepravujú na sieťach, na ktoré sa uplatňujú tieto TSI.

   V každom prípade však tieto vozidlá musia dostať dočasné číslo povoľujúce ich prevádzku.

3. Táto príloha podlieha zmenám v dôsledku budúceho vývoja RIC a budúceho zavedenia TAF TSI a TAP TSI.

Štandardné číslo a súvisiace skratky

Každé koľajové vozidlo bude opatrené číslom pozostávajúcim z 12 číslic (nazýva sa štandardné číslo) s nasledujúcou štruktúrou:

<table>
<tr><th>Typy koľajových vozidiel</th><th>Typ vozidla a označenie interoperability
[2 číslice]</th><th>Krajina, v ktorej je vozidlo registrované
[2 číslice]</th><th>Technické charakteristiky
[4 číslice]</th><th>Inventárne číslo
[3 číslice]</th><th>Kontrolné číslo
[1 číslica]</th></tr>
<tr><td>nákladné vozne</td><td>00 až 09
10 až 19
20 až 29
30 až 39
40 až 49
80 až 89
[podrobnosti v prílohe P.6]</td><td rowspan="4">01 až 99
[podrobnosti v prílohe P.4]</td><td>0000 až 9999
[podrobnosti v prílohe P.9]</td><td>001 až 999</td><td rowspan="4">0 až 9
[podrobnosti v prílohe P.3]</td></tr>
<tr><td>osobné vozne</td><td>50 až 59
60 až 69
70 až 79
[podrobnosti v prílohe P.7]</td><td>0000 až 9999
[podrobnosti v prílohe P.10]</td><td>001 až 999</td></tr>
<tr><td>hnacie vozidlá</td><td rowspan="2">90 až 99
[podrobnosti v prílohe P.8]</td><td colspan="2">0000001 až 8999999
[význam týchto číslic je definovaný členskými štátmi, prípadne bilaterálnou alebo multilaterálnou dohodou</td></tr>
<tr><td>špeciálne vozidlá</td><td>9000 až 9999
[podrobnosti v prílohe P.11]</td><td>001 až 999</td></tr>
</table>

▼B

V danej krajine 7 číslic technických charakteristík a sériové číslo sú dostačujúce na jednoznačnú identifikáciu vozňa v rámci každej skupiny nákladných vozňov, hnacích koľajových vozidiel ([1]) a špeciálnych vozidiel ([2]).

Abecedné označenia doplňujú číslo:

a) označenia spojené so schopnosťou interoperability *(podrobnosti v prílohe P.5);*

b) skratka krajiny, v ktorej je vozidlo registrované *(podrobnosti v prílohe P.4);*

c) skratka prevádzkovateľa ([3])*(podrobnosti v prílohe P.1);*

d) skratka technických charakteristík *(podrobnosti v prílohe P.13 pre osobné vozne, v prílohe P.12 pre nákladné vozne, v prílohe P.14 pre špeciálne vozidlá.).*

Technické charakteristiky, kódy a skratky spravuje jeden alebo viacero orgánov (ďalej označovaných ako „ústredný orgán“), ktorý musí navrhnúť ERA (Európska železničná agentúra) ako výsledok činnosti č. 15 jej pracovného programu pre rok 2005.

Pridelenie čísla

Predpisy pre správu čísel navrhne ERA ako súčasť aktivity č. 15 jej pracovného programu pre rok 2005.

([1]) Pre hnacie koľajové vozidlá musí byť číslo jednoznačné v danej krajine so 6 číslicami.

([2]) Pre špeciálne vozidlá musí byť číslo jedinečné v danej krajine s prvou číslicou a 5 poslednými číslicami technických vlastností a sériovým číslom.

([3]) Prevádzkovateľ vozňa je osoba, ktorá je vlastníkom vozňa alebo má právo ním disponovať, využívať vozeň ekonomicky nepretržite ako dopravný prostriedok a je registrované ako také v Registri koľajových vozidiel.

▼B

PRÍLOHA P.1

OZNAČENIE PREVÁDZKOVATEĽA SKRATKOU

Definícia označenia prevádzkovateľa vozidla (VKM)

Označením prevádzkovateľa vozidla (VKM) je alfanumerický kód pozostávajúci z 2 až 5 písmen ([1]). VKM je napísané na každom železničnom vozni, v blízkosti čísla vozidla. VKM označuje prevádzkovateľa vozidla zaregistrovaného v registri koľajových vozidiel.

VKM je unikátne vo všetkých krajinách, na ktoré sa vzťahujú tieto TSI a vo všetkých krajinách, ktoré uzavrú dohodu, ktorá zahŕňa aplikáciu systému číslovania vozidiel a označovania prevádzkovateľa vozidla, ako je opísané v týchto TSI.

Formát označenia prevádzkovateľa vozidla

VKM je zobrazením celého názvu (mena) alebo skratky prevádzkovateľa vozidla, a ak je to možné, rozpoznateľným spôsobom. Môže sa používať všetkých 26 písmen latinskej abecedy. Písmená vo VKM sú napísané ako veľké písmená. Písmená, ktoré neznamenajú prvé písmená slov v názve prevádzkovateľa, môžu byť napísané ako malé písmená. Pri kontrole jednoznačnosti sa na veľkosť písmen nebude brať ohľad.

Písmená môžu obsahovať diakritické znaky ([2]) Diakritické znaky používané pri týchto písmenách sa kvôli jednoznačnosti kontroly ignorujú.

Pre vozidlá prevádzkovateľov, ktorí majú sídlo v krajine, ktorá nepoužíva latinskú abecedu, preklad VKM do ich vlastnej abecedy sa môže používať za VKM oddeleným od neho lomkou („/“). Takéto preložené VKM sa na účely spracovania údajov neberie do úvahy.

Výnimky z používania označenia prevádzkovateľa vozidla

Členské štáty môžu rozhodnúť o uplatňovaní nasledujúcich výnimiek.

VKM sa nevyžaduje pri vozidlách, ktorých systém číslovania sa neriadi touto prílohou (porovnaj všeobecnú poznámku, bod 2). V každom prípade, primerané informácie o identite prevádzkovateľa vozidla musia byť poskytnuté organizácii, ktorá ich prevádzkuje v sieťach, na ktoré sa uplatňujú tieto TSI.

Ak sú informácie o celom mene a adrese napísané na vozidle, VKM sa nevyžaduje v prípade:

— vozidiel prevádzkovateľov s takým obmedzenými koľajovými vozidlami, že tento počet neoprávňuje používanie VKM;

— špecializovaných vozidiel na údržbu infraštruktúry.

VKM sa nevyžaduje pre rušne, motorové jednotky a osobné vozne, používané iba vo vnútroštátnej premávke, keď:

— sú opatrené logom ich prevádzkovateľa a toto logo obsahuje rovnaké a dobre rozpoznateľné písmená ako VKM;

— sú opatrené dobre rozpoznateľným logom, ktoré bolo prijaté príslušným vnútroštátnym orgánom, ako primeraný ekvivalent VKM.

([1]) V prípade NMBS/SNCB sa môže naďalej používať jednotlivé zakrúžkované písmeno B.

([2]) Diakritické znaky sú „znaky prízvuku“, ako napríklad À, Ç, Ö, Č, Ž, Å atď. Špeciálne písmená ako napríklad Ø a Æ budú zastúpené jednotlivými písmenami; v skúškach jedinečnosti sa Ø považuje za O a Æ za A.

▼B

Ak sa logo spoločnosti uplatňuje popri uplatňovaní VKM, platné je iba VKM a logo sa neberie do úvahy.

Ustanovenia o prideľovaní označení prevádzkovateľa vozidla

Prevádzkovateľovi vozidla možno vydať viac ako jedno VKM v prípade, že:

— prevádzkovateľ vozidla má úradný názov vo viac ako jednom jazyku;

— prevádzkovateľ vozidla má dobrý dôvod na to, aby rozlišoval medzi jednotlivými skupinami vozidiel v rámci svojej organizácie.

Jedno VKM je možné vydať pre skupinu spoločností,:

— ktoré patria do jedinej firemnej štruktúry, ktorá vymenovala a poverila jednu organizáciu v rámci tejto štruktúry zaoberať sa všetkými otázkami v mene všetkých ostatných;

— ktorá splnomocnila samostatnú, jedinú právnickú osobu, aby riešila všetky otázky v jej mene, pričom v takomto prípade je právnickou osobou prevádzkovateľ.

register označení prevádzkovateľov vozidiel a postup prideľovania

Register VKM je verejný a aktualizovaný v reálnom čase.

Žiadosť o VKM sa podáva na príslušnom vnútroštátnom orgáne žiadateľa a zasiela sa ústrednému orgánu. VKM sa môže používať až po zverejnení zo strany ústredného orgánu.

Držiteľ VKM musí informovať príslušný vnútroštátny orgán, ak sa používanie VKM končí, a príslušný vnútroštátny orgán zašle túto informáciu ústrednému orgánu. VKM sa potom zruší, hneď ako prevádzkovateľ preukáže, že označenie bolo zmenené na všetkých príslušných vozidlách. Desať rokov nebude opakovane vydané, pokiaľ nebude opakovane vydané pôvodnému držiteľovi alebo na jeho žiadosť inému držiteľovi.

VKM môže byť prevedené na iného držiteľa, ktorý je právnym pokračovateľom pôvodného držiteľa. VKM zostáva v platnosti, keď držiteľ zmení svoje meno na meno, ktoré sa nepodobá na VKM.

Prvý zoznam VKM bude navrhnutý pomocou existujúcich skratiek železničného podniku.

VKM sa bude týkať všetkých novopostavených železničných vozidiel po nadobudnutí účinnosti príslušných TSI. V prípade existujúcich vozidiel sa bude musieť dosiahnuť súlad s označením VKM do konca roka 2014.

▼B

PRÍLOHA P.2

NÁPIS ČÍSLA A SÚVISIACEHO ABECEDNÉHO OZNAČENIA NA SKRINI VOZIDLA

Všeobecné opatrenia pre vonkajšie označenie

Veľké písmená a číslice tvoriace nápisy označenia musia mať výšku aspoň 80 mm, typ písma sans serif v zodpovedajúcej kvalite. Nižšia výška sa môže používať iba tam, kde neexistuje žiadna iná možnosť ako umiestniť označenie na pozdĺžniky.

Označenie nesmie byť umiestnené vyššie ako 2 metre nad úrovňou koľajnice.

Nákladné vozne

Označenie musí byť napísané na skrini vozňa takto:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(V tomto prípade bez VKM, informácie o úplnom mene a adrese sa napíšu na vozeň)
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 prípade vozňov, ktorých skriňa neposkytuje dostatočne veľký priestor pre takýto typ usporiadania, najmä v prípade plošinových vozňov, označenie musí byť usporiadané takto:

01	87	3320 644-7
TEN	F-SNCF	Ks

Ak bude na vozni napísané jedno alebo viac indexových písmen národného významu, toto národné označenie musí byť uvedené po medzinárodnom písmenovom označení a oddelené od neho pomlčkou.

Osobné vozne

Číslo bude na každej bočnej stene vozňa uvedené nasledovným spôsobom:

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

Označenie krajiny, v ktorej je vozeň registrovaný, a technických charakteristík je napísané priamo pred, za alebo pod dvanástimi číslicami čísla vozňa.

V prípade osobných vozňov s kabínou vodiča bude číslo napísané aj vo vnútri kabíny.

Rušne, motorové vozne a špeciálne vozidlá

Štandardné 12-miestne číslo musí byť označené na každej bočnej stene hnacích koľajových vozidiel používaných v medzinárodnej doprave nasledovným spôsobom:

91 88 0001323-0

Štandardné 12-miestne číslo bude napísané takisto v každej kabíne hnacích koľajových vozidiel.

Prevádzkovateľ môže pridať vo forme písmen s veľkosťou väčšou ako je štandardné číslo vlastné číselné označenie (pozostávajúce spravidla z číslic kontrolného čísla doplnené abecedným kódovaním) užitočné počas prevádzky. Miesto vyznačenia takéhoto vlastného čísla závisí od prevádzkovateľa.

▼B

Príklady	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

Tieto predpisy môžu byť zmenené na základe dvojstranných dohôd v prípade vozidiel existujúcich v čase nadobudnutia účinnosti týchto TSI a zaradených do špecifickej dopravy a tam, kde nie je žiadne riziko zámeny rôznych koľajových vozidiel premávajúcich na príslušných železničných systémoch. Výnimka je platná počas obdobia, o ktorom rozhodnú príslušné vnútroštátne orgány.

Vnútroštátny orgán môže predpísať, aby bol abecedný kód krajiny a VKM zaznamenaný navyše k 12- miestnemu číslu vozidla.

▼B

PRÍLOHA P.3

PRAVIDLÁ STANOVOVANIA KONTROLNEJ ČÍSLICE (ČÍSLICA 12)

Kontrolná číslica je stanovená nasledovným spôsobom:

— číslice na párnych pozíciách základného čísla (počítané z pravej strany) sa zoberú v ich vlastnej desiatkovej hodnote,

— číslice na nepárnych pozíciách základného čísla (počítané z pravej strany) sa vynásobia 2;

— potom sa stanoví súčet vytvorený číslicami na párnej pozícii a všetkými číslicami, ktoré tvoria parciálne súčiny získané z nepárnych pozícií;

— zaznamená sa jednotková číslica tohto súčtu;

— doplnkové číslo potrebné na to, aby jednotková číslica predstavovala 10, je kontrolnou číslicou; ak by táto jednotková číslica bola nula, tak potom aj kontrolnou číslicou bude nula.

Príklady:

1

nech je základným číslom	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
multiplikačný faktor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Jednotková číslica tohto súčtu je 2.

Číslo kontrolnej číslice bude 8 a základné číslo sa takto stáva registračným číslom 33 844796 100 – 8.

2

nech je základným číslom	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
multiplikačný faktor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Súčet 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Jednotková číslica tohto súčtu je 0.

Číslo kontrolnej číslice bude 0 a základné číslo sa takto stáva registračným číslom 31 51 3320 198 – 0.

▼B

PRÍLOHA P.4

KÓDOVANIE KRAJÍN V KTORÝCH SÚ VOZIDLÁ REGISTROVANÉ (ČÍSLICE 3-4 A SKRATKA)

„Informácie týkajúce sa tretích krajín uvedené iba pre informáciu.“

Krajiny	Abecedný kód krajiny (1)	Číselný kód krajiny	Príslušné podniky uvedené v hranatých zátvorkách v prílohách P.6 a P.7 (2).
Albánsko	AL	41	HSh
Alžírsko	DZ	92	SNTF
Arménsko	AM (3)	58	ARM
Rakúsko	A	81	ÖBB
Azerbajdžan	AZ	57	AZ
Bielorusko	BY	21	BC
Belgicko	B	88	SNCB/NMBS
Bosna-Hercegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulharsko	BG	52	BDZ, SRIC
Čína	RC	33	KZD
Chorvátsko	HR	78	HŽ
Kuba	CU (3)	40	FC
Cyprus	CY		
Česká republika	CZ	54	ČD
Dánsko	DK	86	DSB, BS
Egypt	ET	90	ENR
Estónsko	EST	26	EVR
Fínsko	FIN	10	VR, RHK
Francúzsko	F	87	SNCF, RFF
Gruzínsko	GE	28	GR
Nemecko	D	80	DB, AAE (4)
Grécko	GR	73	CH
Maďarsko	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE (4)
Irán	IR	96	RAI
Irak	IRQ (3)	99	IRR
Írsko	IRL	60	CIE
Izrael	IL	95	IR
Taliansko	I	83	FS, FNME (4)

▼B

Krajiny	Abecedný kód krajiny (1)	Číselný kód krajiny	Príslušné podniky uvedené v hranatých zátvorkách v prílohách P.6 a P.7 (2).
Japonsko	J	42	EJRC
Kazachstan	KZ	27	KZH
Kirgizsko	KS	59	KRG
Lotyšsko	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Lichtenštajnsko	LIE (3)		
Litva	LT	24	LG
Luxembursko	L	82	CFL
Macedónsko (bývala juhoslovanská republika)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldavsko	MD (3)	23	CFM
Monako	MC		
Mongolsko	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Holandsko	NL	84	NS
Severná Kórea	PRK (3)	30	ZC
Nórsko	N	76	NSB, JBV
Poľsko	PL	51	PKP
Portugalsko	P	94	CP, REFER
Rumunsko	RO	53	CFR
Rusko	RUS	20	RZD
Srbsko-Čierna hora	SCG	72	JŽ
Slovensko	SK	56	ZSSK, ŽSR
Slovinsko	SLO	79	SŽ
Južná Kórea	ROK	61	KNR
Španielsko	E	71	RENFE
Švédsko	S	74	GC, BV
Švajčiarsko	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS (4)
Sýria	SYR	97	CFS
Tadžikistan	TJ	66	TZD
Tunisko	TN	91	SNCFT
Turecko	TR	75	TCDD

▼B

Krajiny	Abecedný kód krajiny (1)	Číselný kód krajiny	Príslušné podniky uvedené v hranatých zátvorkách v prílohách P.6 a P.7 (2).
Turkménsko	TM	67	TRK
Ukrajina	UA	22	UZ
Spojené kráľovstvo	GB	70	BR
Uzbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN (3)	32	DSVN

(1) Podľa systému abecedného kódovania opísaného v dodatku 4 k dohovoru z roku 1949 a článku 45 ods. 4 Dohovoru z roku 1968 o cestnej premávke.
(2) Podniky, ktoré v čase nadobudnutia účinnosti boli členmi UIC alebo OSŽD a používali opísaný kód krajiny ako kód podniku.
(3) Kódy, ktoré sa musia potvrdiť.
(4) Kým vývoj uvedený v bode 3 všeobecných poznámok nenadobudne účinnosť, tak tieto podniky môžu používať kódy 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Čas aktualizácie sa bude potom definovať spoločne s príslušnými členskými štátmi.

▼**M1**

PRÍLOHA P.5

ABECEDNÉ OZNAČENIE SCHOPNOSTI INTEROPERABILITY

„TEN“: Vozidlo, ktoré spĺňa tieto podmienky:

— je v súlade so všetkými relevantnými TSI, ktoré sú v platnosti v čase jeho uvedenia do prevádzky, a dostalo povolenie na uvedenie do prevádzky v súlade s článkom 22 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

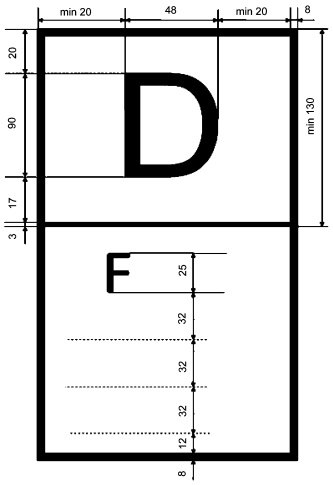
— má povolenie platné vo všetkých členských štátoch v súlade s článkom 23 ods. 1 smernice 2008/57/ES alebo, alternatívne, dostalo individuálne povolenia od všetkých členských štátov.

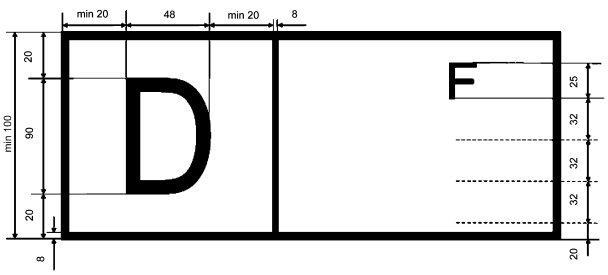
„PPV/PPW“: Vozeň, ktorý je v súlade s dohodou PPV/PPW (na území štátov OSJD) (originál: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)

Poznámky:

a) Vozidlá označené TEN zodpovedajú kódovaniu 0 až 3 prvej číslice v čísle vozidla uvedenom v prílohe P6.

b) Vozidlá, ktoré nemajú povolenie na prevádzkovanie vo všetkých členských štátoch, musia mať značenie udávajúce členské štáty, v ktorých dostali povolenie. Zoznam povoľujúcich členských štátov by mal byť označený podľa jedného z uvedených nákresov, kde D predstavuje členský štát, ktorý udelil prvé povolenie (v uvedenom príklade je to Nemecko), a F predstavuje druhý povoľujúci členský štát (v uvedenom príklade je to Francúzsko). Členské štáty sú zakódované v súlade s prílohou P4. To sa môže vzťahovať na vozidlá, ktoré sú v súlade s TSI, alebo ktoré s ňou v súlade nie sú. Tieto vozidlá zodpovedajú kódovaniu 4 až 8 prvej číslice v čísle vozidla uvedenom v prílohe P6.





▼B

PRÍLOHA P.6

KÓDY SPÔSOBILOSTI PRE INTEROPERABILNÚ DOPRAVU POUŽÍVANÉ PRE NÁKLADNÉ VOZNE (ČÍSLICE 1 – 2)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2.číslica
1.číslica</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2.číslica
1.číslica</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>rozchod</td><td>pevný alebo meniteľný</td><td>pevný</td><td>meniteľný</td><td>pevný</td><td>meniteľný</td><td>pevný</td><td>meniteľný</td><td>pevný</td><td>meniteľný</td><td>pevný alebo meniteľný</td><td>rozchod</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">TSI (a) a/alebo COTIF (b) a/alebo PPW</td><td>0</td><td>s nápravami</td><td>náhradné</td><td colspan="2" rowspan="2">vagóny TSI a/alebo COTIF (b) [ktorých prevádzkovateľom je železničný podnik uvedený v prílohe P.4]</td><td colspan="6" rowspan="2">Nemajú sa používať do ďalšieho rozhodnutia</td><td rowspan="2">PPW vagóny (meniteľný rozchod)</td><td>s nápravami</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>s podvozkami</td><td>Vozne využívané priemyslom</td><td>s podvozkami</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>s nápravami</td><td rowspan="2">náhradné</td><td colspan="2" rowspan="2">vozne TSI a/alebo COTIF (b) [ktorých prevádzkovateľom je železničný podnik uvedený v prílohe P.4] PPW vozne</td><td colspan="4" rowspan="2">vozne TSI a/alebo COTIF (b) vozne PPW</td><td colspan="2" rowspan="2">ostatné vozne TSI a/alebo COTIF vozne (b) vozne PPW</td><td rowspan="2">vozne PPW (pevný rozchod)</td><td>s nápravami</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>s podvozkami</td><td>s podvozkami</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Nie TSI a nie COTIF (b) a nie PPW</td><td>4</td><td>s nápravami (c)</td><td rowspan="2">služobné vozne</td><td colspan="2" rowspan="2">Ostatné vozne [ktorých prevádzkovateľom je železničný podnik uvedený v prílohe P.4]</td><td colspan="4" rowspan="2">Ostatné vozne</td><td colspan="2" rowspan="2">Ostatné vozne</td><td rowspan="2">vozne so zvláštnym číslovaním pre technické charakteristiky</td><td>s nápravami (c)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>s podvozkami (c)</td><td>s podvozkami (c)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Doprava c</td><td>Vnútroštátna doprava alebo medzinárodná doprava na základe zvláštnej dohody</td><td>Medzinárodná doprava na základe zvláštnej dohody</td><td>Vnútroštátna doprava</td><td>Medzinárodná doprava na základe zvláštnej dohody</td><td>Vnútroštátna doprava</td><td>Medzinárodná doprava na základe zvláštnej dohody</td><td>Vnútroštátna doprava</td><td>Medzinárodná doprava na základe zvláštnej dohody</td><td>Vnútroštátna doprava</td><td>Vnútroštátna doprava alebo medzinárodná doprava na základe zvláštnej dohody</td><td>doprava</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1.číslica
2.číslica</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1.číslica
2.číslica</td></tr>
</table>

(a) Súlad aspoň s TSI pre koľajové vozidlá.
(b) Vrátane vozidiel, ktoré sú podľa existujúcich predpisov opatrené týmito číslicami v čase nadobudnutia účinnosti týchto nových predpisov.
(c) Pevný alebo meniteľný rozchod.

PRÍLOHA P.7-

KÓDY SPÔSOBILOSTI PRE MEDZINÁRODNÚ INTEROPERABILNÚ DOPRAVU POUŽÍVANÉ PRE OSOBNÉ VOZIDLÁ (ČÍSLICE 1-2)

Upozornenie:

Podmienky uvedené v hranatých zátvorkách sú prechodné a budú zrušené v rámci vývoja RIC (pozri všeobecné poznámky, bod 3),

	Vnútroštátna doprava	TSI [a] a/alebo RIC/COTIF [b] a/alebo PPW				Vnútroštátna doprava alebo medzinárodná doprava podľa zvláštnej dohody	TSI [a] a/alebo RIC/COTIF [b]	PPW		
2. číslica 1. číslica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vozne pre vnútroštátnu dopravu *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P.4*]	Neklimatizova-né vozne so stálym rozchodom (vrátane nákladných vozňov na prepravu áut) *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P.4]*	Neklimatizované vozne s prestaviteľným rozchodom (1435/1520) *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P.4]*	Vyhradené	Neklimatizované vozne s prestaviteľným rozchodom (1435/1672) *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P.4]*	Vozne s osobitným číslovaním pre technické charakteristiky	Vozne so stálym rozchodom	Vozne so stálym rozchodom	Vozidlá s rozchodom prestaviteľným výmenou podvozkov (1435/1520)	Vozne s prestaviteľným rozchodom s nápravami s prestaviteľným rozchodom (1435/1520)
6	Služobné vozidlá neprevádzkované v komerčnej doprave	Klimatizované vozne so stálym rozchodom *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]*	Klimatizované vozne s prestaviteľným rozchodom (1435/1520) *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]*	Služobné vozidlá neprevádzkované v komerčnej doprave *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]*	Klimatizované vozne s prestaviteľným rozchodom (1435/1672) *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]*	Nákladné vozne na prevážanie áut	Vozne s prestaviteľným rozchodom			

▼B

	Vnútroštátna doprava	TSI ([a]) a/alebo RIC/COTIF ([b]) a/alebo PPW				Vnútroštátna doprava alebo medzinárodná doprava podľa zvláštnej dohody	TSI ([a]) a/alebo RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. číslica 1. číslica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Klimatizované a tlakotesné vozidlá *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]*	Vyhradené	Vyhradené	Tlakotesné klimatizované vozidlá so stálym rozchodom *[ktorých prevádzkovateľom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]*	Vyhradené	Ostatné vozne	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené

([a]) Súlad aspoň s budúcimi TSI pre osobné vozne.
([b]) Súlad s RIC alebo COTIF podľa platného nariadenia.

▼B

PRÍLOHA P.8

TYPY HNACÍCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICA 1 – 2)

Prvou číslicou je „9“.

Druhá číslica je definovaná každým členským štátom. Môže sa napríklad zhodovať so samokontrolnou číslicou, ak je táto číslica takisto vypočítaná s kontrolným číslom.

Ak druhá číslica opisuje typ hnacích koľajových vozidiel, nasledujúce kódovanie je povinné.

Kód	Všeobecný typ vozidla
0	Rôzne
1	Elektrický rušeň
2	Dieselový rušeň
3	Elektrická motorová jednotka (vysokorýchlostná) [motorový vozeň alebo prívesný vozeň]
4	Elektrická motorová jednotka (okrem vysokorýchlostnej) [motorový vozeň alebo prívesný vozeň]
5	Dieselová motorová jednotka [motorový vozeň alebo prívesný vozeň]
6	Prívesný vozeň zvláštneho určenia
7	Elektrický posunovací rušeň
8	Dieselový posunovací rušeň
9	Vozidlo pre údržbu

▼B

PRÍLOHA P.9

ŠTANDARDNÉ ČÍSELNÉ OZNAČOVANIE VOZIDIEL (ČÍSLICE 5 AŽ 7)

V tejto prílohe je v tabuľkách uvedené číselné označovanie pomocou štyroch číslic, ktoré súvisia s hlavnými technickými charakteristikami vozidla.

Táto príloha sa distribuuje na samostatnom médiu (elektronický súbor).

▼B

PRÍLOHA P.10

KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŤAHANÝCH OSOBNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 5 - 6)

	6.číslica 5.číslica	0	1	2	3	4
Vyhradené	0	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Vozidlá so sedadlami 1. triedy	1	priestor s 10 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 11 ≥ oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	Vyhradené	Vyhradené	dve alebo tri nápravy
Vozidlá so sedadlami 2. triedy	2	priestor s 10 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 11 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 12 ≥ oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	tri nápravy	dve nápravy
Vozidlá so sedadlami 1.triedy alebo 1./2. triedy	3	priestor s 10 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 11 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 12 ≥ oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	Vyhradené	dve alebo tri nápravy
Ležadlové vozidlá 1. triedy alebo 1./2. triedy	4	10 oddielov 1. alebo 2. triedy	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	≤ 9 oddielov 1/2 triedy
Ležadlové vozidlá 2. triedy	5	10 oddielov	11 oddielov	≥ 12 oddielov	Vyhradené	Vyhradené
Vyhradené	6	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Lôžkové vozidlá	7	10 oddielov	11 oddielov	12 oddielov	Vyhradené	Vyhradené

▼B

	6.číslica 5.číslica	0	1	2	3	4
Vozidlá zvláštnej konštrukcie a batožinové vozidlá	8	Riadiaci vozeň so sedadlami, všetky triedy, s batožinovým priestorom alebo bez neho, s kabínou vodiča pre jazdu smerom dozadu	Vozidlá so sedadlami 1. alebo 1./2. triedy s batožinovým alebo poštovým priestorom	Vozidlá so sedadlami 2. triedy s batožinovým alebo poštovým priestorom	Vyhradené	Vozidlá so sedadlami, všetky triedy, so špeciálne upravenými priestormi, napr. detský kútik
	9	Poštové vozidlá	Batožinové vozidlá s poštovým oddielom	Batožinové vozidlá	Batožinové vozidlá a dvoj alebo trojnápravové vozne 2. triedy so sedadlami, s batožinovým alebo poštovým priestorom	Batožinové vozidlá s bočnou chodbou s alebo bez priestoru s colnou plombou

Poznámka: Časti oddielu sa neberú do úvahy. Ekvivalentné usporiadanie vo veľkopriestorových vozidlách so stredovou uličkou sa dosiahne vydelením počtu disponibilných sedadiel číslom 6, 8 alebo 10, v závislosti od konštrukcie vozidla.

▼B

KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŤAHANÝCH OSOBNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 5 – 6)

	6. číslica 5. číslica	5	6	7	8	9
Vyhradené	0	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Vozidlá so sedadlami 1. triedy	1	Vyhradené	Poschodové vozidlá	≥ 7 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	8 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	9 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou
Vozidlá so sedadlami 2. triedy	2	Iba pre OSŽD, poschodové vozidlá	Poschodové vozidlá	Vyhradené	≥ 8 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	9 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou
Vozidlá so sedadlami 1. a 2. triedy	3	Vyhradené	Poschodové vozidlá	Vyhradené	≥ 8 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	9 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou
Ležadlové vozidlá 2. triedy 1. alebo 1./2. triedy	4	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	≤ 9 oddielov 1. triedy
Ležadlové vozidlá 2. triedy	5	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	≤ 9 oddielov
Vyhradené	6	vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Lôžkové vozidlá	7	> 12 oddielov	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Vozidlá zvláštnej konštrukcie a batožinové vozidlá	8	Vozidlá so sedadlami a lôžkové vozne, všetky triedy, s barovým alebo bufetovým priestorom	Poschodové hnacie vozidlo so sedadlami, všetky triedy, a alebo bez batožinového priestoru, s kabínou vodiča pre jazdu smerom dozadu	jedálne vozne alebo osobné vozne s barovým alebo bufetovým priestorom, s batožinovým priestorom	Jedálne vozne	Ostatné špeciálne vozidlá (konferenčné, disko, barové, kino, video, ambulantné vozne)
	9	Dvoj- alebo trojnápravové batožinové vozidlá s poštovým oddielom	Vyhradené	Dvoj alebo trojnápravové vozidlá na prevážanie áut	Vozidlá na prevážanie áut	Služobné vozidlá

Poznámka: Časti oddielu sa neberú do úvahy. Ekvivalentné usporiadanie vo veľkopriestorových vozidlách so stredovou uličkou sa dosiahne vydelením počtu disponibilných sedadiel číslom 6, 8 alebo 10, v závislosti od konštrukcie vozidla.

▼B

KÓDY VŠEOBECNÝCH CHARAKTERISTÍK ŤAHANÝCH OSOBNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 7 – 8)

Napájanie energiou Maximálna rýchlosť	8.číslica 7. číslica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Všetky napätia (*)	Vyhradené	3 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~ (*)	Vyhradené	1 500 V~	Iné napätia ako 1 000V,1 50-0 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	Vyhradené
	1	Všetky napätia (*) + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	Vyhradené	1 500 V~ + 1 500 V= + Para (1)	3 000 V= + Para (1)	3 000 V= + Para (1)
	2	Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= 1 500 V~ + Para (1)	1 500 V~ + Para (1)	1 500 V~ + Para (1)	A (1)
121 až 140 km/h	3	Všetky napätia	Vyhradené	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	Všetky napätia (*) + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	1 000 V~ (*) (1) + Para (1)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~ + Steam (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	1 500 V~ + 1 500 V= + Para (1)	3 000 V= + Para (1)	Vyhradené
	5	Všetky napätia (*) + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	Vyhradené	1 500 V~ + Para (1)	Iné napätia ako 1 000V,1 50-0 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V= + Para (1)	Vyhradené	Vyhradené
	6	Para (1)	Vyhradené	3 000 V~ + 3 000 V=	Vyhradené	3 000 V~ + 3 000 V=	Vyhradené	Para (1)	Vyhradené	Vyhradené	A (1)

▼B

Napájanie energiou Maximálna rýchlosť	8.číslica 7. číslica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 až 160 km/h	7	Všetky napätia (*)	Všetky napätia	1 500 V~ (1) 3 000 V= (1) Všetky napätia (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	Všetky napätia (*) + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Vyhradené	Všetky napätia (*) + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Iné napätia ako 1 000 V, 1 500 V, V 3 000	Všetky napätia (*) + Para (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Všetky napäti-a (*) (2)	Všetky napätia	Všetky napätia + Para (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Vyhradené	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	A (1) G (2)

(1) Iba pre vozidlá vnútroštátnej dopravy.
(2) Iba pre vozidlá medzinárodnej dopravy.

Všetky napätia. Môže zahŕňať jednofázový striedavý prúd 1 000 V 51 až 15 Hz, jednofázový striedavý prúd 1 500 V 50Hz, jednosmerný 1 500 V, jednosmerný prúd 3 000 V. Môže zahŕňať jednofázový striedavý prúd 3 000 V 50 Hz.
(*) Pre určité vozidlá z 1 000 V s jednofázovým striedavým prúdom je povolená iba jedna frekvencia, buď 16 2/3 alebo 50 Hz.

A Samostatné vykurovanie, bez kábla elektrického napájania vlaku.

G. vozidlá s káblom elektrického napájania vlaku pre všetky napätia, avšak vyžadujúce si generátorový vozeň na napájanie klimatizácie.

Para Iba parné vykurovanie. ak sú uvedené napätia, kód platí aj pre vozidlá bez parného vykurovania.

▼B

PRÍLOHA P.11

KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŠPECIÁLNYCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 6 AŽ 8)

schválená rýchlosť špeciálnych vozidiel (číslica 6)

Triedenie			Cestovná rýchlosť s vlastným pohonom		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
smie sa zaradiť do vlaku	V ≥ 100 km/h	s vlastným pohonom	1	2	
		bez vlastného pohonu			3
	V < 100 km/h a/alebo obmedzenia [a]	s vlastným pohonom		4	
		bez vlastného pohonu			5
nesmie sa zaradiť do vlaku		s vlastným pohonom		6	
		bez vlastného pohonu			7
koľajové/cestné vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa smie zaradiť do vlaku [b]				8	
koľajové/cestné vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa nesmie zaradiť do vlaku [b]				9	
koľajové/cestné vozidlo bez vlastného pohonu [b]					0

[a] Pod pojmom obmedzenie sa rozumie zvláštne zaradenie vo vlaku (napr. na konci), povinný ochranný vozeň atď.
[b] Musia byť splnené zvláštne podmienky týkajúce sa zaradenia do vlaku.

Typy a podtyp zvláštneho vozidla (číslice 7 – 8)

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
1 Infraštruktúra (základy) a zvršok	1	Vlak na kladenie a výmenu koľaje
	2	Zariadenie na kladenie výhybiek a koľajových križovatiek
	3	Vlak na obnovu koľaje
	4	Čistička štrkového lôžka
	5	Stroj na zemné práce
	6	
	7	
	8	
	9	Koľajový žeriav (okrem nakoľa-jovacieho)
	0	Iné **alebo všeobecné**

▼B

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
2 Koľaj	1	Vysokovýkonná podbíjačka koľaje
	2	Iné podbíjačky koľaje
	3	Podbíjačka so stabilizáciou
	4	Podbíjačka výhybiek a koľajových križovatiek
	5	Pluh na štrkové lôžko
	6	Spevňovacie zariadenie
	7	Brúsiaci a zvárací stroj
	8	Viacúčelový stroj
	9	Vozidlo na prehliadku trate (merací vozeň)
	0	Iné
3 Trakčné vedenie	1	Viacúčelový stroj
	2	Navíjací a odvíjací stroj
	3	Stroj na montáž stožiarov
	4	Stroj na prevoz bubnov
	5	Stroj pre napínanie trakčného vedenia
	6	Stroj so zdvíhacou pracovnou plošinou a stroj s lešením
	7	Čistiaci vlak
	8	Mastiaci vlak
	9	Vozeň na kontrolu trakčného vedenia
	0	Iné
4 Stavby	1	Stroj na pokladanie mostovky
	2	Plošina na kontrolu mostov
	3	Plošina na kontrolu tunela
	4	Stroj na čistenie plynu
	5	Vetrací stroj
	6	Zariadenie so zdvíhacou pracovnou plošinou alebo s lešením
	7	Stroj na osvetľovanie tunela
	8	
	9	
	0	Iné

▼B

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
5 Nakládka a vykládka a rôzne typy dopravy	1	Stroj na nakladanie/vykladanie a dopravu koľajníc
	2	Stroj na nakladanie/vykladanie a dopravu kameniva, štrku atď.
	3	
	4	
	5	Stroj na nakladanie/vykladanie a dopravu podvalov
	6	
	7	
	8	Stroj na nakladanie/vykladanie a dopravu mechanizmov výhybiek atď.
	9	Stroj na nakladanie/vykladanie a dopravu iných materiálov
	0	Iné
6 Meranie	1	Merací vozeň podložia
	2	Merací vozeň koľaje
	3	Merací vozeň trakčného vedenia r
	4	Merací vozeň priechodného prierezu
	5	Merací vozeň zabezpečovacieho zariadenia
	6	Merací vozeň telekomunikačných zariadení
	7	
	8	
	9	
	0	Iné
7 Stav núdze	1	Vyprosťovací žeriav
	2	Vozeň na núdzovú prepravu
	3	Vyprosťovací tunelový vlak
	4	Vyprosťovací vozeň
	5	Protipožiarny vozeň
	6	Sanitárny vozeň
	7	Náraďový vozeň
	8	
	9	
	0	Iné

▼B

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
8 Trakcia, preprava, energia atď.	1	Hnacie vozidlá
	2	
	3	Dopravný vozík (okrem 59)
	4	Energetický vozík
	5	Koľajový vozík/vozík s vlastným pohonom
	6	
	7	Betonársky vlak
	8	
	9	
	0	Iné
9 Prostredie	1	Snehový pluh s vlastným pohonom
	2	Snehový pluh bez vlastného pohonu
	3	Snehová fréza
	4	Stroj na odstraňovanie námrazy
	5	Stroj na ničenie buriny
	6	Stroj na čistenie koľajníc
	7	
	8	
	9	
	0	Iné
0 Koľaj/cesta	1	Koľajový/cestný stroj kategórie 1
	2	
	3	Koľajový/cestný stroj kategórie 2
	4	
	5	Koľajový/cestný stroj kategórie 3
	6	
	7	Koľajový/cestný stroj kategórie 4
	8	
	9	
	0	Iné

▼B

PRÍLOHA P.12

PÍSMENOVÉ OZNAČENIE NÁKLADNÝCH VOZŇOV OKREM KĽBOVÝCH NÁKLADNÝCH VOZŇOV A NÁKLADNÝCH VOZŇOVÝCH JEDNOTIEK

DEFINÍCIA PÍSMENA KATEGÓRIE A INDEXOVÝCH PÍSMEN

1. **Dôležité poznámky**

V pripojených tabuľkách:

— informácie uvedené v metroch sa týkajú vnútornej dĺžky vozidiel (lu = užitočná dĺžka));

— informácie uvedené v tonách (tu = užitočné zaťaženie) zodpovedajú najvyššiemu dovolenému zaťaženiu uvedenému v tabuľke zaťaženia pre dané vozidlo, pričom tento limit bol stanovený v súlade so stanovenými postupmi.

2. **Indexové písmená s medzinárodným významom spoločným pre všetky kategórie**

q elektrický vykurovací kábel, ktorý môže byť napájaný všetkými schválenými prúdmi

qq elektrický vykurovací kábel a zariadenie, ktoré môžu byť napájané všetkými schválenými prúdmi

s vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „s“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)

ss vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „ss“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)

3. **Indexové písmená s vnútroštátnym významom**

T, U, V, W, X, Y, Z

Význam týchto písmen si definuje každý členský štát.

PÍSMENO KATEGÓRIE: E – OTVORENÝ VYSOKOSTENNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		bežného typu, s bočným a koncovým vyklápaním, s rovnou podlahou s 2 nápravami: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t so 4 nápravami: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 nápravami a viac lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	c	s podlahovými klapkami ([a])
	k	s 2 nápravami: tu < 20 t so 4 nápravami: tu < 40 t so 6 nápravami alebo viac: tu < 50 t
	kk	s 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50t so 6 nápravami alebo viac: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	bez bočného vyklápania
	ll	bez podlahových klapiek ([b])

▼B

Referenčný vozeň		bežného typu, s bočným a koncovým vyklápaním, s rovnou podlahou s 2 nápravami: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t so 4 nápravami: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 nápravami a viac lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
	m	s 2 nápravami: lu < 7,70 m so 4 nápravami alebo viacerými: lu < 12 m
	mm	so 4 nápravami alebo viacerými: lu >12 m ([b])
	n	s 2 nápravami: tu > 30 t so 4 nápravami: tu > 60 t so 6 nápravami alebo viac: tu > 75 t
	o	bez koncového vyklápania
	p	so stanovišťom pre brzdára ([b])

([a]) Táto koncepcia sa vzťahuje iba na otvorené vysokostenné vagóny s rovnou podlahou, opatrené zariadením, ktoré umožňuje, aby sa používali buď ako bežné vozne s rovnou podlahou, alebo s gravitačnou vykládkou určitého tovaru vhodnou polohou podlahových klapiek.

([b]) Uplatniteľné len na vozne s rozchodom 1 520 mm.

PÍSMENO KATEGÓRIE: F- OTVORENÝ VYSOKOSTENNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Zvláštneho typu s 2 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t so 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	veľkoobjemové s nápravami (objem > 45 m^3)
	c	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	cc	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výhradne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výhradne vlakovým trajektom)
	k	s 2 alebo 3 nápravami: tu < 20 t so 4 nápravami: tu < 40 t so 6 nápravami alebo viac tu < 50 t
	kk	s 2 alebo 3 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50t so 6 nápravami alebo viac: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])

▼B

Referenčný vozeň		Zvláštneho typu s 2 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t so 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	n	s 2 nápravami: tu > 30 t s 3 nápravami alebo viac: tu >40 t so 4 nápravami: tu > 60 t so 6 nápravami alebo viac: tu > 75 t
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	ppp	so stanovišťom pre brzdára ([b])

([a]) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie F sú otvorené vozne, ktoré nemajú rovnú podlahu a nie sú výklopné čelne ani bočne.
([b]) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 520 mm.Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:
Usporiadanie otvorov na vykládku:

— axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje

— obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc
(V prípade týchto vagónov, vykládka je:
— súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
— striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane

— vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru

— nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

— neriadené: Po otvorení sa otvory na vykládku, nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.

— riadené: V ľubovoľnom čase počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený

PÍSMENO KATEGÓRIE G – KRYTÝ NÁKLADNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Obyčajného druhu s aspoň 8 vetracími otvormi s 2 nápravami: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t so 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	veľkoobjemový: — s 2 nápravami: lu ≥12 m a užitočný objem ≥ 70 m^3 — so 4 alebo viacerými nápravami: lu ≥ 18 m
	bb	so 4 nápravami: lu > 18 m([a])
	g	na obilie
	h	na ovocie a zeleninu ([b])

▼B

Referenčný vozeň		Obyčajného druhu s aspoň 8 vetracími otvormi s 2 nápravami: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t so 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	k	s 2 nápravami: tu < 20 t so 4 nápravami: tu < 40t so 6 alebo viacerými nápravami: tu < 50 t
	kk	s 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t so 6 alebo viacerými nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s menej ako s 8 vetracími otvormi
	ll	so zväčšenými dvernými otvormi (a)
	m	s 2 nápravami: lu < 9 m so 4 alebo viacerými nápravami: lu < 15 m
	n	s 2 nápravami: tu > 30 t so 4 nápravami: tu > 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu > 75 t
	o	s 2 nápravami: lu < 12 m a užitočný objem ≥ 70 m^3
	p	so stanovišťom pre brzdára (a)

(a) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 520 mm.
(b) Pojem „pre ovocie a zeleninu“ sa týka iba vozňov vybavených ďalšími vetracími otvormi na úrovni podlahy.

PÍSMENO KATEGÓRIE: H- KRYTÝ NÁKLADNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		zvláštneho typu s 2 nápravami 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t so 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	s 2 nápravami: 12 m ≤ lu ≤ 14 m a užitočné zaťaženie ≥ 70 m^3 (a) so 4 alebo viacerými nápravami: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	s 2 nápravami: lu ≥ 14m so 4 alebo viacerými nápravami: lu ≥ 22 m
	c	s čelnými dverami
	cc	s čelnými dverami a zvnútra vybavený na prepravu motorových vozidiel
	d	s podlahovými klapkami
	dd	s vyklápacou skriňou (b)
	e	s 2 podlahami
	ee	s 3 alebo viacerými podlahami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (a)
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)

▼B

Referenčný vozeň		zvláštneho typu s 2 nápravami 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t so 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom) (a)
	g	na obilie
	gg	na cement (b)
	h	na ovocie a zeleninu (c)
	hh	na minerálne hnojivo (b)
	i	s otváracími alebo posúvacími stenami
	ii	s veľmi robustnými otváracími alebo posúvacími stenami (d)
	k	s 2 nápravami: tu < 20 t so 4 nápravami: tu < 40 t so 6 alebo viacerými nápravami tu < 50 t
	kk	s 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t so 6 alebo viacerými nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s pohyblivými medzistenami (e)
	ll	s pohyblivými uzamykateľnými medzistenami (e)
	m	s 2 nápravami: lu < 9 m so 4 alebo viacerými nápravami: lu < 15 m
	mm	so 4 alebo viacerými nápravami: lu > 18 m (b)
	n	s 2 nápravami: tu > 28 t s 4 nápravami: tu < 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu > 75 t
	o	s 2 nápravami: lu 12 m < 14 m a užitočný objem ≥ 70 m^3
	p	so stanovišťom pre brzdára (b)

(a) 2-nápravové vozne označené indexovými písmenami „f“, „fff“ môžu mať úžitkový objem menší ako 70 m^3.
(b) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 520 mm.
(c) Pojem „na ovocie a zeleninu“ sa týka iba vozňov vybavených ďalšími vetracími otvormi na úrovni podlahy.
(d) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 435 mm.
(e) Pohyblivé medzisteny sa môžu dočasne demontovať.

PÍSMENO KATEGÓRIE: I – CHLADIACI VOZEŇ S REGULOVANOU TEPLOTOU

Referenčný vozeň		chladiarenský vozeň s tepelnou izoláciou triedy IN, s vetraním s motorovým pohonom, s podlahovým roštom a so zásobníkom na ľad ≥ 3,5 m^3 s 2 nápravami: 19 m^2 ≤ podlaha < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t so 4 nápravami: podlaha ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	b	s 2 nápravami a veľkou podlahovou plochou 22 m^2 ≤ podlaha ≤ 27 m^2
	bb	s 2 nápravami a s veľmi veľkou podlahovou plochou > 27 m^2

▼B

Referenčný vozeň		chladiarenský vozeň s tepelnou izoláciou triedy IN, s vetraním s motorovým pohonom, s podlahovým roštom a so zásobníkom na ľad ≥ 3,5 m^3 s 2 nápravami: 19 m^2 ≤ podlaha < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t so 4 nápravami: podlaha ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
	c	s hákmi na mäso
	d	na ryby
	e	s elektrickým vetraním
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	so strojovým chladením ([a]) ([b])
	gg	chladenie skvapalneným plynom ([a])
	h	s tepelnou izoláciou triedy IR
	i	mechanické chladenie strojovým zariadením sprevádzajúceho technického vozňa ([a]) ([b]) ([c])
	ii	sprevádzajúci technický vozeň ([a]) ([c])
	k	s 2 nápravami: tu > 15 t so 4 nápravami: tu < 30 t
	l	izotermický bez zásobníkov na ľad ([a]) ([d])
	m	s 2 nápravami: podlaha < 19 m^2 so 4 nápravami: podlaha < 39 m^2
	mm	so 4 nápravami: podlaha ≥ 39m^2 ([e])
	n	s 2 nápravami: tu > 25 t so 4 nápravami; tu > 40 t
	o	so zásobníkmi na ľad s objemom menším ako 3,5 m^3 ([d])
	p	bez podlahového roštu

([a]) Indexové písmeno „l“ nemôže byť označené na vozňoch s indexovými písmenami „g“, „gg“, „i“ alebo „ii“.
([b]) Vozne s písmenovými indexami „g“, ako aj „i“ sa môžu používať samostatne alebo v strojovo chladenej súprave vozňov.
([c]) Pojem „sprievodný technický vozeň“ sa týka súčasne aj strojových vozňov, dielenských vozňov (s priestorom alebo bez priestoru na spanie) a spacích vozňov.
([d]) Indexové písmeno „o“ nesmie byť označené na vozňoch s indexovým písmenom „l“.
([e]) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 520 mm.

Poznámka: Podlahová plocha krytých chladiarenských nákladných vozňov sa vždy stanovuje tak, že sa berie do úvahy používanie zásobníkov na ľad.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: K – 2-NÁPRAVOVÝ PLOŠINOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Štandardného typu so sklopnými bočnicami a krátkymi klanicami lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indexové písmená	b	s dlhými klanicami
	g	prispôsobený na prepravu kontajnerov (a)
	i	s demontovateľným krytom a s nedemontovateľnými čelnými stenami (b)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez klaníc
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	s pevnými bočnicami
	p	bez bočníc (b)
	pp	s demontovateľnými bočnicami

(a) Indexové písmeno „g“ sa môže používať spolu s písmenom kategórie „k“ výlučne pre obyčajné vozne, ktoré boli iba dodatočne vybavené na prepravu kontajnerov. Vozne vybavené výlučne na prepravu kontajnerov musia byť zatriedené v kategórii L.
(b) Indexové písmeno „p“ nesmie byť vyznačené na vozňoch s písmenom „i“.

PÍSMENO KATEGÓRIE: L – 2 NÁPRAVOVÝ PLOŠINOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		zvláštneho typu lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indexové písmená	b	so špeciálnym vybavením na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) (a)
	c	s oplenom (a)
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny (a)
	e	vybavené na prepravu motorových vozidiel, s druhou plošinou (a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	vhodné na prepravu kontajnerov (okrem pa) (a) (b)
	h	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na ležato (a) (c)

▼B

Referenčný vozeň		zvláštneho typu lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
	hh	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ([a]) ([c])
	i	s demontovateľným krytom a pevnými čelnými stenami ([a])
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom ([d]) a pevnými čelnými stenami ([a])
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez klaníc
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	bez bočníc ([b])

([a]) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené indexovými písmenami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. Avšak číselné kódy musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.
([b]) Vozne používané výhradne na prepravu kontajnerov (okrem pa).
([c]) Vozne používané výhradne na prepravu kontajnerov oceľových zvitkov.
([d]) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 435 mm.

PÍSMENO KATEGÓRIE: O – KOMBINOVANÉ PLOŠINOVO VYSOKOSTENNÉ NÁKLADNÉ VOZNE

Referenčný vozeň		štandardného typu s 2 alebo 3 nápravami, so sklopnými bočnicami alebo čelnými stenami a klanicami s 2 nápravami: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 nápravami: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Indexové písmená	a	s 3 nápravami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez klaníc
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	s 2 nápravami: tu > 30 t s 3 nápravami: tu > 40 t

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: R – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		štandardného typu so sklopnými čelnými stenami a klanicami 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Indexové písmená	b	lu ≥ 22 m
	e	so sklopnými bočnicami
	g	uspôsobené na prepravu kontajnerov ([a])
	h	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na ležato ([b])
	hh	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ([b])
	i	s demontovateľným krytom a pevnými čelnými stenami ([c])
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	bez klaníc
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	s pevnými čelnými stenami nižšími ako 2 m
	oo	s pevnými čelnými stenami, vysokými 2 m alebo viac ([c])
	p	bez sklopných čelných stien ([c])
	pp	s demontovateľnými bočnicami

([a]) Používanie indexového písmena „g“ súvisiaceho s písmenom kategórie R je možné iba v prípade štandardných vozňov, ktoré boli upravené na prepravu kontajnerov až dodatočne. Vozne upravené výhradne na prepravu kontajnerov musia byť zatriedené v kategórii S.

([b]) Používanie indexového písmena „h“ alebo „hh“ spolu s písmenom kategórie R je možné iba v prípade štandardných vozňov, ktoré boli upravené na prepravu kontajnerov až dodatočne. Vozne upravené výhradne na prepravu kontajnerov musia byť zatriedené v kategórii S.

([c]) Indexové písmená „oo“ a/alebo „p“ nesmú byť vyznačené na vozňoch s indexovým písmenom „i“.

PÍSMENO KATEGÓRIE: S – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		zvláštneho typu e so 4 nápravami: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 6 nápravami (s 2 podvozkami po 3 nápravách)
	aa	s 8 alebo viacerými nápravami
	aaa	so 4 nápravami (s 2 podvozkami po 2 nápravách) ([a])
	b	so zvláštnym vybavením na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) ([b])

▼B

Referenčný vozeň		zvláštneho typu e so 4 nápravami: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	c	s oplenom ([b])
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny ([b])
	e	s plošinami na prepravu motorových vozidiel ([b])
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	upravené na prepravu kontajnerov, celková nakladacia dĺžka ≤ 60’ (okrem pa) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	upravené na prepravu kontajnerov, celková nakladacia dĺžka > 60’ (okrem pa) ([b]) ([c]) ([d])
	h	upravené na prepravu oceľových zvitkov na ležato ([b]) ([e])
	hh	upravené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ([b]) ([e])
	i	s demontovateľným krytom a pevnými čelnými stenami ([b])
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom ([f]) a pevnými čelnými stenami ([b])
	j	Sozariadením na tlmenie nárazov
	k	so 4 nápravami: tu < 40 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu < 50 t
	kk	so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t so 6 alebo viacerými nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	bez klaníc ([b])
	m	so 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; so 6 alebo viacerými nápravami: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	so 4 nápravami: lu < 15 m so 6 alebo viacerými nápravami: lu < 18 m
	mmm	so 4 nápravami: lu ≥ 22 m ([a])
	n	so 4 nápravami: tu > 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu > 75 t
	p	bez bočníc ([b])

([a]) Uplatniteľné len pre vozne s rozchodom 1 520 mm.
([b]) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené s indexovými číslami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. Avšak číselné kódy musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.
([c]) Vozne, ktoré sa okrem prepravy kontajnerov a výmenných nadstavieb používajú na prepravu vozidiel, musia byť označené indexovými písmenami „g“ alebo „gg“ a písmenom „d“.
([d]) Vozne používané len na prepravu kontajnerov alebo na prepravu výmenných nadstavieb pre manipuláciu s drapákmi a na uchytenie rozpery.
([e]) Vozne používané len na prepravu oceľových zvitkov.
([f]) Uplatniteľné na vozne s rozchodom 1 435 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: T – VOZEŇ S OTVÁRATEĽNOU STRECHOU

Referenčný vozeň		s 2 nápravami: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t so 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami s
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	veľkoobjemový: s 2 nápravami: lu ≥ 12 m so 4 alebo viacerými nápravami: lu ≥ 18 m ([a]) ([b])
	c	s čelnými dverami
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a]) ([b]) ([c])
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a]) ([b]) ([c])
	e	s voľnou výškou dverí > 1,90 m ([a]) ([b]) ([c])
	f	vhodné na prepravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné na prepravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné na prepravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	h	upravené na prepravu oceľových zvitkov na ležato
	hh	upravené na prepravu oceľových zvitkov na stojato
	i	s otváracími bočnicami ([a])
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	s 2 nápravami: tu < 20 t so 4 nápravami: tu < 40 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu < 50 t
	kk	s 2 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t so 6 alebo viacerými nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a]) ([b]) ([c])
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a]) ([b]) ([c])
	m	s 2 nápravami: lu < 9 m so 4 alebo viacerými nápravami: lu < 15 m ([b])
	n	s 2 nápravami: tu > 30 t so 4 nápravami: tu > 60 t so 6 nápravami alebo viac > 75 t
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a]) ([b]) ([c])

▼B

Referenčný vozeň		s 2 nápravami: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t so 4 nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
!	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b) (c)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b) (c)
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b) (c)

(a) Indexové písmeno „e“:
— je nepovinné na vozňoch označených indexovým písmenom „b“ (číselné kódy však musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch),
— nesmie byť označené na vozňoch označeným indexovými písmenami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ alebo „pp“.

(b) Indexové písmeno „b“ a „m“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovými písmenami „d“, „dd“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ alebo „pp“.

(c) Vozňami s gravitačnou vykládkou v kategórii T sú vozne vybavené otváratelnou strechou, ktorá umožňuje prístup k nakladaciemu poklopu po celej dĺžke skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie.Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

— axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje

— obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc (V prípade týchto vagónov, vykládka je:
— súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
— striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane

— vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru

— nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

— neriadené: Po otvorení sa otvory nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.

— riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

PÍSMENO KATEGÓRIE: U – VOZNE ŠPECIÁLNEJ STAVBY

Referenčný vozeň		ktoré nie sú uvedené v kategóriách F, H, L, S alebo Z s 2 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 náprapvami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t so 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60t so 6 alebo viacerými nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	c	s tlakovým vyprázdňovaním
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a)
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázďňovacím otvorom (a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)

▼B

Referenčný vozeň		ktoré nie sú uvedené v kategóriách F, H, L, S alebo Z s 2 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 30 t s 3 náprapvami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t so 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60t so 6 alebo viacerými nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	g	na obilie
	i	vybavené na prepravu predmetov, ktoré by presahovali ložnú mieru, ak by boli naložené na obyčajné vozne ([b]) ([c])
	k	s 2 alebo 3 nápravami: tu < 20 t so 4 nápravami: tu < 40 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu < 50 t
	kk	s 2 alebo 3 nápravami 20 t ≤ tu < 25 t so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t so 6 alebo viacerými nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	n	s 2 nápravami: tu > 30 t s 3 nápravami: tu > 40 t so 4 nápravami: tu > 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu > 75 t ([c])
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom([a])

([a]) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie U sú uzavreté vozne, ktoré sa dajú nakladať iba cez jeden alebo viacero nakladacích otvorov umiestnených v hornej časti skrine a ktorých celkové pomery otvorov sú menšie ako dĺžka skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie.

([b]) Najmä:
— hlbinové vozne
— vozne so stredovým portálom
— vozne s diagonálne sklopnou ovládanou plošinou

([c]) Indexové písmeno „n“ nesmie byť označené na vozňoch označených písmenom „i“.

Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

— axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje

— obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc

(V prípade týchto vagónov, vykládka je:
— súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
— striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane

— vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovarov

— nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovarov

Dávkovanie vykládky:

— neriadené: Po otvorení sa otvory na vykládku nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.

— riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: Z – CISTERNOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		s kovovým plášťom, na prepravu kvapalín alebo plynov s 2 nápravami: 25 t ≤ lu ≤ 30 t s 3 nápravami: 25 t ≤ tu ≤ 40 t so 4 nápravami: 50 t ≤ tu ≤ 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	na ropné produkty ([a])
	c	s tlakovým vyprázdňovaním ([b])
	d	na potravinárske a chemické produkty ([a])
	e	vybavené vykurovacím zariadením
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne vlakovým trajektom)
	g	na prepravu plynov pod tlakom, skvapalnených alebo rozpustených pod tlakom ([b])
	i	cisterna z nekovového materiálu
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	s 2 alebo 3 nápravami: tu < 20 t so 4 nápravami: tu < 40 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu < 50 t
	kk	s 2 alebo 3 nápravami: 20 t ≤ tu < 25 t so 4 nápravami: 40 t ≤ tu < 50 t so 6 alebo viacerými nápravami: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	s 2 nápravami: tu > 30 t s 3 nápravami: tu > 40 t s 4 nápravami tu > 60 t so 6 alebo viacerými nápravami: tu > 75 t
	p	so stanovišťom pre brzdára ([a])

([a]) Uplatniteľné len pre vozne s rozchodom 1 520 mm.
([b]) Indexové písmeno „c“ nesmie byť vyznačené na vozňoch označených indexovým písmenom „g“.

PÍSMENOVÉ OZNAČENIE NÁKLADNÝCH VOZŇOV OKREM KĽBOVÝCH NÁKLADNÝCH VOZŇOV A NÁKLADNÝCH VOZŇOVÝCH JEDNOTIEK

DEFINÍCIA PÍSMENA KATEGÓRIE A INDEXOVÝCH PÍSMEN

1. **Dôležité poznámky**

V priložených tabuľkách sa informácie uvedené v metroch týkajú vnútornej dĺžky vozňov (lu);

2. **Indexové písmená s medzinárodným významom spoločným pre všetky kategórie**

q elektrický vykurovací kábel, ktorý môže byť napájaný všetkými schválenými prúdmi

qq elektrický vykurovací kábel a zariadenie, ktoré môže byť napájané všetkými schválenými prúdmi

s vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „s“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)

ss vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „ss“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)

3. **Indexové písmená s vnútroštátnym významom**

t, u, v, w, x, y, z

Význam týchto písmen si definuje každý členský štát.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: F- VYSOKOSTENNÝ OTVORENÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s riadenou gravitačnou vykládkou, na obidvoch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	cc	s riadenou gravitačnou vykládkou, na obidvoch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne vlakovým trajektom)
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	m	s 2 jednotkami lu ≥ 27 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	r	článkový (kĺbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

([a]) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie F sú otvorené vozne, ktoré nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie.Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

— axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje

— obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc
(V prípade týchto vagónov, vykládka je:
— súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
— striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane

— vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru

— nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

— neriadené: Po otvorení sa otvory na vykládku nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.

— riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: H- KRYTÝ NÁKLADNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami s 22 m ≤ lu < 27 m
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s čelnými dverami i
	cc	s čelnými dverami a osadenými zvnútra na prepravu motorových vozidiel
	d	s podlahovými klapkami
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	h	na ovocie a zeleninu ([a])
	i	s otváracími alebo posuvnými bočnicami
	ii	s veľmi robustnými otváracími alebo posuvnými stenami ([b])
	l	s pohyblivými medzistenami ([c])
	ll	s uzamykateľnými pohyblivými medzistenami ([c])
	m	s 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 22 m
	r	kĺbový (článkový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

([a]) Pojem „na ovocie a zeleninu“ sa týka iba vozňov opatrených prídavnými vetracími otvormi na úrovi podlahy.
([b]) Uplatňuje sa len na vozne s rozchodom 1 435 mm.
([c]) Pohyblivé priečky môžu byť dočasne demontované.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: I- CHLADIACI VOZEŇ S REGULOVANOU TEPLOTOU

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m chladiarenský vozeň s tepelnou izoláciou triedy IN, s vetraním s motorovým pohonom, s podlahovým roštom a zásobníkom na ľad ≥ 3,5 m^3
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s na hákmi na mäso
	d	na ryby
	e	s elektrickým vetraním
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	so strojovým chladením ([a])
	gg	chladenie skvapalneným plynom ([a])
	h	s tepelnou izoláciou triedy IR
	i	strojovo chladený strojovým zariadením sprievodného technického vozňa (-[b]) ([b])
	ii	sprievodný technický vozeň ([a]) ([b])
	l	izotermický bez zásobníkov na ľad ([a]) ([c])
	m	s 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	so zásobníkmi na ľad s objemom menším ako 3,5 m^3 ([c])
	oo	s 3 jednotkami
	p	bez podlahových roštov
	r	článkový (kĺbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

([a]) Indexové písmeno „l“ nesmie byť označené na vagónoch, označených indexovými písmenami „g“, „gg“, „i“ alebo „ii“.
([b]) Pojem „sprievodný technický vozeň“ sa uplatňuje zároveň na strojové vozne, dielenské vozne (s priestorom alebo bez priestoru na spanie) a spacie vozne.
([c]) Indexové písmeno „o“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovým písmenom „l“.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: L – PLOŠINOVÝ VOZEŇ SO SAMOSTATNÝMI NÁPRAVAMI

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexové písmená	a	článkový (kĺbový) vozeň
	aa	nákladná vozňová jednotka
	b	so zvláštnymi prípravkami na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) (a)
	c	s oplenom (a)
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny (a)
	e	vybavené na prepravu motorových vozidiel, s druhou plošinou (a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	vybavené na prepravu kontajnerov (a) (b)
	h	vybavený na prepravu oceľových zvitkov na ležato (a) (c)
	hh	vybavený na prepravu oceľových zvitkov na stojato (a) (c)
	i	s demontovateľným krytom a nedemontovateľnými čelnými stenami (a)
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom (d) a pevnými čelnými stenami (a)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	l	bez klaníc (a)
	m	s 2 jednotkami: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 18 m
	o	s 3 jednotkami
	oo	so 4 alebo viacerými jednotkami
	p	bez bočníc (a)
	r	s 2 jednotkami: lu ≥ 27 m

(a) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené indexovými písmenami „b“, „C“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. číselné kódy však musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.
(b) Vozne používané len na prepravu kontajnerov (okrem pa).
(c) Vozne používané len na prepravu oceľových zvitkov.
(d) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 435 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE: S – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		kĺbový (článkový) alebo nákladná vozňová jednotka s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexové písmená	b	so zvláštnymi prípravkami na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) ([a])
	c	s oplenom ([a])
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny ([a]) ([b])
	e	vybavené na prepravu motorových vozidiel, s druhou plošinou ([a])
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	vybavené na prepravu kontajnerov, celková ložná dĺžka ≤ 60’ (okrem pa) ([a]) ([b]) ([c])
	gg	vybavené na prepravu kontajnerov, celková ložná dĺžka > 60’ (okrem pa) ([a]) ([b]) ([c])
	h	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na ležato ([a]) ([d])
	hh	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ([a]) ([d])
	i	s demontovateľným krytom a s pevnými čelnými stenami ([a])
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom ([e]) a s pevnými čelnými stenami ([a])
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	l	bez klaníc ([a])
	m	s 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s 3 jednotkami
	oo	so 4 alebo viacerými jednotkami
	p	bez bočníc ([a])
	r	článkový (kĺbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

([a]) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené indexovými písmenami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. Číselné kódy musia vždy odpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.

([b]) Vozne, ktoré sa okrem prepravy kontajnerov a výmenných nadstavieb používajú na prepravu vozidiel, musia byť označené indexovými písmenami „g“ alebo „gg“ a písmenom „d“.

([c]) Vozne používané len na prepravu kontajnerov alebo na prepravu výmenných nadstavieb pre manipuláciu s drapákmi a na uchytenie rozpery.

([d]) Vozne používané len na prepravu oceľových zvitkov.

([e]) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 435 mm.

▼B

PÍSMENO KATEGÓRIE T – VOZEŇ S OTVÁRATEĽNOU STRECHOU

Referenčný vozeň		kĺbový (článkový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexové písmená	a	s podvozkami
	b	s voľnou výškou dverí > 1,90 m (a)
	c	s čelnými dverami
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, na obidvoch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom (b)
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, na obidvoch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b)
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	h	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na ležato
	hh	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na stojato
	i	s otváracími stenami (a)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom, (a) (b)
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom, (a) (b)
	m	s 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b)
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b)
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom (a) (b)
	r	článkový (kĺbový) vozeň

▼B

Referenčný vozeň		kĺbový (článkový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	rr	nákladná vozňová jednotka

([a]) Indexové písmeno „b“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovými písmenami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ alebo „pp“.

([b]) Vozne s gravitačnou vykládkou v kategórii T sú vozne vybavené otvárateľnou strechou, ktorá umožňuje prístup k nakladaciemu otvoru po celej dĺžke skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú navrhnuté na čelnú alebo bočnú vykládku..

Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

— axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje

— obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc

(V prípade týchto vagónov, vykládka je:

— súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,

— striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane

— vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru

— nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

— neriadené: Po otvorení sa otvory nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.

— riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

PÍSMENO KATEGÓRIE U- VOZNE ŠPECIÁLNEJ STAVBY

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka, s nápravami, s 2 jednotkami s 22 m ≤ lu < 27 m
Indexové písmená	a	s podvozkami
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	c	s tlakovým vyprázdňovaním
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, alternatívne s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ([a])
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, alternatívne s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ([a])
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	i	vybavené na prepravu predmetov, ktoré by presahovali ložnú mieru, ak by boli naložené na obyčajné vozne ([b])
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ([a])
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ([a])

▼B

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka, s nápravami, s 2 jednotkami s 22 m ≤ lu < 27 m
	m	s 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a]), ([b])
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ([a])
	r	kĺbový (článkový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

([a]) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie U sú uzavreté vozne, ktoré sa dajú nakladať iba cez jeden otvor alebo viacero nakladacích otvorov umiestnených v hornej časti skrine, a ktorých celkové rozmery otvorov sú menšie ako dĺžka skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie.

([b]) Najmä:
— hlbinové vozne
— vozne so stredovým portálom
— vozne s diagonálne sklopnou ovládanou plošinou

Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

— axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje

— obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc (V prípade týchto vagónov, vykládka je:
— súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
— striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane

— vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru

— nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

— neriadené: Po otvorení sa otvory nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.

— riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

PÍSMENO KATEGÓRIE: Z – CISTERNIVÝ VOSEŇ

Referenčný vozeň		s kovovým plášťom, na prepravu kvapalín alebo plynov článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s tlakovým vyprázdňovaním ([a])
	e	vybavené vykurovacími zariadeniami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na prepravu plynov pod tlakom. skvapalnených alebo rozpustených pod tlakom ([a])

▼B

Referenčný vozeň		s kovovým plášťom, na prepravu kvapalín alebo plynov článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami 22 m ≤ lu < 27 m
	i	cisterna z nekovového materiálu
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	m	s 2 jednotkami: lu ≥ 27 m
	mm	s 2 jednotkami: lu < 22 m
	o	s 3 jednotkami
	oo	so 4 alebo viacerými jednotkami
	r	článkový (kĺbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

(a) Indexové písmeno „c“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovým písmenom „g“.

▼B

PRÍLOHA P.13

PÍSMENOVÉ OZNAČENIE PRE ŤAHANÉ OSOBNÉ KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ

Sériové písmená s medzinárodným významom:

A	osobný vozeň 1. triedy so sedadlami
B	osobný vozeň 2. triedy so sedadlami
AB	osobný vozeň so sedadlami 1./2. triedy
WL	Spací vozeň s písmenom A, B alebo AB v závislosti od typu ponúkaného komfortu Sériové písmená pre spací vozeň so „zvláštnymi“ oddielmi sú doplnené indexovým písmenom „S“.
WR	Jedálny vozeň
R	Osobný vozeň s jedálnym, bufetovým alebo barovým oddelením (sériové písmeno sa používa ako dodatok)
D	Batožinový vozeň
DD	Otvorený dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov
Post	Poštový vozeň
AS SR WG	Barový vozeň s možnosťou tancovania
WSP	Pullman lôžkový vozeň
Le	Otvorený dvojnápravový dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov
Leq	Otvorený dvojnápravový dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov, vybavený vlakovým napájacím káblom
Laeq	Otvorený trojnápravový dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov, vybavený vlakovým napájacím káblom

Indexové písmená s medzinárodným významom:

b h	Osobný vozeň vybavený na prevoz invalidov
c	Oddiely prestaviteľné na ležadlové usporiadanie
d v	Vozeň prispôsobený na prepravu bicyklov
ee z	Vozeň vybavený centrálnou dodávkou energie
f	Vozeň s kabínou vodiča (riadiaci vozeň)
p t	Osobný vozeň so sedadlami so strednou uličkou
m	Vozeň dlhší ako 24,5 m
s	Stredná ulička v batožinových vozňoch a v osobných vozňoch s batožinovým oddelením

Počet oddielov je uvedený v tvare indexu (napríklad: Bc9)

Sériové písmená a indexové písmená s vnútroštátnym významom

Ostatné sériové písmená a indexové písmená majú vnútroštátny význam, ktorý si definuje každý členský štát.

▼M2

—————

▼B

PRÍLOHA Q

NEPOUŽÍVA SA

▼B

PRÍLOHA R

OZNAČOVANIE VLAKU

Tento aspekt predstavuje ešte stále otvorený bod a bude špecifikovaný v budúcej verzii týchto TSI.

V tejto oblasti sa vyvíja CWA. Hneď ako bude zavedený, jeho vhodnosť ako prostriedku, ktorým aplikovanie tohto CWA dosiahne súlad s požiadavkami týchto TSI, posúdi ERA a ES.

Takáto podrobná špecifikácia sa musí vzťahovať hlavne na štyri zásady (Regulovanie a trasovanie vlakov, typ vlaku, komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou a monitorovaním prevádzky), všetky typy vlakov a zodpovednosť za pridelenie týchto čísiel. Táto špecifikácia musí zohľadňovať existujúce normy (ako sú UIC Fiche 419-1 a 419-2 OR) už používané a vývoj ERTMS/ETSC. Musí sa založiť odborná skupina na vypracovanie návrhu na účely urýchleného spracovania tohto procesu.

Kým bude tento CWA vypracovaný, železničný podnik a manažér infraštruktúry sa musia spojiť a spoločne vypracovať bilaterálne alebo multilaterálne dohody, pričom musia zohľadniť existujúce normy (ako sú UIC Fiche 419-1 a 419-2 OR), ktoré sa už používajú, ako aj vývoj ERTMS/GSM – R a ERTMS/ETCS, s cieľom uľahčiť hladký prechod vlakov z jednej prevádzkovej oblasti jedného manažéra infraštruktúry do prevádzkovej oblasti druhého manažéra infraštruktúry.

Pozri takisto prílohu U.

▼B

PRÍLOHA S

VIDITEĽNOSŤ VLAKU – KONIEC VLAKU

Tento aspekt predstavuje ešte stále otvorený bod a bude špecifikovaný v budúcej verzii týchto TSI.

Musí byť definovaná podrobnejšia špecifikácia, v ktorej sa zohľadní prečo sa vyžaduje označenie konca vlaku, aká filozofia podčiarkuje túto požiadavku v rámci TEN a ako sa to dá najlepšie harmonizovať bezpečne a nákladovo efektívnym spôsobom.

Táto špecifikácia a súvisiaci proces posúdenia zhody pre riešenie prenosného typu bude uverejnené v týchto TSI ako komponent interoperability.

Kým bude vypracovaná a zavedená podrobná špecifikácia, železničný podnik(-y) a manažér(-i) infraštruktúry sa musia spojiť a spoločne vypracovať bilaterálne alebo multilaterálne dohody, s cieľom uľahčiť hladký prechod vlakov z jednej prevádzkovej oblasti jedného manažéra infraštruktúry do prevádzkovej oblasti druhého manažéra infraštruktúry.

Pozri takisto prílohu U.

▼M2

PRÍLOHA T

VÝKON BŔZD

Úloha manažéra infraštruktúry

Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o výkone bŕzd požadovanom pre každú trať a musí poskytnúť informácie o vlastnostiach trate. Musí zaistiť, aby vlastnosti trate a hodnoty súvisiace s traťou boli zahrnuté do požadovaného výkonu bŕzd.

Požadovaný výkon bŕzd sa v zásade vyjadruje v brzdných percentách, pokiaľ sa manažér infraštruktúry a železničný podnik nedohodnú na inej jednotke vyjadrujúcej výkon bŕzd (napr. na brzdnej hmotnosti, brzdných silách, hodnotách spomalenia, profiloch spomalenia).

Pre vlakové súpravy a pevne stanovené usporiadanie vlaku manažér infraštruktúry poskytuje údaje o výkone bŕzd v hodnotách spomalenia, ak to vyžaduje železničný podnik.

Úloha železničného podniku

Železničný podnik zaistí, aby každý vlak splnil alebo prekročil brzdiaci účinok, ktorý požaduje manažér infraštruktúry. Preto je železničný podnik povinný vypočítať brzdiaci účinok vlaku s prihliadnutím na radenie vlaku.

Železničný podnik musí brať do úvahy výkon bŕzd vozidla alebo vlakovej súpravy stanovený pri ich uvedení do prevádzky. Rovnako sa musia zohľadňovať aj hodnoty súvisiace s koľajovými vozidlami, ako je spoľahlivosť a dostupnosť bŕzd. Železničný podnik musí vziať do úvahy už pri nastavení brzdiaceho účinku aj informácie o vlastnostiach trate, ktoré majú vplyv na chod vlaku pre jeho zastavenie a zabezpečenie.

Brzdiaci účinok vyplývajúci z kontroly skutočného vlaku (napr. radenie vlaku, dostupnosť brzdy, nastavenie brzdy) bude použitý ako vstupná hodnota pre všetky prevádzkové predpisy, ktoré budú následne použité pre tento skutočný vlak.

Nedosiahnutý výkon bŕzd

Manažér infraštruktúry musí stanoviť pravidlá, ktoré musia byť použité v prípadoch, keď vlak nedosahuje požadovaný brzdiaci účinok, a musí tieto pravidlá poskytnúť železničnému podniku.

Ak vlak nedosahuje požadovaný brzdiaci účinok pre trate, na ktorých bude jazdiť, železničný podnik musí rešpektovať výsledné obmedzenia, ako napríklad zníženie rýchlosti.

▼**M2**

PRÍLOHA U

ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV

Oddiel 4.2.2 – Dokument o zostavení vlaku

Príloha B (pozri pododdiel 4.4 týchto TSI) – Ostatné predpisy umožňujúce bezproblémovú prevádzku nových rozdielnych štrukturálnych subsystémov

Príloha R (pozri pododdiel 4.2.3.2 týchto TSI) – Označovanie vlakov

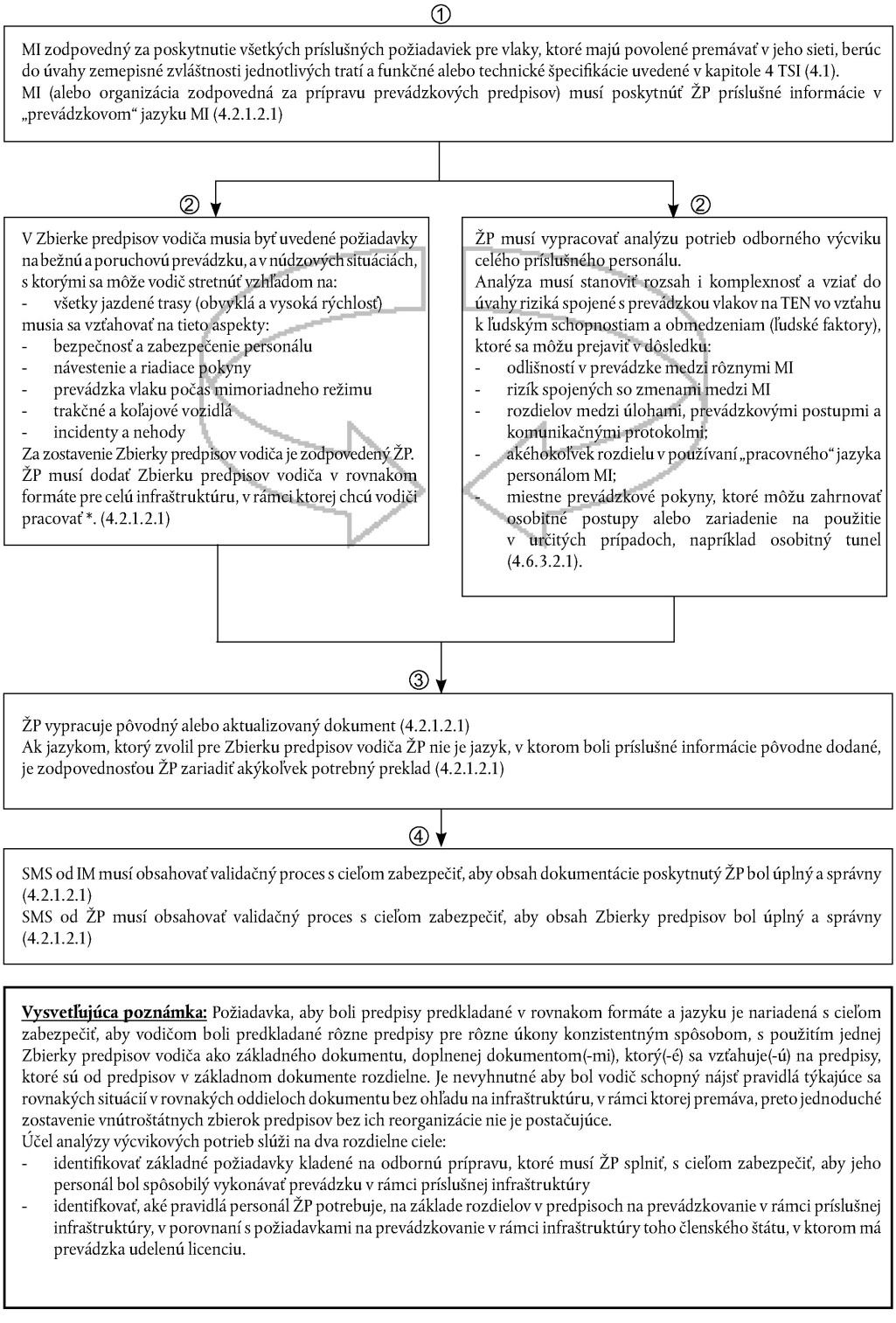
Príloha S (pozri pododdiel 4.2.2.1.3 týchto TSI) – Viditeľnosť vlaku – koniec vlaku

▼B

PRÍLOHA V

PRÍPRAVA A AKTUALIZÁCIA PREDPISOVEJ DOKUMENTÁCIE PRE VODIČOV

V spojení s pododdielmi 4.2. a 4.6. týchto TSI, uvedený diagram je ilustrovaným zobrazením procesu načrtnutého v týchto TSI na prípravu a aktualizáciu predpisovej dokumentácie požadovanej týmito TSI.



▼B

SLOVNÍK

Výraz	Definícia
Nehoda	Ako je definované článku 3 smernice 2004/49/ES.
Povoľovanie jázd vlakov	Obsluha zariadenia na stavadlách, na miestach obsluhy napájania elektrickej trakcie prúdom a v riadiacich strediskách dopravy, ktorá povoľujejazdu vlakov. To nezahŕňa personál železničného podniku riadiaci zdroje, ako je vlakový personál alebo koľajové vozidlá.
Spôsobilosť	Kvalifikácia a prax potrebné na bezpečné a spoľahlivé plnenie vykonávanej úlohy. Prax sa dá získať ako súčasť procesu výcviku.
Nebezpečný tovar	Ako je definované v článku 2 smernice 96/49
Prevádzka za mimoriadnych okolností	Prevádzka vyplývajúca z neplánovanej udalosti, ktorá bráni normálnej prevádzke vlakov.
Vypravovanie	Pozri Vypravovanie vlakov.
Vodič	Osoba kvalifikovaná a oprávnená viesť vlaky.
Mimoriadny náklad	Náklad prevážaný na koľajovom vozidle, napr. kontajner, výmenná skriňa alebo iná preprava, kde si veľkosť a/alebo nápravový tlak koľajového vozidla vyžaduje zvláštne povolenie na jazdu a/alebo aplikáciu zvláštnych podmienok jazdy počas celej cesty alebo jej časti.
Zdravotné a bezpečnostné podmienky	V kontexte s týmito TSI sa uvedené týka iba zdravotných a psychologických predpokladov požadovaných na prevádzkovanie príslušných prvkov subsystému.
Horúce nápravové ložisko	Ložisková skriňa a ložisko, ktoré prekročilo svoju maximálnu konštrukčnú prevádzkovú teplotu.
Mimoriadna situácia	Ako je definované v článku 3 smernice 2004/49/ES.
Kniha vzorov správ	Kniha vzorov správ, ktorá popisuje sled činností, ktoré musí vykonať personál manažéra infraštruktúry a personál železničného podnikupri prevádzke vlakov v mimoriadnych situáciách. Každá samostatná činnosť si vyžaduje samostatnú vzorovú správu. Kniha vzorov správ je vypracovaná v jazyku manažéra infraštruktúry, ako aj železničného podniku, a príslušný personál manažéra infraštruktúry a personál železničného podniku dostanú kópie.
Členský štát	Ak sa tento pojem používa v spojení s týmito TSI, tak sa vzťahuje na členský štát, ktorý vydáva bezpečnostné povolenie/certifikát, ako sa uvádza v článkoch 10 a 11 smernice 2004/49/ES.
Prevádzkový jazyk	Jazyk alebo jazyky, ktoré používa v každodennej činnosti manažér infraštruktúry a sú uverejnené v jeho vyhlásení o sieti, na oznamovanie prevádzkových a s bezpečnosťou súvisiacich správ medzi personálom manažéra infraštruktúry a železničného podniku.
Cestujúci	Osoba (iná ako zamestnanec so zvláštnymi povinnosťami vo vlaku) cestujúca vlakom alebo nachádzajúca sa na území železnice pred alebo po jazde vlakom

▼B

Výraz	Definícia
Monitorovanie výkonnosti	Systematické pozorovanie a zaznamenávanie výkonnosti vlakovej dopravy a infraštruktúry, na účely zlepšenia výkonnosti obidvoch oblastí.
Kvalifikácia	Fyzická a psychologická vhodnosť pre danú úlohu spolu s požadovanými znalosťami.
Reálny čas	Schopnosť vymieňať alebo spracovávať informácie o špecifikovaných udalostiach (ako je príchod na stanicu, prejazd stanicou alebo odchod zo stanice) počas jazdy vlaku tak, ako sa vyskytujú.
Miesto hlásenia	Miesto na plánovanej trase vlaku, kde sa vyžaduje nahlásenie času príchodu, odchodu alebo prejazdu.
Trať	Konkrétny úsek alebo úseky trate.
Znalosť trate	Znalosť úsekov trate, na ktorých vykonáva dopravu vlakový personál pracuje na základe informácií, ktoré poskytol manažér infraštruktúry, s cieľom umožniť im prevádzkovať vlak bezpečne. Základné prvky týchto znalostí sa musí príslušní personál naučiť podrobne a zapamätať si ich. Ostatné prvky je možné uchovávať v dokumentácii, ku ktorej má tento personál okamžitý prístup na základe posúdenia trate zo strany železničného podniku alebo podľa požiadaviek vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.
Práca rozhodujúca z bezpečnostného hľadiska	Práca personálu riadiaca alebo ovplyvňujúca jazdu vozidla, ktorá môže ovplyvniť zdravie a bezpečnosť osôb.
Personál	Zamestnanci pracujúci pre železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry, alebo ich zmluvných partnerov vykonávajúcich úlohy tak, ako sú špecifikované v týchto TSI.
Miesto zastavenia	Lokalita uvedená v cestovnom poriadku vlaku, v ktorej je plánované zastavenie vlaku, obvykle na vykonanie špecifickej činnosti, akou je umožniť cestujúcim nastúpiť alebo vystúpiť.
Cestovný poriadok	Dokument alebo systém, v ktorom sú uvedené podrobné údaje o cestovných poriadkoch vlakov na konkrétnej trase.
Bod stanovenia času	Lokalita identifikovaná v cestovnom poriadku vlaku, v ktorej je identifikovaný špecifický čas. Tento čas môže byť časom príchodu, časom odchodu alebo v prípade vlaku, ktorý nezastavuje v danom mieste, časom prejazdu
Hnacie vozidlo	Vozidlo s vlastným pohonom schopné pohybu samostatne a s ďalšími vozidlami, ku ktorým môže byť pripojené.
Vlak	Vlak sa definuje ako hnacie vozidlo(-lá) s pripojenými koľajovými vozidlami alebo bez nich, alebo súprava vozidiel s vlastným pohonom, s dostupnými údajmi o vlaku prevádzkovaná medzi dvomi alebo viacerým definovanými bodmi v rámci TEN.
Vypravovanie vlaku	Znamenie osobe riadiacej vlak o tom, že všetky činnosti na stanici alebo v depe boli ukončené a že, pokiaľ ide o zodpovedný personál, pre vlak bolo vydané povolenie na jazdu.

▼B

Výraz	Definícia
Vlakový personál	Personál vlaku, ktorý je overený ako spôsobilý a vymenovaný železničným podnikom na to, aby vykonávali špecificky stanovené úlohy týkajúce sa bezpečnosti vo vlaku, napr. vodič alebo sprievodca.
Označenie vlaku	Spôsob jednoznačného označenia konkrétneho vlaku.
Príprava vlaku	Zabezpečenie toho, aby vlak bol v spôsobilom stave na zaradenie do prevádzky, aby bolo vybavenie vlaku správne používané a aby zostavenie vlaku zodpovedalo určenej trase vlaku. Príprava vlaku takisto zahŕňa technické prehliadky vykonávané pred zaradením vlaku do prevádzky.
Vozidlo	Akákoľvek jednotlivá položka koľajových vozidiel, napr. rušeň, osobné vozidlo alebo nákladné vozidlo.
Označenie vozidla	Číslo uvedené na vozidle na účely jeho jednoznačného označenia a odlíšenia od všetkých ostatných vozidiel.

▼B

Skratka	Vysvetlenie
Ac	striedavý prúd
CCS	Riadenie Zabezpečenie Návestenie
Cen	Európsky výbor pre normalizáciu *(Comite Européen de Normalisation)*
COTIF	Dohovor týkajúci sa medzinárodnej železničnej dopravy *(Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)*
cr	konvenčná železnica
Db	decibely
Dc	jednosmerný prúd
Dmi	rozhranie vodič stroj
EC	Európske spoločenstvo
ECG	EKG (elektrokardiogram)
Eirene	Európska integrovaná železničná rádiom zdokonalená sieť
En	európska norma
ENE	energia
Era	Európska železničná agentúra
Ertms	Európsky systém riadenia železničnej dopravy
ETCS	Európsky systém riadenia vlakov
EU	Európska únia
FRS	špecifikácia funkčných požiadaviek
GSM-R	globálny systém mobilné komunikácie – železnice
Habd	detektor horúceho nápravového ložiska
Hz	Hertz
MI	manažér infraštruktúry
INS	infraštruktúra
OPE	prevádzka a riadenie dopravy

▼B

Skratka	Vysvetlenie
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc
PPW	Ruská skratka – Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = Pravidlá používania železničných vozidiel v medzinárodnej doprave
RIC	Predpisy, ktorými sa riadi recipročné používanie batožinových vozidiel a vozidiel s brzdou v medzinárodnej doprave *(Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international)*
Riv	Predpisy, ktorými sa riadi recipročné používanie nákladných vozidiel v medzinárodnej doprave. *(Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international)*
RST	koľajové vozidlá
ŽP	železničný podnik
SMS	systém riadenia bezpečnosti
Spad	prejdenie návesti stoj
SRS	Špecifikácia požiadaviek na systém
TAF	telematické aplikácie pre nákladnú dopravu
Ten	transeurópska sieť
TSI	technické špecifikácie pre interoperabilitu
Uic	Medzinárodná únia železníc *(Union Internationale des Chemins de fer)*
UV	ultrafialový
VKM	označenie prevádzkovateľa vozidla