

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

► **B**

**ROZHODNUTIE KOMISIE**

**zo 14. novembra 2012**

**o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES**

*[oznámené pod číslom C(2012) 8075]*

**(Text s významom pre EHP)**

**(2012/757/EÚ)**

**(Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1)**

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	Rozhodnutie Komisie 2013/710/EÚ z 2. decembra 2013	L 323	35	4.12.2013

Opravené a doplnené:

► **C1** Korigendum, Ú. v. EÚ L 101, 4.4.2014, s. 15 (2012/757/EÚ)



**ROZHODNUTIE KOMISIE**

zo 14. novembra 2012

**o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES**

*[oznámené pod číslom C(2012) 8075]*

(Text s významom pre EHP)

(2012/757/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve <sup>(1)</sup>, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

- (1) V článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) <sup>(2)</sup>, sa vyžaduje, aby Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) zabezpečila, aby boli technické špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) prispôbené technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám a aby navrhovala Komisii zmeny a doplnenia tých TSI, v prípade ktorých to považuje za potrebné.
- (2) V rozhodnutí C(2010) 2576 z 29. apríla 2010 Komisia poverila agentúru vypracovaním a preskúmaním technických špecifikácií interoperability s cieľom rozšíriť ich rozsah pôsobnosti na celý systém železníc v Únii. Podľa podmienok tohto mandátu sa od agentúry požadovalo, aby zlúčila a rozšírila rozsah pôsobnosti TSI pre vysokorýchlostné železnice a TSI pre konvenčné železnice, pokiaľ ide o subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“. Tieto TSI boli prijaté rozhodnutím Komisie 2008/231/ES <sup>(3)</sup> a rozhodnutím Komisie 2011/314/EÚ <sup>(4)</sup>.
- (3) Agentúra 5. septembra 2011 vydala odporúčanie, pokiaľ ide o zlúčenie TSI týkajúcej sa prevádzky a riadenia dopravy pre konvenčné železnice a TSI týkajúcej sa prevádzky a riadenia dopravy pre vysokorýchlostné železnice, rozšírenie geografického rozsahu pôsobnosti týchto TSI a presun údajov týkajúcich sa európskeho čísla vozidla (EČV) do rozhodnutia Komisie 2007/756/ES <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 144, 31.5.2011, s. 1.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30.

**▼B**

- (4) Implementácia TSI uvedenej v prílohe I a súlad s príslušnými bodmi uvedenej TSI by sa mali určiť v súlade s plánom implementácie, ktorý má každý členský štát aktualizovať pre trate, za ktoré zodpovedá.
- (5) Železničná doprava je v súčasnosti prevádzkovaná podľa existujúcich vnútroštátnych, dvojstranných, mnohonárodných alebo medzinárodných dohôd. Je dôležité, aby tieto dohody nebránili súčasnému ani budúcemu smerovaniu k interoperabilite. Preto by sa mal stanoviť postup oznamovania týchto dohôd členskými štátmi.
- (6) Koľajové vozidlá registrujú orgány, ktoré vedú národné registre vozidiel podľa rozhodnutia 2007/756/ES na základe článku 33 smernice 2008/57/ES.
- (7) Formát európskeho čísla vozidla a požiadavka mať toto číslo vyznačené na vozidle sú potrebné na identifikáciu vozidla, a preto by mali ostať súčasťou TSI prevádzka a riadenie dopravy.
- (8) S cieľom uľahčiť chápanie procesov týkajúcich sa národných registrov vozidiel a postupov registrácie vozidiel je vhodné presunúť údaje o technických kódoch, ktoré tvoria súčasť európskeho čísla vozidla, do rozhodnutia 2007/756/ES. Rozhodnutie 2007/756/ES by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (9) Komisia musí prostredníctvom výboru stanoveného v súlade s článkom 29 smernice 2008/57/ES informovať členské štáty o zmenách v zoznamoch kódov zverejnených agentúrou.
- (10) V smernici 2008/57/ES sa subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ definuje ako funkčný. Z tohto dôvodu sa TSI prevádzka a riadenie dopravy neposudzuje pri povoľovaní uvedenia vozidla do prevádzky, ale pri posudzovaní systémov riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.
- (11) V záujme jasnosti a prehľadnosti nie je vhodné meniť a dopĺňať prechodné ustanovenia uvedené v článkoch 3, 5 a 7 rozhodnutia 2011/314/EÚ.
- (12) Rozhodnutia 2008/231/ES a 2011/314/EÚ by sa mali zrušiť.
- (13) Opatrenia stanovené týmto rozhodnutím sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

**▼B**

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

*Článok 1*

1. Technická špecifikácia interoperability (TSI) týkajúca sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Únii, tak ako je uvedená v prílohe, sa týmto prijíma.

2. TSI uvedená v prílohe I k tomuto rozhodnutiu sa uplatňuje na subsystém prevádzka a riadenie dopravy podľa bodu 2.5 prílohy II k smernici 2008/57/ES.

*Článok 2*

Členské štáty oznámia Komisii najneskôr do 30. júna 2014 tieto typy dohôd za predpokladu, že ich už neoznámili podľa rozhodnutia Komisie 2006/920/ES<sup>(1)</sup>, rozhodnutia 2008/231/ES alebo rozhodnutia 2011/314/EÚ:

- a) vnútroštátne dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažermi infraštruktúry, dohodnuté na trvalom alebo dočasnom základe, ktoré sa požadujú z dôvodu veľmi špecifického alebo miestneho charakteru plánovanej dopravnej služby;
- b) dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry alebo bezpečnostnými orgánmi, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability;
- c) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou treťou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažermi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability.

*Článok 3*

Každý členský štát, konajúc v súlade s kapitolou 7 prílohy I k tomuto rozhodnutiu, aktualizuje národný plán implementácie TSI vypracovaný v súlade s článkom 4 rozhodnutia 2006/920/ES, článkom 4 rozhodnutia 2008/231/ES a článkom 5 rozhodnutia 2011/314/EÚ.

Každý členský štát oznámi aktualizovaný plán implementácie ostatným členským štátom a Komisii najneskôr do 31. decembra 2014.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1.

**▼B**

*Článok 4*

Rozhodnutia 2008/231/ES a 2011/314/EÚ sa týmto zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2014.

*Článok 5*

Rozhodnutie 2007/756/ES sa mení a dopĺňa takto:

a) Za článok 1 sa vkladá tento článok:

*„Článok 1a*

Dodatok 6 k prílohe k tomuto rozhodnutiu sa uplatňuje od 1. januára 2014.“

b) Príloha sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou II k tomuto rozhodnutiu.

*Článok 6*

1. Agentúra uverejní na svojej webovej stránke zoznamy kódov uvedených v častiach 9, 10, 11, 12 a 13 dodatku 6 k prílohe k rozhodnutiu 2007/756/ES.

2. Agentúra aktualizuje zoznamy kódov uvedené v odseku 1 a informuje Komisiu o všetkých ich zmenách. Komisia o zmenách týchto zoznamov informuje členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného v súlade s článkom 29 smernice 2008/57/ES.

*Článok 7*

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. januára 2014.

*Článok 8*

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.



## PRÍLOHA I

**TECHNICKÁ ŠPECIFIKÁCIA INTEROPERABILITY TÝKAJÚCA SA  
SUBSYSTÉMU „PREVÁDZKA A RIADENIE DOPRAVY“**

## OBSAH

1. ÚVOD
  - 1.1. Technický rozsah pôsobnosti
  - 1.2. Geografický rozsah pôsobnosti
  - 1.3. Obsah tejto TSI
2. OPIS SUBSYSTÉMU/ROZSAH PÔSOBNOSTI
  - 2.1. Subsystem
  - 2.2. Rozsah pôsobnosti
    - 2.2.1. Personál a vlaky
    - 2.2.2. Zásady
    - 2.2.3. Uplatniteľnosť na existujúce vozidlá a infraštruktúru
3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY
  - 3.1. Súlad so základnými požiadavkami
  - 3.2. Základné požiadavky – prehľad
4. CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU
  - 4.1. Úvod
  - 4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystemu
    - 4.2.1. Špecifikácie týkajúce sa personálu
      - 4.2.1.1. Všeobecné požiadavky
      - 4.2.1.2. Dokumentácia pre rušňovodičov
        - 4.2.1.2.1. Zbierka predpisov rušňovodiča
          - 4.2.1.2.2. Opis trate a príslušného traťového vybavenia na prevádzkovaných tratiach
            - 4.2.1.2.2.1. Vypracovanie tabuliek traťových pomerov
            - 4.2.1.2.2.2. Zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov
            - 4.2.1.2.2.3. Informovanie rušňovodiča v reálnom čase
          - 4.2.1.2.3. Cestovné poriadky
          - 4.2.1.2.4. Železničné koľajové vozidlá
        - 4.2.1.3. Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem rušňovodičov
        - 4.2.1.4. Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry riadiaci jazdy vlaku
        - 4.2.1.5. Komunikácia z hľadiska bezpečnosti medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom riadiacim jazdy vlakov
      - 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. Začiatok vlaku
          - 4.2.2.1.3. Koniec vlaku
            - 4.2.2.1.3.1. Osobné vlaky
            - 4.2.2.1.3.2. Nákladné vlaky v medzinárodnej doprave
            - 4.2.2.1.3.3. Nákladné vlaky, ktoré neprechádzajú hranicou medzi členskými štátmi
        - 4.2.2.2. Početnosť vlaku

**▼ B**

- 4.2.2.2.1. Všeobecná požiadavka
- 4.2.2.2.2. Ovládanie
- 4.2.2.3. Identifikácia vozidla
- 4.2.2.4. Bezpečnosť cestujúcich a nákladu
- 4.2.2.4.1. Bezpečnosť nákladu
- 4.2.2.4.2. Bezpečnosť cestujúcich
- 4.2.2.5. Zostava vlaku
- 4.2.2.6. Brzdzenie vlaku
- 4.2.2.6.1. Minimálne požiadavky na brzdový systém
- 4.2.2.6.2. Brzdiaci účinok
- 4.2.2.7. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku
- 4.2.2.7.1. Všeobecná požiadavka
- 4.2.2.7.2. Požadované údaje
- 4.2.2.8. Požiadavky na sledovanie návěstí a traťových značiek
- 4.2.2.9. Bdelosť rušňovodiča
- 4.2.3. Špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov
- 4.2.3.1. Plánovanie vlaku
- 4.2.3.2. Identifikácia vlakov
- 4.2.3.2.1. Formát čísla vlaku
- 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 na ohlasovanie polohy vlaku
- 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 podmienok
- 4.2.3.6.1. Informácia pre ostatných používateľov
- 4.2.3.6.2. Informácia pre rušňovodičov
- 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 mimoriadnej udalosti alebo závažnej poruchy koľajových vozidiel
- 4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní
- 4.3.1. Rozhrania s TSI týkajúcimi sa infraštruktúry
- 4.3.2. Rozhrania s TSI týkajúcimi sa riadenia-zabezpečenia a návestenia
- 4.3.3. Rozhrania s TSI týkajúcou sa železničných koľajových vozidiel
- 4.3.3.1. Rozhrania s TSI týkajúcou sa rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel
- 4.3.3.2. Rozhrania s TSI týkajúcou sa nákladných vozňov
- 4.3.3.3. Rozhrania s TSI týkajúcou sa vysokorýchlostných koľajových vozidiel
- 4.3.4. Rozhrania s TSI týkajúcou sa energie

**▼ B**

- 4.4. Prevádzkové predpisy
- 4.5. Predpisy týkajúce sa údržby
- 4.6. Odborná kvalifikácia
  - 4.6.1. Odborná spôsobilosť
    - 4.6.1.1. Odborné znalosti
    - 4.6.1.2. Schopnosť uplatniť 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 odbornej prípravy
      - 4.6.3.2.1. Vypracovanie analýzy potrieb odbornej prípravy
      - 4.6.3.2.2. Aktualizácia analýzy potrieb odbornej prípravy
      - 4.6.3.2.3. Špecifické prvky pre vlakový personál a pomocný personál
        - 4.6.3.2.3.1. Znalosti o infraštruktúre
        - 4.6.3.2.3.2. Znalosti o koľajových vozidlách
        - 4.6.3.2.3.3. Pomocný personál
- 4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky
  - 4.7.1. Úvod
  - 4.7.2. Zrušený
  - 4.7.3. Zrušený
  - 4.7.4. Lekárske prehliadky a psychologické posudzovania
    - 4.7.4.1. Pred prijatím do zamestnania
      - 4.7.4.1.1. Minimálny obsah lekárskej prehliadky
      - 4.7.4.1.2. Psychologické posudzovanie
    - 4.7.4.2. Po prijatí do zamestnania
      - 4.7.4.2.1. Periodicita pravidelných lekárskeho prehliadok
      - 4.7.4.2.2. Minimálny obsah pravidelnej lekárskej prehliadky
      - 4.7.4.2.3. Ďalšie lekárske prehliadky a/alebo psychologické posudzovanie
  - 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 vozidiel
  - 4.8.1. Infraštruktúra
  - 4.8.2. Železničné koľajové vozidlá
- 5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY
  - 5.1. Vymedzenie
  - 5.2. Zoznam komponentov
- 6. POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI KOMPONENTOV NA POUŽITIE A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU
  - 6.1. Komponenty interoperability
  - 6.2. Subsystem prevádzka a riadenie dopravy
    - 6.2.1. Zásady



**▼ B**

- 7. IMPLEMENTÁCIA
- 7.1. Zásady
- 7.2. Usmernenia týkajúce sa implementácie
- 7.3. Špecifické prípady
  - 7.3.1. Úvod
  - 7.3.2. Zoznam špecifických prípadov
    - 7.3.2.1. Dočasný špecifický prípad (T1) pre Estónsko, Litvu a Lotyšsko
    - 7.3.2.2. Dočasný špecifický prípad (T1) pre Írsko a Spojené kráľovstvo
- Dodatok A: Prevádzkové predpisy ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R
- Dodatok B: Ostatné predpisy umožňujúce koherentnú prevádzku
- Dodatok C: Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti
- Dodatok D: Informácie, ku ktorým musí mať železničný podnik prístup v súvislosti s traťou(-ami), na ktorej(-ých) chce vykonávať dopravu
- Dodatok E: Jazyk a úroveň komunikácie
- Dodatok F:
- Dodatok G:
- Dodatok H:
- Dodatok I:
- Dodatok J: Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“
- Dodatok K:
- Dodatok L: Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohu prípravy vlakov
- Dodatok M:
- Dodatok N:
- Dodatok O:
- Dodatok P: Európske číslo vozidla a súvisiace abecedné označenie na skrini vozidla
- Dodatok Q:
- Dodatok R:
- Dodatok S:
- Dodatok T: Brzdiaci účinok
- Dodatok U: Zoznam otvorených bodov
- Dodatok V:
- Dodatok W: Slovník

**▼ B**

## 1. ÚVOD

1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

Táto technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) sa týka subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ uvedeného v zozname obsiahnutom v bode 1 prílohy II k smernici 2008/57/ES. Ďalšie informácie o tomto subsystéme sú uvedené v kapitole 2 tejto prílohy.

V prípade potreby TSI rozlišuje medzi požiadavkami na konvenčné a na vysokorýchlostné železnice v zmysle kapitoly 2.1 prílohy I k smernici 2008/57/ES.

1.2. **Geografický rozsah pôsobnosti**

Geografickým rozsahom tejto TSI je európsky systém železníc v súlade s článkom 1 smernice 2008/57/ES s výnimkou systémov a sietí uvedených v článku 1 ods. 3 smernice 2008/57/ES.

1.3. **Obsah tejto TSI**

V súlade s článkom 5 ods. 3 smernice 2008/57/ES sa v tejto TSI:

- a) uvádza jej plánovaný rozsah pôsobnosti pre subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ – kapitola 2;
- b) stanovujú základné požiadavky na príslušný subsystém a jeho rozhrania s ostatnými 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 líšiť podľa používania subsystému, napríklad podľa kategórií trate, železničných uzlov a/alebo železničných koľajových vozidiel uvedených v prílohe I k smernici 2008/57/ES – kapitola 4;
- d) určujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa vzťahujú európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci európskeho systému železníc – kapitola 5;
- e) v každom posudzovanom prípade stanovuje, ktoré postupy sa majú uplatniť na posudzovanie zhody komponentov interoperability alebo ich vhodnosti na použitie – kapitola 6;
- f) určuje stratégia implementácie TSI. Je nevyhnutné určiť najmä 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;
- g) pre príslušný personál určuje odborná spôsobilosť a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzku a údržbu dotknutého subsystému, ako aj na implementáciu TSI – kapitola 4.

**▼ B**

Navyše v súlade s článkom 5 ods. 5 smernice 2008/57/ES, je možné prijať ustanovenia pre špecifické prípady pre každú TSI. Tieto sú uvedené v kapitole 7.

Táto TSI zahŕňa v kapitole 4 aj predpisy pre prevádzku a údržbu špecifické vzhľadom na rozsah pôsobnosti stanovený v bodoch 1.1 a 1.2 tejto prílohy.

## 2. OPIS SUBSYSTÉMU/ROZSAH PÔSOBNOSTI

### 2.1. **Subsystém**

Opis subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ sa uvádza v bode 2.5 prílohy II k smernici 2008/57/ES ako:

„Postupy a zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rôznych štruktúrnych subsystémov ako počas bežnej, tak aj počas prevádzky za mimoriadnych podmienok vrátane zostavovania a vedenia vlakov, plánovania a riadenia dopravy.

Na vykonávanie cezhraničnej dopravy sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.“

### 2.2. **Rozsah pôsobnosti**

Táto TSI sa uplatňuje na subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ manažérov infraštruktúry a železničných podnikov v súvislosti s prevádzkou vlakov na tratiach európskeho systému železníc v zmysle definície v kapitole 1.2.

#### 2.2.1. *Personál a vlaky*

Body 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 miestom označeným ako „hraničné“ v podmienkach používania siete manažéra infraštruktúry a uvedeným v jeho bezpečnostnom povolení.

Bod 4.6.2 sa vzťahuje aj na rušňovodičov, ako sa ustanovuje v bode 8 prílohy VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES<sup>(1)</sup>. Člen personálu sa nebude považovať za člena prekračujúceho hranicu, ak činnosť zahŕňa iba prácu do akéhokoľvek „hraničného“ miesta uvedeného v prvom odseku tohto bodu.

Na personál vykonávajúci z bezpečnostného hľadiska rozhodujúce úlohy súvisiace s výpravou vlakov a povoľovaním jazd vlakov sa bude uplatňovať vzájomné uznávanie odbornej kvalifikácie a zdravotných a bezpečnostných podmienok medzi členskými štátmi.

Na personál vykonávajúci z bezpečnostného hľadiska rozhodujúce úlohy súvisiace s konečnou prípravou vlaku pred plánovaným prekročením hranice a prácu za akýmkoľvek „hraničným“ miestom uvedeným v prvom odseku tohto bodu sa bude uplatňovať bod 4.6 so vzájomným uznávaním zdravotných a bezpečnostných podmienok medzi členskými štátmi. Vlaková doprava sa nebude považovať za cezhraničnú dopravu vtedy, keď všetky vozidlá vlaku, ktoré prekračujú štátnu hranicu, prekročia hranicu iba po „hraničné“ mieste uvedené v prvom odseku tohto bodu.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51.

**▼ B**

Uvedené možno zhrnúť v tabuľkách 1 a 2:

*Tabuľka 1*

**Personál vykonávajúci práce súvisiace s vlakmi, ktoré prekrôčia štátne hranice a pokračujú za hraničné miesto**

Úloha	Odborná spôsobilosť	Požiadavky na zdravotný stav
sprevádzanie vlaku	4.6	4.7
povoľovanie jász vlaku	vzájomné uznávanie	vzájomné uznávanie
príprava vlaku	4.6	vzájomné uznávanie
výprava vlaku	vzájomné uznávanie	vzájomné uznávanie

*Tabuľka 2*

**Personál vykonávajúci práce súvisiace s vlakmi, ktoré neprekračujú štátne hranice alebo ich prekrôčujú iba po hraničné miesta**

Úloha	Odborná spôsobilosť	Požiadavky na zdravotný stav
sprevádzanie vlaku	vzájomné uznávanie	vzájomné uznávanie
povoľovanie jász vlaku	vzájomné uznávanie	vzájomné uznávanie
príprava vlaku	vzájomné uznávanie	vzájomné uznávanie
výprava vlaku	vzájomné uznávanie	vzájomné uznávanie

2.2.2. *Zásady*

Táto TSI sa vzťahuje na tie prvky (ako sa uvádza v kapitole 4) subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“, v prípade ktorých v zásade existujú prevádzkové rozhrania medzi železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry a ktoré sú z hľadiska interoperability mimoriadne prospešné.

Železničné podniky a manažeri infraštruktúry musia zavedením vhodných procesov zabezpečiť plnenie všetkých požiadaviek súvisiacich s predpismi a postupmi, ako aj dokumentáciou. Zavedenie týchto postupov je významnou časťou systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (ďalej len „SMS“), ako sa vyžaduje podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES<sup>(1)</sup>. Samotný SMS je predmetom posudzovania príslušným národným bezpečnostným orgánom predtým, ako mu tento udelí bezpečnostné osvedčenie/povolenie.

2.2.3. *Uplatniteľnosť na existujúce vozidlá a infraštruktúru*

Zatiaľ čo väčšina požiadaviek tejto 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 štrukturálnych TSI, ktoré sa vzťahujú na subsystémy, ako napríklad subsystém železničné koľajové vozidlá. V rámci tejto TSI sa posudzuje ich prevádzková funkcia.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

**▼B**

## 3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

3.1. **Súlady so základnými požiadavkami**

V súlade s článkom 4 ods. 1 smernice 2008/57/ES európsky systém železníc, jeho subsystemy a ich komponenty interoperability musia spĺňať základné požiadavky stanovené vo všeobecných požiadavkách v prílohe III k uvedenej smernici.

3.2. **Základné požiadavky – prehľad**

Základné požiadavky sa vzťahujú na:

- bezpečnosť,
- spoľahlivosť a dostupnosť,
- zdravie,
- ochranu životného prostredia,
- technickú zlučiteľnosť.

Podľa smernice 2008/57/ES základné požiadavky môžu byť spravidla uplatniteľné na celý európsky systém železníc alebo špecifické pre každý subsystem a jeho komponenty.

Nasledujúca tabuľka 3 sumarizuje vzťah medzi základnými požiadavkami stanovenými v prílohe III k smernici 2008/57/ES a súčasným TSI.

Tabuľka 3

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spôľahlivosť a dostupnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4		1.4.5	1.5	2.6.1
4.2.1.2	Dokumentácia pre rušňovodičov						X									X		X
4.2.1.2.1	Zbierka predpisov												X			X		X
4.2.1.2.2	Tabuľky traťových pomerov															X		X
4.2.1.2.2.1	Vypracovanie tabuliek traťových pomerov															X		
4.2.1.2.2.2	Zmena informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov															X		X
4.2.1.2.2.3	Informovanie rušňovodiča v reálnom čase															X	X	X
4.2.1.2.3	Cestovné poriadky															X	X	X
4.2.1.2.4	Železničné koľajové vozidlá						X									X		X
4.2.1.3	Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem rušňovodičov						X									X		X
4.2.1.4	Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry riadiaceho jazdy vlaku						X									X	X	

## ▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spôľahlivosť a dostupnosť	Zdravie			Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5		1.5	2.6.1	2.6.2
4.2.1.5	Komunikácia medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom riadiacim jazdy vlakov, ktorá sa týka bezpečnosti						X										X	X	X
4.2.2.1	Viditeľnosť vlaku	X															X		X
4.2.2.1.1	Všeobecná požiadavka	X															X		X
4.2.2.1.2	Začiatok vlaku	X															X		X
4.2.2.1.3	Koniec vlaku	X															X		X
4.2.2.2	Počuteľnosť vlaku	X											X				X		X
4.2.2.2.1	Všeobecná požiadavka	X															X		X
4.2.2.2.2	Ovládanie	X																	X
4.2.2.3	Identifikácia vozidla						X										X		X
4.2.2.4	Bezpečnosť cestujúcich a nákladu																X		
4.2.2.5	Zostava vlaku																X		
4.2.2.6	Brzdenie vlaku		X														X		X

## ▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spôľahlivosť a dostupnosť	Zdravie			Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5		1.5	2.6.1	2.6.2
4.2.2.6.1	Minimálne požiadavky na brzdový systém		X														X		X
4.2.2.6.2	Brzdiaci účinok		X														X		X
4.2.2.7	Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku		X														X		X
4.2.2.7.1	Všeobecná požiadavka																X		X
4.2.2.7.2	Požadované údaje																X		X
4.2.2.8	Požiadavky na dohľadnosť návestných znakov návestidiel a traťových značiek														X		X		
4.2.2.9	Bdelosť rušňovodiča																X		
4.2.3.1	Plánovanie vlaku		X															X	X
4.2.3.2	Identifikácia vlakov																X	X	X
4.2.3.3	Odchod vlaku																X		X
4.2.3.3.1	Prehliadky a skúšky pred odchodom		X				X										X		X



## ▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spôľahlivosť a dostupnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4		1.4.5	1.5	2.6.1
4.2.3.3.2	Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku		X				X										X	X
4.2.3.4	Riadenie dopravy															X	X	X
4.2.3.4.1	Všeobecné požiadavky															X	X	X
4.2.3.4.2	Ohlasovanie vlaku															X	X	X
4.2.3.4.2.1	Údaje požadované na ohlasovanie polohy vlaku															X		X
4.2.3.4.2.2	Predpokladaný čas odovzdania															X		X
4.2.3.4.3	Nebezpečný tovar															X	X	
4.2.3.4.4	Kvalita prevádzky																X	X
4.2.3.5	Zaznamenávanie údajov						X										X	
4.2.3.5.1	Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku						X										X	
4.2.3.5.2	Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku						X										X	
4.2.3.6	Prevádzka za mimoriadnych podmienok															X	X	X

## ▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spôľahlivosť a dostupnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.3.6.1	Informácia pre ostatných používateľov															X		X
4.2.3.6.2	Informácia pre rušňovodičov															X		
4.2.3.6.3	Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti															X	X	X
4.2.3.7	Riadenie núdzovej situácie															X	X	X
4.2.3.8	Pomoc vlakovému personálu v prípade mimoriadnej udalosti alebo závažnej poruchy koľajových vozidiel																	X
4.4	Prevádzkové predpisy															X	X	
4.6	Odborná kvalifikácia															X	X	X
4.7	Zdravotné a bezpečnostné podmienky															X		

**▼B**

## 4. CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU

## 4.1. Úvod

Vzhľadom na všetky relevantné základné požiadavky sa subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ opísaný v bode 2.2. vzťahuje iba na prvky špecifikované v tejto kapitole.

V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES <sup>(1)</sup> je celkovou zodpovednosťou manažéra infraštruktúry stanoviť všetky príslušné požiadavky, ktoré musia spĺňať vlaky, ktoré majú povolenie jazdiť na jeho sieti, s prihliadnutím na zeme-pisné zvláštnosti jednotlivých tratí a funkčné a technické špecifikácie uvedené v tejto kapitole.

## 4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystému

Funkčné a technické špecifikácie subsystému „prevádzka a riadenie 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 bod sa zaoberá personálom, ktorý prispieva k prevádzke subsystému vykonávaním z bezpečnostného hľadiska rozhodujúcich úloh zahŕňajúcej priame rozhranie medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry.

## 1. Personál železničného podniku:

- a) vykonávajúci úlohu vedenia vlakov (ďalej v tejto TSI len „rušňovodič“) a tvoriaci súčasť „vlakového personálu“;
- b) vykonávajúci úlohy vo vlaku (iné ako vedenie vlaku) a tvoriaci súčasť „vlakového personálu“;
- c) vykonávajúci úlohu prípravy vlakov.

## 2. Personál manažéra infraštruktúry vykonávajúci úlohu riadenia jazdy vlakov

Vzťahuje sa na tieto oblasti:

- dokumentácia,
- komunikácia.

Pre personál uvedený v bode 2.2.1 sa v tejto TSI stanovujú požiadavky aj na:

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

**▼ B**

- kvalifikáciu (pozri bod 4.6 a dodatok L),
- zdravotné a bezpečnostné podmienky (pozri bod 4.7).

## 4.2.1.2. Dokumentácia pre rušňovodičov

Železničný podnik prevádzkujúci vlak musí poskytnúť rušňovodičovi všetky potrebné informácie a dokumentáciu požadovanú na výkon jeho povinností.

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

## 4.2.1.2.1. Zbierka predpisov rušňovodiča

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

V zbierke predpisov rušňovodiča musia byť uvedené požiadavky týkajúce sa všetkých tratí, po ktorých sa jazdí, a koľajových vozidiel používaných na týchto tratiach pri bežnej prevádzke, prevádzke za mimoriadnych podmienok a v núdzových situáciách, s ktorými sa môže rušňovodič stretnúť.

Zbierka predpisov rušňovodiča sa musí vzťahovať na dva rozdielne aspekty:

- aspekt, ktorý opisuje súbor spoločných predpisov a postupov (s prihliadnutím na obsah dodatkov 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 ochrana personálu,
- návestenie a riadenie-zabezpečenie,
- prevádzka vlaku vrátane prevádzky za mimoriadnych podmienok,
- trakcia a železničné koľajové vozidlá,
- mimoriadne udalosti a nehody.

Za zostavenie zbierky predpisov rušňovodiča je zodpovedný železničný podnik.

Železničný podnik musí predložiť zbierku predpisov rušňovodiča v rovnakom formáte pre celú infraštruktúru, na ktorej budú rušňovodiči pracovať.

Železničný podnik musí vypracovať zbierku predpisov rušňovodiča tak, aby umožnil rušňovodičovi uplatňovať všetky prevádzkové predpisy.

**▼ B**

Zbierka musí mať dva dodatky:

- dodatok 1: Príručka komunikačných postupov,
- dodatok 2: Kniha tlačív.

Vopred definované správy a tlačivá musia byť v jazyku manažéra (manažérov) infraštruktúry.

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

- manažér infraštruktúry (alebo organizácia zodpovedná za vypracovanie prevádzkových predpisov) musí poskytnúť železničnému podniku príslušné informácie v prevádzkovom jazyku manažéra infraštruktúry,
- železničný podnik musí vypracovať prvotný alebo aktualizovaný dokument,
- ak jazyk, ktorý železničný podnik vyberie pre zbierku predpisov rušňovodiča, nie je jazykom, v ktorom boli príslušné informácie pôvodne dodané, železničný podnik zodpovedá za zabezpečenie akéhokoľvek potrebného prekladu a/alebo vysvetliviek v inom jazyku.

Manažér infraštruktúry musí zabezpečiť, aby obsah dokumentácie poskytnutej železničnému(-ým) podniku(-om) bol úplný a správny.

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby obsah zbierky predpisov rušňovodiča bol úplný a správny.

#### 4.2.1.2.2. Opis trate a príslušného traťového vybavenia na prevádzkovaných tratiach

Rušňovodičom sa musí poskytnúť opis tratí a súvisiaceho traťového vybavenia pre trate, na ktorých budú vykonávať činnosť, a týkajúci sa 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).

Musia sa poskytnúť aspoň tieto informácie:

- všeobecné prevádzkové charakteristiky,
- označenie stúpaní a klesaní,
- podrobná schéma trate.

##### 4.2.1.2.2.1. Vypracovanie tabuliek traťových pomerov

Formát tabuliek traťových pomerov musí byť vypracovaný rovnako pre všetky infraštruktúry, na ktorých jazdia vlaky konkrétneho železničného podniku.

**▼ B**

Železničný podnik je zodpovedný za úplné a správne vypracovanie tabuliek traťových pomerov (napríklad zabezpečením akéhokoľvek potrebného prekladu a/alebo poskytnutím vysvetliviek), pričom využíva informácie, ktoré mu poskytol (poskytli) manažér(-i) infraštruktúry.

Musia sa uviesť tieto informácie (tento zoznam nie je úplný):

a) všeobecné prevádzkové charakteristiky:

— typ návstenia a príslušný režim prevádzky (dvojkolajná trať, obojsmerná prevádzka, ľavostranná alebo pravostranná prevádzka atď.),

— druh napájania,

— typ zariadenia na rádiokomunikáciu medzi traťovým zariadením a vlakom;

b) označenie stúpaní a klesaní s ich hodnotami sklonov a presnou polohou;

c) podrobná schéma trate:

— názvy staníc na trati, kľúčové miesta a ich poloha,

— tunely vrátane polohy, názvu, dĺžky, špecifických informácií, ako je existencia chodníkov a miest bezpečného úniku, ako aj rozmiestnenie bezpečnostných plôch, kde sa môže vykonávať evakuácia cestujúcich,

— dôležité miesta, ako sú neutrálne úseky,

— najvyššie povolené rýchlosti pre každú koľaj vrátane – v prípade potreby – rozdielných rýchlostí podľa určitých druhov vlakov,

— zodpovedný manažér infraštruktúry,

— prostriedky komunikácie s riadením dopravy/strediskom riadenia za bežných i za mimoriadnych podmienok.

Manažér infraštruktúry musí zabezpečiť, aby obsah dokumentácie poskytnutej železničnému(-ým) podniku(-om) bol úplný a správny.

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby obsah tabuliek traťových pomerov bol úplný a správny.

#### 4.2.1.2.2.2. Zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov

Manažér infraštruktúry musí oznámiť železničnému podniku akéhokoľvek trvalé alebo dočasné zmeny informácií poskytnutých v súlade s bodom 4.2.1.2.2.1.

Tieto zmeny musí železničný podnik zoskupiť v osobitnom dokumente alebo na elektronickom médiu, ktorého formát musí byť rovnaký pre všetky infraštruktúry, na ktorých jazdia vlaky konkrétneho železničného podniku.

**▼ B**

Manažér infraštruktúry musí zabezpečiť, aby obsah dokumentácie poskytnutej železničnému(-ým) podniku(-om) bol úplný a správny.

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby obsah dokumentu zoskupujúceho zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov bol úplný a správny.

## 4.2.1.2.2.3. Informovanie rušňovodiča v reálnom čase

Manažér infraštruktúry musí informovať rušňovodičov o všetkých zmenách týkajúcich sa trate alebo príslušného traťového vybavenia, ktoré neboli oznámené ako zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov podľa bodu 4.2.1.2.2.2.

## 4.2.1.2.3. Cestovné poriadky

Poskytnutie cestovného poriadku uľahčuje presnú jazdu vlakov a pomáha pri vykonávaní dopravy.

Železničný podnik musí poskytnúť rušňovodičom informácie potrebné na bežnú jazdu vlaku, ktoré musia zahŕňať aspoň:

- identifikáciu vlaku,
- dni chodu vlaku (ak je to nevyhnutné),
- miesta zastavenia a činnosti s nimi súvisiace,
- ostatné časové miesta,
- časy príchodu/odchodu/prechodu v každom z týchto miest.

Takéto informácie o chode vlakov, ktoré sa musia zakladať na informáciách od manažéra infraštruktúry, sa môžu poskytnúť buď v elektronickej forme, alebo v papierovej forme.

Informácie sa musia rušňovodičovi poskytovať jednotne na všetkých tratiach, na ktorých železničný podnik zabezpečuje prevádzku.

## 4.2.1.2.4. Železničné koľajové vozidlá

Železničný podnik musí poskytnúť rušňovodičovi všetky príslušné informácie z hľadiska prevádzky koľajových vozidiel v mimoriadnych situáciách (napríklad keď vlaky vyžadujú pomoc). Takáto dokumentácia sa musí v takýchto prípadoch zamerať aj na špecifické rozhranie s personálom manažéra infraštruktúry.

## 4.2.1.3. Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem rušňovodičov

Železničný podnik musí poskytnúť všetkým členom svojho personálu (či už vlakového alebo iného), ktorí vykonávajú z hľadiska bezpečnosti rozhodujúce úlohy, pri ktorých sa dostávajú do priameho styku s personálom, vybavením alebo systémami manažéra infraštruktúry, predpisy, postupy, informácie o konkrétnych koľajových vozidlách a tratiach, ktoré považuje za potrebné k týmto úlohám. Takéto informácie sa musia uplatňovať v bežnej aj prevádzke za mimoriadnych podmienok.

**▼ B**

V prípade vlakového personálu štruktúra, formát, obsah a postup prípravy a aktualizácie takýchto informácií musia byť založené na špecifikáciách stanovených v pododdiel 4.2.1.2 tejto TSI.

#### 4.2.1.4. Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry riadiaci jazdy vlaku

Všetky informácie potrebné na zaistenie komunikácie z hľadiska bezpečnosti medzi personálom riadiacim jazdy vlakov a vlakovým personálom, musia byť uvedené:

— v dokumentoch, v ktorých sa uvádzajú Zásady komunikácie (dodatok C),

— v dokumente s názvom Kniha tlačív.

Manažér infraštruktúry musí vypracovať tieto dokumenty vo svojom prevádzkovom jazyku.

#### 4.2.1.5. Komunikácia z hľadiska bezpečnosti medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom riadiacim jazdy vlakov

Jazykom používaným na komunikáciu z hľadiska bezpečnosti, medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku (ako sa vymedzuje v dodatku L) a personálom riadiacim jazdy vlakov je prevádzkový jazyk (pozri slovník pojmov) používaný manažérom infraštruktúry na príslušnej trati.

Zásady komunikácie z hľadiska bezpečnosti, medzi vlakovým personálom a personálom zodpovedným za povoľovanie jzd vlakov sa uvádzajú v dodatku C.

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

Ak 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 boli vlaky vybavené prostriedkami označujúcimi začiatok a koniec vlaku.

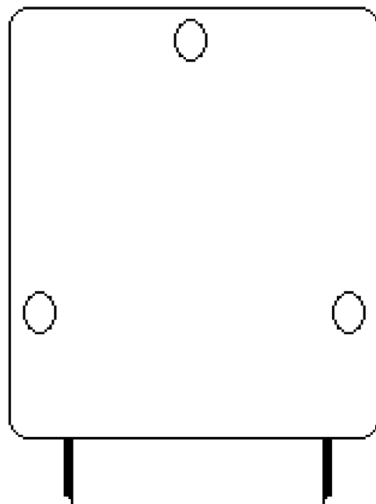
##### 4.2.2.1.2. Začiatok vlaku

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby bol približujúci sa vlak jasne viditeľný a rozpoznateľný ako taký, prítomnosťou a usporiadaním jeho rozsvietených bielych čelných svetiel.



**▼B**

Predné čelo vedúceho vozidla vlaku musí byť vybavené tromi svetlami v tvare rovnoramenného trojuholníka, ako je znázornené ďalej. Tieto svetlá musia byť vždy rozsvietené, keď sa vlak vedie v tomto smere.

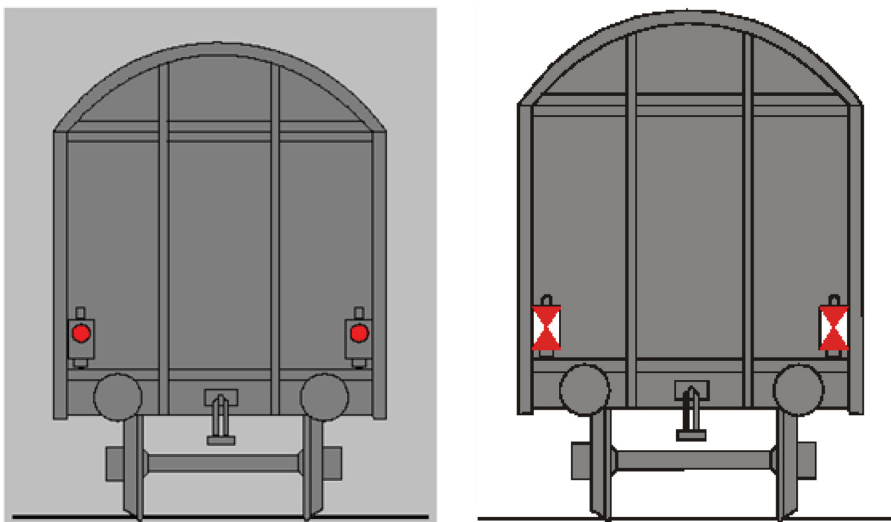


Čelné svetlá musia optimalizovať rozlíšiteľnosť vlaku (napríklad pre traťových pracovníkov a pre osoby, ktoré používajú verejné železničné precestia) (návestné svetlá), poskytovať rušňovodičovi dostatočnú viditeľnosť (osvetlenie trate vpredu, informačné návestidlá/tabule pri trati atď.) (reflektory) v noci a počas podmienok za zníženej viditeľnosti a nesmú oslňovať rušňovodičov protiúdiacich vlakov.

Rozstup, výška nad koľajnicami, priemer, intenzita svetiel, rozmery a tvar vyžarovaného lúča počas dennej i nočnej prevádzky sú uvedené v TSI železničné koľajové vozidlá (ďalej len „RST TSI“).

#### 4.2.2.1.3. Koniec vlaku

Železničný podnik musí zabezpečiť požadované prostriedky označujúce koniec vlaku. Koncové návestidlo sa musí umiestniť len na konci posledného vozidla vlaku, ako je znázornené ďalej.



**▼ B**

## 4.2.2.1.3.1. Osobné vlaky

Koncové označenie osobného vlaku musí pozostávať z dvoch stálych červených svetiel v rovnakej výške nad nárazníkom voči priečnej osi.

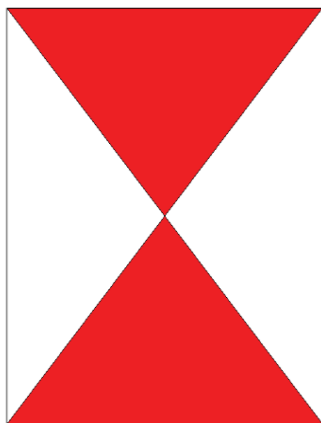
## 4.2.2.1.3.2. Nákladné vlaky v medzinárodnej doprave

Členský štát musí oznámiť, ktoré z nasledujúcich požiadaviek bude uplatňovať na svojej sieti v prípade vlakov, ktoré prechádzajú hranicou medzi členskými štátmi:

Buď

— dve stále červené svetlá, alebo

— dve odrazové dosky tohto tvaru s bočnými bielymi trojuholníkmi a horným a dolným červeným trojuholníkom:



Svietidlá alebo dosky musia byť v rovnakej výške nad nárazníkom voči priečnej osi. Členské štáty, ktoré vyžadujú dve odrazové dosky, musia ako označenie konca vlaku akceptovať aj dve stále červené svetlá.

## 4.2.2.1.3.3. Nákladné vlaky, ktoré neprechádzajú hranicou medzi členskými štátmi

V prípade nákladných vlakov, ktoré neprechádzajú hranicou medzi členskými štátmi, je označenie konca vlaku otvoreným bodom (pozri dodatok U).

## 4.2.2.2. Početnosť vlaku

## 4.2.2.2.1. Všeobecná požiadavka

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

## 4.2.2.2.2. Ovládanie

Aktivácia zvukového výstražného zariadenia musí byť možná zo všetkých pozícií pri vedení vlaku.

**▼ B**

## 4.2.2.3. Identifikácia vozidla

Každé vozidlo musí mať európske číslo vozidla, ktoré ho umožňuje jednoznačne odlišiť od akéhokoľvek iného železničného vozidla. Toto číslo musí byť výrazne zobrazené minimálne na oboch pozdĺžnych stranách vozidla v zmysle dodatku P.

Európske číslo vozidla tvorí 12 číslíc. Ďalšie podrobnosti sa uvádzajú v rozhodnutí 2007/756/ES.

Musi byť možné identifikovať aj prevádzkové obmedzenia, ktoré sa uplatňujú na dané vozidlo.

## 4.2.2.4. Bezpečnosť cestujúcich a nákladu

## 4.2.2.4.1. Bezpečnosť nákladu

Železničný podnik musí zabezpečiť, že nákladné vozne sú bezpečne a spoľahlivo naložené a že tak zostanú počas celej jazdy.

## 4.2.2.4.2. Bezpečnosť cestujúcich

Železničný podnik musí zaistiť bezpečnú prepravu cestujúcich pri odchode i počas jazdy.

## 4.2.2.5. Zostava vlaku

Železničný podnik musí definovať predpisy a postupy, ktoré musí dodržiavať jeho personál tak, aby sa zabezpečilo, že vlak spĺňa požiadavky pridelenej trasy.

Pri požiadavkách na zostavu vlaku sa musia zohľadňovať tieto prvky:

## a) vozidlá

- všetky vozidlá vlaku musia spĺňať všetky požiadavky uplatniteľné na tratiach, na ktorých bude vlak jazdiť,
- všetky vozidlá vlaku musia byť schopné jazdy maximálnou rýchlosťou, určenou pre jazdu vlaku,
- všetky vozidlá vlaku sa musia v danej chvíli nachádzať v rámci svojho špecifikovaného intervalu údržby a musia v tomto intervale zotrvať počas jazdy (pokiaľ ide o čas, ako aj vzdialenosť);

## b) vlak

- kombinácia vozidiel tvoriacich vlak musí byť v súlade s technickými obmedzeniami príslušnej trate a nesmie prekročiť maximálnu prípustnú dĺžku v odosielačích staniaciach a staniaciach určenia,
- 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;

**▼ B**

## c) hmotnosť a hmotnosť na nápravu

- hmotnosť vlaku musí byť v rámci maximálnej prípustnej hmotnosti pre daný úsek trasy, pevnosti spriahadiel, hnacej sily a ostatných relevantných charakteristík vlaku. Obmedzenia hmotnosti na nápravu sa musia dodržiavať;

## d) maximálna rýchlosť vlaku

- maximálna rýchlosť, pri ktorej vlak môže jazdiť, musí zohľadňovať všetky obmedzenia na príslušnej trati, brzdiaci účinok, hmotnosť na nápravu a typ vozidla;

## e) kinematický obrys vozidla

- kinematický obrys každého vozidla (vrátane akéhokoľvek nákladu) vo vlaku musí byť v rámci maximálne povolenej hodnoty pre daný úsek trate.

Ďalšie obmedzenia sa môžu vyžadovať alebo uložiť pre konkrétny vlak v dôsledku režimu brzdzenia alebo druhu trakcie.

## 4.2.2.6. Brzdenie vlaku

## 4.2.2.6.1. Minimálne požiadavky na brzdový systém

Všetky vozidlá vlaku musia byť pripojené na systém priebežného automatického brzdzenia podľa RST TSI (rozhodnutia Komisie 2006/861/ES <sup>(1)</sup>, 2008/232/ES <sup>(2)</sup> a 2011/291/EÚ <sup>(3)</sup>).

Prvé a posledné vozidlo (vrátane 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 súpravy rozpojených vozidiel automaticky zastaviť.

## 4.2.2.6.2. Brzdiaci účinok

Manažér infraštruktúry musí železničnému podniku poskytnúť údaje o príslušnom požadovanom brzdiacom účinku. Tieto údaje v prípade potreby zahŕňajú podmienky používania brzdových systémov, ktoré môžu ovplyvniť infraštruktúru, ako napríklad magnetická a rekuperačná brzda a brzda na vírivý prúd.

Železničný podnik zodpovedá za zabezpečenie toho, aby mal vlak dostatočný brzdiaci účinok tým, že poskytne svojim pracovníkom predpisy o brzdení, ktoré majú dodržiavať.

Predpisy týkajúce sa brzdiaceho účinku sa musia zahrnúť do systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku.

Ďalšie požiadavky sa uvádzajú v dodatku T.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 344, 8.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 132.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2011, s. 1.

**▼ B**

## 4.2.2.7. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku

## 4.2.2.7.1. Všeobecná požiadavka

Železničný podnik musí vymedziť postup, ktorým sa zaistí, aby boli všetky vlakové zariadenia súvisiace s bezpečnosťou plne funkčné a aby bol vlak schopný bezpečnej jazdy.

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

Manažér infraštruktúry a železničný podnik musia určiť a aktualizovať podmienky a postupy na prevádzku vlakov v podmienkach mimoriadnej prevádzky.

## 4.2.2.7.2. Požadované údaje

Údaje požadované na bezpečnú a účinnú prevádzku a postup, akým je potrebné tieto údaje zaslať, musia obsahovať:

- identifikáciu vlaku,
- identifikáciu 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 (vozidiel) (obrys, rýchlostné obmedzenia atď.),
- informácie požadované manažérom infraštruktúry pri preprave nebezpečného tovaru.

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby boli tieto údaje sprístupnené manažérovi(-om) infraštruktúry pred odchodom vlaku.

Železničný podnik musí informovať manažéra(-ov) infraštruktúry v prípade, ak vlak neobsadí svoju pridelenú trasu alebo ak bude jeho jazda zrušená.

## 4.2.2.8. Požiadavky na sledovanie návěstí a traťových značiek

Rušňovodič musí byť schopný sledovať návěstí a traťové značky a tieto musia byť pre neho viditeľné v situáciách, keď rušňovodič musí rešpektovať návěstí a traťové značky. To isté sa vzťahuje na ostatné typy traťových návěstídiel, ak sa týkajú bezpečnosti.

Kabíny rušňovodiča musia byť konštruované takým konzistentným spôsobom, aby bol rušňovodič schopný ľahko vidieť príslušné jemu zobrazované informácie.

**▼ B**

## 4.2.2.9. Bdelosť rušňovodiča

Je potrebné zabezpečiť vozidlový prostriedok na monitorovanie bdelosti rušňovodiča. Tento prostriedok zasiahne tak, že zastaví vlak v prípade, ak rušňovodič nezareaguje do určitého času; časový rozsah je stanovený v TSI „železničné koľajové vozidlá“.

## 4.2.3. Špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov

## 4.2.3.1. Plánovanie vlaku

V súlade so smernicou 2001/14/ES musí manažér infraštruktúry informovať o tom, ktoré údaje sa požadujú v prípade, keď sa žiada o vlakovú trasu.

## 4.2.3.2. Identifikácia vlakov

Každý vlak sa musí označiť číslom vlaku. Číslo vlaku určuje manažér infraštruktúry pri pridelovaní vlakovej trasy a musí s ním byť oboznámený železničný podnik, ako aj všetci manažéri infraštruktúry prevádzkujúci vlak. Číslo vlaku musí byť v rámci jednej siete jedinečné. Toto číslo by sa nemalo meniť počas celej jazdy vlaku.

## 4.2.3.2.1. Formát čísla vlaku

Formát čísla vlaku sa vymedzuje v rozhodnutí Komisie 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia-zabezpečenia a návštenia transeurópskeho železničného systému <sup>(1)</sup> (ďalej len „CCS TSI“).

## 4.2.3.3. Odchod vlaku

## 4.2.3.3.1. Prehliadky a skúšky pred odchodom

Železničný podnik musí určiť prehliadky a skúšky, aby zaistil bezpečný odchod každého vlaku (napríklad dvere, náklad, brzdy).

## 4.2.3.3.2. Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku

Železničný podnik informuje manažéra infraštruktúry, keď je vlak pripravený na vstup na sieť.

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

## 4.2.3.4. Riadenie dopravy

## 4.2.3.4.1. Všeobecné požiadavky

Riadenie dopravy musí zaistiť bezpečnú, efektívnu a presnú prevádzku železnice vrátane účinného obnovenia prerušenej dopravy.

Manažér infraštruktúry musí stanoviť postupy a prostriedky na:

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2012, s. 1.

**▼ B**

- riadenie vlakov v reálnom čase,
- prevádzkové opatrenia s cieľom zachovať najvyššiu možnú výkonnosť infraštruktúry v prípade meškania alebo mimoriadnych udalostí, či už skutočných alebo predpokladaných a
- poskytnutie informácií železničnému(-ým) podniku(-om) v takýchto prípadoch.

Akékoľvek ďalšie postupy požadované zo strany železničného podniku, ktoré ovplyvňujú rozhranie s manažérom(-mi) infraštruktúry, sa môžu zaviesť po odsúhlasení manažérom infraštruktúry.

## 4.2.3.4.2. Ohlasovanie vlaku

## 4.2.3.4.2.1. Údaje požadované na ohlasovanie polohy vlaku

Manažér infraštruktúry musí:

- a) zabezpečiť prostriedky na zaznamenávanie časov odchodu, príchodu alebo prechodu vlaku v príslušných vopred určených ohlasovacích bodoch na svojich sieťach v reálnom čase a hodnoty časového rozdielu;
- b) poskytnúť špecifické údaje vyžadované vzhľadom na ohlasovanie polohy vlakov. Takéto informácie musia zahŕňať:
  - identifikáciu vlaku,
  - identifikačné údaje o ohlasovacom bode,
  - trať, po ktorej vlak jazdí,
  - plánovaný čas v ohlasovacom bode,
  - skutočný čas v ohlasovacom bode (a či ide o odchod, príchod alebo prechod – samostatné časy príchodu a odchodu musia byť poskytnuté vzhľadom na medziľahlé ohlasovacie body, cez ktoré vlak prechádza),
  - počet minút náskoku alebo meškania v ohlasovacom bode,
  - prvotnú informáciu o príčine akéhokoľvek meškania presahujúceho 10 minút alebo iného podľa požiadavky režimu monitorovania prevádzky,
  - upozornenie, že ohlásenie určitého vlaku je oneskorené, a počet minút, o ktoré sa oneskorilo,
  - predchádzajúcu(-e) identifikáciu(-e) vlaku, ak je (sú) k dispozícii,
  - informáciu, že jazda vlaku bola zrušená na celej jeho trase alebo v časti trasy.

## 4.2.3.4.2.2. Predpokladaný čas odovzdania

Manažér infraštruktúry musí mať zavedený postup, ktorý mu umožňuje určiť odhadovaný počet minút odchýlky od plánovaného času, v ktorom sa plánuje odovzdanie vlaku jedným manažérom infraštruktúry druhému manažérovi infraštruktúry.

**▼ B**

To 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:

- ustanovenia podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES <sup>(1)</sup>,
- informácie pre rušňovodiča o prítomnosti a umiestnení nebezpečného tovaru vo vlaku,
- informácie požadované manažérom infraštruktúry na prepravu nebezpečného tovaru,
- určenie komunikačných spojení a plánovanie špecifických opatrení v prípade núdzových situácií týkajúcich sa tovaru v spolupráci s manažérom infraštruktúry.

## 4.2.3.4.4. Kvalita prevádzky

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

Monitorovacie postupy musia byť navrhnuté na analýzu údajov a zisťovanie základných trendov, pokiaľ ide o ľudskú chybu, ako aj chybu systému. Výsledky tejto analýzy sa musia použiť na opatrenia na zlepšenie určené na odstránenie alebo zmiernenie udalostí, ktoré by mohli ohrozovať efektívnu prevádzku siete.

Ak by takéto opatrenia na zlepšenie boli prínosom pre celú sieť vrátane iných manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, musia sa zodpovedajúcim spôsobom oznámiť, pričom treba dodržať podmienku zachovania obchodného tajomstva.

Udalosti, ktoré podstatne narušili prevádzku, musí manažér infraštruktúry analyzovať čo možno najskôr. V prípade potreby, a najmä keď sa to týka jedného z ich členov personálu, vyzve manažér infraštruktúry železničný(-é) podnik(-y), ktorého(-ých) sa daná udalosť týka, podieľať sa na analýze. Ak výsledok takejto analýzy povedie k odporúčaniam na zlepšenie siete navrhnutým na odstránenie alebo zmiernenie príčin nehôd/mimoriadnych udalostí, tieto odporúčania sa musia oznámiť všetkým príslušným manažérom infraštruktúry a železničným podnikom.

Tieto postupy budú zdokumentované a budú podliehať internému auditu.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13.



**▼ B**

## 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 predchádzanie mimoriadnym udalostiam a nehodám,
- určenia činnosti rušňovodiča, vlaku a infraštruktúry v období pred mimoriadnou udalosťou alebo nehodou a (prípadne) bezprostredne po mimoriadnej udalosti alebo nehode s cieľom umožniť identifikáciu príčin týkajúcich sa vedenia vlaku alebo zariadenia vlaku a na podporu vytvorenia nových alebo zmenených opatrení s cieľom zamedziť opakovanému výskytu,
- zaznamenávania informácií týkajúcich sa prevádzky rušňa/hnacieho vozidla, ako aj činnosti rušňovodiča.

Zaznamenané údaje sa musia dať priradiť k:

- dátumu a času zaznamenania,
- presnej zemepisnej polohe zaznamenávanej udalosti (vzdialenosť v kilometroch od rozpoznateľnej lokality),
- identifikácii vlaku,
- totožnosti rušňovodiča.

Požiadavky týkajúce sa uchovávaní, pravidelného hodnotenia 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 vo vozidle), alebo
- členského štátu, v ktorom sa nachádza infraštruktúra (pokiaľ ide o údaje zaznamenané mimo vlaku).

## 4.2.3.5.1. Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku

Manažér infraštruktúry musí zaznamenávať aspoň tieto údaje:

- poruchy traťového zariadenia súvisiaceho s jazdou vlakov (návestidlá, výhybky atď.),
- zistenie prehriatia nápravového ložiska, ak je takéto zariadenie k dispozícii,
- komunikácia medzi rušňovodičom vlaku a personálom manažéra infraštruktúry riadiacim jazdu vlaku.

**▼ B**

## 4.2.3.5.2. Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku

Železničný podnik musí zaznamenávať aspoň tieto údaje:

- prejdienie návěstí „stoj“ alebo „koniec dovolenej jazdy“ bez povolenia,
- použitie núdzovej brzdy,
- rýchlosť vlaku,
- akékoľvek vypnutie alebo premostenie vozidlových ovládacích (návestných) systémov,
- obsluha zvukového výstražného zariadenia (húkačka),
- obsluha ovládania dverí (uvoľnenie, zatvorenie),
- zistenie horúcobežnosti ložísk pomocou vozidlových indikátorov, ak sú namontované,
- identifikačné údaje kabíny, pre ktorú sa zaznamenávajú údaje, ktoré sa majú kontrolovať.

## 4.2.3.6. Prevádzka za mimoriadnych podmienok

## 4.2.3.6.1. Informácia pre ostatných používateľov

Manažér infraštruktúry v spolupráci so železničným(-i) podnikom(-mi) musí definovať postup na bezprostredné vzájomné informovanie o každej situácii, ktorá ohrozuje bezpečnosť, prevádzku a/alebo dostupnosť železničnej siete alebo koľajových vozidiel.

## 4.2.3.6.2. Informácia pre rušňovodičov

V každom prípade prevádzky za mimoriadnych podmienok súvisiacej s oblasťou zodpovednosti manažéra infraštruktúry musí manažér infraštruktúry vydať rušňovodičom oficiálne pokyny, aké opatrenia majú vykonať s cieľom bezpečne prekonať miesto mimo-riadnosti.

## 4.2.3.6.3. Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti

Manažér infraštruktúry v spolupráci so všetkými železničnými podnikmi vykonávajúcimi dopravu na jeho infraštruktúre a prípadne so susediacimi manažermi infraštruktúry musí definovať, zverejniť a sprístupniť príslušné opatrenia pre prípad mimoriadnej udalosti a určiť povinnosti vychádzajúce z požiadavky znížiť akýkoľvek negatívny dosah v dôsledku prevádzky za mimoriadnych podmienok.

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

Tieto opatrenia, ktoré musia zahŕňať aspoň plány na obnovenie „bežného“ stavu siete, sa môžu týkať aj:

**▼ B**

- porúch koľajových vozidiel (napríklad také, ktoré môžu mať za následok podstatné narušenie dopravy, postupy odťahovania vlakov s poruchami),
- porúch infraštruktúry (napríklad pri poruche dodávky elektrickej energie alebo podmienky, za ktorých môžu byť vlaky odklonené od stanovenej trasy),
- extrémnych poveternostných podmienok.

Manažér infraštruktúry musí vytvoriť a aktualizovať kontaktné informácie pre rozhodujúci personál manažéra infraštruktúry a železničného podniku, ktorý možno kontaktovať v prípade narušenia dopravy vedúceho k prevádzke za mimoriadnych podmienok. Tieto informácie musia zahŕňať kontaktné údaje počas pracovného i mimopracovného času.

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

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

#### 4.2.3.7. Riadenie núdzovej situácie

Manažér infraštruktúry musí po konzultáciách so:

- všetkými železničnými podnikmi prevádzkujúcimi dopravu na jeho infraštruktúre alebo prípadne zastupiteľskými orgánmi železničných podnikov prevádzkujúcimi dopravu na jeho infraštruktúre,
- prípadne susediacimi manažermi infraštruktúry,
- miestnymi orgánmi, zastupiteľskými orgánmi záchranných služieb (vrátane požiarnych a záchranných služieb) buď na miestnej alebo prípadne na vnútroštátnej úrovni;

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 nebezpečného tovaru,
- vykoľajenie.

**▼ B**

Železničný podnik musí poskytovať manažérovi infraštruktúry všetky špecifické informácie, pokiaľ ide o uvedené okolnosti, najmä pokiaľ ide o odťahnutie alebo nakolajenie jeho vlakov.

Železničný podnik musí mať okrem toho zavedené procesy na informovanie cestujúcich o núdzových a bezpečnostných postupoch vo vlaku.

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

Železničný podnik musí definovať vhodné postupy na pomoc vlakovému personálu v mimoriadnych situáciách s cieľom zabrániť meškaniu alebo skrátiť meškание spôsobené technickými alebo inými poruchami koľajových vozidiel (napríklad komunikačné spojenia, opatrenia, ktoré sa majú vykonať v prípade evakuácie vlaku).

4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**

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

4.3.1. *Rozhrania s TSI týkajúcimi sa infraštruktúry*

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre infraštruktúru konvenčných železníc	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Brzdiaci účinok	4.2.2.6.2	Odolnosť koľaje voči pozdĺžnemu zaťaženiu	4.2.7.2
Zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov	4.1.2.2.2	Prevádzkové predpisy	4.4
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6		

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre infraštruktúru vysokorýchlostných železníc	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Personál a vlaky	2.2.1	Odborná spôsobilosť	4.6

4.3.2. *Rozhrania s TSI týkajúcimi sa riadenia-zabezpečenia a návštenia*

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre riadenie-zabezpečenie a návštenie	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Zbierka predpisov	4.2.1.2.1	Traťové systémy detekcie vlakov	4.2.10
Prevádzkové predpisy	4.4	Prevádzkové predpisy	4.4
Sledovanie návěstí a traťových značiek	4.2.2.8	Viditeľnosť traťových objektov riadenia a zabezpečenia	4.2.15

## ▼ B

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre riadenie-zabezpečenie a návěstie	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Brzdiaci účinok	4.2.2.6	Účinok a vlastnosti brzdového systému vlaku	4.2.2
Číslo vlaku	4.2.3.2.1	ETCS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Zaznamenávanie údajov vo vlaku	4.2.3.5	Rozhranie zaznamenávania údajov na kontrolné účely	4.2.14

4.3.3. *Rozhrania s TSI týkajúcou sa železničných koľajových vozidiel*4.3.3.1. *Rozhrania s TSI týkajúcou sa rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel*

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre rušne a osobné železničné koľajové vozidlá konvenčných železníc	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	4.2.3.6.3	Spriahadlo na odtiahnutie	4.2.2.2.4
Zostava vlaku	4.2.2.5	Rozhranie s infraštruktúrou: hmotnosť na nápravu a hmotnosť na koleso	4.2.3.2
Minimálne požiadavky na brzdový systém	4.2.2.6.1	Brzdiaci účinok	4.2.4.5
Viditeľnosť vlaku	4.2.2.1	Vonkajšie svetlá	4.2.7.1
Počuteľnosť vlaku	4.2.2.2	Húkačka	4.2.7.2
Sledovanie návěstí	4.2.2.8	Vonkajšia viditeľnosť	4.2.9.1.3
		Optické vlastnosti čelného skla	4.2.9.2.2
		Vnútorne osvetlenie	4.2.9.1.8
Bdelosť rušňovodiča	4.2.2.9	Funkcia kontroly činností rušňovodiča	4.2.9.3.1
Zaznamenávanie údajov	4.2.3.5.2	Záznamové zariadenie	4.2.9.6

## ▼B

## 4.3.3.2. Rozhrania s TSI týkajúcou sa nákladných vozňov

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre nákladné vozne konvenčných železníc	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Koniec vlaku	4.2.2.1.3.2	Zariadenia na upevnenie koncového návěstidla	4.2.6.3
Koniec vlaku	4.2.2.1.3.2	Koncové návěstidlo	príloha E
Zostava vlaku	4.2.2.5	Rozchod	4.2.3.1
Zostava vlaku	4.2.2.5	Zlučiteľnosť s nosnosťou tratí	4.2.3.2
Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	4.2.3.6.3	Zdvíhanie a nakolajovanie	4.2.2.2
Brzdenie vlaku	4.2.2.6	Brzda	4.2.4

## 4.3.3.3. Rozhrania s TSI týkajúcou sa vysokorýchlostných koľajových vozidiel

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre vysokorýchlostné koľajové vozidlá	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Zostava vlaku	4.2.2.5	Mínimálny brzdiaci účinok	4.2.4.1
Mínimálne požiadavky na brzdový systém	4.2.2.6.1	Požiadavky na brzdový systém	4.2.4.3
Brzdiaci účinok	4.2.2.6.2		
Brzdiaci účinok	4.2.2.6.2	Brzdy na vírivý prúd	4.2.4.5
Brzdiaci účinok	4.2.2.6.2	Ochrana stojaceho vlaku	4.2.4.6
Brzdiaci účinok	4.2.2.6.2	Brzdiaci účinok pri veľkom sklone	4.2.4.7
Informovanie rušňovodiča v reálnom čase	4.2.1.2.2.3		
Požiadavky na osobné vozidlá	4.2.2.4	Prístup	4.2.2.4
		Výstražný systém pre cestujúcich	4.2.5.3
		Núdzové východy	4.2.7.1
Začiatok vlaku	4.2.2.1.2	Čelné a koncové svetlá	4.2.7.4.1
Koniec vlaku	4.2.2.1.3	Čelné a koncové svetlá	4.2.7.4.1

## ▼ B

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre vysokorychlostné koľajové vozidlá	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Počateľnosť vlaku	4.2.2.2	Húkačky	4.2.7.4.2
Sledovanie návěstí a traťových značiek	4.2.2.8	Čelné sklo a čelo vlaku	4.2.2.7
Bdelosť rušňovodiča	4.2.2.9	Zariadenie na kontrolu bdelosti rušňovodiča	4.2.7.8
Zostava vlaku	4.2.2.5	Koncové spriahadlá a spriahadlový mechanizmus na odtiahnutie vlakov	4.2.2.2
Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	4.2.3.6.3		
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7	Spriahadlo	príloha K
		Maximálna dĺžka vlaku	4.2.3.5
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6	Monitorovanie stavu nápravového ložiska	4.2.3.3.2
		Dynamické správanie železničných koľajových vozidiel	4.2.3.4
Pieskovanie	dotatok B (C1)	Pieskovanie	4.2.3.10
Znalosť vlakového personálu týkajúca sa funkčnosti železničných koľajových vozidiel	4.2.2.5 dotatok J	Konštrukcia vlaku	4.2.1.2
		Koncepcie monitorovania a diagnostiky	4.2.7.10
Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	4.2.3.6.3	Koncové spriahadlá a spriahadlový mechanizmus na odtiahnutie vlakov	4.2.2.2
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7	Spriahadlo	príloha K
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6	Núdzové opatrenia	4.2.7.1
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7	Protipožiarna bezpečnosť	4.2.7.2
Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku	4.2.3.5.2	Koncepcie monitorovania a diagnostiky	4.2.7.10
Informovanie rušňovodiča v reálnom čase	4.2.1.2.2.3	Odlietavanie štrku	4.2.3.11
Zostava vlaku	4.2.2.5	Podmienky prostredia	4.2.6.1
Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku	4.2.3.3.2		
Informovanie rušňovodiča v reálnom čase	4.2.1.2.2.3	Bočný vietor	4.2.6.3
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6		

## ▼ B

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre vysokorychlostné koľajové vozidlá	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Informovanie rušňovodiča v reálnom čase	4.2.1.2.2.3	Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch	4.2.6.4
Prevádzka za mimo-riadnych podmienok	4.2.3.6		
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7	Vonkajší hluk	4.2.6.5
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7	Protipožiarna bezpečnosť	4.2.7.2
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7	Postupy zdvíhania/odťahovania	4.2.7.5
Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku	4.2.3.5.2	Osobitná špecifikácia pre tunely  dodatok J	4.2.7.11
Vypracovanie tabuliek traťových pomerov	4.2.1.2.2.1	Núdzové osvetlenie	4.2.7.12
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7		
Pomocný personál	4.6.3.2.3.3		
Zostava vlaku	4.2.2.5	Požiadavky na trakčný výkon	4.2.8.1
Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku	4.2.3.3.2		
Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku	4.2.3.3.2	Požiadavky na trakčný výkon pri adhézii koleso/koľajnica	4.2.8.2
Prevádzka za zhoršených podmienok	4.2.3.6		
Opis trate a príslušného traťového vybavenia na prevádzkovaných tratiach	4.2.1.2.2		
Prevádzka za zhoršených podmienok	4.2.3.6	Funkčné a technické špecifikácie týkajúce sa napájania elektrickou energiou	4.2.8.3
Opis trate a príslušného traťového vybavenia na prevádzkovaných tratiach	4.2.1.2.2		



**▼ B**4.3.4. *Rozhrania s TSI týkajúcou sa energie*

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre energiu konvenčných železníc	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Opis trate a príslušného traťového vybavenia na prevádzkovaných tratiach	4.2.1.2.2	Riadenie elektrického napájania	4.4.2
Informovanie rušňovodiča v reálnom čase	4.2.1.2.2.3		
Zmena informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov	4.2.1.2.2.2	Vykonávanie prác	4.4.3

Referenčná TSI pre prevádzku		Referenčná TSI pre energiu vysokorýchlostných železníc	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Personál a vlaky	2.2.1	Odborná spôsobilosť	4.6

4.4. **Prevádzkové predpisy**

Predpisy a postupy, ktoré umožňujú koherentnú prevádzku nových a rozdielnych štrukturálnych subsystémov určených na používanie v rámci európskeho systému železníc, a najmä tých, ktoré sú prepojené priamo s prevádzkou nového systému riadenia, zabezpečenia a návštenia, musia byť rovnaké v prípade totožných situácií.

Na tieto účely sú prevádzkové predpisy európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS/ETCS) a rádiového systému ERTMS/GSM-R uvedené v dodatku A.

Ostatné prevádzkové predpisy, ktoré sa dajú štandardizovať v rámci európskeho systému železníc, budú uvedené v dodatku B.

4.5. **Predpisy týkajúce sa údržby**

Neuplatňuje sa.

4.6. **Odborná kvalifikácia**

V súlade s bodom 2.2.1 tejto TSI sa tento bod zaoberá odbornou a jazykovou spôsobilosťou a hodnotiacim postupom, ktorý sa vyžaduje pre personál na dosiahnutie tejto spôsobilosti.

4.6.1. *Odborná spôsobilosť*

Personál železničného podniku a manažéra infraštruktúry musí nadobudnúť príslušnú odbornú spôsobilosť na to, aby dokázal plniť všetky nevyhnutné povinnosti súvisiace s bezpečnosťou v bežných, mimoriadnych a núdzových situáciách. Takáto spôsobilosť zahŕňa odborné znalosti a schopnosť uplatniť tieto znalosti v praxi.

Minimálne požiadavky týkajúce sa odbornej kvalifikácie pre jednotlivé úlohy možno nájsť v dodatkoch J a L.

**▼B**

## 4.6.1.1. Odborné znalosti

Vzhľadom na tieto dodatky a v závislosti od povinnosti príslušného člena personálu sa vyžadujú tieto znalosti o:

a) celkovej prevádzke železníc s osobitným dôrazom na z bezpečnostného hľadiska rozhodujúcu činnosť:

- zásady prevádzky systému riadenia bezpečnosti ich organizácie,
- úlohy a povinnosti rozhodujúcich účastníkov podieľajúcich sa na interoperabilnej prevádzke,
- posúdenie rizík, najmä pokiaľ ide o riziká súvisiace s prevádzkou železníc a s napájaním trakcie elektrickou energiou;

b) primerané znalosti o úlohách súvisiacich s bezpečnosťou, pokiaľ ide o postupy a rozhrania pre:

- trate a traťové zariadenia,
- železničné koľajové vozidlá,
- životné prostredie.

## 4.6.1.2. Schopnosť uplatniť tieto znalosti v praxi

Schopnosť uplatniť tieto znalosti v bežných, mimoriadnych a núdzových situáciách si bude vyžadovať, aby bol personál plne oboznámený so:

- spôsobom a zásadami uplatňovania týchto predpisov a postupov,
- procesom používania traťových zariadení a koľajových vozidiel, ako aj akéhokoľvek špecifického zariadenia súvisiaceho s bezpečnosťou,
- zásadami systému riadenia bezpečnosti s cieľom zamedziť vzniku akéhokoľvek neprimeraného rizika pre osoby a proces.

Personál musí mať všeobecnú schopnosť prispôbiť sa rôznym okolnostiam, s ktorými sa môže jednotliviec stretnúť.

Od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry vyžaduje zavedenie systému riadenia spôsobilosti s cieľom zabezpečiť hodnotenie a udržiavanie jednotlivých spôsobilostí ich príslušného personálu. V prípade potreby sa navyše musí zabezpečiť odborná príprava s cieľom zaisťiť aktualizáciu znalostí a zručností, najmä pokiaľ ide o slabé miesta alebo nedostatky v systéme alebo individuálnom výkone.

**▼ B**4.6.2. *Jazyková spôsobilosť*4.6.2.1. *Zásady*

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

Ak je prevádzkový jazyk manažéra infraštruktúry odlišný od jazyka obvykle používaného personálom železničného podniku, takáto jazyková a komunikačná odborná príprava musí tvoriť rozhodujúcu súčasť celkového systému riadenia spôsobilostí železničného podniku.

Personál železničného podniku, ktorého úlohou je komunikácia s personálom manažéra infraštruktúry v súvislosti s rozhodujúcimi záležitosťami z bezpečnostného hľadiska, či už v bežných, mimoriadnych alebo núdzových situáciách, musí mať dostatočnú úroveň znalostí v prevádzkovom jazyku manažéra infraštruktúry.

4.6.2.2. *Úroveň znalostí*

Úroveň znalostí jazyka manažéra infraštruktúry musí byť dostatočná na účely bezpečnosti.

a) rušňovodič musí byť schopný aspoň:

— zaslať všetky správy uvedené v dodatku C k tejto TSI a porozumieť im,

— účinne komunikovať v bežných, mimoriadnych a núdzových situáciách,

— vyplniť tlačivá súvisiace s používaním knihy tlačív;

b) ostatní členovia vlakového personálu, ktorých povinnosťou je komunikovať s manažérom infraštruktúry o rozhodujúcich záležitostiach z bezpečnostného hľadiska, musia byť schopní aspoň odoslať informácie a porozumieť informáciám popisujúcim vlak a jeho prevádzkový stav.

Usmernenie týkajúce sa príslušných úrovní spôsobilostí sa vymedzuje v dodatku E. Úroveň znalostí rušňovodičov musí byť aspoň na úrovni 3. Úroveň znalostí pre personál sprevádzajúci vlak musí byť aspoň na úrovni 2.

4.6.3. *Vstupné a priebežné posudzovanie personálu*4.6.3.1. *Základné prvky*

Od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry sa vyžaduje, aby vymedzili postup posudzovania svojho personálu.

**▼ B**

Odporúča sa zohľadniť každý z týchto bodov:

**A Výber personálu**

- hodnotenie individuálnych skúseností a spôsobilosti,
- hodnotenie individuálnej spôsobilosti používania akéhokoľvek požadovaného cudzieho(-ich) jazyka(-ov) alebo schopnosti naučiť sa tieto jazyky.

**B Vstupná odborná príprava**

- analýza potrieb odbornej prípravy,
- zdroje odbornej prípravy,
- odborná príprava školiteľov.

**C Vstupné posudzovanie**

- základné podmienky,
- program posúdenia vrátane praktického predvážania,
- kvalifikácia školiteľov,
- udelenie osvedčenia o spôsobilosti.

**D Zachovanie spôsobilosti**

- zásady zachovania spôsobilosti,
- metódy, ktoré sa majú používať,
- formalizácia procesu zachovania spôsobilosti,
- postup posudzovania.

**E Priebežná odborná príprava**

- zásady priebežnej odbornej prípravy (vrátane jazyka).

**4.6.3.2. Analýza potrieb odbornej prípravy****4.6.3.2.1 Vypracovanie analýzy potrieb odbornej prípravy**

Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia vykonať analýzu potrieb odbornej prípravy pre svoj personál.

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

**▼ B**

- rozdielov v prevádzkových postupoch medzi manažérmi infraštruktúry a rizik súvisiacich s ich striedavým používaním,
- rozdielov medzi úlohami, prevádzkovými postupmi a komunikačnými protokolmi,
- akéhokoľvek rozdielu v prevádzkovom jazyku, ktorý používa personál manažéra infraštruktúry,
- miestnych prevádzkových pokynov, ktoré môžu zahŕňať zvláštne postupy alebo konkrétne zariadenie, ktoré sa musí použiť v určitých prípadoch, napríklad v konkrétnom tuneli.

Usmernenie týkajúce sa prvkov, ktoré by sa mali zohľadniť, možno nájsť v dodatkoch uvedených v bode 4.6.1. V prípade potreby sa musia zaviesť prvky odbornej prípravy personálu, ktoré toto usmernenie zohľadňujú.

Je možné, že vzhľadom na typ prevádzky plánovanej zo strany železničného podniku alebo charakter siete prevádzkovej manažérom infraštruktúry niektoré z prvkov v dodatkoch uvedených v bode 4.6.1 nebudú vhodné. V analýze potrieb odbornej prípravy sa musia zdokumentovať tie prvky, ktoré sa nepovažujú za vhodné, a dôvody, prečo je to tak.

#### 4.6.3.2.2. Aktualizácia analýzy potrieb odbornej prípravy

Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia vymedziť proces preskúmania a aktualizácie svojich individuálnych potrieb odbornej prípravy s prihliadnutím na otázky ako napríklad 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

##### 4.6.3.2.3.1. Znalosti o infraštruktúre

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby mal vlakový personál primerané znalosti o príslušnej infraštruktúre.

Železničný podnik musí definovať proces, ktorým vlakový personál nadobudne a udržiava znalosti o tratiach, na ktorých pracuje. Tento proces musí byť:

- založený na informáciách o trati, ktoré poskytol manažér infraštruktúry a
- v súlade s procesom uvedeným v bode 4.2.1.

##### 4.6.3.2.3.2. Znalosti o koľajových vozidlách

Železničný podnik musí definovať proces, ktorým jeho vlakový personál nadobudne a udržiava znalosti o trakcii a koľajových vozidlách.

**▼ B**

## 4.6.3.2.3.3 Pomocný personál

Železničný podnik musí zabezpečiť, aby pomocný personál (napríklad zabezpečujúci stravovanie a upratovanie), ktorý netvorí súčasť „vlakového personálu“, mal okrem svojich základných pokynov takú odbornú prípravu, aby dokázal reagovať na pokyny členov „vlakového personálu“ s úplnou odbornou prípravou.

4.7. **Zdravotné a bezpečnostné podmienky**4.7.1. *Úvod*

Personál uvedený v bode 4.2.1 ako personál vykonávajúci z hľadiska bezpečnosti rozhodujúce úlohy v súlade s bodom 2.2 musí byť primerane spôsobilý nato, aby zabezpečil plnenie celkových prevádzkových a bezpečnostných noriem.

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia vypracovať a zdokumentovať proces, ktorý zavádzajú na splnenie lekárskeho, psychologického a zdravotného požiadaviek na svoj personál v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti.

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

Personál nesmie vykonávať rozhodujúcu činnosť z hľadiska bezpečnosti, ak je jeho ostražitosť znížená v dôsledku použitia látok ako alkohol, drogy alebo psychotropné lieky. Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia mať preto zavedené postupy na sledovanie rizika súvisiaceho s tým, že členovia personálu prídu do práce pod vplyvom takýchto látok alebo takéto látky požívajú v práci.

Vnútroštátne predpisy členského štátu, v ktorom sa vykonáva vlaková doprava, sa uplatňujú vzhľadom na stanovené hraničné hodnoty uvedených látok.

4.7.2. *Zrušený*4.7.3. *Zrušený*4.7.4. *Lekárske prehliadky a psychologické posudzovania*4.7.4.1. **Pred prijatím do zamestnania**4.7.4.1.1. **Minimálny obsah lekárskej prehliadky**

Lekárske prehliadky musia zahŕňať:

— všeobecnú lekársku prehliadku,

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

— analýzu moču a krvi na zistenie cukrovky a ostatných ochorení, ako je určené pri lekárskejších vyšetreniach,

— zisťovanie užívania drog.

**▼B**

## 4.7.4.1.2. Psychologické posudzovanie

Cieľom psychologického posudzovania je podporovať železničný podnik pri zamestnávaní a riadení personálu, ktorý má kognitívne, psychomotorické, behaviorálne a osobnostné predpoklady bezpečne plniť svoje úlohy.

Pri stanovovaní obsahu psychologického posudzovania musí psychológ zohľadňovať aspoň tieto kritériá dôležité z hľadiska požiadaviek na každú bezpečnostnú funkciu:

## a) kognitívne:

- pozornosť a koncentrácia,
- pamäť,
- schopnosť vnímania,
- logické myslenie,
- komunikácia;

## b) psychomotorické:

- rýchlosť reakcie,
- gestikulačná koordinácia;

## c) behaviorálne a osobnostné

- emocionálne sebaovládanie,
- behaviorálna spoľahlivosť,
- samostatnosť,
- svedomitosť.

Ak psychológ vynechá akýkoľvek z uvedených prvkov, príslušné rozhodnutie musí byť zdôvodnené a zdokumentované.

## 4.7.4.2. Po prijatí do zamestnania

## 4.7.4.2.1. Periodicita pravidelných lekárskeho prehliadok

Musí sa vykonať aspoň jedna systematická lekárska prehliadka:

- každých 5 rokov v prípade personálu vo veku do 40 rokov,
- každé 3 roky v prípade personálu vo veku od 41 do 62 rokov,
- každý rok v prípade personálu vo veku nad 62 rokov.

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

**▼ B**

## 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 zahŕňať aspoň:

- všeobecnú lekársku prehliadku,
- prehliadku zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),
- analýzu moču a krvi na zistenie cukrovky a ostatných ochorení, ako je určené pri lekárskejších vyšetreniach,
- zisťovanie užívania drog, ak je určené pri lekárskejších vyšetreniach.

## 4.7.4.2.3. Ďalšie lekárske prehliadky a/alebo psychologické posudzovanie

Okrem pravidelnej lekárskej prehliadky sa musí vykonať špeciálna lekárska prehliadka a/alebo psychologické posudzovanie, ak existuje opodstatnený dôvod spochybníť zdravotnú alebo psychickú spôsobilosť člena personálu alebo odôvodnené podozrenie z užívania drog alebo neprimeraného požívania alkoholu. Osobitne to platí po mimořiadnej udalosti alebo nehode spôsobenej ľudskou chybou jednotlivca.

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 lekárskejších informácií, z ktorých vyplýva, že pracovná spôsobilosť zamestnanca nebola ovplyvnená.

Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia zaviesť systémy, ktorými zabezpečia vykonávanie takýchto ďalších prehliadok a posudzovaní v prípade potreby.

4.7.5. *Zdravotné požiadavky*

## 4.7.5.1. Všeobecné požiadavky

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

- náhlu stratu vedomia,
- zhoršenie vnímania alebo koncentrácie,
- náhlu nespôsobilosť,
- zhoršenie rovnováhy alebo koordinácie,
- podstatné obmedzenie pohyblivosti.

Musia byť splnené tieto požiadavky na zrak a sluch:



**▼B**

## 4.7.5.2. Požiadavky na zrak

- Zraková ostrosť na diaľku s korekciou alebo bez korekcie: 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 môže povoliť hodnoty mimo tohto rozpätia vo výnimočných prípadoch a po vyžiadaní stanoviska oftalmológa.
- Videnie na strednú vzdialenosť a na blízko: dostatočné, s korekciou alebo bez korekcie.
- Kontaktné šošovky sú povolené.
- Normálne videnie farieb: s použitím uznávanej skúšky, ako je Ishihara, doplnenej inou uznávanou skúškou, ak sa požaduje.
- Zorné pole: normálne (nepritomnosť akejkoľvek abnormality ovplyvňujúcej úlohu, ktorá sa má vykonávať).
- Videnie obidvomi očami: áno.
- Binokulárne videnie: áno.
- Citlivosť na kontrast: dobrá.
- Absencia progresívnej očnej choroby.
- Šošovkové implantáty, keratotómie a keratektómie sú povolené iba pod podmienkou, že sa budú kontrolovať raz 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 telefonického konverzácie a schopnosť počuť výstražné tóny a správy z vysielajúcej,
- nasledujúce hodnoty sa uvádzajú pre informáciu a mali by sa považovať za usmerňujúce:
- nedostatočnosť sluchového vnímania nesmie byť vyššia ako 40 dB pri 500 a 1 000 Hz,
- nedostatočnosť sluchového vnímania nesmie byť vyššia ako 45 dB pri 2 000 Hz pre ucho s horším prenosom zvuku vzduchom.

## 4.8. Registre infraštruktúry a vozidiel

Vzhľadom na charakteristiky registrov infraštruktúry a vozidiel podľa vymedzenia v článkoch 33, 34 a 35 smernice 2008/57/ES tieto registre nie sú vhodné z hľadiska osobitných požiadaviek pre subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“. V tejto TSI sa preto neuvádza žiadne ustanovenie týkajúce sa týchto registrov.

**▼ B**

Existuje však prevádzková požiadavka, aby sa železničnému podniku sprístupnili určité údaje o infraštruktúre, a naopak, aby sa manažérovi infraštruktúry sprístupnili určité údaje týkajúce sa koľajových vozidiel, ako sa uvádza v bode 4.8.1 a bode 4.8.2. V oboch prípadoch musia byť príslušné údaje úplné a správne.

4.8.1. *Infraštruktúra*

Požiadavky na údaje o infraštruktúre železníc vzhľadom na subsystém prevádzka a riadenie dopravy, ktoré musia mať železničné podniky k dispozícii, sa uvádzajú v dodatku D. Za správnosť údajov je zodpovedný manažér infraštruktúry.

4.8.2. *Železničné koľajové vozidlá*

Manažéri infraštruktúry musia mať k dispozícii tieto údaje o koľajových vozidlách. Za správnosť týchto údajov je zodpovedný držiteľ:

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

— celková dĺžka vozidla vrátane nárazníkov (ak má).

5. **KOMPONENTY INTEROPERABILITY**5.1. **Vymedzenie**

Podľa článku 2 písm. f) smernice 2008/57/ES „komponenty interoperability“ znamenajú akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napríklad softvér.

5.2. **Zoznam komponentov**

Pokiaľ ide o subsystém prevádzka a riadenie dopravy, nie sú určené žiadne komponenty interoperability.

6. **POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI KOMPONENTOV NA POUŽITIE A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU**6.1. **Komponenty interoperability**

Keďže sa v tejto TSI nešpecifikujú nijaké komponenty interoperability, nie sú určené žiadne opatrenia týkajúce sa posudzovania.

6.2. **Subsystém prevádzka a riadenie dopravy**6.2.1. *Zásady*

Subsystém prevádzka a riadenie dopravy je funkčným subsystémom v súlade s prílohou II k smernici 2008/57/ES.

V súlade s článkami 10 a 11 smernice 2004/49/ES musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry preukázať zhodu s požiadavkami tejto TSI v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, ak žiadajú o akékoľvek nové alebo zmenené a doplnené bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie.

**▼ B**

Podľa spoločných bezpečnostných metód na posudzovanie zhody sa od národných bezpečnostných orgánov vyžaduje, aby zriadili kontrolný režim na dohľad nad každodenným zabezpečením zhody so systémom riadenia bezpečnosti vrátane všetkých TSI, ako aj na jeho monitorovanie. Je treba poznamenať, že žiadny z prvkov uvedených v tejto TSI si nevyžaduje samostatné posúdenie zo strany notifikovaného orgánu.

Požiadavky v tejto TSI, ktoré sa vzťahujú na štrukturálne subsystémy a ktoré sa uvádzajú v rozhraniach (bod 4.3), sa posudzujú podľa príslušných štrukturálnych TSI.

## 7. IMPLEMENTÁCIA

### 7.1. Zásady

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

V tomto pláne sa musia zohľadniť:

- a) špecifické otázky ľudských faktorov súvisiace s prevádzkovaním akejkoľvek určenej trate;
- b) jednotlivé prevádzkové a bezpečnostné prvky každej príslušnej trate a
- c) to, či implementácia zvažovaného(-ých) prvku(-ov) má byť:
  - pre všetky vlaky na danej trati alebo nie,
  - iba pre určité trate,
  - uplatniteľná na všetky trate,
  - uplatniteľná na všetky vlaky jazdiace v rámci siete;
- d) vzťah k implementácii ostatných subsystémov (riadenie-zabezpečenie a návštenie, železničné koľajové vozidlá atď.).

Súčasne by sa mali zohľadniť a zdokumentovať ako súčasť plánu všetky špecifické výnimky, ktoré by sa mohli uplatniť.

Plán implementácie musí zohľadňovať rôzne úrovne implementačného potenciálu pri ktorejkoľvek z týchto udalostí, najmä keď:

- a) železničný podnik alebo manažér infraštruktúry začína prevádzku;
- b) sa vykoná obnova alebo modernizácia existujúcich prevádzkových systémov železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry;
- c) sa uvedú do prevádzky nové alebo modernizované subsystémy infraštruktúry, energie, železničných koľajových vozidiel alebo riadenia-zabezpečenia a návštenia, ktoré vyžadujú príslušný súbor prevádzkových postupov.

**▼ B**

Vo všeobecnosti sa rozumie, že úplná implementácia všetkých prvkov tejto TSI nemôže byť dokončená, kým nebude harmonizované technické vybavenie (infraštruktúra, riadenie-zabezpečenie atď.), ktoré sa má prevádzkovať. Usmernenia uvedené v tejto kapitole treba preto považovať len za dočasnú fázu podporujúcu prechod k cieľovému systému.

**7.2. Usmernenia týkajúce sa implementácie**

Existujú tri odlišné prvky implementácie:

- a) potvrdenie, že akékoľvek existujúce systémy a procesy sú v zhode s požiadavkami tejto TSI;
- b) prispôbenie akýchkoľvek existujúcich systémov a procesov tak, aby boli v zhode s požiadavkami tejto TSI;
- c) nové systémy a procesy vyplývajúce z implementácie iných subsystémov

— nové/modernizované konvenčné trate (infraštruktúra/energia),

— nové alebo modernizované ETCS návestné zariadenia, rádiové zariadenia GSM-R, indikátory horúcobežnosti ložísk ... (riadenie-zabezpečenie a návštenie),

— nové železničné koľajové vozidlá (železničné koľajové vozidlá).

**7.3. Špecifické prípady****7.3.1. Úvod**

V ďalej uvedených špecifických prípadoch sú povolené tieto osobitné ustanovenia.

Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií:

— Ustanovenia sa uplatňujú buď trvalo (prípady „P“, permanent – trvalý), alebo dočasne (prípady „T“, temporary – dočasný).

— Pokiaľ ide o dočasné prípady, členské štáty musia dosiahnuť zhodu s príslušným subsystémom buď do roku 2016 (prípady „T1“), alebo do roku 2024 (prípady „T2“).

**7.3.2. Zoznam špecifických prípadov****7.3.2.1. Dočasný špecifický prípad (T1) pre Estónsko, Litvu a Lotyšsko**

Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.2.1.3.2 tejto TSI, vlaky prevádzkované výlučne na sieti s rozchodom 1 520 mm v Estónsku, Litve a Lotyšsku môžu používať inú určenú koncovú návest vlaku.

**7.3.2.2. Dočasný špecifický prípad (T1) pre Írsko a Spojené kráľovstvo**

Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.3.2.1 tejto TSI, Írsko a Spojené kráľovstvo používajú alfanumerické číslo v existujúcich systémoch. Členské štáty stanovujú požiadavky a časový harmonogram prechodu od alfanumerických čísel vlakov k numerickým číslam vlakov v cieľovom systéme.

▼ **M1**

*Dodatok A*

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

Prevádzkové predpisy ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R sa uvádzajú v technickom dokumente „ERTMS operational principles and rules – version 3“ (Prevádzkové zásady a predpisy ERTMS – verzia 3) uverejnenom na webovej stránke ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

**▼B***Dodatok B***Ostatné predpisy umožňujúce koherentnú prevádzku****A. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE**

Vyhradené

**B. BEZPEČNOSŤ A OCHRANA PERSONÁLU**

Vyhradené

**C. PREVÁDZKOVÉ ROZHRANIE S NÁVESTNÝM, ZABEZPEČOVACÍM A RIADIACIM ZARIADENÍM****C1. Pieskovanie**

Ak je vlak vybavený ručne ovládaným pieskovacím zariadením, rušňovodičovi musí byť umožnené vykonávať pieskovanie kedykoľvek, ale musí sa toho vyvarovať v týchto prípadoch:

- v oblasti výhybiek a križovatiek,
- počas brzdenia pri rýchlostiach nižších ako 20 km/h,
- v prípade stojaceho vlaku.

Výnimky z uvedených prípadov sa uplatňujú:

- ak existuje riziko prejedenia návěsti „stoj“ (SPAD) alebo v prípade inej závažnej mimoriadnej udalosti, keď by pieskovanie mohlo zvýšiť adhéziu,
- keď sa vlak rozbieha alebo
- keď sa vyžaduje odskúšanie pieskovacieho zariadenia na hnacom vozidle. (Skúšanie by sa malo bežne vykonávať v oblastiach špecificky určených v registri infraštruktúry).

**C2. Aktivácia indikátorov horúcobežnosti ložísk**

Vyhradené

**D. JAZDY VLAKU****D1. Bežné podmienky****D2. Mimoriadne podmienky**

Vyhradené

**E. ODCHÝLKY, MIMORIADNE UDALOSTI A NEHODY**

Vyhradené



### Dodatok C

#### Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti

##### ÚVOD

Tento dodatok stanovuje pravidlá komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti medzi traťovým zariadením a vozidlom a medzi vozidlom a traťovým zariadením uplatniteľné pre prenos alebo výmenu informácií v prípade rozhodujúcich situácií z bezpečnostného hľadiska v interoperabilnej sieti, a najmä na:

- stanovenie charakteru a štruktúry správ týkajúcich sa bezpečnosti,
- stanovenie metodiky hlasového prenosu takýchto správ.

Tento dodatok slúži ako základ:

- ktorý umožňuje manažérovi infraštruktúry vypracovať správy a knihy tlačív. Tieto prvky sa musia poskytnúť železničnému podniku súčasne ako sa sprístupnia predpisy a nariadenia, čo umožní manažérovi infraštruktúry a železničnému podniku vypracovať dokumenty pre ich personál (knihy tlačív), pokyny pre personál riadiaci jazdy vlaku a dodatok 1 k zbierke predpisov rušňovodiča „Príručka komunikačných postupov“.

Rozsah, v akom sa tlačivá používajú, a ich štruktúra sa môžu meniť. V prípade určitých rizík bude používanie tlačív vhodné, zatiaľ čo v prípade iných nebude vhodné.

V kontexte daného rizika manažér infraštruktúry rozhodne o tom, či je používanie tlačív vhodné. Tlačivo by sa malo 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 prístupu k prenosu týchto správ bola vypracovaná metodika komunikácií.

#### 1. METODIKA KOMUNIKÁCIE

##### 1.1. Prvky a zásady metodiky

##### 1.1.1. Štandardná terminológia, ktorá sa má používať pri postupoch

##### 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:

**prijal(-a)**

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

**zopakujte (+ hovorte pomaly)**

— po prijatí opakovanej správy

Výrazy potvrdzujúce, či opakovaná správa presne zodpovedá odoslanej správe:

**správne**

alebo nie:

**chyba (+ opakujem)**

#### 1.1.1.3. Postup prerušenia komunikácie

— ak bola správa ukončená:

**koniec**

— ak je prerušenie dočasné a bez prerušenia spojenia

Výraz použitý vtedy, ak má druhá strana čakať:

**čakajte**

— ak je prerušenie dočasné, s prerušením spojenia

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

**zavolám znovu**

#### 1.1.1.4. Zrušenie písomného rozkazu

Výraz používaný na zrušenie postupu vydávania 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

Prí oprave možných chýb počas komunikácie sa uplatňujú tieto pravidlá:

##### 1.1.2.1. Chyby

— chyba počas prenosu



**▼ B**

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

**chyba (+ pripravte nové tlačivo .....)**

alebo:

**chyba + opakujem**

a potom poslať pôvodnú správu znovu.

— chyba počas opakovania správy prijímateľom

Keď odosielateľ objaví chybu v čase, keď je mu správa opakovaná, tak odosielateľ zašle tieto procedurálne správy:

**chyba + opakujem**

a potom zašle pôvodnú správu znovu.

#### 1.1.2.2. Nepochopenie správy

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

**zopakujte (+ hovorte pomaly)**

#### 1.1.3. Kód na hláskovanie slova a vyjadrenie čísla, času, vzdialenosti, rýchlosti a dátumu

Ako pomôcka na pochopenie a vyjadrenie správ v rôznych situáciách sa každý výraz musí vysloviť 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.

<i>A</i>	<i>alfa</i>	<i>G</i>	<i>golf</i>	<i>L</i>	<i>lima</i>	<i>Q</i>	<i>quebec</i>	<i>V</i>	<i>victor</i>
<i>B</i>	<i>bravo</i>	<i>H</i>	<i>hotel</i>	<i>M</i>	<i>mike</i>	<i>R</i>	<i>romeo</i>	<i>W</i>	<i>whisky</i>
<i>C</i>	<i>charlie</i>	<i>I</i>	<i>india</i>	<i>N</i>	<i>november</i>	<i>S</i>	<i>sierra</i>	<i>X</i>	<i>x-ray</i>
<i>D</i>	<i>delta</i>	<i>J</i>	<i>juliet</i>	<i>O</i>	<i>oscar</i>	<i>T</i>	<i>tango</i>	<i>Y</i>	<i>yankee</i>
<i>E</i>	<i>echo</i>	<i>K</i>	<i>kilo</i>	<i>P</i>	<i>papa</i>	<i>U</i>	<i>uniform</i>	<i>Z</i>	<i>zulu</i>
<i>F</i>	<i>foxtrot</i>								

Príklad:

Výhybky A B = výhybky alfa-bravo.

Návestidlo číslo KX 835 = návestidlo 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 prevádzkového(-ých) jazyka(-ov) manažéra infraštruktúry.

**▼ B**

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

## 1.1.3.2. Vyjadrenie čísiel

Čísla sa musia vyslovovať po jednotlivých čísliciach.

0	nula	3	tri	6	šesť	9	deväť
1	jeden	4	štyri	7	sedem		
2	dva	5	päť	8	osem		

Príklad: vlak 2183 = vlak dva-jeden-osem-tri.

Desatinné čísla sa musia vyjadriť slovom „celý/celá/celé“.

Príklad: 12,50 = jeden-dva-celé-päť-nula

## 1.1.3.3. Vyjadrenie času

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

Príklad: 10.52 hod. = desať päťdesiatdva.

Aj keď je zásada takáto, v prípade potreby by bolo takisto prijateľné vyjadriť čas po jednotlivých 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. decembra

1.2. **Komunikačná štruktúra**

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

- identifikácia a žiadosť o pokyny,
- samotný prenos správy a ukončenie prenosu.

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

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. Identifikácia

Je veľmi dôležité, aby sa na začiatku každej komunikácie inej, ako sú veľmi naliehavé správy s najvyššou prioritou týkajúce sa bezpečnosti, vzájomne identifikovali osoby, ktoré budú spolu komunikovať. Rušňovodiči sa identifikujú číslom a polohou vlaku. Pri komunikácii medzi osobou riadiacou dopravu a rušňovodičom je hlavnou zodpovednosťou osoby riadiacej dopravu zaistiť, aby navzájom komunikovala správna osoba riadiaca dopravu a rušňovodič. Toto je obzvlášť rozhodujúce 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 nasledujúce správy.

— personál riadiaci jazdy vlaku:

vlak .....	
	(číslo)
Tu je .....	názov dopravne
	(názov)

— rušňovodič:

.....	názov dopravne
	(názov)
Tu je vlak .....	
	(číslo)

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

## 1.2.1.2. Žiadosť o pokyny

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

Na vyžiadanie pokynov sa používajú tieto výrazy:

<b>pripravte postup</b> .....
-------------------------------

## 1.2.2. Pravidlá prenosu písomných rozkazov a verbálnych správ

## 1.2.2.1. Správy s najvyššou prioritou týkajúce sa bezpečnosti

Tieto správy vzhľadom na svoj naliehavý a imperatívny charakter:

— sa môžu zasielať alebo prijímať počas jazdy,

— môžu byť bez časti týkajúcej sa identifikácie,

**▼ B**

— sa musia zopakovať,

— sa musia čo najskôr doplniť o ďalšie informácie.

## 1.2.2.2. Písomné rozkazy

S cieľom spoľahlivo odoslať alebo prijať (počas státia) procedurálne správy uvedené v knihe tlačív sa musia dodržiavať tieto pravidlá:

## 1.2.2.2.1. Odosielanie správ

Tlačivo sa môže pripraviť pred prenosom správy tak, že úplný text správy sa dá odoslať v rámci jediného prenosu.

## 1.2.2.2.2. Prijímanie správy

Prijemca správy musí vyplniť tlačivo obsiahnuté v knihe tlačív na základe informácií, ktoré mu poskytol odosielateľ.

## 1.2.2.2.3. Zopakovanie správy prijímateľom

Pri všetkých vopred stanovených železničných správach v knihe tlačív sa vyžaduje zopakovanie správy prijímateľom. Zopakovanie správy prijímateľom zahŕňa správu zobrazenú v sivom poli na tlačive, časť „spätne hlášení“ a akékoľvek ďalšie alebo doplňujúce informácie.

## 1.2.2.2.4. Potvrdenie správneho zopakovania správy prijímateľom

Po každej správe, ktorú zopakuje prijímateľ, 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(-a)**

alebo

**neprijal(-a), zopakujte (+ hovorte pomaly)**

## 1.2.2.2.6. Sledovateľnosť a overenie

Všetky správy odosielané z trate musia byť sprevádzané jedinečným identifikačným alebo povoľovacím číslom:

— ak sa správa týka činnosti, na ktorú rušňovodič požaduje špeciálne povolenie (napr. prejedenie návěsti „stoj“ ...):

**▼ B**

<b>Povolenie</b> ..... <i>(číslo)</i>
--

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

<b>Správa</b> ..... <i>(číslo)</i>
---------------------------------------

## 1.2.2.2.7. Spätne hlásenie

Po každej správe obsahujúcej požiadavku na „spätne hlásenie“ musí toto „hlásenie“ nasledovať.

## 1.2.2.3. Ďalšie správy

Ďalšie správy

- týmto správam musí predchádzať proces identifikácie,
- musia byť krátke a presné (ak je to možné, majú byť obmedzené na informácie, ktoré sa majú oznámiť a kde sa uplatňujú),
- musí ich zopakovať prijímateľ, po čom musí nasledovať potvrdenie, či je zopakovanie správy správne alebo nesprávne,
- môže po nich nasledovať žiadosť o pokyny alebo žiadosť o ďalšie informácie.

## 1.2.2.4. Informačné správy s variabilným obsahom

Informačné správy s variabilným obsahom:

- musí im predchádzať proces identifikácie,
- musia sa vypracovať pred odoslaním,
- musí ich zopakovať prijímateľ, po čom musí nasledovať potvrdenie, či je zopakovanie správy správne alebo nesprávne.

## 2. PROCEDURÁLNE SPRÁVY

## 2.1. Charakter správ

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

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

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

Pri týchto správach sa používa vopred stanovené znenie predpísané manažérom infraštruktúry v jeho prevádzkovom jazyku a predkladajú sa vo forme vopred vypracovaných tlačív buď v papierovej forme alebo na elektronickom médiu.

**▼ B****2.2. Tlačivá**

Tlačivá predstavujú formalizované médium na oznamovanie procedurálnych správ. Takými správami sú spravidla správy súvisiace s mimo-riadnymi prevádzkovými podmienkami. Typickými príkladmi je povolenie pre rušňovodiča prejsť návesť „stoj“ alebo „koniec dovolenej 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 riadiacim jazdy vlaku a rušňovodičmi,
- pripomenúť rušňovodičovi (najmä keď pracuje v neznámom alebo neobvyklom prostredí) postup, ktorého dodržiavanie sa bude od neho vyžadovať,
- umožniť sledovateľnosť komunikácie.

S cieľom identifikovať tlačivá sa musí vypracovať jedinečné kódové slovo alebo číslo týkajúce sa daného postupu. Základom by mohla byť potenciálna frekvencia, s akou sa bude tlačivo používať. Ak je pravdepodobné, že zo všetkých vypracovaných tlačív sa bude najčastejšie používať vzorová správa na prejdenie návěsti „stoj“ alebo „konca dovolenej jazdy“ (EOA), toto tlačivo by sa malo očíslovať 001 atď.

**2.3. Kniha tlačív**

Po identifikácii všetkých tlačív, ktoré sa majú používať, sa musí celý súbor zahrnúť do dokumentu alebo na elektronické médium s názvom Kniha tlačív.

Ide o spoločný dokument, ktorý bude používať pri vzájomnej komunikácii rušňovodič a personál riadiaci jazdy vlakov. Je preto dôležité, aby kniha, ktorú používa rušňovodič, a kniha, ktorú používa personál riadiaci jazdu vlakov, boli zostavené a číslované rovnako.

Manažér infraštruktúry je zodpovedný za vypracovanie knihy tlačív a samotných tlačív vo svojom „prevádzkovom jazyku“.

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

Kniha tlačív pozostáva z dvoch častí.

Prvá časť obsahuje tieto položky:

- návod na používanie knihy tlačív,
- zoznam procedurálnych tlačív zasielaných osobou riadiacou dopravu,
- zoznam procedurálnych tlačív zasielaných rušňovodičom (v prípade potreby),
- zoznam situácií s krížovými odkazmi na to, ktoré procedurálne tlačivo sa má použiť,

**▼ B**

- slovník pojmov s uvedením situácií, v ktorých sa uplatňujú jednotlivé procedurálne tlačivá
- kód na hláskovanie správ (fonetická abeceda atď.).

Druhá časť obsahuje samotné procedurálne tlačivá. Železničný podnik ich musí zhromaždiť a poskytnúť rušňovodičovi.

### 3. ĎALŠIE SPRÁVY

Ďalšie správy sú informačnými správami používanými na informovanie o situáciách mimoriadneho charakteru a pre ktoré sa z tohto dôvodu považuje vopred stanovené tlačivo za zbytočné, alebo týkajúcimi sa jazdy vlaku alebo technického stavu vlaku alebo infraštruktúry bud:

- rušňovodičom na informovanie personálu riadiaceho jazdy vlaku, alebo
- personálom riadiacim jazdy vlaku na informovanie rušňovodiča.

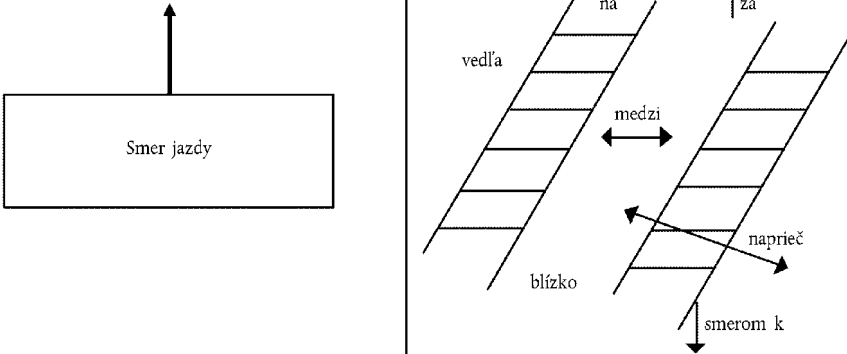
S cieľom uľahčiť opisovanie situácií a zostavovanie informačných správ môžu byť prínosné usmernenia pre tvorbu správ, slovník pojmov železničnej terminológie, opisná schéma používaných koľajových vozidiel a opisný prehľad o zariadení infraštruktúry (trať, napájanie trakcie atď.).

#### 3.1. Orientačná štruktúra správ

Tieto správy môžu byť štruktúrované takto:

Fáza komunikačného toku	Prvok správy
Dôvod odovzdania informácie	<input type="checkbox"/> pre informáciu <input type="checkbox"/> potreba konať
Poznámky	<input type="checkbox"/> vyskytuje sa <input type="checkbox"/> videl som <input type="checkbox"/> mal som <input type="checkbox"/> zrazil som
Miesto	
— pozdĺž trate	<input type="checkbox"/> v ..... <i>(názov stanice)</i> <input type="checkbox"/> ..... <i>(charakteristický bod)</i>
— v súvislosti s mojim vlakom	<input type="checkbox"/> pri míľniku/kilometrovníku ..... <i>(číslo)</i> <input type="checkbox"/> hnacie vozidlo ..... <i>(číslo)</i> <input type="checkbox"/> hnané vozidlo ..... <i>(číslo)</i>
Povaha	
— objekt	.....
— osoba	<i>(pozri slovník pojmov)</i>

▼ **B**

Fáza komunikačného toku	Prvok správy
Stav	
— stojaci vlak	<input type="checkbox"/> stojaca na <input type="checkbox"/> ležiaca na <input type="checkbox"/> spadnutá na
— v pohybe	<input type="checkbox"/> chodiaca <input type="checkbox"/> bežiaca <input type="checkbox"/> pohybujúca sa smerom k/ku
Poloha vzhľadom na koľaje	

Po týchto správach môže nasledovať žiadosť o pokyny.

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

### 3.2. Slovník pojmov železničnej terminológie

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

Slovník pojmov sa skladá z dvoch častí:

- zoznam pojmov podľa predmetu,
- zoznam pojmov v abecednom poradí.

### 3.3. Opisný zoznam koľajových vozidiel

Ak sa železničný podnik domnieva, že by to prospelo jeho činnosti, vypracuje opisnú schému používaných koľajových vozidiel. Uvedú sa v ňom názvy rôznych komponentov, ktoré môžu byť predmetom komunikácie s rôznymi dotknutými manažermi infraštruktúry, a bude obsahovať bežné názvy štandardných výrazov v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik, a v jazyku manažéra(-ov) infraštruktúry, ktorého(-ých) infraštruktúra sa používa.

### 3.4. Opisný prehľad charakteristík zariadenia infraštruktúry (trať, trakčné napájanie atď.)

Ak sa železničný podnik domnieva, že by to prospelo jeho činnosti, vypracuje opisný prehľad charakteristík zariadenia infraštruktúry (trať, trakčné napájanie atď.) na používanej trati. Uvedú sa v ňom názvy rôznych komponentov, ktoré môžu byť predmetom komunikácie s príslušným(-i) manažérom(-mi) infraštruktúry. Musí obsahovať bežné názvy štandardných výrazov v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik, a v prevádzkovom jazyku manažéra(-ov) infraštruktúry, ktorého(-ých) infraštruktúra sa používa.



**▼ B**

## 4. TYP A ŠTRUKTÚRA VERBÁLNYCH SPRÁV

## 4.1. Núdzové správy

Núdzové správy sú určené na poskytovanie naliehavých prevádzkových pokynov, ktoré priamo súvisia s bezpečnosťou železníc.

S cieľom zamedziť akémukoľvek riziku neporozumenia sa musia správy vždy ihneď zopakovať.

Hlavné správy, ktoré sa dajú zasielať, sa uvádzajú ďalej podľa členenia na základe jednotlivých potrieb.

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

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

Druh textu, ktorý má tvoriť núdzové správy, sa musí uviesť v dodatku 1 „Príručka komunikačných postupov“ k zbierke predpisov rušňovodiča a v dokumentácii vydanej pre personál riadiaci jazdy vlaku.

## 4.2. Správy odosielané z trate alebo rušňovodičom

## a) Potreba zastaviť všetky vlaky:

Informácia o potrebe zastaviť všetky vlaky sa musí vyslať prostredníctvom akustického signálu; ak nie je k dispozícii, musí sa použiť táto veta:

<b>Núdzová situácia, zastavte všetky vlaky</b>
--

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

Okrem toho treba k tejto správe podľa možnosti rýchlo doplniť dôvod, lokalitu núdzovej situácie a identifikáciu vlaku:

<b>Prekážka alebo požiar alebo</b> .....
<i>(iný dôvod)</i>
<b>na trati</b> ..... <b>v</b> .....
<i>(meno)</i> ..... <i>(km)</i>
<b>rušňovodič vlaku</b> .....
<i>(číslo)</i>

## b) Potreba zastaviť konkrétny vlak:

<b>Vlak</b> ..... <b>(na trati/koľaji)</b>
<i>(číslo)</i> <i>(názov/číslo)</i>

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





*Dodatok D*

**Informácie, ku ktorým musí mať železničný podnik prístup v súvislosti s traťou(-ami), na ktorej(-ých) chce vykonávať dopravu**

ČASŤ 1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE TÝKAJÚCE SA MANAŽÉRA INFRAŠTRUKTÚRY

- 1.1. Názov(názvy)/Totožnosť manažéra(-ov) infraštruktúry
- 1.2. Krajina (alebo krajiny)
- 1.3. Krátky opis
- 1.4. Zoznam všeobecných prevádzkových predpisov a nariadení (a spôsob, ako ich získať)

ČASŤ 2. MAPY A SCHÉMY

- 2.1. Zemepisná mapa
  - 2.1.1. Trate
  - 2.1.2. Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály)
- 2.2. Schéma trate

*Informácie, ktoré sa majú zahrnúť do schém, doplnené v prípade potreby textom. Ak 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 koľají, slučiek, manipulačných koľají a výkoľajok/odvratných výhybiek
- 2.2.3. Spojky medzi traťovými koľajami
- 2.2.4. Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály)
- 2.2.5. Umiestnenie a význam všetkých neprenosných návěstidiel
- 2.3. Schémy stanice/zriaďovacej stanice/depa (Dodatok: Týka sa iba lokalít, ktoré sú dostupné pre interoperabilnú dopravu)

*Informácie, ktoré sa majú identifikovať v schémach špecifických podľa lokality, doplnené v prípade potreby textom.*

- 2.3.1. Názov lokality
- 2.3.2. Identifikačný kód lokality
- 2.3.3. Typ lokality (osobný terminál, nákladný terminál, zriaďovacia stanica, depo)
- 2.3.4. Umiestnenie a význam všetkých neprenosných návěstidiel
- 2.3.5. Označenie a plán koľají vrátane výkoľajok/odvratných výhybiek
- 2.3.6. Označenie nástupišť
- 2.3.7. Dĺžka nástupišť
- 2.3.8. Výška nástupišť
- 2.3.9. Označenie manipulačných koľají
- 2.3.10. Dĺžka manipulačných koľají
- 2.3.11. Dostupnosť vonkajšieho napájania elektrickou energiou
- 2.3.12. Vzdialenosť medzi hranou nástupišť a a stredom koľaje, rovnobežne k povrchu jazdnej plochy

**▼B**

- 2.3.13. (Pokiaľ ide o osobné stanice) Možnosť prístupu pre osoby so zdravotným postihnutím

**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. Označovanie vzdialeností na trati (početnosť, vzhľad a umiestnenie)
- 3.1.7. Druh dopravy (zmiešaná, osobná, nákladná ...)
- 3.1.8. Maximálna(-e) povolená(-é) rýchlosť(-ti)
- 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. Údaj o tom, že úsek trate je preťažený (článok 22 smernice 2001/14/ES)
- 3.2. Špecifické technické vlastnosti
- 3.2.1. Overenie ES pre TSI Infraštruktúra
- 3.2.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate
- 3.2.3. Zoznam možných špecifických prípadov
- 3.2.4. Zoznam možných špecifických výnimiek
- 3.2.5. Rozchod koľaje
- 3.2.6. Priečodný prierez
- 3.2.7. Maximálna hmotnosť na nápravu
- 3.2.8. Maximálna hmotnosť na bežný meter
- 3.2.9. Priečne sily pôsobiace na koľaj
- 3.2.10. Pozdĺžne sily pôsobiace na koľaj
- 3.2.11. Minimálny polomer oblúka
- 3.2.12. Percento sklonu
- 3.2.13. Miesto sklonu
- 3.2.14. V prípade brzdového systému, ktorý nevyužíva adhéziu koleso – koľajnica, najvyššia prípustná brzdná sila
- 3.2.15. Mosty
- 3.2.16. Viadukty
- 3.2.17. Tunely

**▼ B**

- 3.2.18. Poznámky
- 3.3. Subsystem energia
  - 3.3.1. Overenie ES pre TSI Energia
  - 3.3.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate
  - 3.3.3. Zoznam možných špecifických prípadov
  - 3.3.4. Zoznam možných špecifických výnimiek
  - 3.3.5. Druh systému napájania elektrickou energiou (napr. žiadny, nadzemný, tretia koľajnica)
  - 3.3.6. Frekvencia systému napájania elektrickou energiou (napr. striedavý prúd, jednosmerný prúd)
  - 3.3.7. Minimálne napätie
  - 3.3.8. Maximálne napätie
  - 3.3.9. Obmedzenie týkajúce sa spotreby elektrickej energie v prípade špecifického(-ých) elektrického(-ých) hnacieho(-ích) vozidla(-iel)
  - 3.3.10. Obmedzenie týkajúce sa zaradenia elektrickej(-ých) motorovej(-ých) jednotky(-tiel) s cieľom dosiahnuť súlad s delením trolejového vedenia (poloha zberača)
  - 3.3.11. Ako dosiahnuť vypnutie napájania elektrickou energiou
  - 3.3.12. Výška trolejového drôtu
  - 3.3.13. Prípustný sklon trolejového 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. Umiestnenie neutrálnych úsekov
  - 3.3.18. Informácie o prevádzke
  - 3.3.19. Stiahnutie zberačov
  - 3.3.20. Podmienky uplatňované vzhľadom na rekuperačné brzdenie
  - 3.3.21. Maximálny prípustný prúd pre vlak
- 3.4. Subsystem riadenie-zabezpečenie a návštenie
  - 3.4.1. Overenie ES 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 výnimiek

*ERTMS/ETCS*

- 3.4.5. Úroveň aplikácie
- 3.4.6. Voliteľné funkcie inštalované v traťovej časti zariadenia
- 3.4.7. Voliteľné funkcie požadované vo vozidle
- 3.4.8. Číslo verzie softvéru
- 3.4.9. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky

*Rádio ERTMS/GSM-R*

**▼ B**

- 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 in-fill*
- 3.4.13. Technická implementácia požadovaná pre koľajové vozidlá  
*Zabezpečovací(-ie), riadiaci(-e) a výstražný(-é) systém(-y) vlaku triedy B*
- 3.4.14. Vnútroštátne predpisy o prevádzkovaní systémov triedy B (+ spôsob, ako ich získať)  
*Traťový systém*
- 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 obdobia platnosti
- 3.4.20. Potreba viacerých súčasne pôsobiacich systémov
- 3.4.21. Vozidlový 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 obdobia platnosti
- 3.4.27. Osobitné podmienky pre prepínanie medzi rôznymi zabezpečovacími, riadiacimi a výstražnými systémami vlaku triedy B
- 3.4.28. Osobitné technické podmienky požadované na prepínanie medzi systémami ERTMS/ETCS a systémami triedy B
- 3.4.29. Osobitné podmienky pre prepínanie medzi rôznymi rádiovými systémami  
*Technické režimy pri poruchách týchto systémov:*
- 3.4.30. ERTM/ETCS
- 3.4.31. Zabezpečovací, riadiaci a výstražný systém vlaku triedy B
- 3.4.32. ERTM/GSM-R
- 3.4.33. Rádiový systém triedy B
- 3.4.34. Traťové návštenie  
*Obmedzenie rýchlosti týkajúce sa brzdiaceho účinku*
- 3.4.35. ERTM/ETCS
- 3.4.36. Zabezpečovacie, riadiace a výstražné systémy vlaku triedy B  
*Vnútroštátne predpisy o fungovaní systému triedy B*

**▼ B**

- 3.4.37. Vnútroštátne predpisy týkajúce sa brzdiaceho účinku
- 3.4.38. Ostatné vnútroštátne predpisy, napr.: údaje zodpovedajúce vyhláske UIC 512 (8. vydanie z 1. januára 1979 a 2 zmeny a doplnenia)  
*Citlivosť zariadení infraštruktúry riadenia-zabezpečenia a návštenia vzhľadom na elektromagnetickú kompatibilitu (EMC)*
- 3.4.39. Požiadavka, ktorá sa má špecifikovať podľa európskych noriem
- 3.4.40. Prípustnosť použitia brzdy na vírivý prúd
- 3.4.41. Prípustnosť použitia magnetickej brzdy
- 3.4.42. Požiadavky na technické riešenia týkajúce sa uplatnených výnimiek
- 3.5. Subsystem prevádzka a riadenie dopravy
  - 3.5.1. Overenie ES 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 špecifických výnimiek
  - 3.5.5. Jazyk používaný na komunikáciu rozhodujúcu z hľadiska bezpečnosti s personálom manažéra infraštruktúry
  - 3.5.6. Osobitné klimatické podmienky a súvisiace opatrenia

**▼ B***Dodatok E***Jazyk a úroveň komunikácie**

Ústna znalosť jazyka sa môže rozdeliť na päť úrovní:

Úroveň	Opis
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže prispôsobiť spôsob, akým hovorí s akýmkoľvek účastníkom rozhovoru</li> <li>— dokáže vyjadriť názor</li> <li>— dokáže vyjednávať</li> <li>— dokáže presvedčiť</li> <li>— dokáže poradiť</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže si poradiť s úplne nepredvídanými situáciami</li> <li>— dokáže formulovať domnienky</li> <li>— dokáže zdôvodniť názor</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže zvládnuť praktické situácie s nepredvídaným prvkom</li> <li>— dokáže opísať</li> <li>— dokáže udržiavať jednoduchú konverzáciu</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže zvládnuť jednoduché praktické situácie</li> <li>— dokáže dávať otázky</li> <li>— dokáže odpovedať na otázky</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže rozprávať s použitím naučených viet</li> </ul>



**▼B**

*Dodatok F*

Nepoužíva sa

**▼B**

*Dodatok G*

Nepoužíva sa

**▼B**

*Dodatok H*

Nepoužíva sa

**▼B**

*Dodatok I*

Nepoužíva sa

**▼ B***Dodatok J***Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“****1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**

- a) Tento dodatok, ktorý sa musí vykladať v spojení s bodmi 4.6 a 4.7, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úlohy sprevádzania vlaku v rámci siete.
- b) Výraz „odborná kvalifikácia“ sa v kontexte tejto TSI týka tých prvkov, ktoré sú dôležité na zaistenie toho, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.
- c) Predpisy a postupy sa uplatňujú na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať buď akákoľvek oprávnená kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v predpisoch alebo postupoch, alebo jednotlivá spoločnosť.
- d) Každá oprávnená kvalifikovaná osoba musí dodržiavať všetky predpisy a postupy týkajúce sa vykonávanej úlohy.

**2. ODBORNÉ ZNALOSTI**

Každé oprávnenie si vyžaduje úspešné vykonanie vstupných skúšok a splnenie ustanovení týkajúcich sa priebežného posudzovania a odbornej prípravy, ako sa uvádza v bode 4.6.

**2.1. Všeobecné odborné znalosti**

- a) Všeobecné zásady riadenia bezpečnosti v rámci železničného systému dôležité z hľadiska danej úlohy vrátane rozhraní s inými subsystémami.
- b) Všeobecné podmienky dôležité z hľadiska bezpečnosti cestujúcich alebo nákladu a osôb nachádzajúcich sa na železničnej trati alebo v jej blízkosti.
- c) Podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci.
- d) Všeobecné zásady bezpečnosti železničného systému.
- e) Osobná bezpečnosť vrátane bezpečnosti pri vystupovaní z vlaku na prevádzkovej trati.

**2.2. Znalosti o prevádzkových postupoch a bezpečnostných systémoch uplatňovaných na infraštruktúre, ktorá sa má používať**

- a) Prevádzkové a bezpečnostné predpisy.
- b) Systém riadenia-zabezpečenia a návštenia.
- c) Zásady komunikácie a formalizovaný postup výmeny správ vrátane použitia komunikačného zariadenia.

**2.3. Znalosti o koľajových vozidlách**

- a) Vnútorné vybavenie osobného vozňa.

**▼B**

- b) Oprava menších porúch v častiach koľajových vozidiel určených pre cestujúcich, ako to vyžaduje železničný podnik.

**2.4. Znalosť traťových pomerov**

- a) Prevádzkové postupy (ako napríklad spôsob výpravy vlakov) v jednotlivých miestach (návestenie, vybavenie stanice atď.).
- b) Stanice, v ktorých môžu cestujúci vystupovať alebo nastupovať.
- c) Miestne prevádzkové a núdzové opatrenia špecifické pre trať (trate) trasy.

**3. SCHOPNOSŤ UPLATNIŤ ZNALOSTI V PRAXI**

- a) Kontroly pred odchodom vrátane brzdových skúšok a správneho zatvárania dverí.
- b) Postupy pri odchode.
- c) Komunikácia s cestujúcimi, najmä vzhľadom na okolnosti týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich.
- d) Prevádzka za mimoriadnych podmienok.
- e) Posúdiť potenciál poruchy v priestoroch pre cestujúcich a reagovať podľa predpisov a postupov
- f) Ochranné a výstražné opatrenia, ako sa vyžadujú v predpisoch a nariadeniach alebo ako pomoc rušňovodičovi.
- g) Evakuácia vlaku a bezpečnosť cestujúcich, najmä ak musia zostať na trati alebo v jej blízkosti.
- h) Komunikovať s personálom manažéra infraštruktúry počas poskytovania pomoci rušňovodičovi alebo počas evakuácie.
- i) Hlásiť všetky nezvyčajné udalosti týkajúce sa prevádzky vlaku, stavu koľajových vozidiel a bezpečnosti cestujúcich. Ak sa to vyžaduje, tieto hlásenia musia byť vypracované písomne v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik.

**▼B**

*Dodatok K*

Nepoužíva sa

**▼B***Dodatok L***Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohu prípravy vlakov****1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**

Tento dodatok, ktorý sa musí vykladať v spojení s bodom 4.6, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úlohy prípravy vlaku v rámci siete.

- a) Výraz „odborná kvalifikácia“ sa v kontexte tejto TSI týka tých prvkov, ktoré sú dôležité na zaistenie toho, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.
- b) Predpisy a postupy sa uplatňujú na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať buď akákoľvek oprávnená kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v predpisoch alebo postupoch, alebo jednotlivá spoločnosť.
- c) Každá oprávnená kvalifikovaná osoba musí dodržiavať všetky predpisy a postupy týkajúce sa vykonávanej úlohy.

**2. ODBORNÉ ZNALOSTI**

Každé oprávnenie si vyžaduje úspešné vykonanie vstupných skúšok a splnenie ustanovení týkajúcich sa priebežného posudzovania a odbornej prípravy, ako sa uvádza v bode 4.6.

**2.1. Všeobecné odborné znalosti**

- a) Všeobecné zásady riadenia bezpečnosti v rámci železničného systému dôležité z hľadiska danej úlohy vrátane rozhraní s inými subsystémami.
- b) Všeobecné podmienky týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu vrátane prepravy nebezpečného tovaru a mimoriadnych zásielok.
- c) Podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci.
- d) Všeobecné zásady bezpečnosti železničného systému.
- e) Bezpečnosť osôb na železničných tratiach alebo v ich blízkosti.
- f) Zásady komunikácie a formalizovaný postup výmeny správ vrátane použitia komunikačného zariadenia.

**2.2. Znalosti o prevádzkových postupoch a bezpečnostných systémoch uplatňovaných na infraštruktúre, ktorá sa má používať**

- a) Prevádzka vlakov za bežných, mimoriadnych a núdzových podmienok.
- b) Prevádzkové postupy v jednotlivých miestach (návestenie, vybavenie stanice/depa/zriaďovacej stanice) a bezpečnostné predpisy.
- c) Miestne prevádzkové opatrenia.



**▼B****2.3. Znalosti o vybavení vlaku**

- a) Účel a využitie vozňa a vybavenia vozidla.
- b) Určenie a organizovanie technických prehliadok.

**3. SCHOPNOSŤ UPLATNIŤ ZNALOSTI V PRAXI**

- a) Uplatnenie predpisov o zostave vlaku, predpisov o brzdení vlaku, predpisov o nakladaní vlaku atď. s cieľom zabezpečiť, aby bol vlak pripravený na chod.
- b) Pochopenie významu označení a štítkov na vozidlách.
- c) Postup určovania a sprístupňovania údajov o vlaku.
- d) Komunikácia s vlakovým personálom.
- e) Komunikácia s personálom zodpovedným za riadenie jazdy vlakov.
- f) Mimoriadna prevádzka, najmä keď ovplyvňuje prípravu vlakov.
- g) Ochranné a výstražné opatrenia, ako sa vyžadujú v predpisoch a nariadeniach alebo miestnych opatreniach v danom mieste.
- h) Opatrenia, ktoré sa musia vykonať vzhľadom na mimoriadne situácie týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru (v prípade potreby).

**▼B**

*Dodatok M*

Nepoužíva sa

**▼B**

*Dodatok N*

Nepoužíva sa

**▼B**

*Dodatok O*

Nepoužíva sa



### Dodatok P

#### Európske číslo vozidla a súvisiace abecedné označenie na skrini vozidla

##### 1. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA EURÓPSKEHO ČÍSLA VOZIDLA

Európske číslo vozidla sa prideluje podľa kódov definovaných v dodatku 6 k rozhodnutiu 2007/756/ES.

Európske číslo vozidla (EČV) sa musí zmeniť, ak nevyjadruje spôsobilosť pre interoperabilitu alebo technické charakteristiky podľa tohto dodatku v dôsledku technických úprav vozidla. Takéto technické úpravy si môžu vyžadovať nové uvedenie vozidla do prevádzky podľa článkov 20 až 25 smernice 2008/57/ES.

##### 2. 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. Menšia výška sa môže použiť iba v prípade, ak neexistuje žiadna iná možnosť, ako umiestniť označenie na pozdĺžniky.

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

Držiteľ môže pridať vo forme písmen s veľkosťou väčšou, ako je európske číslo vozidla, vlastné číselné označenie (pozostávajúce spravidla z číslíc sériového čísla doplnené abecedným kódovaním) užitočné počas prevádzky. Miesto vyznačenia takéhoto vlastného čísla závisí od držiteľa; musí byť však vždy možné ľahko odlíšiť európske číslo vozidla od vlastného číselného označenia držiteľa.

##### 3. NÁKLADNÉ VOZNE

Označenie musí byť napísané na skrini vozňa takto:

23	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8	
Zcs		Tanoos		Slpss	

Kde v príkladoch

D a NL znamenajú registrujúci členský štát v zmysle časti 4 dodatku 6 k rozhodnutiu 2007/756/ES o národnom registri vozidiel.

RFC, DB a ACTS znamenajú označenie držiteľa v zmysle časti 1 dodatku 6 k rozhodnutiu 2007/756/ES o národnom registri vozidiel.

V prípade vozňov, ktorých skriňa neposkytuje dostatočne veľký priestor pre takýto typ usporiadania, najmä v prípade plošinových vozňov, označenie musí byť usporiadané takto:

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks

**▼ B**

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 takto:

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks-xy

#### 4. OSOBNÉ VOZNE A ŤAHANÉ OSOBNÉ VOZIDLÁ

Číslo bude na každej bočnej stene vozidla uvedené takto:

E-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7  
B<sup>10</sup> tu

Označenie krajiny, v ktorej je vozidlo registrované, a technických charakteristík je napísané priamo pred, za alebo pod európskym číslom vozidla.

V prípade osobných vozňov s kabínou rušňovodiča bude európske číslo vozidla napísané aj vo vnútri kabíny.

#### 5. RUŠNE, MOTOROVÉ VOZNE A ŠPECIÁLNE VOZIDLÁ

Európske číslo vozidla musí byť vyznačené na každej bočnej stene hnacích koľajových vozidiel takto:

92 10 1108 062-6

Európske číslo vozidla bude napísané takisto v každej kabíne hnacích koľajových vozidiel.

#### 6. ABECEDNÉ OZNAČENIE SPÔSOBILOSTI PRE INTEROPERABILITU

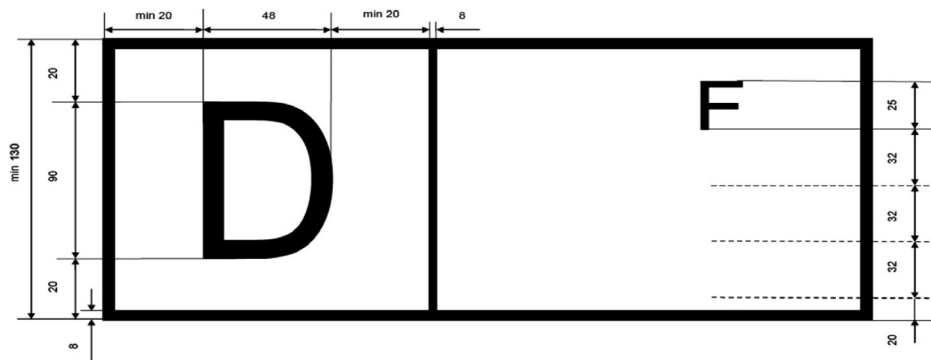
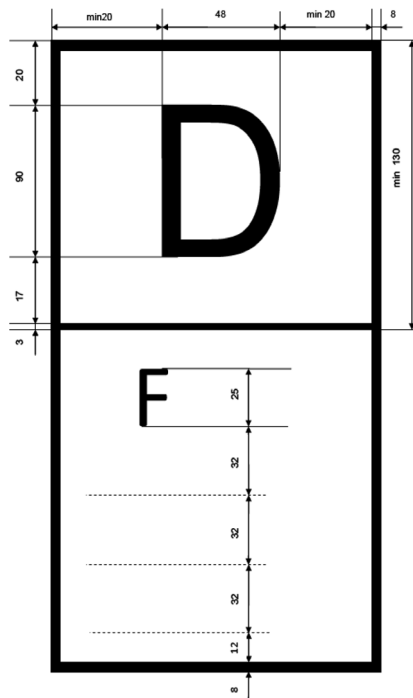
„TEN“: Vozidlo, ktoré:

- je v zhode so všetkými príslušnými TSI platnými v čase jeho uvedenia do prevádzky a ktorého uvedenie do prevádzky bolo povolené podľa článku 22 ods. 1 smernice 2008/57/ES a
- má povolenie platné vo všetkých členských štátoch v súlade s článkom 23 ods. 1 smernice 2008/57/ES.

„PPV/PPW“: Vozidlo, ktoré je v súlade s dohodou PPV/PPW alebo PGW (v rámci štátov OSŽD) (pôvodne: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Vozidlá, ktoré nemajú povolenie na uvedenie do prevádzky vo všetkých členských štátoch v súlade s článkom 23 ods. 1 smernice 2008/57/ES, musia mať označenie s uvedením členských štátov, v ktorých vozidlá majú povolenie na uvedenie do prevádzky. Toto označenie musí zodpovedať jednému z nasledujúcich nákresov, kde D predstavuje členský štát, ktorý vydal prvé povolenie (v tomto prípade Nemecko) a F znamená druhý povoliujúci členský štát (v tomto prípade Francúzsko). Kódy členských štátov zodpovedajú časti 4 dodatku 6 k rozhodnutiu 2007/756/ES.

▼B



**▼B**

*Dodatok Q*

Nepoužíva sa



**▼B**

*Dodatok R*

Nepoužíva sa

**▼B**

*Dodatok S*

Nepoužíva sa

**▼B***Dodatok T***Brzdiaci účinok****A. ÚLOHA MANAŽÉRA INFRAŠTRUKTÚRY**

Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o brzdiacom účinku požadovanom pre každú trať a musí poskytnúť informácie o vlastnostiach trate. Musí zaistiť, aby sa vplyv vlastností trate a hodnoty súvisiace s traťou zahrnuli do požadovaného brzdiacom účinku.

Požadovaný brzdiaci účinok okrem prípadov, keď sa manažéri infraštruktúry a železničné podniky dohodli na inej jednotke na vyjadrenie brzdiaceho účinku, sa vyjadruje v týchto jednotkách:

1. v prípade vlakov schopných jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h – v profile spomalenia a ekvivalentnom čase odozvy na rovnom úseku trate;
2. v prípade vlakových súprav alebo pevných vlakových súprav neschopných jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h – v profile spomalenia (ako v 1. prípade) alebo v percentách brzdiacej hmotnosti

Manažér infraštruktúry takisto poskytne údaje požadované v alternatívnej jednotke (v percentách brzdiacej hmotnosti alebo v profile spomalenia), ak ho o to požiada železničný podnik;

3. v prípade iných vlakov (meniteľné zostavy vlakov neschopné jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h): v percentách brzdiacej hmotnosti.

**B. ÚLOHA ŽELEZNIČNÉHO PODNIKU**

Železničný podnik zaistí, aby každý vlak dosiahol alebo prekročil brzdiaci účinok, ktorý požaduje manažér infraštruktúry. Preto je železničný podnik povinný vypočítať brzdiaci účinok vlaku s prihliadnutím na zostavu vlaku.

Železničný podnik musí brať do úvahy brzdiaci účinok vozidla alebo vlakovej súpravy stanovený pri ich uvedení do prevádzky. Rovnako sa musia zohľadňovať aj hodnoty súvisiace s koľajovými vozidlami, ako je spoľahlivosť a použiteľnosť brzd. Pri nastavovaní brzdiaceho účinku pre zastavenie a zabezpečenie vlaku musí železničný podnik vziať do úvahy aj informácie o vlastnostiach trate, ktoré majú vplyv na chod vlaku.

Brzdiaci účinok vyplývajúci z kontroly skutočného vlaku (napr. zostava vlaku, dostupnosť brzdy, nastavenie brzdy) sa použije ako vstupná hodnota pre všetky prevádzkové predpisy, ktoré budú následne použité pre tento skutočný vlak.

**C. NEDOSIAHNUTÝ BRZDIACI ÚČINOK**

Manažér infraštruktúry musí vytvoriť predpisy, ktoré sa použijú v prípadoch, keď vlak nedosahuje požadovaný brzdiaci účinok, a musí tieto predpisy sprístupniť železničnému podniku.

Ak vlak nedosahuje požadovaný brzdiaci účinok pre trate, na ktorých bude jazdiť, železničný podnik musí rešpektovať výsledné obmedzenia, ako napríklad zníženie rýchlosti.

**▼B**

*Dodatok U*

**Zoznam otvorených bodov**

DODATOK B (POZRI BOD 4.4. TEJTO TSI)

Ostatné predpisy umožňujúce koherentnú prevádzku

BOD 4.2.2.1.3.3

Nákladné vlaky, ktoré neprechádzajú hranicou medzi členskými štátmi

**▼B**

*Dodatok V*

Nepoužíva sa



*Dodatok W*

**Slovník**

*Definície v tomto slovníku sa vzťahujú na použitie pojmov v tejto TSI OPE.*

Pojem	Definícia
Nehoda	Podľa článku 3 smernice 2004/49/ES.
Povoľovanie jazdy vlakov	Obsluha zariadenia na stavadlách, na miestach obsluhy napájania elektrickej trakcie prúdom a v radiacích strediskách dopravy, ktorá povoľuje jazdu vlakov. To nezahŕňa personál železničného podniku, ktorý je zodpovedný za riadenie zdrojov, 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 odbornej prípravy.
Nebezpečný tovar	Podľa smernice 2008/68/ES
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	Prevádzka vyplývajúca z neplánovanej udalosti, ktorá bráni normálnej doprave vlakov.
Výprava	Pozri Výprava vlakov.
Rušňovodič	Podľa článku 3 smernice 2007/59/ES.
Mimoriadna zásielka	Zásielka prevážaná na koľajovom vozidle, napr. kontajner, výmenná nadstavba alebo iná preprava, keď si veľkosť koľajového vozidla a/alebo hmotnosť na nápravu vyžaduje zvláštne povolenie na jazdu a/alebo uplatnenie osobitných podmienok jazdy počas celej cesty alebo jej časti.
Zdravotné a bezpečnostné podmienky	V kontexte tejto TSI sa tieto podmienky týkajú iba zdravotných a psychologických spôsobilostí požadovaných na prevádzkovanie príslušných prvkov subsystému.
Indikátor horúco-bežnosti ložísk	Ložisková skriňa a ložisko, ktoré prekročilo svoju maximálnu konštrukčnú prevádzkovú teplotu.
Mimoriadna udalosť/Incident	Podľa 3 smernice 2004/49/ES.
Dĺžka vlaku	Celková dĺžka všetkých vozidiel cez nárazníky vrátane rušňa(-ov).
Prevádzkový jazyk	Jazyk alebo jazyky, ktoré používa v každodennej činnosti manažér infraštruktúry a sú uverejnené v jeho podmienkach používania siete, 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 v priestore železnice pred alebo po jazde vlakom.
Monitorovanie výkonnosti	Systematické pozorovanie a zaznamenávanie výkonnosti vlakovej dopravy a infraštruktúry na účely zlepšenia výkonnosti oboch oblastí.
Kvalifikácia	Fyzická a psychologická spôsobilosť pre danú úlohu spolu s požadovanými znalosťami.
Reálny čas	Schopnosť vymieňať alebo spracovávať informácie o špecifikovaných udalostiach (ako je príchod do stanice, prechod stanicou alebo odchod zo stanice) počas jazdy vlaku v čase, v ktorom sa vyskytnú.
Miesto hlásenia	Miesto na plánovanej trase vlaku, kde sa vyžaduje nahlásenie času príchodu, odchodu alebo prechodu.

## ▼ B

Pojem	Definícia
Trasa	Konkrétny úsek alebo úseky trate.
Práca rozhodujúca z hľadiska bezpečnosti	Práca vykonávaná personálom, keď riadi alebo ovplyvňuje jazdu vozidla, ktorá by mohla ovplyvniť zdravie a bezpečnosť osôb.
Personál	Zamestnanci pracujúci pre železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry alebo ich dodávateľov vykonávajúci úlohy uvedené v tejto 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 vlaku(-ov) na konkrétnej trase.
Časový bod	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 prechodu.
Hnacie vozidlo	Vozidlo s vlastným pohonom schopné samostatného pohybu a s ďalšími vozidlami, s ktorými môže byť spriahnuté.
Vlak	Vlak sa definuje ako hnacia(-e) jednotka(-y) so spriahnutými koľajovými vozidlami alebo bez nich, s dostupnými údajmi o vlaku, prevádzkovaná(-é) medzi dvomi alebo viacerým definovanými bodmi.
Výprava vlaku	Znamenie osobe vedúcej vlak o tom, že všetky činnosti v stanici alebo v depe boli ukončené a že, pokiaľ ide o zodpovedný personál, bolo pre vlak vydané povolenie na jazdu.
Vlakový personál	Členovia vlakového personálu, ktorí sú úradne osvedčení ako spôsobilí a vymenovaní železničným podnikom na vykonávanie stanovených špecifických úloh súvisiacich s bezpečnosťou vo vlaku, napr. rušňovodič alebo sprievodca.
Príprava vlaku	Zabezpečenie toho, aby vlak bol v stave spôsobilom na uvedenie do prevádzky, aby bolo vybavenie vlaku správne používané a aby zostava vlaku zodpovedala určenej trase vlaku. Príprava vlaku takisto zahŕňa technické prehliadky vykonávané pred uvedením vlaku do prevádzky.
Skratka	Vysvetlenie
AC	striedavý prúd
CCS	riadenie-zabezpečenie a návstenie
CEN	Európsky výbor pre normalizáciu (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	konvenčná železnica
Db	Decibely
DC	jednosmerný prúd
DMI	rozhranie rušňovodič – stroj
ES	Európske spoločenstvo
ECG	EKG (elektrokardiogram)
EIRENE	Európska integrovaná železničná rádiová zdokonalená sieť
EN	európska norma
ENE	Energia

▼ **B**

Skratka	Vysvetlenie
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 mobilnej komunikácie – železnice
HABD	indikátor horúcobežnosti ložísk
Hz	Hertz
IM	manažér infraštruktúry
INF	Infraštruktúra
OPE	Prevádzka a riadenie dopravy
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc
PPV/PPW	Ruská skratka – Pravidla Polzovania Vagonami v meždunarodnom soobščeniji = Pravidlá používania železničných vozidiel v medzinárodnej doprave
RST	Železničné koľajové vozidlá
RU	železničný podnik
SMS	systém riadenia bezpečnosti
SPAD	prejdenie návesti „stoj“
SRS	špecifikácia požiadaviek na systém (System Requirement Specification)
TAF	Telematické aplikácie pre nákladnú dopravu
TEN	transeurópska sieť
TSI	technické špecifikácie interoperability
UIC	Medzinárodná únia železníc (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	označenie držiteľa vozidla



**▼ B***PRÍLOHA II*

Príloha k rozhodnutiu 2007/756/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. Kapitola 1 sa mení a dopĺňa takto:

a) Opis dátového poľa 1. „Európske číslo vozidla“ sa nahrádza takto:

„Číselný identifikačný kód v zmysle definície v dodatku 6“.

b) Poznámka pod čiarou <sup>(1)</sup> sa nahrádza takto:

„<sup>(1)</sup>Nepoužíva sa“.

c) Opis dátového poľa 2.1. sa nahrádza takto:

„Číselný kód členského štátu v zmysle definície v časti 4 dodatku 6“.

d) Opis dátového poľa 11. sa nahrádza takto:

„Číselný kód členského štátu v zmysle definície v časti 4 dodatku 6“.

2. V kapitole 2.1, Prepojenia s ďalšími registrami, sa vysvetlenie týkajúce sa VKMR nahrádza takto:

„VKMR: tento register vedú v spolupráci ERA a OTIF (ERA za EÚ a OTIF za všetky štáty OTIF, ktoré nie sú členské štáty EÚ). Držiteľ je uvedený v NRV. V dodatku 6 sa špecifikujú ďalšie globálne centrálné registre (ako sú kódy typu vozidla, kódy interoperability, kódy krajín atď.), ktoré by mal riadiť „centrálny orgán“, ktorý vznikne zo spolupráce ERA a OTIF“.

3. Dopĺňa sa tento dodatok:

*„Dodatok 6*

### **ČASŤ „0“ – IDENTIFIKÁCIA VOZIDLA**

#### **Všeobecné pripomienky**

V tomto dodatku sa uvádza európske číslo vozidla a súvisiace označenie aplikované viditeľným spôsobom na vozidle tak, aby ho bolo možné počas prevádzky určiť jednoznačným a trvalým spôsobom. Neopisuje iné čísla ani označenia, prípadne vygravírované alebo pripevnené trvalým spôsobom na podvozku alebo na hlavných komponentoch vozidla počas jeho stavby.

#### **Európske číslo vozidla a súvisiace skratky**

Každé koľajové vozidlo dostane číslo pozostávajúce z 12 číslíc (nazýva sa európske číslo vozidla – EČV) s touto štruktúrou:

## ▼ B

Skupina koľajových vozidiel	Typ vozidla a označenie spôsobilosti pre interoperabilitu [2 číslice]	Krajina, v ktorej je vozidlo registrované [2 číslice]	Technické charakteristiky [4 číslice]	Sériové číslo [3 číslice]	Kontrolná číslica [1 číslica]
Nákladné vozne	00 až 09 10 až 19 20 až 29 30 až 39 40 až 49 80 až 89 <i>[podrobnosti v časti 6]</i>	01 až 99 <i>[podrobné údaje v časti 4]</i>	0000 až 9999 <i>[podrobnosti v časti 9]</i>	000 až 999	0 až 9 <i>[podrobnosti v časti 3]</i>
Ťahané osobné vozidlá	50 až 59 60 až 69 70 až 79 <i>[podrobnosti v časti 7]</i>		0000 až 9999 <i>[podrobnosti v časti 10]</i>	000 až 999	
Hnacie koľajové vozidlá a jednotky vo vlakových súpravách v pevnej alebo vopred určenej zostave	90 až 99 <i>[podrobnosti v časti 8]</i>		0000000 až 8999999 <i>[význam týchto čísel je definovaný členskými štátmi, prípadne bilaterálnou alebo multilaterálnou dohodou]</i>		
Špeciálne vozidlá			9000 až 9999 <i>[podrobnosti v časti 11]</i>	000 až 999	

V danej krajine 7 číslic technických charakteristík a sériové číslo postačuje na jednoznačnú identifikáciu vozidla v rámci každej skupiny Ťahaných osobných vozidiel a špeciálnych vozidiel (1).

Číslo dopĺňajú abecedné označenia:

- a) skratka krajiny, v ktorej je vozidlo registrované (*podrobnosti v časti 4*);
- b) označenie držiteľa vozidla (*podrobnosti v časti 1*);
- c) skratky technických charakteristík (*podrobnosti v časti 12 pre nákladné vozne a v časti 13 pre Ťahané osobné vozidlá*).

Európske číslo vozidla sa musí zmeniť, ak nevyjadruje spôsobilosť pre interoperabilitu alebo technické charakteristiky podľa tohto dodatku v dôsledku technických úprav vozidla. Takéto technické úpravy si môžu vyžadovať nové uvedenie vozidla do prevádzky podľa článkov 20 až 25 smernice 2008/57/ES.

## ČASŤ 1 – OZNAČENIE DRŽITEĽA VOZIDLA

### 1. Definícia označenia držiteľa vozidla (VKM)

Označením držiteľa vozidla (VKM) je abecedný kód pozostávajúci z 2 až 5 písmen (2). VKM je napísané na každom železničnom vozidle, v blízkosti európskeho čísla vozidla. VKM označuje držiteľa vozidla zaregistrovaného v národnom registri vozidiel.

VKM je jedinečné a platné vo všetkých krajinách, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, a vo všetkých krajinách, ktoré uzavru dohodu, ktorá zahŕňa uplatňovanie systému číslovania vozidiel a VKM, ako sa uvádza v tejto TSI.

**▼ B****2. Formát označenia držiteľa vozidla**

VKM je zobrazením celého názvu alebo skratky držiteľa 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 držiteľa, môžu byť napísané malými písmenami. V záujme kontroly jedinečnosti sa malé písmená budú považovať za veľké písmená.

Písmená môžu obsahovať diakritické znaky <sup>(3)</sup>. Diakritické znaky používané pri týchto písmenách sa v záujme kontroly jedinečnosti ignorujú.

Pre vozidlá držiteľov, 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.

**3. Ustanovenia o pridelovaní označení držiteľa vozidla**

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

- držiteľ vozidla má úradný názov vo viac ako jednom jazyku,
- držiteľ 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 jednej firemnej štruktúry (napríklad holdingovej štruktúry),
- patria do jednej firemnej štruktúry, ktorá vymenovala a poverila jednu organizáciu v rámci tejto štruktúry zaoberať sa všetkými otázkami v mene všetkých ostatných,
- poverili samostatnú, jedinou právnickú osobu, aby riešila všetky otázky v ich mene, pričom v takomto prípade je právnickou osobou držiteľ.

**4. Register označení držiteľov vozidiel a postup pridelovania**

Register VKM je verejný a aktualizovaný v reálnom čase.

Žiadosť o VKM sa podáva na príslušnom vnútroštátnom orgáne žiadateľa a zasiela sa ERA. VKM sa môže používať, až keď ho zverejní ERA.

Držiteľ VKM musí informovať príslušný vnútroštátny orgán, ak sa používanie VKM končí, a príslušný vnútroštátny orgán zašle túto informáciu ERA. VKM sa zruší, keď držiteľ 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 VKM zmení svoj názov na názov, ktorý sa nepodobá na VKM.

**▼ B**

V prípade zmeny držiteľa, ktorá znamená zmenu VKM, sa príslušné vozidlá musia označiť novým VKM do troch mesiacov od dátumu registrácie zmeny držiteľa v národnom registri vozidiel. V prípade nesúladu medzi VKM uvedeným na vozidle a údajmi evidovanými v národnom registri vozidiel má prednosť registrácia v NRV.

**ČASŤ 2**

Nepoužíva sa

**ČASŤ 3 – PRAVIDLÁ PRE STANOVENIE KONTROLNEJ ČÍSLICE (12. ČÍSLICA)**

Kontrolná číslica sa stanovuje takto:

- 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,
- stanoví sa súčet vytvorený číslicami na párnej pozícii a všetkými číslicami, ktoré tvoria parciálne súčiny získané z nepárnych pozícií,
- zaznamená sa jednotková číslica tohto súčtu,
- doplnenie tejto jednotkovej číslice na 10 predstavuje kontrolnú číslicu, 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 preto 8 a základné číslo sa takto stáva registračným číslom 33 84 4796 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 preto 0 a základné číslo sa takto stáva registračným číslom 31 51 3320 198 – 0.



ČASŤ 4 – KÓDOVANIE KRAJÍN, V KTORÝCH SÚ VOZIDLÁ REGIS-  
TROVANÉ (3. – 4. ČÍSLICA A SKRATKA)

Informácie týkajúce sa tretích krajín sa uvádzajú len pre informáciu.

Krajiny	Abecedný kód krajiny <sup>(1)</sup>	Číselný kód krajiny
Albánsko	AL	41
Alžírsko	DZ	92
Arménsko	AM	58
Rakúsko	A	81
Azerbajdžan	AZ	57
Bielorusko	BY	21
Belgicko	B	88
Bosna a Hercegovina	BIH	49
Bulharsko	BG	52
Čína	RC	33
Chorvátsko	HR	78
Kuba	CU <sup>(1)</sup>	40
Cyprus	CY	
Česká republika	CZ	54
Dánsko	DK	86
Egypt	ET	90
Estónsko	EST	26
Fínsko	FIN	10
Francúzsko	F	87
Gruzínsko	GE	28
Nemecko	D	80
Grécko	GR	73
Maďarsko	H	55
Irán	IR	96
Irak	IRQ <sup>(1)</sup>	99
Írsko	IRL	60
Izrael	IL	95
Taliansko	I	83
Japonsko	J	42
Kazachstan	KZ	27
Kirgizsko	KS	59
Lotyšsko	LV	25
Libanon	RL	98
Lichtenštajnsko	FL	
Litva	LT	24

Krajiny	Abecedný kód krajiny <sup>(1)</sup>	Číselný kód krajiny
Luxembursko	L	82
Macedónsko	MK	65
Malta	M	
Moldavsko	MD <sup>(1)</sup>	23
Monako	MC	
Mongolsko	MGL	31
Čierna Hora	MNE	62
Maroko	MA	93
Holandsko	NL	84
Severná Kórea	PRK <sup>(1)</sup>	30
Nórsko	N	76
Poľsko	PL	51
Portugalsko	P	94
Rumunsko	RO	53
Rusko	RUS	20
Srbsko	SRB	72
Slovensko	SK	56
Slovinsko	SLO	79
Južná Kórea	ROK	61
Španielsko	E	71
► <b>CI</b> Švédsko	S	74 ◀
Švajčiarsko	CH	85
Sýria	SYR	97
Tadžikistan	TJ	66
Tunisko	TN	91
Turecko	TR	75
Turkménsko	TM	67
Ukrajina	UA	22
Spojené kráľovstvo	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Vietnam	VN <sup>(1)</sup>	32

<sup>(1)</sup> Podľa systému abecedného kódovania uvedeného v dodatku 4 k dohovoru z roku 1949 a článku 45 ods. 4 Dohovoru z roku 1968 o cestnej premávke.

ČASŤ 5

Nepoužíva sa



ČASŤ 6 – KÓDY INTEROPERABILITY POUŽÍVANÉ PRE NÁKLADNÉ VOZNE (1. – 2. ČÍSLICA)

	Druhá číslica		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Druhá číslica		
	Prvá číslica												Prvá číslica		
		Rozchod koľají	pevný alebo meniteľný	pevný	meniteľný	Pevný	meniteľný	pevný	meniteľný	pevný	meniteľný	pevný alebo meniteľný	Rozchod koľají		
Vozne spĺňajú TSI WAG <sup>(a)</sup> vrátane oddielu 7.1.2 a všetky podmienky stanovené v dodatku C	0	s nápravami	nemá sa používať	vozne		nemá sa používať <sup>(c)</sup>						vozne PPV/PPW (meniteľný rozchod)		s nápravami	0
	1	s podvozkami												s podvozkami	1
	2	s nápravami		vozne						vozne PPV/PPW (pevný rozchod)		s nápravami	2		
	3	s podvozkami										s podvozkami	3		
Iné vozne	4	s nápravami <sup>(b)</sup>	vozne súvisiace súdržbou-	iné vozne						vozne s osobitným číslovaním pre technické charakteristiky, neuvedené do prevádzky v rámci EÚ		s nápravami <sup>(b)</sup>	4		
	8	s podvozkami <sup>(b)</sup>										s podvozkami <sup>(b)</sup>	8		
	Prvá číslica		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Prvá číslica		
	Druhá číslica												Druhá číslica		

<sup>(a)</sup> Nariadenie Komisie [TSI WAG, ako bola prijatá po revízii].

<sup>(b)</sup> Pevný alebo meniteľný rozchod.

<sup>(c)</sup> S výnimkou vozňov kategórie I (chladiace vozne s regulovanou teplotou), nemá sa používať v prípade nových vozidiel uvedených do prevádzky.



ČASŤ 7 – KÓDY SPÔSOBILOSTI PRE MEDZINÁRODNÚ DOPRAVU POUŽÍVANÉ PRE ŤAHANÉ OSOBNÉ VOZIDLÁ (1. – 2. ČÍSLICA)

Druhá číslica Prvá číslica	Vnútroštátna doprava	TSI <sup>(a)</sup> a/alebo COTIF <sup>(b)</sup> a/alebo PPV/PPW				Vnútroštátna doprava alebo medzinárodná doprava na základe osobitnej dohody	TEN <sup>(e)</sup> a/alebo COTIF <sup>(b)</sup>	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	vozidlá na vnútroštátnu dopravu	neklimatizo- vané vozidlá s pevným rozchodom (vrátane nákladných vozňov na prepravu auto- mobilov)	neklimatizo- vané vozidlá s meniteľným rozchodom (1435/1520)	nemá sa používať <sup>(c)</sup>	neklimatizo- vané vozidlá s meniteľným rozchodom (1435/1668)	historické vozidlá	nemá sa používať <sup>(c)</sup>	vozidlá s pevným rozchodom	vozidlá s meni- teľným rozchodom (1435/1520) výmenou podvozkov	vozidlá s meni- teľným rozchodom s nápravami s meniteľným rozchodom (1435/1520)
6	služobné vozidlá	klimatizované vozidlá s pevným rozchodom	klimatizované vozidlá s meni- teľným rozchodom (1435/1520)	služobné vozidlá	klimatizované vozidlá s meni- teľným rozchodom (1435/1668)	vozne na prepravu auto- mobilov	nemá sa používať <sup>(c)</sup>			
7	tlakotesné klimatizované vozidlá	nemá sa používať	nemá sa používať	tlakotesné klimatizované vozidlá s pevným rozchodom	nemá sa používať	ostatné vozidlá	nemá sa používať	nemá sa používať	nemá sa používať	nemá sa použiť

<sup>(a)</sup> Súlad s príslušnými TSI, pozri dodatok P, časť 5.

<sup>(b)</sup> Vrátane vozidiel, ktoré podľa platných predpisov majú číslce uvedené v tejto tabuľke. COTIF: vozidlo v súlade s predpismi COTIF platnými v čase jeho uvedenia do prevádzky.

<sup>(c)</sup> S výnimkou osobných vozňov s pevným rozchodom (56) a meniteľným rozchodom (66) už v prevádzke, nemá sa používať v prípade nových vozidiel.

**▼ B****ČASŤ 8 – TYPY HNACÍCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL A JEDNOTIEK VO VLAKOVÝCH SÚPRAVÁCH V PEVNEJ ALEBO VOPRED URČENEJ ZOSTAVE (1. – 2. ČÍSLICA)**

Prvou číslicou je „9“.

Ak druhá číslica uvádza typ hnacích koľajových vozidiel, toto kódovanie je povinné:

Kód	Všeobecný typ vozidla
0	Rôzne
1	Elektrický rušeň
2	Dieselový rušeň
3	Elektrická motorová jednotka (vysokorychlostná) [motorový vozeň alebo prívesný vozeň]
4	Elektrická motorová jednotka (okrem vysokorychlostnej) [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	Špeciálne vozidlo

**ČASŤ 9 – ŠTANDARDNÉ ČÍSELNÉ OZNAČENIE VOZŇOV (5. – 8. ČÍSLICA)**

Časť 9 uvádza číselné označenie súvisiace s hlavnými technickými charakteristikami vozňov a je uverejnená na webovej stránke ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Žiadosť o nový kód sa podáva registrujúcemu subjektu (ako sa uvádza v rozhodnutí 2007/756/ES) a posiela sa ERA. Nový kód sa môže používať, až keď ho zverejní ERA.

**ČASŤ 10 KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŤAHANÝCH OSOBNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (5. – 6. ČÍSLICA)**

Časť 10 sa uverejňuje na webovej stránke ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Žiadosť o nový kód sa podáva registrujúcemu subjektu (ako sa uvádza v rozhodnutí 2007/756/ES) a posiela sa ERA. Nový kód sa môže používať, až keď ho zverejní ERA.

**ČASŤ 11 – KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŠPECIÁLNYCH VOZIDIEL (6. – 8. ČÍSLICA)**

Časť 11 sa uverejňuje na webovej stránke ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Žiadosť o nový kód sa podáva registrujúcemu subjektu (ako sa uvádza v rozhodnutí 2007/756/ES) a posiela sa ERA. Nový kód sa môže používať, až keď ho zverejní ERA.



**▼B****ČASŤ 12 – PÍSMENOVÉ OZNAČENIE NÁKLADNÝCH VOZŇOV  
OKREM KLBOVÝCH A ZLOŽENÝCH NÁKLADNÝCH VOZŇOV**

Časť 12 sa uverejňuje na webovej stránke ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Žiadosť o nový kód sa podáva registrujúcemu subjektu (ako sa uvádza v rozhodnutí 2007/756/ES) a posiela sa ERA. Nový kód sa môže používať, až keď ho zverejní ERA.

**ČASŤ 13 – PÍSMENOVÉ OZNAČENIE ŤAHANÝCH OSOBNÝCH  
KOLAJOVÝCH VOZIDIEL**

Časť 13 sa uverejňuje na webovej stránke ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Žiadosť o nový kód sa podáva registrujúcemu subjektu (ako sa uvádza v rozhodnutí 2007/756/ES) a posiela sa ERA. Nový kód sa môže používať, až keď ho zverejní ERA.

---

(<sup>1</sup>) Pre špeciálne vozidlá musí byť číslo jedinečné v danej krajine s prvou číslicou a 5 poslednými číslicami technických vlastností a sériovým číslom.

(<sup>2</sup>) V prípade NMBS/SNCB sa môže naďalej používať jednotlivé zakrúžkované písmeno B.

(<sup>3</sup>) Diakritické znaky sú „znaky prízvuku“, ako napríklad R, Ç, Ö, Č, Ž, Å atď. Špeciálne písmená ako napríklad Ø a Æ za A.“