

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

► **B**

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 11. augusta 2006

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

[oznámené pod číslom K(2006) 3593]

(Text s významom pre EHP)

(2006/920/ES)

(Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1)

Zmenené a doplnené:

Úradný vestník

► **M1**

Rozhodnutie Komisie 2009/107/ES z 23. januára 2009

Č.	Strana	Dátum
L 45	1	14.2.2009



ROZHODNUTIE KOMISIE

z 11. augusta 2006

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

[oznámené pod číslom K(2006) 3593]

(Text s významom pre EHP)

(2006/920/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

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

keďže:

- (1) V súlade s článkom 2 písm. c) smernice 2001/16/ES sa transeurópska konvenčná železničná sústava člení na štrukturálne alebo funkčné subsystémy.
- (2) V súlade s článkom 23 ods. 1 uvedenej smernice je potrebné, aby sa na subsystém „Prevádzka a riadenie dopravy“ vzťahovala technická špecifikácia interoperability (TSI).
- (3) Prvým krokom pri vytváraní TSI je návrh TSI vypracovaný Európskym združením pre železničnú interoperabilitu (AEIF), ktoré bolo určené ako spoločný reprezentatívny orgán.
- (4) AEIF bolo poverené vypracovaním návrhu TSI subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES. Základné parametre podľa článku 6 ods. 4 uvedenej smernice sa prerokovali ako súčasť pripojenej TSI.
- (5) K návrhu TSI bola pripojená úvodná správa obsahujúca analýzu nákladov a prínosov, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 5 uvedenej smernice.
- (6) Návrhy TSI preskúmal na základe úvodnej správy výbor zriadený smernicou Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽²⁾ a uvedený v článku 21 smernice 2001/16/ES.
- (7) Súčasná verzia TSI sa úplne nezaobrá všetkými aspektmi interoperability; otázky, ktorými sa nezaobrá, sú zatriedené ako „otvorené body“ v prílohe U k TSI. Vzhľadom na to, že overenie interoperability sa musí vykonať v súlade s článkom 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES s odkazom na požiadavky TSI, je potrebné, aby počas prechodného obdobia medzi uverejnením tohto rozhodnutia a úplným vykonávaním pripojenej TSI boli ustanovené podmienky, ktoré sa okrem podmienok výslovne uvedených v pripojenej TSI majú dodržať. Na tento účel má každý členský štát informovať ostatné členské štáty a Komisiu o príslušných vnútroštátnych technických predpisoch, ktoré sa používajú na dosiahnutie interoperability a na dodržanie základných požiadaviek smernice 2001/16/ES, o orgánoch, ktoré vymenuje na vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie, a o kontrolnom postupe pri overovaní interoperability subsystémov v zmysle článku 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES.

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

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

▼B

Komisia by mala analyzovať informácie predložené členskými štátmi a prípadne by mala s výborom prerokovať potrebu prijatia akýchkoľvek ďalších opatrení.

- (8) Predmetná TSI by nemala vyžadovať používanie osobitných technológií alebo technických riešení s výnimkou prípadu, ak je to bezpodmienečne potrebné pre interoperabilitu transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy.
- (9) TSI vychádza z najlepších odborných znalostí dostupných v čase prípravy príslušného návrhu. Rozvoj technológií, prevádzkových, bezpečnostných alebo spoločenských požiadaviek si môže vyžadovať zmeny alebo doplnenia tejto TSI. V súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 2001/16/ES by sa mal prípadne začať postup prieskumu alebo aktualizácie.
- (10) Na podporu inovácie a s cieľom zohľadniť nadobudnuté skúsenosti by sa pripojená TSI mala pravidelne prepracúvať.
- (11) V prípade návrhu inovačných riešení výrobca alebo zmluvný subjekt stanoví odchýlku z príslušného oddielu TSI. Európska železničná agentúra vypracuje konečné znenie príslušných špecifikácií funkčnosti a rozhrania týkajúcich sa tohto riešenia a vyvinie metódy posudzovania.
- (12) Implementácia pripojenej TSI a súlad s príslušnými oddielmi TSI sa musia určiť v súlade s implementačným plánom, ktorý vypracuje každý členský štát pre trate, za ktoré zodpovedá. Komisia by mala analyzovať informácie predložené členskými štátmi a prípadne by mala s výborom prerokovať potrebu prijatia akýchkoľvek ďalších opatrení.
- (13) Železničná doprava sa v súčasnosti prevádzkuje podľa existujúcich vnútroštátnych, dvojstranných, mnohonárodných alebo medzinárodných dohôd. Je dôležité, aby tieto dohody nebránili súčasnému a budúcemu pokroku smerom k interoperabilite. Je preto dôležité, aby Komisia preskúmala tieto dohody s cieľom určiť, či je potrebné príslušne prepracovať TSI obsiahnutú v tomto rozhodnutí.
- (14) Ustanovenia tohto rozhodnutia sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 21 smernice 96/48/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

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

TSI sa stanovuje v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

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

Článok 2

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

▼B

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

- a) zoznam uplatniteľných technických predpisov uvedených v odseku 1;
- b) postupy posudzovania zhody a kontrolné postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní týchto predpisov;
- c) orgány, ktoré vymenuje na vykonávanie týchto postupov posudzovania zhody a kontrolných postupov.

Článok 3

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

- a) vnútroštátne, dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, dohodnuté na trvalom alebo dočasnom základe, ktoré sa vyžadujú z dôvodu veľmi špecifického alebo miestneho charakteru zamýšľanej vlakovej služby;
- b) dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo členskými štátmi, ktoré poskytujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability;
- c) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a prinajmenšom jednou tretou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry členských štátov a prinajmenšom jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré poskytujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability.

Článok 4

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

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

Článok 5

Toto rozhodnutie je uplatniteľné šesť mesiacov po jeho oznámení.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.



PRÍLOHA

TECHNICKÁ ŠPECIFIKÁCIA PRE INTEROPERABILITU

SUBSYSTÉM: PREVÁDZKA A RIADENIE DOPRAVY

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

▼B

- 4.2.1.5. Komunikácia medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom povoľujúcim jazdy vlakov, ktorá sa týka bezpečnosti.
- 4.2.2. Špecifikácie týkajúce sa vlakov
 - 4.2.2.1. Viditeľnosť vlaku
 - 4.2.2.1.1. Všeobecná požiadavka
 - 4.2.2.1.2. Čelo vlaku
 - 4.2.2.1.3. Koniec vlaku
 - 4.2.2.2. Počuteľnosť vlaku
 - 4.2.2.2.1. Všeobecná požiadavka
 - 4.2.2.2.2. Ovládanie
 - 4.2.2.3. Označenie vozidla
 - 4.2.2.4. Nakladanie nákladného vozidla
 - 4.2.2.4.1. Rozloženie hmotnosti
 - 4.2.2.4.2. Nápravový tlak
 - 4.2.2.4.3. Zabezpečenie nákladu
 - 4.2.2.4.4. Kinematický obrys vozidla
 - 4.2.2.4.5. Zakrytie nákladu
 - 4.2.2.5. Zostavenie vlaku
 - 4.2.2.6. Brzdenie vlaku
 - 4.2.2.6.1. Minimálne požiadavky na brzdný systém
 - 4.2.2.6.2. Výkon brzdy
 - 4.2.2.7. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku
 - 4.2.2.7.1. Všeobecná požiadavka
 - 4.2.2.7.2. Požadované údaje
- 4.2.3. Špecifikácie pre prevádzku vlaku
 - 4.2.3.1. Plánovanie vlaku
 - 4.2.3.2. Označenie vlakov
 - 4.2.3.3. Odchod vlaku
 - 4.2.3.3.1. Prehliadky a skúšky pred odchodom
 - 4.2.3.3.2. Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku
 - 4.2.3.4. Riadenie dopravy
 - 4.2.3.4.1. Všeobecné požiadavky
 - 4.2.3.4.2. Ohlasovanie vlaku
 - 4.2.3.4.2.1. Údaje požadované pre ohlasovanie polohy vlaku
 - 4.2.3.4.2.2. Predpokladaný čas odovzdania
 - 4.2.3.4.3. Nebezpečný tovar
 - 4.2.3.4.4. Kvalita prevádzky
 - 4.2.3.5. Zaznamenávanie údajov
 - 4.2.3.5.1. Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku
 - 4.2.3.5.2. Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku
 - 4.2.3.6. Prevádzka za mimoriadnych okolností
 - 4.2.3.6.1. Informácia pre ostatných užívateľov
 - 4.2.3.6.2. Informácia pre vodičov
 - 4.2.3.6.3. Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti
 - 4.2.3.7. Riadenie núdzovej situácie
 - 4.2.3.8. Pomoc vlakovému personálu v prípade mimoriadnosti alebo závažnej poruchy koľajových vozidiel

▼B

- 4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**
 - 4.3.1. Rozhrania s TSI pre infraštruktúru
 - 4.3.2. Rozhrania s TSI pre riadenie/zabezpečenie a návestenie
 - 4.3.2.1. Zaznamenávanie údajov pre kontrolu
 - 4.3.2.2. Bdelosť vodiča
 - 4.3.2.3. Prevádzkové predpisy ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R
 - 4.3.2.4. Dohľadnosť návestných znakov návestidiel a značiek na trati
 - 4.3.2.5. Brzdenie vlaku
 - 4.3.2.6. Použitie pieskovania. Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej spôsobilosti na plnenie úloh vedenia vlaku.
 - 4.3.2.7. Zaznamenávanie údajov a detekcia horúceho nápravového ložiska
 - 4.3.3. Rozhrania s TSI pre koľajové vozidlá
 - 4.3.3.1. Označenie vozidla
 - 4.3.3.2. Brzdenie
 - 4.3.3.3. Požiadavky na osobné vozidlá
 - 4.3.3.4. Viditeľnosť vlaku
 - 4.3.3.4.1. Na prednom vozidle vlaku čelne k smeru jazdy
 - 4.3.3.4.2. Na zadnej strane vlaku
 - 4.3.3.5. Počuteľnosť varovných návestí vlaku
 - 4.3.3.6. Dohľadnosť návestných znakov návestidiel
 - 4.3.3.7. Bdelosť vodiča
 - 4.3.3.8. Zostavenie vlaku a príloha B
 - 4.3.3.9. Nakladanie nákladného vozidla
 - 4.3.3.10. Zabezpečenie prevádzkyschopného stavu vlaku a nebezpečné tovary
 - 4.3.3.11. Zostava vlaku, prílohy H a L
 - 4.3.3.12. Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti a riadenie núdzovej situácie
 - 4.3.3.13. Zaznamenávanie údajov
 - 4.3.4. Rozhrania s TSI pre telematické aplikácie
 - 4.3.4.1. Označenie vlakov
 - 4.3.4.2. Zostava vlaku
 - 4.3.4.3. Odchod vlaku
 - 4.3.4.4. Jazda vlaku
 - 4.3.4.5. Označenie vozidla
- 4.4. **Prevádzkové predpisy**
- 4.5. **Predpisy pre údržbu**
- 4.6. **Odborná kvalifikácia**
 - 4.6.1. Odborná spôsobilosť
 - 4.6.1.1. Odborné znalosti
 - 4.6.1.2. Schopnosť realizovať tieto znalosti v praxi
 - 4.6.2. Jazyková spôsobilosť
 - 4.6.2.1. Zásady
 - 4.6.2.2. Úroveň znalostí
 - 4.6.3. Vstupné a priebežné posudzovanie personálu
 - 4.6.3.1. Základné prvky
 - 4.6.3.2. Analýza potrieb odborného výcviku
 - 4.6.3.2.1. Vypracovanie analýzy potrieb odborného výcviku

▼B

- 4.6.3.2.2. Aktualizácia analýzy potrieb odborného výcviku
- 4.6.3.2.3. Špecifické prvky pre vlakový personál a pomocný personál
 - 4.6.3.2.3.1. Znalosť trasy
 - 4.6.3.2.3.2. Znalosť koľajových vozidiel
 - 4.6.3.2.3.3. Pomocný personál
- 4.7. **Zdravotné a bezpečnostné podmienky**
 - 4.7.1. Úvod
 - 4.7.2. Kritériá schvaľovania lekárov pracovného lekárstva a zdravotníckych organizácií
 - 4.7.3. Kritériá schvaľovania psychológov podieľajúcich sa na psychologickom posudzovaní a požiadavky na psychologické posudzovanie
 - 4.7.3.1. Certifikácia psychológov
 - 4.7.3.2. Obsah a výklad psychologického posúdenia
 - 4.7.3.3. Výber nástrojov posudzovania
 - 4.7.4. Lekárske prehliadky a psychologické posudzovania
 - 4.7.4.1. Pred zaradením do funkcie:
 - 4.7.4.1.1. Minimálny obsah lekárskej prehliadky
 - 4.7.4.1.2. Psychologické posúdenie
 - 4.7.4.2. Po zaradení do funkcie
 - 4.7.4.2.1. Periodicita pravidelných lekárskeho prehliadok
 - 4.7.4.2.2. Minimálny obsah pravidelnej lekárskej prehliadky
 - 4.7.4.2.3. Ďalšie lekárske prehliadky a/alebo psychologické posúdenia
 - 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
 - 4.7.5.4. Tehotnosť
 - 4.7.6. Špecifické požiadavky týkajúce sa úlohy vedenia vlaku
 - 4.7.6.1. Periodicita pravidelných lekárskeho prehliadok
 - 4.7.6.2. Ďalší obsah lekárskej prehliadky
 - 4.7.6.3. Ďalšie požiadavky na zrak
 - 4.7.6.4. Ďalšie požiadavky na sluch a reč
 - 4.7.6.5. Antropometria
 - 4.7.6.6. Poradenské služby v prípade traumy
- 4.8. **Registre infraštruktúry a koľajových vozidiel**
 - 4.8.1. Infraštruktúra
 - 4.8.2. Koľajové vozidlá
- 5. **KOMPONENTY INTEROPERABILITY**
 - 5.1. **Definícia**
 - 5.2. **Zoznam komponentov**
 - 5.3. **Výkonnosť a špecifikácie komponentov**
 - 6. **POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI POUŽÍVANIA KOMPONENTOV A VERIFIKÁCIA SUBSYSTÉMU**
 - 6.1. **Komponenty interoperability**
 - 6.2. **Subsystém prevádzky a riadenia dopravy**
 - 6.2.1. Zásady
 - 6.2.2. Dokumentácia predpisov a postupov

▼B

6.2.3.	Postup posudzovania
6.2.3.1.	Rozhodnutie príslušného úradu
6.2.3.2.	Ak sa vyžaduje posúdenie
6.2.4.	Výkonnosť systému
7.	IMPLEMENTÁCIA
7.1.	Zásady
7.2.	Vykonávacie usmernenie
7.3.	Špecifické prípady
7.3.1.	Úvod
7.3.2.	Zoznam špecifických prípadov
PRÍLOHA A1	ERTMS/ETCS PREVÁDZKOVÉ PREDPISY
PRÍLOHA A2.	ERTMS/GSM-R PREVÁDZKOVÉ PREDPISY
PRÍLOHA B	OSTATNÉ PREDPISY UMOŽNUJÚCE KOHERENTNÚ PREVÁDZKU NOVÝCH ŠTRUKTURÁLNYCH SUBSYSTÉMOV
PRÍLOHA C	METODIKA KOMUNIKÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI
PRÍLOHA D	INFORMÁCIE, KU KTORÝM MUSÍ MAŤ ŽELEZNÍČNÝ PODNIK PRÍSTUP V SÚVISLOSTI S TRASOU (TRASAMI), PO KTORÝCH CHCE PREMÁVAŤ
PRÍLOHA E	JAZYK A ÚROVEŇ KOMUNIKÁCIE
PRÍLOHA F	USMERNENIA PRE POSUDZOVANIE SUBSYSTÉMU PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY
PRÍLOHA G	INFORMATÍVNY A NEPOVINNÝ ZOZNAM PRVKOV, KTORÉ SA MUSIA OVERIŤ PRE KAŽDÝ ZÁKLADNÝ PARAMETER
PRÍLOHA H	MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHU VEDENIA VLAKU
PRÍLOHA I	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA J	MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHY SÚVISIACE SO „SPREVÁDZANÍM VLAKOV“
PRÍLOHA K	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA L	MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHU PRÍPRAVY VLAKOV
PRÍLOHA M	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA N	VYKONÁVACIE USMERNENIA
PRÍLOHA O	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA P	OZNAČOVANIE VOZIDIEL
PRÍLOHA Q	NEPOUŽÍVA SA
PRÍLOHA R	OZNAČOVANIE VLAKU
PRÍLOHA S	VIDITEĽNOSŤ VLAKU – KONIEC VLAKU
PRÍLOHA T	VÝKON BRZDY
PRÍLOHA U	ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV
PRÍLOHA V	PRÍPRAVA A AKTUALIZÁCIA PREDPISOVEJ DOKUMENTÁCIE PRE VODIČOV
SLOVNÍK	



TECHNICKÁ ŠPECIFIKÁCIA PRE INTEROPERABILITU

SUBSYSTÉM PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY

1. ÚVOD

1.1. TECHNICKÝ ROZSAH PÔSOBNOSTI

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

Ďalšie informácie o tomto subsystéme sú uvedené v kapitole 2.

1.2. ÚZEMNÝ ROZSAH PÔSOBNOSTI

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

Obsah týchto TSI

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

- (a) uvádzajú ich plánovaný rozsah pôsobnosti subsystému prevádzky a riadenia dopravy – kapitola 2;
- (b) stanovujú hlavné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami – kapitola 3;
- (c) zavádzajú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musí spĺňať cieľový subsystém a jeho rozhrania s ostatnými subsystémami. V prípade potreby sa tieto technické špecifikácie môžu meniť podľa používania subsystému, napríklad podľa kategórií trate, železničných staníc a/alebo koľajových vozidiel uvedených v prílohe I k smernici – kapitola 4;
- (d) stanovujú prvky a rozhrania interoperability, na ktoré sa vzťahujú európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci transeurópskeho konvenčného železničného systému – kapitola 5;
- (e) v každom posudzovanom prípade uvádzajú postupy posudzovania zhody alebo vhodnosti použitia. Toto zahŕňa najmä moduly definované v rozhodnutí 93/465/EHS alebo tam, kde to pripadá do úvahy, konkrétne postupy, ktoré sa majú používať na posúdenie buď zhody, alebo vhodnosti použitia prvkov interoperability a „ES“ overovania subsystémov. Dokumenty, ktoré sú nápomocné pri implementácii týchto TSI, sú uvedené v kapitole 6;
- (f) uvádzajú stratégiu implementácie týchto TSI. Nevyhnutné je najmä špecifikovať etapy, ktoré majú byť ukončené, a prvky, ktoré možno uplatniť pri postupnom prechode od súčasného stavu do konečného stavu, v rámci ktorého súlad s TSI musí byť normou – kapitola 7;
- (g) pre príslušný personál vymedzujú odbornú spôsobilosť a zdravotné i bezpečnostné podmienky pri práci nevyhnutné na prevádzku a údržbu príslušného subsystému, ako aj implementáciu TSI – kapitola 4.

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

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

2. DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI

2.1. SUBSYSTÉM

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

▼B

Zahŕňa najmä:

- „Postupy a súvisiace zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rôznych štrukturálnych subsystémov, tak počas bežnej, ako aj zníženej prevádzky vrátane vedenia vlaku, plánovania a riadenia dopravy.
- Odbornú kvalifikáciu, ktorá sa môže požadovať na vykonávanie cezhraničných služieb.“

2.2. ROZSAH PÔSOBNOSTI

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

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

2.2.1. PERSONÁL A VLAKY

Pododdiely 4.6 a 4.7 sa uplatňujú na personál vykonávajúci z bezpečnostného hľadiska rozhodujúce úlohy súvisiace s riadením vlaku a so sprevádzaním vlaku, ak to zahŕňa prekročenie hraníc medzi štátmi a prácu za úsekom označeným ako „pohraničný“ v sieťovom vyhlásení správcu infraštruktúry a zahrnutou v jeho bezpečnostnom certifikáte.

Člen personálu nebude považovaný za prekračujúci hranicu, ak činnosť zahŕňa iba prácu do akéhokoľvek „pohraničného“ miesta opísaného vyššie.

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

Na personál vykonávajúci z hľadiska bezpečnosti rozhodujúce úlohy súvisiace s konečnou prípravou vlaku pred plánovaným prekročením hranice a prácu za akoukoľvek opísanou „hraničnou“ lokalitou, sa uplatňuje pododdiel 4.6. so vzájomným uznávaním zdravotných a bezpečnostných podmienok medzi členskými štátmi. Vlak sa nepovažuje za cezhraničnú dopravu vtedy, keď všetky vozne vlaku, ktoré prekračujú štátnu hranicu, prekročia hranicu iba po vyššie opísanú „hraničnú“ lokalitu.

Toto je možné zhrnúť v uvedených tabuľkách.

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

Úloha	Odborná spôsobilosť	Zdravotné požiadavky
Vedenie vlaku a sprevádzanie vlaku	4.6	4.7
Povoľovanie jász vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie
Príprava vlaku	4.6	Vzájomné uznávanie
Vypravovanie vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie

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

Úloha	Odborná spôsobilosť	Zdravotné požiadavky
Vedenie vlaku a sprevádzanie vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie

▼B

Úloha	Odborná spôsobilosť	Zdravotné požiadavky
Povoľovanie jász vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie
Príprava vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie
Vypravovanie vlaku	Vzájomné uznávanie	Vzájomné uznávanie

Pri čítaní týchto tabuliek je potrebné upozorniť, že zásady komunikácie opísané v kapitole 4.2.1. sú povinnou požiadavkou.

2.2.2. PREVÁDZKOVÉ ZÁSADY

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

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

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

Podrobné prevádzkové predpisy systému riadenia európskej železničnej dopravy (ERTMS) by mali byť takisto špecifikované v prílohe (A1 pre ERTMS/ETCS, A2 pre ERTMS/GSMR) k TSI, hneď ako budú k dispozícii. Súčasná príloha A1 je iba informatívna a nezáväzná, keďže predpisy nie sú ešte konečné.

2.2.3. UPLATNITELNOSŤ NA EXISTUJÚCE VOZIDLÁ A INFRAŠTRUKTÚRU

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

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

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

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

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

▼B**3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY****3.1. SÚLAD SO ZÁKLADNÝMI POŽIADAVKAMI**

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

3.2. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY – PREHLAD

Základné požiadavky sa vzťahujú na:

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

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

3.3. ŠPECIFICKÉ ASPEKTY VZHLADOM NA TIETO POŽIADAVKY

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

3.3.1. BEZPEČNOSŤ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.2. **SPOĽAHLIVOSŤ A DOSTUPNOSŤ****Základná požiadavka 1.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES**

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

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

3.3.3. **ZDRAVIE****Základná požiadavka 1.3.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES:**

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

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

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

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

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

3.3.4. **OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA****Základná požiadavka 1.4.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES:**

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.5. TECHNICKÁ ZLUČITEĽNOSŤ

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

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

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

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

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

3.4.1. BEZPEČNOSŤ

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

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

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

Základnou požiadavkou sa zaoberajú tieto pododdiely týchto špecifikácií:

- Označenie vozidla (pododdiel 4.2.2.3.)
- Brzdzenie vlaku (pododdiel 4.2.2.6.)
- Zostavenie vlaku (pododdiel 4.2.2.5.)
- Nakladanie nákladných vozňov (pododdiel 4.2.2.4.)

▼B

- Zabezpečenie prevádzkyschopného stavu vlaku (pododdiel 4.2.2.7.)
- Viditeľnosť vlaku (pododdiely 4.2.2.1. a 4.3.)
- Počateľnosť vlaku (pododdiely 4.2.2.2 a 4.3.)
- Odchod vlaku (pododdiel 4.2.3.3.)
- Riadenie dopravy (pododdiel 4.2.3.4.)
- Viditeľnosť návestidiel a zariadenie na kontrolu bdelosti vodiča (pododdiel 4.3.)
- Komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou (pododdiely 4.2.1.5 a 4.6.)
- Dokumentácia pre vodičov (pododdiel 4.2.1.2.)
- Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem vodičov (pododdiel 4.2.1.3.)
- Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry, ktorý povoľuje jazdy vlakov (pododdiel 4.2.1.4.)
- Prevádzka za mimoriadnych okolností (pododdiel 4.2.3.6.)
- Riadenie núdzovej situácie (pododdiel 4.2.3.7.)
- ERTMS prevádzkové predpisy (pododdiel 4.4.)
- Odborná spôsobilosť (pododdiel 4.6.)
- Zdravotné a bezpečnostné podmienky (pododdiel 4.7.)

3.4.2.

SPOLAHLIVOSŤ A POUŽITELNOSŤ

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

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

Základná požiadavka je zabezpečená nasledujúcimi pododdielmi týchto špecifikácií:

- Zostavenie vlaku (pododdiel 4.2.2.5)
- Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku (pododdiel 4.2.2.7)
- Riadenie dopravy (pododdiel 4.2.3.4)
- Komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou (pododdiel 4.2.1.5)
- Prevádzka za mimoriadnych okolností (pododdiel 4.2.3.6)
- Riadenie núdzovej situácie (pododdiel 4.2.3.7)
- Odborná spôsobilosť (pododdiel 4.6)
- Zdravotné a bezpečnostné podmienky (pododdiel 4.7)

3.4.3.

TECHNICKÁ ZLUČITELNOSŤ

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

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

Základnou požiadavkou sa zaoberajú tieto pododdiely týchto špecifikácií:

- Označenie vozidla (pododdiel 4.2.2.3)
- Brzdzenie vlaku (pododdiel 4.2.2.6)

▼B

- Zostavenie vlaku (pododdiel 4.2.2.5)
- Nakladanie nákladných vozňov (pododdiel 4.2.2.4)
- Komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou (pododdiel 4.2.1.5)
- Prevádzka za mimoriadnych okolností (pododdiel 4.2.3.6)
- Riadenie núdzovej situácie (pododdiel 4.2.3.7)

4. **CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU**

4.1. *ÚVOD*

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

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

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

4.2. *FUNKČNÉ A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE SUBSYSTÉMU*

Funkčné a technické špecifikácie subsystému prevádzky a riadenia dopravy zahŕňajú:

- špecifikácie týkajúce sa personálu
- špecifikácie týkajúce sa vlakov
- špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov

4.2.1. *ŠPECIFIKÁCIE TÝKAJÚCE SA PERSONÁLU*

4.2.1.1. *VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY*

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

- Personál železničného podniku
 - vykonávajúci úlohu vedenia vlakov (ďalej v tomto dokumente len „vodiči“) a tvoriaci súčasť „vlakového personálu“,
 - vykonávajúci úlohy vo vlaku (iné ako vedenie vlaku) a tvoriaci súčasť „vlakového personálu“,
 - vykonávajúci úlohu prípravy vlakov.
- Personál manažéra infraštruktúry vykonávajúci úlohu povolenia jazdy vlakov.

Vzťahuje sa na tieto oblasti:

- dokumentácia
- komunikácia

a v rozsahu špecifikovanom v oddiele 2.2. týchto TSI:

- odborná spôsobilosť (pozri pododdiel 4.6. a prílohy H, J a L)
- zdravotné a bezpečnostné podmienky (pozri pododdiel 4.7)

4.2.1.2. *Dokumentácia pre vodičov*

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

▼B

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

4.2.1.2.1. Zbierka predpisov

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

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

Zbierka predpisov vodiča sa musí vzťahovať na dva rozdielne aspekty:

- aspekt, ktorý opisuje súbor spoločných predpisov a postupov platných v celom TEN (berúc do úvahy obsah príloh A, B a C),
- aspekt, ktorý stanovuje akékoľvek potrebné predpisy a postupy špecifické pre každého manažéra infraštruktúry.

Musí zahŕňať postupy vzťahujúce sa minimálne na tieto aspekty:

- bezpečnosť a zabezpečenie personálu
- návštenie a riadenie/zabezpečenie
- prevádzka vlaku vrátane prevádzky za mimoriadnych okolností
- trakčná sústava a koľajové vozidlá
- mimoriadne udalosti a nehody

Železničný podnik je zodpovedný za prípravu tohto dokumentu.

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

Bude mať dva dodatky:

- dodatok 1: príručka komunikačných postupov;
- dodatok 2: kniha vzorov správ

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

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

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

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

V zhode s prílohou III ods. 2 smernice 2004/49/ES systém riadenia bezpečnosti železničného podniku musí zahŕňať schva-

▼ B

Ľavý proces s cieľom zabezpečiť, že obsah zbierky predpisov vodiča bude úplný a správny.

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

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

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

Minimálne tieto informácie je potrebné poskytnúť:

- všeobecné prevádzkové charakteristiky
- označenie stúpaní a klesaní
- podrobné schémy tratí

4.2.1.2.2.1. *Vypracovanie tabuliek traťových pomerov*

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

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

- všeobecné prevádzkové charakteristiky
 - druh signalizácie a príslušný režim prevádzky (dvojkoľajná trať, obojsmerná prevádzka, ľavostranná alebo pravostranná prevádzka atď.)
 - druh zásobovania energiou
 - typ rádiového vybavenia zem-vlak
- označenie stúpaní a klesaní
 - hodnoty sklonov a ich presná poloha
- podrobná schéma tratí:
 - názvy staníc po trati, kľúčové lokality a ich situovanie;
 - tunely vrátane situovania, názov, dĺžka, špecifické informácie, ako je existencia chodníkov a bodov bezpečného východu, ako aj rozmiestnenie bezpečných miest evakuácie cestujúcich
 - dôležité miesta, ako sú neutrálné sekcie
 - prípustné najvyššie dovolené rýchlosti pre každú trať vrátane – v prípade potreby – rozdielných rýchlostí podľa určitých druhov vlakov,
 - názov organizácie zodpovednej za riadenie dopravy a názov (názvy) oblastí riadenia dopravy.
 - názvy a oblasti stredísk riadenia dopravy, ako sú stavadlá;
 - označenie rádiových kanálov, ktoré sa majú používať.

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

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

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

▼B

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

4.2.1.2.2.2. *Zmenené prvky*

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

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

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

4.2.1.2.2.3. *Informovanie vodiča v reálnom čase*

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

4.2.1.2.3. **Cestovné poriadky**

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

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

- označenie vlaku;
- dni chodu vlaku (ak je to nevyhnutné);
- miesta zastavovania a činnosti súvisiace s nimi
- ostatné časové miesta;
- časy príchodu/odchodu/prejazdu v každom z týchto miest.

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

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

4.2.1.2.4. **Koľajové vozidlá**

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

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

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

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

▼B**4.2.1.4. *Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry povolujujúci jazdy vlaku***

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

- v dokumentoch, ktoré opisujú zásady komunikácie (príloha C);
- v dokumente nazvanom kniha vzorov správ.

Manažér infraštruktúry musí vypracovať tieto dokumenty vo svojom jazyku MI.

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

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

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

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

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

4.2.2. ŠPECIFIKÁCIE TÝKAJÚCE SA VLAKOV**4.2.2.1. *Viditeľnosť vlaku*****4.2.2.1.1. *Všeobecná požiadavka***

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

4.2.2.1.2. *Čelo vlaku*

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

Podrobné špecifikácie sú uvedené v pododdiely 4.3.3.4.1.

4.2.2.1.3. *Koniec vlaku*

Tieto požiadavky sú špecifikované v prílohe S.

4.2.2.2. *Počuteľnosť vlaku***4.2.2.2.1. *Všeobecná požiadavka***

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

4.2.2.2.2. *Ovládanie*

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

4.2.2.3. *Označenie vozidla*

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

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

▼B

Ďalšie požiadavky sú špecifikované v prílohe P.

4.2.2.4. ***Nakladanie nákladného vozidla***

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

4.2.2.4.1. **Rozloženie hmotnosti**

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

4.2.2.4.2. **Nápravový tlak**

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

4.2.2.4.3. **Zabezpečenie nákladu**

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

4.2.2.4.4. **Kinematický obrys vozidla**

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

4.2.2.4.5. **Zakrytie nákladu**

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

4.2.2.5. **Zostavenie vlaku**

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

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

— vozidlá

- všetky vozidlá vlaku musia byť v súlade so všetkými požiadavkami uplatniteľnými na trasy, na ktorých bude vlak premávať;
- všetky vozidlá vlaku musia byť schopné premávať maximálnou rýchlosťou, na ktorú je jazda vlaku plánovaná;
- všetky vozidlá vlaku sa musia v danej chvíli nachádzať v rámci svojho špecifikovaného intervalu údržby a tento interval sa neskončí počas uskutočňovania jazdy (v zmysle času, ako aj prejdenej vzdialenosti);

— vlak

- kombinácia vozidiel tvoriacich vlak musí byť v súlade s technickými obmedzeniami príslušnej trasy a nesmie prekročiť maximálnu dĺžku prípustnú na vypravujúcich a prijímajúcich termináloch.
- železničný podnik je zodpovedný za to, že vlak bude technicky spôsobilý na jazdu, ktorá sa má vykonať a zostane v takom stave počas celej jazdy

— hmotnosť a nápravový tlak

▼B

- hmotnosť vlaku musí byť v rámci maximálnej prípustnej hmotnosti pre daný úsek trasy, pevnosti spojovacích zariadení, hnacej sily a ostatných relevantných charakteristík vlaku. Obmedzenia nápravového tlaku sa musia dodržiavať.
- maximálna rýchlosť vlaku
- maximálna rýchlosť, pri ktorej vlak môže premávať, musí zohľadňovať všetky obmedzenia na príslušnej trase, brzdný výkon, nápravový tlak a typ vozidla.
- kinematický obrys vozidla
- Kinematický obrys každého vozidla (vrátane akéhokoľvek nákladu) vo vlaku musí byť v rámci maxima prípustného pre daný úsek trasy.

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

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

4.2.2.6. **Brzdenie vlaku**

4.2.2.6.1. **Minimálne požiadavky na brzdný systém**

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

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

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

4.2.2.6.2. **Výkon brzdy**

Manažér infraštruktúry musí rozhodnúť, či:

- poskytnúť železničnému podniku informácie potrebné pre výpočet požadovaného brzdného výkonu pre príslušnú trasu vrátane informácií o brzdných systémoch, ktoré možno akceptovať, a o podmienkach ich používania, alebo
- alternatívne poskytnúť platný požadovaný výkon.

Železničný podnik zodpovedá za to, že vlak bude mať dostatočný brzdný výkon tak, že poskytne svojim pracovníkom predpisy o brzdení, ktoré musia dodržiavať.

Pri všetkých informáciách požadovaných zo strany železničného podniku na výpočet brzdného výkonu umožňujúceho vlaky zastaviť a udržať v státi, sa musí brať do úvahy zemepis všetkých príslušných trás, pridelená trasa a vývoj ERTMS/ETCS.

Ďalšie požiadavky sú špecifikované v prílohe T.

4.2.2.7. **Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku**

4.2.2.7.1. **Všeobecná požiadavka**

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

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

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

▼B**4.2.2.7.2. Požadované údaje**

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

- označenie vlaku
- identitu železničného podniku zodpovedného za vlak
- skutočnú dĺžku vlaku
- informáciu, či vlak prepravuje cestujúcich alebo zvieratá, ak to nie je plánované
- všetky prevádzkové obmedzenia s označením príslušného vozidla (obrys, rýchlostné obmedzenia atď.)
- informácie, ktoré manažér infraštruktúry požadoval na prepravu nebezpečného tovaru

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

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

4.2.3. ŠPECIFIKÁCIE PRE PREVÁDZKU VLAKU**4.2.3.1. Plánovanie vlaku**

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

4.2.3.2. Označenie vlakov

Pre všetky vlaky musí existovať jednoznačné označenie.

Tieto požiadavky sú špecifikované v prílohe R.

4.2.3.3. Odchod vlaku**4.2.3.3.1. Prehliadky a skúšky pred odchodom**

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

4.2.3.3.2. Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku

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

4.2.3.4. Riadenie dopravy**4.2.3.4.1. Všeobecné požiadavky**

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

Manažér infraštruktúry musí stanoviť postupy a prostriedky na:

- riadenie vlakov v reálnom čase,
- prevádzkové opatrenia s cieľom zachovať najvyššiu možnú výkonnosť infraštruktúry v prípade meškaní alebo mimoriadností, či už skutočných, alebo predpokladaných, a
- poskytnutie informácií železničnému podniku v takýchto prípadoch.

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

▼B**4.2.3.4.2. Ohlasovanie vlaku****4.2.3.4.2.1. Údaje požadované pre ohlasovanie polohy vlaku**

Manažér infraštruktúry musí:

- zabezpečiť prostriedky pre zaznamenávanie časov odchodu, príchodu a prechádzania vlaku v príslušných vopred definovaných ohlasovacích bodoch na svojich sieťach v reálnom čase a hodnoty rozdielu času;
- poskytnúť špecifické údaje vyžadované vzhľadom na ohlasovanie polohy vlakov. Takéto informácie zahŕňajú:
 - identifikáciu vlaku
 - identitu ohlasovacieho bodu
 - trať, po ktorej vlak premáva
 - plánovaný čas v ohlasovacom bode
 - skutočný čas v mieste hlásenia (a či ide o odchod, príchod alebo prechádzanie – samostatné časy príchodu a odchodu musia byť poskytnuté vzhľadom na medzifahlé ohlasovacie miesta, cez ktoré vlak prechádza alebo v nich zastavuje).
 - počet minút náskoku alebo meškania v mieste ohlasovania
 - prvotné vysvetlenie akéhokoľvek meškania presahujúceho 10 minút alebo ako si to inak vyžaduje režim monitorovania prevádzky
 - uvedenie, že ohlásenie určitého vlaku je zmeškané a počet minút, o ktoré sa oneskorilo
 - predchádzajúce identifikácie vlaku, ak boli
 - vlak zrušený na celej trase alebo len v časti trasy.

4.2.3.4.2.2. Predpokladaný čas odovzdania

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

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

4.2.3.4.3. Nebezpečný tovar

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

Tieto postupy musia obsahovať:

- platné európske normy, ako sú špecifikované v smernici ES 96/49 pre identifikáciu nebezpečného tovaru vo vlaku
- vyznenie vodiča o prítomnosti a mieste nebezpečného tovaru vo vlaku
- informácie, ktoré manažér infraštruktúry požaduje na prepravu nebezpečného tovaru
- v spojení s manažermi infraštruktúry určenie komunikačných spojení a plánovanie špecifických opatrení v prípade núdzových situácií týkajúcich sa tovaru

4.2.3.4.4. Kvalita prevádzky

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

Monitorovacie postupy musia byť navrhnuté na analyzovanie údajov a zisťovanie základných trendov, pokiaľ ide o ľudskú chybu, ako aj chybu systému. Výsledky tejto analýzy sa použijú na vytvorenie činností na zlepšenie, určených na eliminovanie

▼B

alebo zmiernenie udalostí, ktoré by mohli ohrozovať účinnú prevádzku TEN.

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

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

Tieto postupy sa musia zdokumentovať a podrobiť internému auditu.

4.2.3.5. **Zaznamenávanie údajov**

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

- podpory systematického monitorovania bezpečnosti ako prostriedku na zamedzenie mimoriadností a nehôd,
- registrácie činnosti vodiča, vlaku a infraštruktúry v období pred mimoriadnou udalosťou alebo nehodou a (tam, kde to pripadá do úvahy) bezprostredne po mimoriadnosti alebo nehode s cieľom umožniť identifikáciu príčin súvisiacich s vedením vlaku alebo so zariadením vlaku, a na podporu vytvorenia nových alebo zmenených opatrení s cieľom zamedziť opakovanému výskytu,
- zaznamenávania informácií týkajúcich sa prevádzky rušňa/hnacieho vozidla, ako aj osoby, ktorá riadi, vrátane pracovného času.

Musia sa dať porovnať zaznamenané údaje s:

- dátumom a časom zaznamenania,
- presnou zemepisnou lokalitou zaznamenávanej udalosti (vzdialenosť v kilometroch od rozpoznateľnej lokality),
- identifikáciou vlaku,
- identitou vodiča.

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

- v ktorom má železničný podnik licenciu (pokiaľ ide o údaje zaznamenané zariadením na vozidle), alebo
- členského štátu, v ktorom sa infraštruktúra nachádza (pokiaľ ide o údaje zaznamenané mimo vlaku).

4.2.3.5.1. **Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku**

Manažér infraštruktúry je povinný zaznamenávať minimálne tieto údaje:

- poruchy traťového zariadenia súvisiaceho s jazdou vlakov (návestenie, výhybky atď.);
- detekcia prehrievajúceho sa nápravového ložiska;
- komunikácia medzi vodičom vlaku a personálom manažéra infraštruktúry povolujúcim jazdu vlaku.

▼B**4.2.3.5.2. Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku**

Železničný podnik je povinný zaznamenávať minimálne tieto údaje:

- prejdienie návesti stoj alebo „koniec oprávnenia jazdy“ bez oprávnenia
- použitie núdzovej brzdy
- rýchlosť, akou vlak ide
- akékoľvek vypnutie alebo vyradenie palubných vlakových kontrolných (návestných) systémov
- obsluha akustického výstražného zariadenia (húkačka)
- obsluha ovládacích zariadení dverí (uvoľnenie, zatvorenie)
- detekcia horúceho nápravového ložiska pomocou palubných detektorov, ak sú namontované
- identita kabíny, pre ktorú sa zaznamenávajú údaje, ktoré sa majú kontrolovať
- údaje určené na zaznamenávanie pracovného času

4.2.3.6. *Prevádzka za mimoriadnych okolností***4.2.3.6.1. Informácia pre ostatných užívateľov**

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

4.2.3.6.2. Informácia pre vodičov

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

4.2.3.6.3. Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti

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

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

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

- poruchami koľajových vozidiel (napríklad takými, ktoré môžu mať za následok podstatné narušenie dopravy, postupy pre poskytnutie pomoci pri poruchách vlakov);
- poruchami infraštruktúry (napr. pri poruche dodávky elektrickej energie alebo podmienky, za ktorých môžu byť vlaky odklonené od stanovenej trasy);
- extrémnymi poveternostnými podmienkami.

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

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

▼B

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

4.2.3.7. **Riadenie núdzovej situácie**

Manažér infraštruktúry musí po konzultáciách s:

- všetkými železničnými podnikmi operujúcimi v rámci jeho infraštruktúry, alebo
- tam, kde to pripadá do úvahy, zastupiteľskými orgánmi železničných podnikov operujúcich v rámci jeho infraštruktúry, a
- susediacimi manažérmi infraštruktúry, ak to pripadá do úvahy, ako aj
- miestnymi orgánmi a
- zastupiteľskými orgánmi buď na miestnej, alebo na vnútroštátnej úrovni, havarijných služieb vrátane požiarnych a záchranných

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

Takéto opatrenia sa zvyčajne vzťahujú na:

- zrážky,
- požiare vo vlaku,
- evakuáciu vlakov,
- nehody v tuneloch,
- mimoriadne udalosti týkajúce sa nebezpečných tovarov,
- vykoľajenie.

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

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

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

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

4.3. **FUNKČNÉ A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE ROZHRANÍ**

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

4.3.1. **ROZHRANIA S TSI PRE INFRAŠTRUKTÚRU**

VYHRADENÉ

4.3.2. **ROZHRANIA S TSI PRE RIADENIE/ZABEZPEČENIE A NÁVESTENIE**

4.3.2.1. **Zaznamenávanie údajov pre kontrolu**

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

▼B**4.3.2.2. Bdelosť vodiča**

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

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

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

4.3.2.4. Dohľadnosť návěstných znakov návěstídiel a značiek na trati

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

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

- vhodné umiestnenie, aby čelné svetlá vlaku umožňovali vodičovi prečítať si informácie,
- vhodnosť a intenzita osvetlenia tam, kde sa vyžaduje osvetlenie informácií,
- tam, kde sa využíva schopnosť spätného odrazania, reflexné vlastnosti použitého materiálu sú v súlade s príslušnými špecifikáciami a značky sú vyrobené tak, aby čelné svetlá vlaku ľahko umožnili vodičovi prečítať si informácie.

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

4.3.2.5. Brzdenie vlaku

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

4.3.2.6. Použitie pieskovania. Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej spôsobilosti na plnenie úloh vedenia vlaku.

Pokiaľ ide o pieskovanie, existuje rozhranie medzi prílohou H (a prílohou B(C1)) týchto TSI na jednej strane, a pododdielom 4.2.11 (zlučiteľnosť so systémami detekcie vlakov umiestnenými pri trati) a § 4.1 dodatku 1 prílohy A (ako je citované v pododdieli 4.3.1.10) CR CCS TSI na druhej strane.

4.3.2.7. Zaznamenávanie údajov a detekcia horúceho nápravového ložiska

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

4.3.3. ROZHRANIA S TSI PRE KOLAJOVÉ VOZIDLÁ**4.3.3.1. Označenie vozidla**

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

▼B

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

4.3.3.2. **Brzdenie**

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

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

4.3.3.3. **Požiadavky na osobné vozidlá**

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

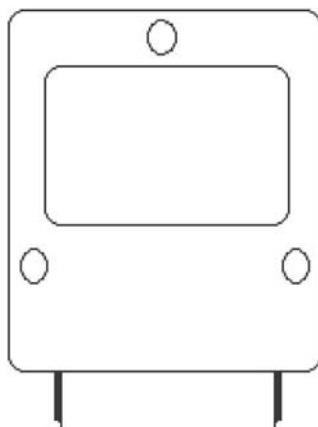
- Zlučiteľnosť medzi osobnými vozidlami a nástupišťami na pravidelných zastávkach musí byť postačujúca na to, aby sa zaistil bezpečný nástup a výstup.
- Cestujúci nesmú mať možnosť otvoriť bočné dvere, ktoré sú pre nich určené, kým vlak nezastane a dvere neuvoľní člen vlakového personálu.
- Dvere sa musia uvoľňovať na každej strane vlaku samostatne. Neporušenosť uzatvorenia a zaistenia dverí musí byť v prípade osobných vlakov trvalo zobrazovaná.
- Aktivácia uvoľnenia dverí musí zamedziť použitiu hnacej sily.
- Všetky vozidlá prepravujúce osoby musia byť opatrené východmi, ktoré uľahčujú núdzový únik.
- Vozidlá určené na prepravu osôb musia byť vybavené buď výstražnou signalizáciou, ktorý sa dá aktivovať cestujúcimi, alebo záchrannou brzdou. V prípade jej spustenia musí byť vodič okamžite upozornený, avšak musí byť schopný zachovať kontrolu nad vlakom.

4.3.3.4. **Viditeľnosť vlaku**

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

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

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



Predné svetlá musia optimalizovať rozlíšiteľnosť vlaku (napr. pre traťových robotníkov a pre osoby, ktoré používajú verejné železničné priestory), poskytovať vodičovi dostatočnú viditeľnosť (osvetlenie trate vpredu, informačné návěstidlá/tabule pri trati

▼B

atď.) v noci a počas zhoršených svetelných podmienok a nesmú osľňovať vodičov približujúcich sa vlakov.

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

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

4.3.3.4.2. **Na zadnej strane vlaku**

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

4.3.3.5. **Počateľnosť varovných návěstí vlaku**

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

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

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

4.3.3.6. **Dohľadnosť návěstných znakov návěstídiel**

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

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

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

4.3.3.7. **Bdelosť vodiča**

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

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

4.3.3.8. **Zostavenie vlaku a príloha B**

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

4.3.3.9. **Nakladanie nákladného vozidla**

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

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

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

▼B**4.3.3.11. Zostava vlaku, prílohy H a L**

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

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

4.3.3.12. Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti a riadenie núdzovej situácie

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

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

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

4.3.3.13. Zaznamenávanie údajov

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

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

4.3.4. ROZHRANIA S TSI PRE TELEMATICKÉ APLIKÁCIE**4.3.4.1. Označenie vlakov**

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

4.3.4.2. Zostava vlaku

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

4.3.4.3. Odchod vlaku

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

4.3.4.4. Jazda vlaku

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

▼B**4.3.4.5. Označenie vozidla**

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

4.4. PREVÁDZKOVÉ PREDPISY

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

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

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

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

4.5. PREDPISY PRE ÚDRŽBU

Neuplatňuje sa.

4.6. ODBORNÁ KVALIFIKÁCIA

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

4.6.1. ODBORNÁ SPÔSOBILOSŤ

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

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

4.6.1.1. ODBORNÉ ZNALOSTI

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

- celkovej prevádzke železnice s osobitným dôrazom na činnosť kritickú z bezpečnostného hľadiska:
 - princípy činnosti systému riadenia bezpečnosti ich organizácie;
 - úlohy a zodpovednosti kľúčového personálu podieľajúceho sa na interoperabilnej prevádzke;
 - uvedomenie si rizík, najmä pokiaľ ide o riziká súvisiace s prevádzkou železnice a s dodávaním energie pre elektrické trakcie
- o úlohách súvisiacich s bezpečnosťou, pokiaľ ide o postupy a rozhrania pre:
 - trate a zariadenia pri trati;
 - koľajové vozidlá;
 - životné prostredie.

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

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

- so spôsobom a princípmi uplatňovania týchto predpisov a postupov
- s procesom využívania zariadení pri trati a koľajových vozidiel, ako aj akéhokoľvek špecifického zariadenia súvisiaceho s bezpečnosťou
- s princípmi systému riadenia bezpečnosti s cieľom zamedziť vzniku akéhokoľvek neprimeraného rizika pre osoby a proces,

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

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

4.6.2. JAZYKOVÁ SPÔSOBILOSŤ**4.6.2.1. Zásady**

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

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

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

4.6.2.2. Úroveň znalostí

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

- vodič musí byť minimálne schopný:
 - zaslať všetky správy a porozumieť všetkým správam špecifikovaným v prílohe C k týmto TSI;
 - efektívne komunikovať v bežných, mimoriadnych a núdzových situáciách;
 - vyplniť formuláre súvisiace s používaním knihy vzorov správ.
- Ostatní členovia vlakového personálu, ktorých povinnosťou je komunikovať s manažérom infraštruktúry o záležitostiach kritických z bezpečnostného hľadiska, musia byť minimálne schopní odoslať informácie a porozumieť informáciám opisujúcim vlak a jeho prevádzkový stav.

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

▼B

4.6.3. VSTUPNÉ A PRIEBEŽNÉ POSUDZOVANIE PERSONÁLU

4.6.3.1. *Základné prvky*

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

Odporúča sa vziať do úvahy každý z týchto bodov:

A. Výber personálu

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

B. Vstupný odborný výcvik

- analýza potrieb odborného výcviku;
- zdroje odborného výcviku
- odborný výcvik školiťov

C. Vstupné posúdenie

- základné podmienky (minimálny vek vodičov,...);
- program posúdenia vrátane praktického predvážania;
- kvalifikácia školiťov
- dodanie osvedčenia o spôsobilosti

D. Zachovanie si spôsobilosti

- zásady zachovania spôsobilosti
 - najmä pre personál, ktorý plní úlohu vedenia vlaku, opakované overovanie spôsobilosti sa musí vykonať aspoň raz ročne
- metódy, ktoré sa musia používať
- formalizácia procesu zachovania spôsobilosti
- postup posúdenia.

E. Prieběžný odborný výcvik

- zásady priebežného odborného výcviku (vrátane jazyka)

4.6.3.2. *Analýza potrieb odborného výcviku*4.6.3.2.1. **Vypracovanie analýzy potrieb odborného výcviku**

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

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

- rozdielov v prevádzkových postupoch medzi manažérmi infraštruktúry a rizík súvisiacich s prechodom medzi nimi;
- rozdielov medzi úlohami, prevádzkovými postupmi a komunikačnými protokolmi;
- akéhokoľvek rozdielu v jazyku MI, ktorý používa personál manažéra infraštruktúry;
- miestnych prevádzkových pokynov, ktoré môžu zahŕňať zvláštne postupy alebo konkrétne zariadenie, ktoré sa musí použiť v určitých prípadoch, napr. v konkrétnom tuneli.

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

▼B

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

4.6.3.2.2. **Aktualizácia analýzy potrieb odborného výcviku**

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

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

4.6.3.2.3.1. *Znalosť trasy*

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

- založený na informáciách o trase poskytnutých zo strany manažéra infraštruktúry a
- v súlade s procesom opísaným v pododdieli 4.2.1 týchto TSI.

Vodiči sa musia s týmito trasami oboznámiť pomocou teoretických i praktických prvkov.

4.6.3.2.3.2. *Znalosť koľajových vozidiel*

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

4.6.3.2.3.3. *Pomocný personál*

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

4.7. **ZDRAVOTNÉ A BEZPEČNOSTNÉ PODMIENKY**

4.7.1. **ÚVOD**

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

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

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

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

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

▼B**4.7.2. KRITÉRIÁ SCHVAĽOVANIA LEKÁROV PRACOVNÉHO LEKÁRSTVA A ZDRAVOTNÍCKYCH ORGANIZÁCIÍ⁽¹⁾**

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

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

- špecializáciu v oblasti pracovného lekárstva,
- znalosti rizík príslušnej práce a prostredia železníc,
- pochopenie, ako môžu byť opatrenia určené na odstránenie alebo zníženie rizík vyplývajúcich z týchto nebezpečenstiev ovplyvnené nedostatočnou zdravotnou spôsobilosťou.

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

4.7.3. KRITÉRIÁ SCHVAĽOVANIA PSYCHOLÓGOV PODIEĽAJÚCICH SA NA PSYCHOLOGICKOM POSUDZOVANÍ A POŽIADAVKY NA PSYCHOLOGICKÉ POSUDZOVANIE**4.7.3.1. *Certifikácia psychológov***

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

4.7.3.2. *Obsah a výklad psychologického posúdenia*

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

4.7.3.3. *Výber nástrojov posudzovania*

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

4.7.4. LEKÁRSKE PREHLIADKY A PSYCHOLOGICKÉ POSUDZOVANIE**4.7.4.1. *Pred zaradením do funkcie:*****4.7.4.1.1. *Minimálny obsah lekárskej prehliadky***

Lekárske prehliadky musia zahŕňať:

- všeobecnú lekársku prehliadku,
- prehliadky zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),
- analýzu moču a krvi na zistenie cukrovky a ostatné podmienky, ako sú indikované klinickou prehliadkou;
- zisťovanie zneužívania drog.

4.7.4.1.2. *Psychologické posúdenie*

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

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

- kognitívne:
 - pozornosť a koncentrácia
 - pamäť

⁽¹⁾ Oddiel 4.7.2 sa iba odporúča.

▼B

- schopnosť vnímania
- argumentácia
- komunikácia
- psychomotorické
- rýchlosť reakcie
- gestikulačná koordinácia
- behaviorálne a osobnostné
- emocionálne sebaovládanie
- behaviorálna spoľahlivosť
- nezávislosť
- svedomitosť

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

4.7.4.2. **Po zaradení do funkcie**

4.7.4.2.1. **Periodicita pravidelných lekárskeho prehliadok**

Musí sa vykonať aspoň jedna systematická lekárska prehliadka:

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

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

4.7.4.2.2. **Minimálny obsah pravidelnej lekárskej prehliadky**

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

- všeobecnú lekársku prehliadku,
- prehliadky zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),
- analýzu moču a krvi na zistenie cukrovky a ostatné podmienky, ako sú indikované klinickou prehliadkou,
- zisťovanie zneužívania drog, kde je klinicky indikované.

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

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

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

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

▼B**4.7.5. ZDRAVOTNÉ POŽIADAVKY****4.7.5.1. *Všeobecné požiadavky***

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

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

Musia byť splnené tieto požiadavky kladené na zrak a sluch:

4.7.5.2. *Požiadavky na zrak*

- Zraková ostrosť na diaľku s pomôckou alebo bez pomôcky: 0,8 (pravé oko + ľavé oko – merané samostatne); minimálne 0,3 pre slabšie oko.
- Maximálne korekčné šošovky: ďalekozrakosť + 5/-krátkozrakosť – 8. Lekár so špecializáciou v oblasti pracovného lekárstva (ako je definované v pododdielu 4.7.2) môže povoliť hodnoty mimo tohto rozpätia vo výnimočných prípadoch a po vyžiadaní si stanoviska očnému odborníka.
- Videnie na strednú vzdialenosť a na blízko: dostatočné, s pomôckou alebo bez pomôcky
- Kontaktné šošovky sú povolené.
- Normálne videnie farieb: s použitím uznávanej skúšky, ako je Ishihara, doplnenej v prípade požiadavky inou uznávanou skúškou.
- Zorné pole: normálne (nepritomnosť akejkoľvek abnormality ovplyvňujúcej úlohu, ktorá sa má vykonávať).
- Videnie obidvomi očami: je.
- Binokulárne videnie: je.
- Citlivosť na kontrast: dobrá.
- Absencia progresívnej očnej choroby.
- Šošovkové implantáty, keratotómie a keratektómie sú povolené iba pod podmienkou, že sa budú kontrolovať jedenkrát ročne, alebo podľa periodicity stanovenej lekárom z odboru pracovného lekárstva.

4.7.5.3. *Požiadavky na sluch*

Dostatočný sluch potvrdený zvukovým audiogramom, t. j.:

- sluch dostatočne dobrý na udržiavanie konverzácie po telefóne a schopnosť počuť výstražné tóny a správy z vysielačky.
- Nasledujúce hodnoty sa uvádzajú pre informáciu a mali by sa brať ako usmernenie:
- sluchová nedostatočnosť nesmie byť vyššia ako 40 dB pri 500 a 1 000 Hz;
- sluchová nedostatočnosť nesmie byť vyššia ako 45 dB pri 2 000 Hz pre ucho s najhorším prenosom zvuku vzduchom.

4.7.5.4. *Tehotnosť*

Tehotenstvo sa musí považovať za dočasný dôvod vylúčenia, pokiaľ ide o vodičky, v prípade nedostatočnej znášanlivosti alebo patologického stavu. Zamestnávateľ musí zabezpečiť uplatňovanie zákonných ustanovení chrániacich tehotné pracovníčky.

▼B**4.7.6. ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA ÚLOHY VEDENIA VLAKU****4.7.6.1. *Periodicita pravidelných lekárskech prehliadok***

Pokiaľ ide o personál vykonávajúci úlohu vedenia vlaku, pododiel 4.7.4.2.1 týchto TSI sa upravuje takto:

Musí sa vykonať aspoň jedna systematická lekárska prehliadka:

- každé 3 roky v prípade členov personálu vo veku do 60 rokov,
- každý rok v prípade členov personálu vo veku nad 60 rokov.

4.7.6.2. *Ďalší obsah lekárskej prehliadky*

Pokiaľ ide o úlohu vedenia vlaku, lekárska prehliadka pred zaradením do funkcie, ako aj každá pravidelná lekárska prehliadka týkajúca sa členov personálu vo veku 40 rokov a starších musí zahŕňať navyše monitorovanie pomocou EKG v pokoji:

4.7.6.3. *Ďalšie požiadavky na zrak*

- Zraková ostrosť na diaľku s pomôckou alebo bez pomôcky 1,0 (na obidve oči); aspoň 0,5 pre slabšie oko.
- Farebné kontaktné šošovky a fotochromatické šošovky nie sú povolené. Šošovky s UV filtrom sú povolené.

4.7.6.4. *Ďalšie požiadavky na sluch a reč*

- Žiadna anomália vestibulárneho systému.
- Žiadna chronická rečová porucha (vzhľadom na nevyhnutnosť vymieňať si správy nahlas a jasne).
- Požiadavky na sluch uvedené v pododdiel 4.7.5.3 musia byť splnené bez použitia načúvacích pomôcok. Na základe lekárskeho stanoviska je používanie načúvacích pomôcok v mimoriadnych prípadoch povolené.

4.7.6.5. *Antropometria*

Antropometrické merania členov personálu musia byť vhodné z hľadiska bezpečného používania koľajových vozidiel. Od vodičov sa nesmie vyžadovať a ani sa im nesmie povoliť prevádzkovať určité typy koľajových vozidiel, ak by to nebolo bezpečné v dôsledku ich výšky, hmotnosti alebo iných telesných vlastností.

4.7.6.6. *Poradenské služby v prípade traumy*

Členom personálu, ktorí sú počas vykonávania úlohy vedenia vlaku ovplyvnení traumatizujúcimi nehodami spôsobujúcimi smrť alebo ťažké poranenia osôb, musí zamestnávateľ poskytnúť príslušnú starostlivosť.

4.8. *REGISTRE INFRAŠTRUKTÚRY A KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL*

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

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

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

▼B

4.8.1. INFRAŠTRUKTÚRA

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

4.8.2. KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ

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

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

5. **KOMPONENTY INTEROPERABILITY**5.1. *DEFINÍCIA*

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

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

Komponentom interoperability je:

- výrobok, ktorý sa môže umiestniť na trhu pred včlenením a využívaním v subsystéme; v tomto ohľade musí byť možné overiť jeho zhodu nezávisle od podsystému, do ktorého bude tento výrobok začlenený,
- alebo nehmotný objekt, ako je softvér alebo proces, organizácia, postup atď., ktorý má určitú funkciu v subsystéme a ktorého zhoda sa musí overiť s cieľom zabezpečiť splnenie základných požiadaviek.

5.2. *ZOZNAM KOMPONENTOV*

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

5.3. *VÝKONNOSŤ A ŠPECIFIKÁCIE KOMPONENTOV*

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

6. **POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI POUŽÍVANIA KOMPONENTOV A VERIFIKÁCIA SUBSYSTÉMU**6.1. *KOMPONENTY INTEROPERABILITY*

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

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

▼B6.2. *SUBSYSTÉM PREVÁDZKY A RIADENIA DOPRAVY*6.2.1. *ZÁSADY*

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

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

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

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

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

6.2.2. *DOKUMENTÁCIA PREDPISOV A POSTUPOV*

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

6.2.3. *POSTUP POSUDZOVANIA*6.2.3.1. *Rozhodnutie príslušného úradu*

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

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

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

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

6.2.3.2. *Ak sa vyžaduje posúdenie*

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

▼B

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

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

6.2.4. VÝKONNOSŤ SYSTÉMU

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

7. IMPLEMENTÁCIA

7.1. ZÁSADY

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

Tento plán musí zohľadňovať:

- špecifické otázky ľudských faktorov súvisiace s prevádzkovaním akejkoľvek trate;
- jednotlivé prevádzkové a bezpečnostné prvky každej príslušnej trate; a
- či implementácia zvažovaného prvku má byť:
 - pre všetky vlaky na danej trati alebo nie,
 - iba pre určité trate,
 - uplatniteľná na všetky trate TEN,
 - uplatniteľná na všetky vlaky premávajúce na tratiach TEN,
- vzťah k zavádzaniu v ostatných subsystémoch (CCS, RST, TAF,...);

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

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

- niektorý železničný podnik alebo manažér infraštruktúry začne prevádzku, alebo
- sa vykoná rekonštrukcia alebo modernizácia existujúcich prevádzkových systémov železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, alebo
- bude uvedená do prevádzky nová alebo zdokonalená infraštruktúra, energetika, koľajové vozidlá alebo subsystémy zabezpečenia, riadenia a návestenia, vyžadujúce si príslušný súbor prevádzkových postupov.

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

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

V súlade s článkami 10 a 11 smernice 2004/49/ES sa vyžaduje obnovenie osvedčenia/schválenia každých 5 rokov. Hneď ako tieto TSI vstúpia do platnosti ako súčasť procesu preskúmania vedúceho k predmetnému obnoveniu osvedčenia/schválenia,

▼B

železničný podnik a manažér infraštruktúry musia byť schopní preukázať, že zohľadnili obsah týchto TSI a predložiť zdôvodnenie pre všetky jeho prvky, s ktorými ešte nedosiahli súlad.

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

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

- (a). národné, bilaterálne alebo multilaterálne dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažermi infraštruktúry, uzatvorené buď na dobu určitú alebo neurčitú a vyžadované v dôsledku špecifického alebo lokálneho charakteru zamýšľanej vlakovej dopravy;
- (b). bilaterálne alebo multilaterálne dohody medzi železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry alebo členskými štátmi, ktoré poskytujú významné úrovne lokálnej alebo regionálnej interoperability;
- (c). medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou treťou krajinou, alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažermi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré poskytujú významné úrovne lokálnej alebo regionálnej interoperability.

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

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

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

7.2.

VYKONÁVACIE USMERNENIE

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

Existujú tri odlišné prvky implementácie:

- potvrdenie, že všetky existujúce systémy a procesy sú v súlade s požiadavkami týchto TSI,
- úprava všetkých existujúcich systémov a procesov tak, aby boli v súlade s požiadavkami týchto TSI,
- nové systémy a procesy vyplývajúce z implementácie iných subsystémov,
 - nové/modernizované konvenčné trate (INS/ENE),
 - nové alebo modernizované ETCS návěstné inštalácie, GSM-R rádiové inštalácie, detektory horúceho nápravného ložiska,...(CCS),
 - nové koľajové vozidlá (RST),

▼B

— telematické aplikácie pre nákladnú dopravu (TAF).

7.3. *ŠPECIFICKÉ PRÍPADY*7.3.1. *ÚVOD*

V uvedených špecifických prípadoch sú povolené tieto osobitné ustanovenia.

Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií:

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

7.3.2. *ZOZNAM ŠPECIFICKÝCH PRÍPADOV*

Dočasný špecifický prípad (T2) Írsko

Pokiaľ ide o implementáciu prílohy P k týmto TSI v Írskej republike, vozne používané výlučne vo vnútroštátnej doprave môžu byť oslobodené od povinnosti byť označené štandardným 12-miestnym číslom. Toto sa môže vzťahovať aj na cezhraničnú dopravu medzi Severným Írskom a Írskou republikou.

Dočasný špecifický prípad (T2) Spojené kráľovstvo

Pokiaľ ide o implementáciu prílohy P k týmto TSI v Spojenom kráľovstve, osobné vozne a ručne používané výlučne vo vnútroštátnej doprave môžu byť oslobodené od povinnosti byť označené štandardným 12-miestnym číslom. Toto sa môže vzťahovať aj na cezhraničnú dopravu medzi Severným Írskom a Írskou republikou.

*PRÍLOHA A1***ERTMS/ETCS PREVÁDZKOVÉ PREDPISY**

Táto príloha obsahuje návrh predpisov pre ERTMS/ETCS. Tieto predpisy sú zahrnuté do tejto prílohy s cieľom poskytnúť náčrt štruktúry a rozsah týchto predpisov. Po prevádzkových skúškach sa musia uviesť do správneho stavu najmä predpisy týkajúce sa úrovne 2 ETCS. Vypracovaný súbor predpisov sa bude musieť prispôsobiť aktualizovanej základnej línii FRS a SRS obsiahnutých v CR CCS TSI a určených na zavedenie do konca roku 2005.

1. ÚVOD

Tento dokument predstavuje kompiláciu predpisov ERTMS na prevádzkovanie tratí vybavených úrovňou 1 alebo tratí úrovne 2 bez akéhokoľvek základného systému.

2. SLOVNÍK POJMOV

Vyhradený

▼ B**3. DOKUMENTY****3.1. PÍSMENNÉ ROZKAZY A TEXTOVÉ SPRÁVY**

Podľa predpisov sa môžu používať nasledujúce písomné rozkazy.

Informácie z týchto písomných rozkazov sú záväzné, forma vyhotovenia je informatívna.

3.1.1. ERTMS PÍSMENNÝ ROZKAZ 01

ERTMS písomný rozkaz 01
POVOLENIE NA ODCHOD V REŽIME NA ZODPOVEDNOSŤ PERSONÁLU/NA PREJAZD CEZ KONIEC POVOLENEJ JAZDY

Dopravná (stavadlo)	Dátum/...../.....	Čas :
---------------------------	-------------------------	-------------------

Vodič vlaku č. v na trati (km/označovaci tabuľ/návestidlo)	
1	☐ po aktivácii ETCS máte dovolený odchod v režime na zodpovednosť personálu
2	☐ má dovolené prejsť za (označovaci tabuľ/návestidlo)
3	☐ chodte rýchlosťou maximálne km/h z do (km/označovaci tabuľ/návestidlo) (km/označovaci tabuľ/návestidlo)
	a km/h z do (km/označovaci tabuľ/návestidlo) (km/označovaci tabuľ/návestidlo)
	a km/h z do (km/označovaci tabuľ/návestidlo) (km/označovaci tabuľ/návestidlo)
4	☐ ďalšie pokyny

Povolenie č

Vyplňte formulár vo vybodkovaných miestach. Prečiarknite neplatný text v zátvorkách (príklad: km/označovaci tabuľ/návestidlo).

Platné sú iba riadky, ktorých okienka ste označili krížikom (☒).

▼ **B**

3.1.2.

ERTMS PÍSOMNÝ ROZKAZ 02

ERTMS písomný rozkaz 02
POVOLENIE NA ĎALŠIU JAZDU PO NÚDZOVOM ZASTAVENÍ VLAKU ČINNOSŤOU ETCS

Dopravňa (stavadlo)	Dátum/...../.....	Time :
----------------------------------	--------------------------------	---------------------------

Vodič vlaku č. v na trati (km/označovaciu tabuľu/návestidlo)	
1	☐ máte dovolený odchod v režime na zodpovednosť personálu, bez povolenia jazdy činnosťou ETCS
2	☐ choďte rýchlosťou maximálne km/h z do (km/označovaciu tabuľu/návestidlo) (km/označovaciu tabuľu/návestidlo) a km/h z do (km/označovaciu tabuľu/návestidlo) (km/označovaciu tabuľu/návestidlo) a km/h z do (km/označovaciu tabuľu/návestidlo) (km/označovaciu tabuľu/návestidlo)
3	☐ preskúmajte trať z dôvodu:
4	☐ zistené skutočnosti hláste
5	☐ ďalšie pokyny

Povolenie č.

Vyplňte formulár vo vybodkovaných miestach. Prečiarknite neplatný text v zátvorkách (príklad: km/~~označovaciu tabuľu/návestidlo~~).

Platné sú iba riadky, ktorých okienka ste označili krížikom (☒).

▼B

3.1.3. ERTMS PÍ SOMNÝ ROZKAZ 03

ERTMS písomný rozkaz 03
ROZKAZ NA STÁTIE

Dopravná (stavadlo)	Dátum/...../.....	Čas :
---------------------------	-------------------------	-------------------

Vodič vlaku č. v na trati (km/označovaci tabuľ/návestidlo)	
1	☐ zostaňte stáť v/pred (km/označovaci tabuľ/návestidlo)
2	☐ ďalšie pokyny

POVOLENIE Č.

Vyplňte formulár vo vybodkovaných miestach. Prečiarknite neplatný text v zátvorkách (príklad: km/
~~označovaci tabuľ/návestidlo~~).
 Platné sú iba riadky, ktorých okienka ste označili krížikom (☒).

▼B

3.1.4. ERTMS PÍSOMNÝ ROZKAZ 04

ERTMS písomný rozkaz 04
POVOLENIE ĎALŠEJ JAZDY PO ROZKAZE NA STÁTIE

Dopravňa (stavadlo)	Dátum/...../.....	Čas :
----------------------------------	--------------------------------	--------------------------

Vodič vlaku č. v na trati (km/označovaci tabuľ/návestidlo)	
1	☐ máte povolenú ďalšiu jazdu
2	☐ ďalšie pokyny

POVOLENIE č.

Vyplňte formulár vo vybodkovaných miestach. Prečiarknite neplatný text v zátvorkách (príklad: km/
označovaci tabuľ/návestidlo).

Platné sú iba riadky, ktorých okienka ste označili krížikom (☒).

▼ B

3.1.5.

ERTMS PÍSOMNÝ ROZKAZ 05

ERTMS písomný rozkaz 05
ROZKAZ NA JAZDU S OBMEDZENIAM

Dopravňa (stavadlo)	Dátum/...../.....	Čas :
----------------------------------	--------------------------------	--------------------------

Vodič vlaku č. v na trati (km/označovaci tabuľu/návestidlo)	
1	☐ choďte podľa rozhladu z do km/označovaci tabuľu/návestidlo) km/označovaci tabuľu/návestidlo)
2	☐ choďte rýchlosťou maximálne km/h z do km/označovaci tabuľu/návestidlo) km/označovaci tabuľu/návestidlo) a km/h z do km/označovaci tabuľu/návestidlo) km/označovaci tabuľu/návestidlo) a km/h z do km/označovaci tabuľu/návestidlo) km/označovaci tabuľu/návestidlo)
3	☐ preskúmajte trať z dôvodu:
4	☐ zistené skutočnosti hláste
5	☐ ďalšie pokyny

Povolenie č.

Vyplňte formulár vo vybodkovaných miestach. Prečiarknite neplatný text v zátvorkách (príklad: km/označovaci tabuľu/návestidlo).

Platné sú iba riadky, ktorých okienka ste označili krížikom (☒).

▼B

3.1.6. ERTMS PÍSOMNÝ ROZKAZ 06

ERTMS písomný rozkaz 06
POVOLENIE NA PREJAZD PRI NEVHODNOSTI TRATE

Dopravňa (stavadlo)	Dátum/...../.....	Čas :
----------------------------------	--------------------------------	--------------------------

Vodič vlaku č. v na trati km/označovaciu tabuľu/návestidlo)	
1	☐ chodíte pri nevhodnosti trate
2	☐ ďalšie pokyny

Povolenie č

Vyplňte formulár vo vybodkovaných miestach. Prečiarknite neplatný text v zátvorkách (príklad: km/
označovaciu tabuľu/návestidlo).

Platné sú iba riadky, ktorých okienka ste označili krížikom (☒).



3.1.7.

ERTMS TEXTOVÉ SPRÁVY

Stála správa, ktorá sa má zobrazit'	Blikajúca správa	Odkazy
Ack UN (potvrď UN)	x	SRS: 4.6.3, 4.7.2, 5.4.3.7.3
Ack OS (potvrď OS)	x	SRS: 4.6.3, 4.7.2, 5.9.1.2, 5.9.2.3, 5.9.2.4, 5.9.3.2, 5.9.3.4, 5.9.3.5, 5.9.3.6
Ack SH (potvrď SH)	x	SRS: 4.4.8.1.9, 4.6.3, 5.7.1.4, 5.7.2.3, 5.7.2.4, 5.7.3.2, 5.7.3.3, 5.7.3.4, 5.7.3.5
Ack SR (potvrď SR)	x	SRS: 4.7.2
Ack RV (potvrď RV)	x	SRS: 5.13.1.4
Ack STM ...(potvrď STM)	x	SRS: 4.4.16, 4.4.17
Ack train trip (potvrď zastavenie vlaku)	x	SRS: 3.14.1, 4.4.13.1.4, 4.4.14.1.1, 4.6.3, 4.7.2, 5.11.1.1
Ack transition to level (potvrď prechod na úroveň _)	x	SRS: 4.7.2, 5.10.4.1, 5.10.4.3, 5.10.4.4
Communication session terminated (komunikácia ukončená)		SRS: 3.5.5, 5.15.4
No radio connection with RBC (žiadne rádiové spojenie s RBC)		SRS: 3.5.3.7
Route unsuitable (trať nevhodná)		SRS 3.12.2.4
SF because of x (SF kvôli x)		SRS: 4.4.5
SH refused (SH zamietnuté)		SRS 5.6.3, 4.7.2
SH granted not received (SH udelené neprijaté)		SRS 5.6.4.1.1
Transition to level _ _ _ (prechod na úroveň _ _ _)		SRS: 4.7.2, 5.10.4.1, 5.10.4.3, 5.10.4.4
Waiting for SH (čakanie na SH)		SRS: 5.6.3, 4.7.2

Textová správa, ktorá sa má potvrdiť

Stála správa, ktorá sa má zobrazit'	Blikajúca správa	Odkazy
Failure of LTM (porucha LTM)		SRS:
Failure of Euroradio (porucha Euroradia)		SRS:

3.2.

SITUÁCIE – PRAVIDLÁ

Zámerne prázdne.

4.

ERTMS KATEGÓRIE VLAKU

4.1.

ROZSAH PÔSOBNOSTI A ÚČEL

Tento dokument definuje ERTMS kategórie vlaku.

▼ B4.2. *DEFINÍCIA*

ERTMS kategória vlaku závisí od druhu koľajových vozidiel a od vlastností prostredia. Je odlišená dvojpísmenovým symbolom.

Symboły sú nasledovné

- BT pre základný vlak,
- AT pre vlak s aktívne vyklápanou skriňou
- PT pre vlak s pasívne vyklápanou skriňou
- CW pre vlak citlivý na bočný vietor

ERTMS vlak je definovaný:

- jedným symbolom týkajúcim sa iba koľajových vozidiel,
- alebo kombináciou jedného zo symbolov týkajúcich sa koľajových vozidiel so symbolom vlastností prostredia.

5. **PRÍPRAVA VLAKU NA JAZDU S HNACÍMI VOZIDLAMI NEPREPOJENÝMI RIADENÍM**5.1. *SITUÁCIE*

Zámerne prázdne.

5.2. *PRAVIDLÁ*

Zámerne prázdne.

6. **AKTIVÁCIA ETCS NA AKTIVAČNEJ KOĽAJI**6.1. *SITUÁCIE*

Vodič sa pripravuje na jazdu a hnacie vozidlo je v pohotovostnom režime (SB).

6.2. *PRAVIDLÁ*

Ak to vyžaduje palubný systém, vodič musí:

- vložiť, opakovane vložiť alebo opakovane potvrdiť identifikáciu vodiča a číslo vlaku,
- zvoliť príslušnú úroveň ERTMS/ETCS podľa vnútroštátnych predpisov.

6.2.1. **HNACIE VOZIDLO SA MUSÍ POHYBOVAŤ AKO VLAK**

Vodič musí:

- vložiť údaje o vlaku (pravidlo „vkladanie údajov“),
- zvoliť „Štart“.

6.2.1.1. **V úrovni 0**

Systém požaduje potvrdenie režimu pre trať nevybavenú ETCS (UN).

Na DMI sa zobrazí táto správa:

„Ack UN“ (potvrď UN).

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/prikazu návestného systému“).

6.2.1.2. **V úrovni 1**

Systém požaduje potvrdenie režimu na zodpovednosť personálu (SR).

▼B

Na DMI sa zobrazí táto správa:

„Ack SR“ (potvrď SR).

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návestného systému“).

6.2.1.3. ***V úrovni 2***

Zámerne prázdne.

6.2.1.4. ***V úrovni STM***

Systém požaduje potvrdenie režimu špecifického prenosového modulu (STM).

Na DMI sa zobrazí táto správa:

„Ack STM“ (potvrď STM).

Vodič musí uplatňovať vnútroštátne predpisy.

6.2.2. **HNACIE VOZIDLO SA MUSÍ POHYBOVAŤ V REŽIME POSUNU (SH)**

Vodič sa musí pripraviť na posunovanie (pravidlo „vykonávať posunovacie jazdy v režime posunu (SH)“).

6.2.3. **HNACIE VOZIDLO SA MUSÍ POHYBOVAŤ V REŽIME NIE VEDÚCE (NL)**

Vodič sa musí pripraviť na jazdu hnacích vozidiel s neprepojeným riadením (pravidlo „pripraviť vlak na jazdu s hnacími vozidlami s neprepojeným riadením“).

7. **UKONČENIE JAZDY VLAKU S HNACÍMI VOZIDLAMI S NEPREPOJENÝM RIADENÍM**

7.1. ***SITUÁCIE***

Zámerne prázdne.

7.2. ***PRAVIDLÁ***

Zámerne prázdne.

8. **VYKONÁVANIE POSUNOVACÍCH JÁZD V REŽIME POSUNU (SH)**

8.1. ***SITUÁCIE***

S koľajovými vozidlami sa musí jazdiť v režime posunu (SH).

8.2. ***PRAVIDLÁ***

8.2.1. **RUČNÝ PRECHOD DO REŽIMU POSUNU (SH)**

Predtým, ako vodič dostane povolenie zvoliť režim posunu (SH), osoba riadiaca dopravu na dráhe musí:

- skontrolovať, či sú splnené všetky podmienky na posunovanie v súlade s vnútroštátnymi predpismi,
- poskytnúť vodičovi všetky potrebné informácie o jazdách, ktoré sa majú vykonať.

Vodič zvolí režim posunu (SH), až keď dostane povolenie od osoby riadiacej dopravu na dráhe.

Vodič môže zvoliť režim posunu (SH) iba počas státia.

▼ B

Na úrovni 2 sa na DMI zobrazí správa:

„Waiting for SH“ (čakanie na režim posunu (SH))

8.2.1.1. ***Povolenie na posunovanie je udelené***

Palubný systém prepne na režim posunu (SH).

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návěstného systému“) a uplatniť vnútroštátne predpisy.

8.2.1.2. ***Súhlas na posun nie je udelený alebo neprišla žiadna odpoveď na žiadosť o posunovanie v úrovni 2***

Ak sa na DMI zobrazí správa:

„SH refused“ (súhlas na posun (SH) nie je udelený)

alebo

„SH granted not received“ (súhlas na posun (SH) udelený, ale nedoručený)

alebo

„Communication session terminated“ (komunikácia ukončená),

vodič musí informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe.

Vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatňovať vnútroštátne predpisy.

8.2.2. **AUTOMATICKÝ PRECHOD DO SH**

Vodič musí potvrdiť správu:

„Ack SH“ (potvrď SH)

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návěstného systému“) a uplatniť vnútroštátne predpisy.

8.2.3. **UKONČENIE REŽIMU POSUNU (SH)**

Ak sa posunovacia jazda zastaví a všetky posunovacie jazdy v SH sú ukončené, vodič ukončí režim posunu (SH) a informuje osobu riadiacu dopravu na dráhe.

9. **ZADÁVANIE ÚDAJOV**

9.1. ***SITUÁCIE***

Zadávanie údajov je potrebné s cieľom pripraviť vlak na prevádzku:

- pri aktivácii,
- po každom prípade, keď museli byť údaje zmenené; tieto zmeny môžu byť napríklad dôsledkom:
 - zmeny zostavy vlaku podľa organizačných dokumentov dopravy,
 - poruchy ovplyvňujúcej vlastnosti koľajových vozidiel,
 - pomoci poskytnutej vlaku.

9.2. ***PRAVIDLÁ***

Pred prvým odchodom musí personál pripravujúci vlak skontrolovať zhodu vlaku s jeho kategóriou ERTMS a vodič musí overiť, či sú údaje o vlaku k dispozícii.

Pred prvým odjazdom musí vodič skontrolovať dostupnosť údajov o vlaku a tieto údaje zohľadniť. To isté platí pri striedaní vodiča.

▼B

9.2.1. VKLADANIE ÚDAJOV

A. Všeobecný prípad

S cieľom vykonať úlohu personál pripravujúci vlak vloží a/alebo potvrdí tieto súbory údajov:

- údaje o vlaku,
- ďalšie údaje.

Údaje o vlaku týkajúce sa vlastností koľajových vozidiel zahŕňajú:

- číslo vlaku,
- maximálnu rýchlosť vlaku,
- kategóriu vlaku podľa ERTMS,
- dĺžku vlaku,
- údaje o brzdení,
- napájanie energiou,
- ložná alebo nakladacia miera,
- nápravový tlak,
- vlak vybavený tlakotesným systémom,
- zoznam špeciálnych prenosových modulov (STM), ktoré sú k dispozícii.

Ďalšie údaje týkajúce sa ostatných parametrov, ktoré môžu byť potrebné na vykonanie úlohy zahŕňajú:

- identifikáciu vodiča,
- úroveň ERTMS/ETCS,
- identifikáciu RBC/telefónne číslo,
- adhézny súčiniteľ,
- a, ak si to vyžaduje jazda, STM, ktorý má byť aktivovaný vrátane ďalších údajov o STM.

B. Prípady jazdy s hnacími vozidlami s neprepojeným riadením

(doplní sa)

9.2.1.1. **Vlaková súprava**

V prípade vlakovej súpravy sa musí personál pripravujúci vlak pred potvrdením štandardných údajov ubezpečiť, či technické podmienky koľajových vozidiel umožňujú použitie už uložených údajov.

Pokiaľ ide o vlakovú súpravu, personál pripravujúci vlak musí skontrolovať stav zariadenia koľajových vozidiel, ktorý by mohol mať vplyv na údaje o vlaku:

- po príprave vlaku v stanici odchodu,
- po každej zmene zostavy vlaku (v stanici alebo inde),
- po technickom probléme, ktorý vedie k zmene údajov.

Ak neexistujú žiadne špecifické obmedzenia, personál pripravujúci vlak potvrdí všetky údaje zobrazené na DMI.

Ak existujú špecifické obmedzenia, personál pripravujúci vlak musí:

- stanoviť nové údaje podľa technického dokumentu,
- korigovať tieto údaje,
- potvrdiť nové údaje.

▼ B**9.2.1.2. *Ostatné vlaky***

Na vkladanie údajov o vlaku použije personál pripravujúci vlak formulár s údajmi o vlaku.

9.2.2. ZMENY ÚDAJOV

Ak sa vyžaduje zmena v údajoch počas jazdy, vodič zohľadní nové údaje.

Ak sa musí zmeniť adhézný súčiniteľ, tak sa uplatňujú vnútroštátne predpisy.

9.2.2.1. *Vlaková súprava*

Vodič musí:

- stanoviť nové údaje podľa technického dokumentu,
- skontrolovať zhodu vlaku s jeho kategóriou podľa ERTMS,
- korigovať tieto údaje,
- potvrdiť nové údaje.

To isté musí vykonať v prípade všetkých údajov, ktoré sa musia v prípade potreby zmeniť.

9.2.2.2. *Ostatné vlaky*

Personál pripravujúci vlak musí zmeniť formulár s údajmi o vlaku alebo vyhotoviť nový vždy, keď sa zmenia vlastnosti vlaku. Ak neexistuje personál pripravujúci vlak, tak formulár s údajmi o vlaku aktualizuje vodič.

Vodič musí pri vložení nových údajov o vlaku:

- použiť nový formulár s údajmi o vlaku,
- korigovať údaje,
- potvrdiť nové údaje.

10. **ODCHOD VLAKU****10.1. *SITUÁCIE***

Vlak je pripravený na odchod z východzej stanice alebo po plánovanom zastavení.

10.2. *PRAVIDLÁ*

Vodič môže odísť po:

- udelení povolenia na jazdu vlaku,
- splnení podmienok vlakovej dopravy podľa vnútroštátnych predpisov.

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návestného systému“).

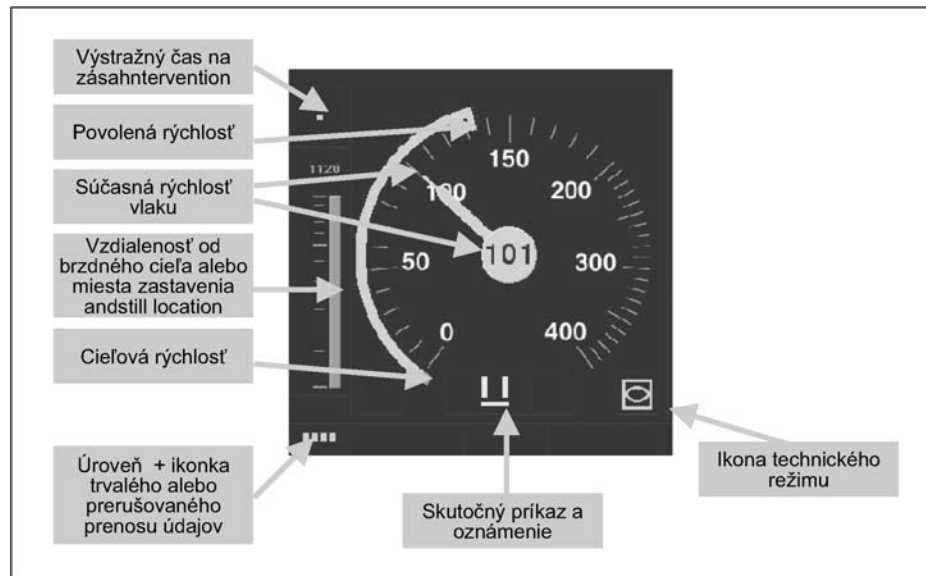
Vodič musí informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe v prípade, ak v čase odchodu vlaku nedostal povolenie na jazdu.

11. **REAKCIA NA ČINNOSŤ DMI/PRÍKAZU NÁVESTNÉHO SYSTÉMU****11.1. *VZHLAD DMI***

Rôzne situácie sú uvedené v každom odseku oddielu 2 v závislosti od informácií o DMI.

▼ **B**

11.1.1. VIZUÁLNE INDIKÁCIE



(Toto je príklad vizuálnej indikácie).

11.1.2. ZVUKOVÉ INDIKÁCIE

Zvukové informácie sa považujú za doplňujúce informácie.

Zvuková informácia sa poskytuje s cieľom upriamiť pozornosť vodiča na nové informácie indikované vizuálne na DMI.

Základné zvuky

Krátky hlboký	o
Dlhý vysoký	#

11.2. PRAVIDLÁ

11.2.1. PRIORITA DMI INDIKÁCIÍ/PÍSOMNÝCH ROZKAZOV

Vodič sa musí riadiť indikáciami poskytnutými na DMI. Tieto indikácie majú prednosť pred všetkými ostatnými príslušnými indikáciami pri trati okrem akýchkoľvek indikácií nebezpečenstva, ako je špecifikované vo vnútroštátnych predpisoch.

Písomné príkazy majú prednosť pred všetkými indikáciami uvedenými na DMI s výnimkou prípadov, keď sa zobrazí nižšia povolená rýchlosť alebo nižšia rýchlosť uvoľnenia.

11.2.2. INDIKÁCIE DMI

Keď sa zobrazí táto ikona/textová správa	Názov	Sprievodný zvuk	Situácia	Vodič musí:
	úroveň 0	o o		— uplatniť vnútroštátne predpisy.
	úroveň 1	o o		— uplatniť predpisy úrovne 1.

▼ B

Ked' sa zobrazí táto ikona/textová správa	Názov	Spríevodný zvuk	Situácia	Vodič musí:
	úroveň 2	oo		— uplatniť predpisy úrovne 2.
Transition to level (prechod na úroveň)		oo		— začať uplatňovať predpisy úrovne v bode prechodu.
Ack transition to level (potvrď prechod na úroveň) (blikajúca)		oo		— potvrdiť textovú správu, — na úrovni 0 a na úrovni STM uplatniť vnútroštátne predpisy.
Ack STM (potvrď STM) (blikajúca)		oo		— potvrdiť textovú správu, — uplatniť vnútroštátne predpisy.
Ack UN (potvrď UN) (blikajúca)		oo		— potvrdiť textovú správu.
	UN	oo		— uplatniť vnútroštátne predpisy.
 (bledosivá)	FS			— nesmie prekročiť indikovanú povolenú rýchlosť, — musí dodržiavať indikovanú cieľovú rýchlosť v očakávanej vzdialenosti.
Ack OS (potvrď OS) (blikajúca)		oo		— potvrdiť textovú správu, — a začať alebo pokračovať v jazde podľa rozľadu.
 (bledosivá)	OS	oo		— začať alebo pokračovať v jazde podľa rozľadu dovtedy, kým je zobrazená ikona OS, — neprekročiť maximálnu rýchlosť pre OS, — na úrovni 1 skontrolovať návestný znak návestidla pri trati, pokračovať za návest' dovoľujúcu jazdu a ďalej v jazde podľa rozľadu.
Ack SR (potvrď SR) (blikajúca)		oo		— po prvý: — na úrovni 1 dostať povolenie na jazdu vlaku, — na úrovni 2 dostať od osobz riadiacej dopravy na dráhe: — súhlas na odchod v režime na zodpovednosť personálu (SR) alebo na prejdienie konca povolenia jazdy (EOA) ERTMS písomným rozkazom 01 alebo

▼ B

Ked' sa zobrazí táto ikona/textová správa	Názov	Sprievodný zvuk	Situácia	Vodič musí:
				— povolenie na ďalšiu jazdu po núdzovom zastavení vlaku činnosťou ETCM ERTMS písomným rozkazom 02, — skontrolovať najnižšiu obmedzujúcu rýchlosť podľa: — cestovného poriadku/tabuliek traťových pomerov, — písomného rozkazu, — maximálnej rýchlosti pre SR, — potom potvrdiť textovú správu, — a pripraviť sa na odchod (predpis „Odchod vlaku“).
 (svetlosivá)	SR			— ísť podľa rozhl'adu, pokiaľ písomný rozkaz nestanovuje, že jazda podľa rozhl'adu nie je potrebná, — neprekročiť najnižšiu dovolenú rýchlosť podľa: — cestovného poriadku/tabuliek traťových pomerov, — písomného rozkazu, — maximálnej rýchlosti pre SR — na úrovni 1 skontrolovať návestný znak návestidla pri trati: a) zastaviť vlak pred návest'ou stoj, b) pokračovať za návest' dovolujúcu jazdu a pokračovať v jazde podľa rozhl'adu, — na úrovni 2 zastaviť pri najbližšej označovacej tabuli, skontaktovať sa s osobou riadiacou dopravu na dráhe a riadiť sa jeho pokynmi, ak vlak dosiahne tento bod v SR.
Ack SH (potvrď SR) (blikajúca)		oo		— v prvom rade sa presvedčiť, či má vedomosti o jazde, ktorú má vykonať, — potom potvrdiť textovú správu.
 (svetlosivá)	SH			— uplatniť vnútroštátne predpisy týkajúce sa posunovania.
Ack train trip (potvrď zastavenie vlaku) (blikajúca)		oo		— prijať opatrenia ako reakciu na zastavenie vlaku (train trip) (predpis „Vykonanie opatrení ako reakcia na núdzové zastavenie vlaku činnosťou ETCS“).

▼ B

Kedy sa zobrazí táto ikona/textová správa	Názov	Spríevodný zvuk	Situácia	Vodič musí:
Ack RV (potvrď RV)		oo		— potvrdiť textovú správu.
	RV			— začať s núdzovým cúvaním, — neprekročiť maximálnu rýchlosť pre režim núdzového cúvania (RV), — a dodržiavať cieľovú vzdialenosť.
 (oranžová)	stiahnuť zberače	oo		— stiahnuť zberače.
 (žltá))	zdvihnúť zberače	oo		— všimnúť si, že má povolenie zdvihnúť zberače.
 (žltá)+ indikácia použitého napätia formou textovej správy napr. „1 500 V =“	zdvihnúť zberače s uvedením napätia	oo		— všimnúť si, že má povolenie zdvihnúť zberače po výbere napájacieho napätia.
 (sivá)	neutrálna sekcia	oo		— vypnúť hlavný spínač napájania.
 (žltá)	neutrálna sekcia	oo		— ponechať hlavný spínač napájania vypnutý.
 (žltá)	kontrola nezastavenia	oo		— zamedziť zastavenie.

11.2.3. ZÁSAH BRZDY V PRÍPADE PREKROČENIA NAJVVYŠŠEJ POVOLENEJ RÝCHLOSTI

11.2.3.1. *Situácia*

ETCS brzdí, keďže vlak prekročil maximálnu povolenú rýchlosť.

Ak môže byť zásah uvoľnený, symbol začne blikáť v momente, keď možno zásah bezpečne zastaviť.

▼B

11.2.3.2.

Predpisy

Keď sa zobrazí tento obrázok	Sprievodný zvuk	Vodič môže:
1. Vlak prekračuje maximálnu povolenú rýchlosť  v tomto prípade — súčasná rýchlosť: 140 km/h, — povolená rýchlosť: 110 km/h, prevádzková brzda sa spustila.	o # (prerušovane)	
2. Súčasná rýchlosť je rovnaká alebo nižšia ako povolená rýchlosť  v tomto prípade — súčasná rýchlosť: 104 km/h, — povolená rýchlosť: 105 km/h, ikona prevádzkovej brzdy začne blikat'.		— uvoľniť brzdú, hneď ako súčasná rýchlosť vlaku klesne pod hodnotu povolenej rýchlosti.

11.2.4.

UVOĽŇOVACIA RÝCHLOSŤ

11.2.4.1.

Situácia

Vlak sa blíži ku koncu povolenej jazdy (EOA) a na DMI sa zobrazí uvoľňovacia rýchlosť.

▼B11.2.4.2. *Predpisy*

Ked' sa zobrazí nasledovný obrázok	Sprievodný zvuk	Vodič:
 v tomto prípade — súčasná rýchlosť: 20 km/h, — povolená rýchlosť: 50 km/h, — uvoľňovacia rýchlosť 26 km/h  v tomto prípade: — skutočná rýchlosť 19 km/h; — povolená rýchlosť 26 km/h; — brzdná krivka do cieľovej polohy: 9 km/h; — uvoľňovacia rýchlosť: 26 km/h.	oo	— nesmie prekročiť indikovanú povolenú rýchlosť, — musí znížiť rýchlosť podľa indikácie na DMI, — na úrovni 1 musí skontrolovať návestný znak návestidla pri trati: a) zastaviť vlak pred návestťou stoj, b) pokračovať bez prekročenia indikovanej uvoľňovacej rýchlosti pred svetelnou návestťou dovoľujúcou jazdu — na úrovni 2 má povolené prejsť cez koniec povolenia jazdy (EOA) s cieľom zastaviť pred označovacou tabuľou alebo zarážadlom na konci koľajníc.

12. **VŠEOBECNÉ ZÁSADY ÚROVNE 1**12.1. *ROZSAH PÔSOBNOSTI A ÚČEL*

Tento dokument sa týka všeobecných zásad a predpisov, ktoré sa majú uplatniť vo všetkých situáciách úrovne 1 a ktoré sa konkrétne na tejto úrovni vyžadujú (nie spoločne s inými úrovňami).

12.2. *ZÁSADY*

Vodič musí poznať:

- umiestnenie návestidiel pri trati, ktoré má sledovať,
- návesti stoj návestidiel pri trati, ktoré nesmie prekročiť,
- návestné znaky návestidiel pri trati dovoľujúce jazdu, ktoré môže prejsť. V zozname návestí dovoľujúcich jazdu sa musia rozlíšiť návestidlá, ktoré smie prejsť bez obmedzení a návestidlá, ktoré sa môžu prejsť so špecifickými obmedzeniami, podľa vnútroštátnych predpisov.

13. **JAZDA PODEĽA ROZHĽADU**13.1. *SITUÁCIE*

Vodič musí jazdiť podľa dohľadnosti z prevádzkového hľadiska pri akomkoľvek technickom režime.

13.2. *PREDPISY*

Ak musí vodič jazdiť podľa rozhl'adu, tak je povinný:

- jazdiť opatrne, kontrolovať rýchlosť, zohľadňovať pred sebou viditeľnú trať tak, aby mohol zastaviť ešte pred akým-

▼B

koľvek vlakom koncom povolenia jazdy (EOA), návštevou stoj alebo prekážkou.

— neprekročiť maximálnu rýchlosť pre jazdu podľa rozhl'adu.

14. **RIEŠENIE PORÚCH PALUBNÉHO SYSTÉMU**

14.1. *SITUÁCIE*

Zistila sa porucha, ktorá ovplyvňuje palubný systém.

14.2. *PREDPISY*

14.2.1. PORUCHA OVPLYVŇUJÚCA PRENOSOVÝ MODUL SLUČKY (LTM)

Vodič spozoruje na DMI textovú správu:

„failure of LTM“ („porucha LTM“)

Musí kontaktovať osobu riadiacu dopravu na dráhe; vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatniť vnútroštátne predpisy.

14.2.2. PORUCHA OVPLYVŇUJÚCA PRENOSOVÝ MODUL BALISE (BTM)

Vodič musí vypnúť vozidlové zariadenie a informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe; vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatniť vnútroštátne predpisy.

14.2.3. PORUCHA OVPLYVŇUJÚCA EURORÁDIO

Vodič spozoruje na DMI textovú správu:

„failure of Euroradio“ („porucha Eurorádia“)

a) Počas prípravy hnacieho vozidla

V úrovni 2 musí vodič požiadať o výmenu hnacieho vozidla.

— Ak sa hnacie vozidlo musí presunúť, osoba riadiaca dopravu na dráhe povolí vodičovi prejsť cez EOA („pravidlo povolený prechod cez EOA“).

— Ak sa hnacie vozidlo nemusí presunúť, tak vodič vypne vozidlové zariadenie.

Vo všetkých ostatných úrovniach vodič musí informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe; vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatniť vnútroštátne predpisy.

b) Počas jazdy

Na úrovni 1 s funkciou in-fill pomocou rádia musí vodič informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe. Vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatňovať vnútroštátne predpisy.

Na úrovni 2 vodič musí prijať opatrenia v prípade straty rádiovkej komunikácie (pravidlo „riešenie chýbajúcej rádiovkej komunikácie“).

14.2.4. PORUCHA OVPLYVŇUJÚCA DMI

a) Počas prípravy hnacieho vozidla

Vodič musí požiadať o výmenu hnacieho vozidla.

Ak sa hnacie vozidlo musí presunúť, vodič musí informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe; vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatniť vnútroštátne predpisy.

▼B

Ak sa hnacie vozidlo nemusí presunúť, tak vodič vypne vozidlové zariadenie.

b) Počas jazdy

Ak sa DMI údaje nedajú zobraziť, vodič musí vlak zastaviť a informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe; vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatniť vnútroštátne predpisy.

14.2.5. INÉ PORUCHY

Vodič spozoruje na DMI textovú správu:

„SF because of x“ („režim poruchy systému (SF) kvôli x“).

a) Počas prípravy hnacieho vozidla

Vodič musí požiadať o výmenu hnacieho vozidla.

Ak sa hnacie vozidlo musí presunúť, vodič musí vypnúť vozidlové zariadenie a informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe; vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatniť vnútroštátne predpisy.

Ak sa hnacie vozidlo nemusí presunúť, tak vodič vypne vozidlové zariadenie.

b) Počas jazdy

Vodič musí po zastavení vypnúť vozidlové zariadenie a informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe; vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatniť vnútroštátne predpisy.

15. AKTIVÁCIA MIMO AKTIVAČNEJ KOLAJE

15.1. SITUÁCIE

Vodič musí aktivovať vlak a hnacie vozidlo je v pohotovostnom režime (SB).

15.2. PREDPISY

Ak to vyžaduje vozidlové zariadenie, vodič musí:

- vložiť, opakovane vložiť alebo opakovane potvrdiť identifikáciu vodiča a číslo vlaku,
- zvoliť zodpovedajúcu úroveň ERTMS/ETCS podľa vnútroštátnych predpisov.
- vložiť, opakovane vložiť alebo opakovane potvrdiť identifikáciu RBC a/alebo telefónne číslo podľa vnútroštátnych predpisov.

15.2.1. HNACIE VOZIDLO SA MUSÍ POHYBOVAŤ AKO VLAK

Vodič musí:

- vložiť údaje o vlaku (pravidlo „vkladanie údajov“),
- zvoliť „Štart“.

15.2.1.1. V úrovni 0

Systém požaduje potvrdiť režim nevybavenej trate (UN).

Na DMI sa zobrazí táto správa:

„Ack UN“ („potvrď UN“).

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návestného systému“).

▼ B

15.2.1.2.

V úrovni 1

Systém požaduje potvrdiť režim na zodpovednosť personálu (SR).

Na DMI sa zobrazí táto správa:

„Ack SR“ („potvrdiť SR“).

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/priказu návěstného systému“).

15.2.1.3.

V úrovni 2

Ak sa na DMI zobrazí táto správa:

„No radio connection with the RBC“ („Žiadne rádiové spojenie s RBC“)

vodič musí skontrolovať identifikáciu RBC a telefónne číslo a v prípade potreby ich opraviť.

a) Rádiová komunikácia bola nadviazaná

a1) Systém vydá povolenie jazdy (MA):

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/priказu návěstného systému“).

a2) Systém požaduje potvrdiť režim na zodpovednosť personálu (SR):

Na DMI sa zobrazí táto správa:

„Ack SR“ („potvrdiť SR“).

Pred potvrdením správy vodič musí:

- dostať súhlas na odchod v režime na zodpovednosť personálu (SR) od osoby riadiacej dopravu na dráhe ERTMS písomným rozkazom 01,
- skontrolovať, či sa písomný rozkaz týka jeho vlaku a jeho súčasnej polohy.

Pred povolením odchodu vodičovi v režime na zodpovednosť personálu (SR), osoba riadiaca dopravu na dráhe musí získať nasledujúce záruky pre úsek trate od označovacej tabule, ktorá sa má prejsť po nasledujúcu tabuľu:

- skontrolovať, či sú splnené všetky podmienky pre trasu v súlade s vnútroštátnymi predpismi,
- skontrolovať, či sú obmedzenia rýchlosti nižšie ako maximálna rýchlosť pre režim na zodpovednosť personálu (SR) a zahrnúť ich do ERTMS písomného rozkazu 01,
- skontrolovať, či sú ostatné obmedzenia a/alebo pokyny potrebné a zahrnúť ich do ERTMS písomného rozkazu 01.

Osoba riadiaca dopravu na dráhe musí vydať ERTMS písomný rozkaz 01.

Vodič musí reagovať podľa údajov zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/priказu návěstného systému“).

Ak vlak nie je v blízkosti prvej označovacej tabule, ktorú má dosiahnuť, tak vodič zastaví pred touto označovacou tabuľou s cieľom ubezpečiť sa, či sa ho písomný rozkaz týka.

b) Rádiová komunikácia nebola nadviazaná

Ak sa komunikácia s RBC nedá opakovane nadviazať a vlak musí jazdiť, osoba riadiaca dopravu na dráhe povolí vodičovi

▼B

prejsť EOA (pravidlo „povolené prejdienie EOA“). V tomto konkrétnom prípade osoba riadiaca dopravu na dráhe nemá povolené oslobodiť vodiča od povinnosti jazdiť podľa rozhl'adu v SR.

15.2.1.4. ***V úrovni STM***

Systém požaduje potvrdenie režimu špeciálneho prenosového modulu (STM).

Na DMI sa zobrazí táto správa:

„Ack STM“(„potvrď stm“).

Vodič musí uplatňovať vnútroštátne predpisy.

15.2.2. **HNACIE VOZIDLO SA MUSÍ POHYBOVAŤ V REŽIME POSUNU (SH)**

Vodič sa musí pripraviť na posunovanie (pravidlo „vykonávať posunovacie pohyby v režime posunu (SH)“).

15.2.3. **HNACIE VOZIDLO SA MUSÍ POHYBOVAŤ V REŽIME NIE AKO VEDÚCE (NL)**

Vodič sa musí pripraviť na jazdu s hnacími vozidlami s neprepojeným riadením (pravidlo „pripraviť vlak na jazdu s hnacími vozidlami s neprepojeným riadením“).

16. **PRÍPRAVA VLAKU NA JAZDU S HNACÍMI VOZIDLAMI S NEPREPOJENÝM RIADENÍM S POMOCNÝM HNACÍM VOZIDLOM**

16.1. ***SITUÁCIE***

Hnacie vozidlo, ktoré nie je vedúce, a vlak sú už spojené a vozidlové zariadenie ERTMS-ETCS na hnacom vozidle, ktoré nie je vedúce, je pripravené na prepnutie do pohotovostného režimu (SB):

16.2. ***PREDPISY***

Zámerne prázdne.

17. **UKONČENIE JAZDY VLAKU S POMOCNÝM HNACÍM VOZIDLOM**

17.1. ***SITUÁCIE***

Nečinné hnacie vozidlo sa musí odpojiť od vlaku.

17.2. ***PREDPISY***

Zámerne prázdne.

18. **PREJDENIE BODU PRECHODU V PORUCHOVÝCH SITUÁCIÁCH Z ÚROVNE 1 NA ÚROVEŇ 2 A Z ÚROVNE 2 NA ÚROVEŇ 1**

18.1. ***SITUÁCIE***

Pri vstupe do oblasti s úrovňou 2 sa rádiová komunikácia nedá nadviazať.

Pri prechode bodom prechodu sa prechod neuskutoční.

▼B18.2. *PREDPISY*

18.2.1. RÁDIOVÁ KOMUNIKÁCIA SA NEDÁ NADVIAZAŤ

Ak sa na DMI zobrazí táto správa:

„No radio connection with the RBC“ („Žiadne rádiové spojenie s RBC“)

vodič musí skontrolovať identifikáciu RBC a telefónne číslo a v prípade potreby ich opraviť.

Ak sa komunikácia s RBC nedá nadviazať a vlak musí jazdiť, osoba riadiaca dopravu na dráhe povolí vodičovi prejsť EOA (pravidlo „povolené prejsť EOA“).

18.2.2. PRI PRECHODE BODOM PRECHODU SA PRECHOD NEUSKUTOČNÍ.

18.2.2.1. *Ak bol vlak núdzovo zastavený činnosťou ETCS*

Vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia vykonať opatrenia ako reakciu na zastavenie vlaku (train trip) (pravidlo „vykonanie opatrení ako reakcia na núdzové zastavenie vlaku činnosťou ETCS“).

Pri státi vodič musí:

- skontrolovať správnu úroveň, ktorá sa má vybrať,
- zmeniť úroveň,
- ďalej jazdiť podľa indikácií zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návestného systému“).

18.2.2.2. *Ak je v režime na zodpovednosť personálu (SR)*

Vodič musí:

- zastaviť vlak,
- uplatniť 2.2.3.

18.2.2.3. *Vo všetkých ostatných prípadoch*

Vodič musí:

- informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe,
- pri státi skontrolovať správnu úroveň ktorá sa vybrať,
- zmeniť úroveň,
- ďalej jazdiť podľa indikácií zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návestného systému“).

19. **RIADENIE NEPLÁNOVANÝCH DOČASNÝCH OBME-DZENÍ RÝCHLOSTI**19.1. *SITUÁCIE*

Neplánované dočasné obmedzenie rýchlosti sa musí riadiť.

19.2. *PREDPISY*

Ak osoba riadiaca dopravu na dráhe dostane informáciu, že je potrebné neplánované dočasné obmedzenie rýchlosti, tak musí:

- zastaviť vlaky nachádzajúce sa v predmetnom úseku,
- zabrániť ostatným vlakom vojsť na tento úsek.

Pred stanovením vlakovej trasy v predmetom úseku osoba riadiaca dopravu na dráhe musí vodičovi oznámiť neplánované dočasné obmedzenie rýchlosti:

▼B

- v prípade vlakov núdzovo zastavených činnosťou ETCS osoba riadiaca dopravu na dráhe a vodič musia prijať opatrenia ako reakciu na zastavenie vlaku činnosťou ETCS (pravidlo „prijatie opatrenia ako reakciu na zastavenie vlaku činnosťou ETCS“), vrátane povinnosti jazdiť s obmedzeniami,
- v prípade iných vlakov osoba riadiaca dopravu na dráhe uloží vodičovi povinnosť jazdiť s obmedzeniami ERTMS písomným rozkazom 05.

Vodič musí dodržiavať dočasné obmedzenia rýchlosti, až kým koniec vlaku neprejde cez koniec obmedzenia rýchlosti.

Osoba riadiaca dopravu na dráhe musí uplatňovať tieto opatrenia, až kým dočasné obmedzenie rýchlosti nebude riadiť ERTMS.

20. **POVOLENÝ PREJAZD ZA KONIEC POVOLENEJ JAZDY (EOA)**

20.1. *SITUÁCIE*

Vodičovi je potrebné povoliť prejazd za koniec povolenej jazdy (EOA).

20.2. *PREDPISY*

Ak vodič nedostal povolenie na jazdu vlakom včas, musí kontaktovať osobu riadiacu dopravu na dráhe, ak nemá žiadne informácie o príčine.

Vodič nesmie použiť funkciu „prejazd“, kým nedostane povolenie od osoby riadiacej dopravu na dráhe.

Skôr, ako povie vodičovi prejsť za koniec povolenej jazdy (EOA) ERTMS písomným rozkazom 01, osoba riadiaca dopravu na dráhe musí:

- skontrolovať, či sú splnené všetky podmienky pre trasu v súlade s vnútroštátnymi predpismi,
- ak dokáže zistiť v súlade s vnútroštátnymi pravidlami, že trať je voľná, oslobodiť vodiča od povinnosti jazdiť podľa rozhl'adu, pričom v časti „ďalšie pokyny“ pridá tieto slová: „je oslobodený od povinnosti jazdiť podľa rozhl'adu“ v SR,
- skontrolovať, či sú obmedzenia rýchlosti nižšie ako maximálna rýchlosť pre režim na zodpovednosť personálu (SR) a zahrnúť ich do ERTMS písomného rozkazu 01,
- skontrolovať, či sú ostatné obmedzenia a/alebo pokyny potrebné, a zahrnúť ich do ERTMS písomného rozkazu 01.

Na to, aby mohol prejsť za koniec povolenej jazdy (EOA), vodič musí:

- dostať ERTMS písomný rozkaz 01 od osoby riadiacej dopravu na dráhe,
- skontrolovať, že písomný rozkaz sa týka jeho vlaku a jeho súčasnej polohy,
- skontrolovať najnižšiu povolenú rýchlosť podľa:
 - cestovného poriadku/tabuliek traťových pomerov,
 - zoznamu dočasných obmedzení rýchlosti,
 - písomného rozkazu,
 - maximálnej rýchlosti pre SR,
- použiť funkciu „prejazd“ a riadiť sa pokynmi uvedenými v ERTMS v písomnom rozkaze 01,
- opakovane naštartovať podľa indikácií zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návestného systému“).

▼B

21. **RIADENIE STRATY RÁDIOVEJ KOMUNIKÁCIE**
- 21.1. *SITUÁCIE*
Rádiová komunikácia sa stratila v oblasti, ktorá nie je označená ako oblasť bez signálu.
- 21.2. *PREDPISY*
Ak sa na DMI zobrazí táto ikona:
(červená)
vodič to musí hlásiť osobe riadiacej dopravu na dráhe.
Ak sa vlakom musí presunúť, osoba riadiaca dopravu na dráhe povolí vodičovi prejsť za koniec povolenej jazdy (EOA) (pravidlo „povolený prejazd za koniec povolenej jazdy (EOA)“).
22. **PRIJATIE OPATRENÍ V PRÍPADE NÚDZOVEJ SITUÁCIE**
- 22.1. *SITUÁCIE*
Nastane núdzová situácia.
- 22.2. *PREDPISY*
- 22.2.1. **KRYTIE VLAKOV**
Ak vodič zistí núdzovú situáciu, musí vykonať všetky opatrenia potrebné na zamedzenie alebo zníženie účinku situácie a bude o tom čo najskôr informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe.
Vodič musí uplatňovať vnútroštátne predpisy.
Keď bude osoba riadiaca dopravu na dráhe informovaná o núdzovej situácii, tak musí okamžite chrániť ohrozené vlaky:
— na úrovni 1 uplatňovaním vnútroštátnych predpisov,
— na úrovni 2 vyslaním príkazu na núdzové zastavenie; príkaz na núdzové zastavenie nesmie byť zrušený skôr, ako budú vlaky pripravené na ďalšiu jazdu.
Osoba riadiaca dopravu na dráhe musí zastaviť a vyrozumieť všetky ostatné vlaky pred oblasťou nebezpečenstva.
Osoba riadiaca dopravu na dráhe musí čo možno najskôr informovať všetkých príslušných vodičov.
- 22.2.2. **POVOLENIE ĎALŠEJ JAZDY VLAKOV**
Podľa vnútroštátnych pravidiel musí osoba riadiaca dopravu na dráhe rozhodnúť:
— kedy je možné povoliť jazdu vlaku,
— či sú potrebné pokyny a/alebo obmedzenia na jazdu vlaku.
Pre povolenie ďalšej jazdy vlakov núdzovo zastavených činnosťou ETCS vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia vykonať opatrenia ako reakciu na núdzové zastavenie vlaku činnosťou ETCS (pravidlo „vykonanie opatrení ako reakcia na núdzové zastavenie vlaku činnosťou ETCS“). V prípade vlakov na úrovni 2 sa musí príkaz na núdzové zastavenie zrušiť.
Osoba riadiaca dopravu na dráhe zahrmie potrebné pokyny a/alebo obmedzenia pre jazdu vlaku podľa vnútroštátnych pravidiel:
— v prípade núdzovo zastavených vlakov činnosťou ETCS do ERTMS písomného rozkazu 02,
— v prípade ostatných vlakov do ERTMS písomného rozkazu 05,

▼B

Najmä môže požiadať vodiča preskúmať určitý úsek trate.

Vodič po opustení postihnutej oblasti musí podľa požiadavky písomného rozkazu a na požiadanie hlásiť svoje zistenia.

22.2.3. **KRYTIE A OBNOVENIE POSUNU**

Vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatňovať vnútroštátne predpisy.

23. **ZRUŠENIE POVOLENIA NA JAZDU VLAKU**

23.1. *SITUÁCIE*

Osoba riadiaca dopravu na dráhe rozhodne o prijatí nových dopravných opatrení.

23.2. *PREDPISY*

23.2.1. **V ÚROVNI 1**

Pri odňatí povolenia na jazdu vlaku musí osoba riadiaca dopravu na dráhe uplatniť vnútroštátne predpisy.

Ak sa vo vnútroštátnych predpisoch výslovne stanovuje, že pred určením dopravných opatrení musí vlak stáť, tak osoba riadiaca dopravu na dráhe nariadi vodičovi ERTMS písomným rozkazom 03 zostať stáť.

Ďalšiu jazdu povolí osoba riadiaca dopravu na dráhe vodičovi ERTMS písomným rozkazom 04.

Vodič musí ísť podľa rozhľadu až po najbližšie návestidlo pri trati.

23.2.2. **V ÚROVNI 2**

Ak je to možné, tak osoba riadiaca dopravu na dráhe smie zrušiť povolenie na jazdu (MA) použitím kooperatívneho skrátenia MA.

Vo všetkých ostatných prípadoch musí osoba riadiaca dopravu na dráhe uplatniť vnútroštátne predpisy.

Ak sa vo vnútroštátnych predpisoch výslovne stanovuje, že pred určením dopravných opatrení musí vlak stáť, tak osoba riadiaca dopravu na dráhe nariadi vodičovi ERTMS písomným rozkazom 03 zostať stáť.

Ďalšiu jazdu povolí osoba riadiaca dopravu na dráhe vodičovi ERTMS písomným rozkazom 04.

24. **OPATRENIA PO NÚDZOVOM ZASTAVENÍ VLAKU ČINNOSŤOU ETCS**

24.1. *SITUÁCIE*

Jazda vlaku alebo posun je núdzovo zastavený činnosťou ETCS.

24.2. *PREDPISY*

Ak dôjde k núdzovému zastaveniu činnosťou ETCS, vodič musí predpokladať, že existuje nebezpečná situácia a musí vykonať všetky kroky potrebné na zamedzenie alebo zníženie účinku takejto situácie. Toto môže zahŕňať jazdu vlaku smerom dozadu podľa vnútroštátnych predpisov.

Ak má vlak jazdiť smerom dozadu, vodič musí potvrdiť textovú správu „ACK TRAIN TRIP“ („potvrdiť zastavenie vlaku“) a uvoľniť núdzovú brzdu.

▼B

Hneď ako vlak po jazde smerom dozadu zastaví, vodič sa musí kontaktovať s osobou riadiacou dopravu na dráhe a informovať ho o situácii.

Vo všetkých ostatných prípadoch, ak vlak stojí a vodič spozoruje na DMI textovú správu.

„Ack train trip“ („potvrd' zastavenie vlaku“),

musí potvrdiť zastavenie vlaku a kontaktovať osobu riadiacu dopravu na dráhe.

Ak dôjde k núdzovému zastaveniu činnosťou ETCS, tak vodič nesmie pokračovať v ďalšej jazde bez povolenia osoby riadiacej dopravu na dráhe.

Skôr, ako dá vodičovi povolenie pokračovať po zastavení vlaku ERTMS písomným rozkazom 02, osoba riadiaca dopravu na dráhe musí:

- skontrolovať, či sú splnené všetky podmienky pre trasu v súlade s vnútroštátnymi predpismi,
- ak dokáže zistiť v súlade s vnútroštátnymi pravidlami, že trať je voľná, oslobodiť vodiča od povinnosti jazdiť podľa rozhl'adu, pričom v časti „ďalšie pokyny“ pridá tieto slová: „je oslobodený od povinnosti jazdiť podľa rozhl'adu“ v SR,
- skontrolovať maximálne povolené rýchlosti nižšie ako maximálna rýchlosť pre SR a zahrnúť ich do ERTMS písomného rozkazu 02,
- skontrolovať, či sú ostatné obmedzenia a/alebo pokyny potrebné a zahrnúť ich do ERTMS písomného rozkazu 02.

Pre ďalšiu jazdu vodič musí:

- dostať ERTMS písomný rozkaz 02 s ďalšími pokynmi, ktoré vydá osoba riadiaca dopravu na dráhe,
- skontrolovať, že písomný príkaz sa týka jeho vlaku/posunu a jeho súčasnej polohy,
- podľa úlohy zvoliť štart alebo SH a postupovať podľa pokynov uvedených v ERTMS písomnom rozkaze 02,
- opakovane naštartovať podľa indikácií zobrazených na DMI (pravidlo „reakcia na činnosť DMI/príkazu návestného systému“).

25. RIADENIE NEVHODNOSTI TRASY

25.1. SITUÁCIE

Bola zistená nezlučiteľnosť medzi charakteristikami koľajových vozidiel a charakteristikami trate.

25.2. PREDPISY

Keď vodič spozoruje na DMI textovú správu:

„Route unsuitable“ („Trasa nevhodná“),

musí:

- zastaviť vlak a informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe o indikácii nevhodnosti trasy,
- skontrolovať, či sú hodnoty v súlade s charakteristikami vlaku, a v prípade potreby ich korigovať.

Kým vodič nedostane povolenie od osoby riadiacej dopravu na dráhe, nesmie prejsť cez nevhodnú trať.

▼B**25.2.1. DÔVOD NEVHODNOSTI SA DÁ ODSTRÁNIŤ**

Ak to dovoľujú vnútroštátne predpisy, osoba riadiaca dopravu na dráhe povolí vodičovi prejsť nevhodnú trať ERTMS písomným rozkazom 06 spolu so všetkými ďalšími potrebnými pokynmi.

Vodič smie prejsť nevhodnú trať, keď dostane od osoby riadiacej dopravu na dráhe ERTMS písomný rozkaz 06.

25.2.2. DÔVOD NEVHODNOSTI SA NEDÁ ODSTRÁNIŤ

Vodič a osoba riadiaca dopravu na dráhe musia uplatňovať vnútroštátne predpisy.

26. VSTUP DO OBSADENÉHO ÚSEKU KOĽAJE V STANICI**26.1. SITUÁCIE**

Je potrebné vojsť do stanice v úseku koľaje, ktorá je obsadená na účely:

- zdieľania nástupišt'a,
- spriahania vlakov.

26.2. PREDPISY

Ak vlak musí vstúpiť na obsadenú koľaj, tak osoba riadiaca dopravu na dráhe musí:

- zabezpečiť, aby prvý vlak stál a aby sa na úrovni 2 zrušilo povolenie jazdy prvého vlaku (predpis „zrušenie povolenia jazdy vlaku“).
- stanoviť trasu pre vlak, ktorý musí vstúpiť na obsadenú koľaj.

Vodič vlaku, ktorý musí vstúpiť na obsadenú koľaj, musí reagovať podľa indikácií zobrazených na DMI (predpis „reakcia podľa pokynu DMI/návestidlového systému“) a riadiť sa prijatými pokynmi.

V prípade neplánovanej jazdy musí osoba riadiaca dopravu na dráhe pred stanovením trasy informovať vodičov obidvoch príslušných vlakov o okolnostiach podľa vnútroštátnych predpisov.

27. NÚDZOVÉ CÚVANIE**27.1. SITUÁCIE**

Núdzová situácia si vyžaduje, aby vlak šiel opačným smerom v režime núdzového cúvania.

27.2. PREDPISY

Ak vlak musí núdzovo cúvať podľa vnútroštátnych predpisov, tak vodič musí:

- potvrdiť túto textovú správu:
„Ack RV“ („potvrď RV“),
- núdzovo cúvať s vlakom.

Vodič musí po ukončení núdzového cúvania vlaku informovať osobu riadiacu dopravu na dráhe.

*PRÍLOHA A2***ERTMS/GSM-R PREVÁDZKOVÉ PREDPISY**

Tieto predpisy budú vysvetľovať ako bude prevádzkový personál obsluhovať zariadenia v spojení s GSM-R.

Tento aspekt predstavuje ešte stále otvorený bod a bude špecifikovaný v budúcej verzii týchto TSI.



PRÍLOHA B

**OSTATNÉ PREDPISY UMOŽŇUJÚCE KOHERENTNÚ PREVÁDZKU
NOVÝCH ŠTRUKTURÁLNYCH SUBSYSTÉMOV**

(Pozri oddiel 4.4)

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

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

A. Všeobecne

Vyhrazené

B. Bezpečnosť a zabezpečenie personálu

Vyhrazené

C. Prevádzkové rozhranie s návěstidlovým, zabezpečovacím a riadiacim zariadením
C1 Posýpanie pieskom

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

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

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

— v oblasti výhybiek a križovatiek

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

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

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

C2 Aktivácia detektorov horúceho nápravového ložiska

Vyhrazené

D. Jazdy vlaku
D1 Bežné podmienky
D2 Mimoriadne podmienky

Vyhrazené

E. Anomálie, mimoriadne situácie a nehody

Vyhrazené



PRÍLOHA C

METODIKA KOMUNIKÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI

Úvod

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

- definovanie charakteru a štruktúry správ týkajúcich sa bezpečnosti;
- definovanie metodiky hlasového prenosu takýchto správ.

Táto príloha slúži ako základ:

- umožňujúci manažérovi infraštruktúry zostavovať správy a knihy vzorov správ. Tieto prvky sa musia zaslať železničnému podniku súčasne so sprístupnením predpisov a nariadení;
- pre manažéra infraštruktúry a železničný podnik na zostavovanie dokumentov pre ich personál (knihy vzorov správ), inštrukcií pre personál povolujúci jazdy vlaku a dodatok 1 k zbierke predpisov vodiča „príručka komunikačných postupov“.

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

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

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

- naliehavé (núdzové) verbálne správy;
- písomné rozkazy,
- ďalšie prevádzkové správy;

Na podporu disciplinovaného prenosu týchto správ bola vypracovaná metodika komunikácií.

1. METODIKA KOMUNIKÁCIÍ

1.1. PRVKY A PRINCÍPY METODIKY

1.1.1. ŠTANDARDNÁ TERMINOLÓGIA, KTORÁ SA MÁ PRI POSTUPOCH POUŽÍVAŤ

1.1.1.1. *Postup prenosu reči*

Výraz, ktorým sa možnosť hovoriť odovzdáva opačnej strane:

prepínam

1.1.1.2. *Postup prijímania správy*

- po prijatí priamej správy

Výraz potvrdzujúci, že zaslaná správa bola prijatá.

prijaté

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

▼ B

opakujte (+ hovorte pomaly)

- po prijatí správy, ktorá bola už prečítaná

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

správne

alebo nie

chyba (+ opakujem)

1.1.1.3. *Postup prerušenia komunikácií*

- ak bola správa ukončená

koniec

- ak je prerušenie dočasné a neprerušuje spojenie

Výraz použitý vtedy, ak má druhá strana čakať.

čakajte

- ak je prerušenie dočasné, ale spojenie je prerušené

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

zavolám znovu

1.1.1.4. *Zrušenie písomného príkazu*

Výraz používaný na zrušenie postupu písomného rozkazu počas jazdy:

zrušte postup

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

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

Pri korekcii možných chýb počas komunikácie sa uplatňujú tieto predpisy:

1.1.2.1. *Chyby*

- **chyba počas prenosu**

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

chyba (+ pripravím nový formulár

alebo:

chyba + opakujem

a potom poslať pôvodnú správu znovu.

- chyba počas opakovania správy prijímateľom

▼B

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

chyba + opakujem

a potom zašle pôvodnú správu znovu.

1.1.2.2. *Nesprávne pochopenie*

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

zopakujte (+hovorte pomaly)

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

Ako pomôcka na porozumenie a vyjadrovanie správ v rôznych situáciách každý výraz musí byť vyslovený pomaly a správne hláskovaním všetkých slov alebo názvov a čísel, pri ktorých je pravdepodobné, že by mohli byť nesprávne pochopené. Příkladmi 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 Alpha</i>	<i>G Golf</i>	<i>L Lima</i>	<i>Q Quebec</i>	<i>V Victor</i>
<i>B Bravo</i>	<i>H Hotel</i>	<i>M Mike</i>	<i>R Romeo</i>	<i>W Whisky</i>
<i>C Charlie</i>	<i>I India</i>	<i>N November</i>	<i>S Sierra</i>	<i>X X-ray</i>
<i>D Delta</i>	<i>J Juliet</i>	<i>O Oscar</i>	<i>T Tango</i>	<i>Y Yankee</i>
<i>E Echo</i>	<i>K Kilo</i>	<i>P Papa</i>	<i>U Uniform</i>	<i>Z Zulu</i>
<i>F Foxtrot</i>				

Příklad:

Výhybky A B = výhybky alfa-bravo.

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

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

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

1.1.3.2. *Vyjadrovanie čísel*

Čísla sa musia vyslovovať po jednotlivých čísliciach.

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

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

Desatinné čísla sa musia vyjadriť slovom „celá“.

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

▼B**1.1.3.3. Vyjadrenie času**

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

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

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

1.1.3.4. Vyjadrenie vzdialeností a rýchlostí

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

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

1.1.3.5. Vyjadrenie dátumov

Dátum sa musí vyjadriť obvyklým spôsobom.

Príklad: **10. december**

1.2. KOMUNIKAČNÁ ŠTRUKTÚRA

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

- označenie a žiadosť o pokyny;
- samotný prenos správy a ukončenie prenosu.

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

1.2.1. PRAVIDLÁ IDENTIFIKÁCIE A ŽIADOSTI O POKYNY

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

1.2.1.1. Označenie

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

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

Na tento účel použijú jednotlivé strany tieto správy.

- personál povoľujúci jazdy vlaku:

train (číslo) this is návestie (meno)

▼ B

— vodič:

..... návestie
(meno)
tu je vlak
(číslo)

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

1.2.1.2. ***Žiadosť o pokyny***

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

Na vyžiadanie pokynov sa používajú nasledovné výrazy:

Prípravte postup

1.2.2. PRAVIDLÁ PRENOSU PÍSMONÝCH ROZKAZOV A VERBÁLNYCH SPRÁV

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

Vzhľadom na ich urgentný a imperatívny charakter, tieto správy:

- môžu by zasielané alebo prijímané počas jazdy;
- môžu preskočiť časť identifikácie;
- musia byť zopakované;
- musia byť čo najskôr doplnené o ďalšie informácie.

1.2.2.2. ***Písomné rozkazy***

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

1.2.2.2.1. **Odosielanie správ**

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

1.2.2.2.2. **Prijímanie správy**

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

1.2.2.2.3. **Zopakovanie správy prijímateľom**

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

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

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

Správne

alebo

Chyba + opakujem

po čom nasleduje opakované vysielanie pôvodnej správy

1.2.2.2.5. Potvrdenie

Každá prijatá správa musí byť potvrdená kladne alebo záporne takto:

Prijal

alebo

Neprijal, zopakujte (+ hovorte pomaly)

1.2.2.2.6. Sledovateľnosť a overenie

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

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

Povolenie
(číslo)

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

Správa
(číslo)

1.2.2.2.7. Spätné hlásenie

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

1.2.2.3. Ďalšie správy

Ďalšie správy

- týmto správam musí predchádzať identifikačný proces;
- musia byť krátke a presné (vždy, ak je to možné, obmedzené na informácie, ktoré sa majú oznámiť a kde sa uplatňujú);
- musia byť spätne prečítané a musí nasledovať potvrdenie správneho alebo nesprávneho zopakovania správy prijímateľom;
- môže po nich nasledovať žiadosť o pokyny alebo žiadosť o ďalšie informácie.

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

Informačné správy s variabilným obsahom:

- musí im predchádzať proces identifikácie;
- musia byť vypracované pred odoslaním;
- musia byť zopakované prijímateľom a musí nasledovať potvrdenie správneho alebo nesprávneho zopakovania správy prijímateľom.

2. PROCEDURÁLNE SPRÁVY**2.1. CHARAKTER SPRÁV**

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

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

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

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

2.2. VZOROVÉ SPRÁVY

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

Ich účelom je:

- poskytnúť spoločný pracovný dokument používaný v reálnom čase personálom povoľujúcim jazdy vlaku a vodičmi;
- poskytnúť vodičovi (najmä keď pracuje v neznámom a zriedkavom prostredí) pripomenutie postupu, ktorého dodržiavanie sa bude od neho vyžadovať
- umožniť sledovateľnosť komunikácie.

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

2.3. KNIHA VZOROV SPRÁV

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

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

▼B

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

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

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

Kniha vzorových správ pozostáva z dvoch častí:

Prvá časť obsahuje tieto položky:

- návod na používanie Knihy vzorov správ;
- zoznam vzorových správ pre postupy dávajúcich zo strany trate;
- zoznam vzorových správ pre postupy dávajúcich zo strany vodiča, ak to pripadá do úvahy;
- zoznam situácií s krížovými odkazmi na použiteľné vzory správ pre postupy;
- slovník pojmov s uvedením situácií, pri ktorých sa uplatňuje každá vzorová správa;
- kód na hláskovanie správ (fonetická abeceda atď.).

Druhá časť obsahuje vzorové správy ako také.

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

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

3. **ĎALŠIE SPRÁVY**

Ďalšie správy sú informačnými správami, ktoré používa buď:

- vodič na informovanie personálu povoľujúceho jazdy vlaku, alebo
- personál povoľujúci jazdy vlaku na informovanie vodiča

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

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

3.1. **ORIENTAČNÁ ŠTRUKTÚRA SPRÁV**

Tieto správy môžu byť štruktúrované takto:

Štádium komunikačného toku	Prvok správy
Dôvod odovzdávania informácie	☐ pre informovanosť ☐ pre akciu

▼ B

Štádium komunikačného toku	Prvok správy
Pozorovanie	☐ Existuje ☐ Videl som ☐ Mal som ☐ Zrazil som
Poloha — pri trati	☐ v..... (názov stanice) ☐ (charakteristický bod)
— čo sa týka môjho vlaku	☐ pri míľniku/kilometrovníku (číslo) ☐ hnacie vozidlo (číslo) ☐ vlečný vozeň (číslo)
Druh — objekt — osoba	 (pozri slovník pojmov)
Stav — statický — pohybujúci sa	☐ stojaci na ☐ ležiaci na ☐ spadnutý na ☐ kráčajúci ☐ bežiaci ☐ smerom k
Lokalita vzhľadom na trate	

Po týchto správach môže nasledovať žiadosť o pokyny.

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

3.2. SLOVNÍK POJMOV ŽELEZNIČNEJ TERMINOLÓGIE

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

Slovník pojmov sa skladá z dvoch častí:

- zoznam výrazov podľa predmetu;
- zoznam výrazov v abecednom poradí.

3.3. OPISNÝ OBRÁZOK KOLAJOVÝCH VOZIDIEL

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

▼B3.4. *OPISNÉ UVEDENIE CHARAKTERISTÍK ZARIADENIA INFRAŠTRUKTÚRY (TRAŤ, NAPÁJANIE TRAKCIE ATĎ.).*

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

4. **TYP A ŠTRUKTÚRA VERBÁLNYCH SPRÁV**4.1. *NÚDZOVÉ SPRÁVY*

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

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

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

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

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

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

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

— Potreba zastaviť všetky vlaky.

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

Núdzová situácia, zastavte všetky vlaky

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

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

Prekážka

alebo požiar

alebo

(iný dôvod)

na trati **v**

(názov)

(na km)

Vodič vlaku

(číslo)

▼B

— Nevyhnutnosť zastaviť konkrétny vlak.

Vlak (na trati/koľaji)	
<i>(číslo)</i>	<i>(názov/číslo)</i>
Núdzový stav. Okamžite zastavte	

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

4.3. *SPRÁVY VYSLANÉ VODIČOM*

— Nevyhnutnosť prerušiť napájanie trakcie energiou

Núdzový stav. Okamžite vypnite napájanie troleja

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

Na
<i>(km)</i>
na trati/koľaji
<i>(názov/číslo)</i>
medzi a
<i>(stanica)</i> <i>(stanica)</i>
Dôvod
Vodič vlaku
<i>(číslo)</i>

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



PRÍLOHA D

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

ČASŤ 1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE TÝKAJÚCE SA MANAŽÉRA INFRAŠTRUKTÚRY

- 1.1. Meno (mená)/identita manažéra (manažérov) infraštruktúry
- 1.2. Krajina (alebo krajiny)
- 1.3. Krátka charakteristika
- 1.4. Zoznam všeobecných prevádzkových pravidiel a nariadení (a spôsob, ako ich získať)

ČASŤ 2. MAPY A SCHÉMY

2.1. Zemepisná mapa

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

2.2. Schémy tratí

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

- 2.2.1. Označenie vzdialenosti
- 2.2.2. Označenie dopravných tratí, slučiek, vedľajších koľají a výkoľajok/odvratných výhybiek
- 2.2.3. Spojky medzi dopravnými traťami
- 2.2.4. Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály)
- 2.2.5. Umiestnenie a význam návěstí všetkých neprenosných návěstidiel
- 2.3. **Schémy stanice/zriaďovacej stanice/depa (Dôležité upozornenie: Týka sa iba lokalít, ktoré sú dostupné pre interoperabilnú dopravu)**

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

- 2.3.1. Názov lokality
- 2.3.2. Kód stanovenia lokality
- 2.3.3. Typ lokality (osobný terminál, nákladný terminál, zriaďovacia stanica, depo)
- 2.3.4. Lokality a význam návěstí všetkých neprenosných návěstidiel
- 2.3.5. Označenie a plán tratí, vrátane výkoľajok/odvratných výhybiek
- 2.3.6. Označenie nástupíšť
- 2.3.7. Dĺžka nástupíšť
- 2.3.8. Výška nástupíšť
- 2.3.9. Označenie manipulačných koľají
- 2.3.10. Dĺžka manipulačných koľají
- 2.3.11. Dostupnosť elektrického napájania zo stojanov
- 2.3.12. Vzdialenosť medzi okrajom nástupíšť a a stredom koľaje, rovnobežne k povrchu jazdnej plochy
- 2.3.13. (Pokiaľ ide o osobné stanice) Existencia prístupu pre invalidné osoby

ČASŤ 3. INFORMÁCIE O ŠPECIFICKOM ÚSEKU TRATE

3.1. Všeobecné charakteristiky

- 3.1.1. Krajina
- 3.1.2. Identifikačný kód úseku trate: vnútroštátny kód
- 3.1.3. Začiatok úseku trate

▼B

- 3.1.4. Koniec úseku trate
- 3.1.5. Prevádzkový čas dopravy (hodiny, dni a zvláštne opatrenia počas sviatkov)
- 3.1.6. Údaje o vzdialenosti pri trati (početnosť, vzhľad a umiestnenie)
- 3.1.7. Druh dopravy (zmiešaná, osobná, nákladná, ...)
- 3.1.8. Maximálna dovolená rýchlosť (rýchlosti)
- 3.1.9. Akékoľvek ďalšie informácie, ktoré sú potrebné z dôvodov bezpečnosti
- 3.1.10. Špecifické miestne prevádzkové požiadavky (vrátane akýchkoľvek zvláštnych kvalifikácií personálu)
- 3.1.11. Osobitné obmedzenia pre nebezpečný tovar
- 3.1.12. Osobitné obmedzenia pri nakladaní
- 3.1.13. Vzor oznamu o dočasných prácach (a spôsob, akým sa dá získať)
- 3.1.14. Indikácia o tom, že úsek trate je preplnený (článok 22, 2001/14/ES)
- 3.2. **Špecifické technické vlastnosti**
- 3.2.1. ES overenie pre TSI infraštruktúry
- 3.2.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate
- 3.2.3. Zoznam možných špecifických prípadov
- 3.2.4. Zoznam možných špecifických odchýlok
- 3.2.5. Rozchod koľaje
- 3.2.6. Prechodový prierez
- 3.2.7. Maximálny nápravový tlak
- 3.2.8. Maximálne zaťaženie na bežný meter
- 3.2.9. Priečne sily pôsobiace na koľaj
- 3.2.10. Pozdĺžne sily pôsobiace na koľaj
- 3.2.11. Minimálny polomer zakrivenia
- 3.2.12. Percento sklonu
- 3.2.13. Lokalita sklonu
- 3.2.14. V prípade brzdného systému, ktorý nevyužíva adhéziu koleso-koľajnica, akceptovaná účinnosť brzdy
- 3.2.15. Mosty
- 3.2.16. Viadukty
- 3.2.17. Tunely
- 3.2.18. Poznámky
- 3.3. **Energetický subsystém**
- 3.3.1. ES verifikácia pre energetické TSI
- 3.3.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate
- 3.3.3. Zoznam možných špecifických prípadov
- 3.3.4. Zoznam možných špecifických odchýlok
- 3.3.5. Druh systému zásobovania energiou (napr. žiadny, nadzemný, tretia koľajnica)
- 3.3.6. Frekvencia systému zásobovania energiou (napr. striedavý prúd, jednosmerný prúd)
- 3.3.7. Minimálne napätie
- 3.3.8. Maximálne napätie
- 3.3.9. Obmedzenie týkajúce sa spotreby energie v prípade špecifických elektrických hnacích vozidiel
- 3.3.10. Obmedzenie týkajúce sa polohy elektrickej motorovej jednotky (jednotiek) pre dosiahnutie zhody s delením trakčného vedenia (poloha zberača)
- 3.3.11. Ako dosiahnuť vypnutie napájania trolejového vedenia
- 3.3.12. Výška trakčného drôtu
- 3.3.13. Prípustný sklon trakčného drôtu vzhľadom na koľaj a zmena sklonu

▼B

- 3.3.14. Druh schválených zberačov
- 3.3.15. Minimálna statická sila
- 3.3.16. Maximálna statická sila
- 3.3.17. Lokalita neutrálnych úsekov
- 3.3.18. Informácie o prevádzke
- 3.3.19. Sťahovanie zberačov
- 3.3.20. Podmienky uplatňované vzhľadom na rekuperačné brzdenie
- 3.3.21. Maximálny prípustný prúd pre vlak
- 3.4. **Riadiaci-zabezpečovací a návestný subsystém**
- 3.4.1. ES verifikácia pre CCS TSI
- 3.4.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate
- 3.4.3. Zoznam možných špecifických prípadov
- 3.4.4. Zoznam možných špecifických odchýlok
ERTMS/ETCS
- 3.4.5. Úroveň aplikácie
- 3.4.6. Voliteľné funkcie inštalované v traťovom zariadení
- 3.4.7. Voliteľné funkcie požadované od vozidlového zariadenia
- 3.4.8. Číslo verzie softvéru
- 3.4.9. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky
ERTMS/GSM-R radio
- 3.4.10. Voliteľné funkcie uvedené vo FRS
- 3.4.11. Číslo verzie
- 3.4.12. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky
Pre úroveň 1 ERTM/ETCS s funkciou infill
- 3.4.13. Technické prevedenie požadované pre koľajové vozidlá
Ochranný(-é), riadiaci(-e) a výstražný(-é) systém(-y) vlaku triedy B
- 3.4.14. Vnútroštátne pravidlá prevádzkovania systémov triedy B (+ spôsob, ako ich získať)
Systém tratí
- 3.4.15. Zodpovedný členský štát
- 3.4.16. Názov systému
- 3.4.17. Číslo verzie softvéru
- 3.4.18. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky
- 3.4.19. Ukončenie doby platnosti
- 3.4.20. Potreba viac ako jedného súbežne aktívneho systému
- 3.4.21. Palubný systém
Rádiový systém triedy B
- 3.4.22. Zodpovedný členský štát
- 3.4.23. Názov systému
- 3.4.24. Číslo verzie
- 3.4.25. Dátum uvedenia tejto verzie do prevádzky
- 3.4.26. Ukončenie doby platnosti
- 3.4.27. Zvláštne podmienky pre prepínanie medzi rôznymi ochrannými, riadiacimi a výstražnými systémami vlaku triedy B
- 3.4.28. Zvláštne technické podmienky požadované pre prepínanie medzi systémami ERTMS/ETCS a systémami triedy B
- 3.4.29. Zvláštne podmienky pre prepínanie medzi rôznymi rádiovými systémami
Technické poruchové režimy:
- 3.4.30. ERTM/ETCS

▼B

- 3.4.31. Ochranného, riadiaceho a výstražného systému vlaku triedy B
- 3.4.32. ERTM/GSM-R
- 3.4.33. Rádiového systému triedy B
- 3.4.34. Návestenia pri trati
Obmedzenie rýchlosti týkajúce sa brzdného výkonu
- 3.4.35. ERTM/ETCS
- 3.4.36. Ochranný, riadiaci a výstražný systém vlaku triedy B
Vnútroštátne pravidlá pre fungovanie systému triedy B
- 3.4.37. Vnútroštátne pravidlá spojené s brzdným výkonom
- 3.4.38. Ostatné vnútroštátne predpisy, napr.: údaje zodpovedajúce listu UIC 512 (8 vydanie z 1. 1. 1979 a 2 zmeny a doplnenia)
EMC náchylnosť riadenia, zabezpečenia a návestenia na strane infraštruktúry
- 3.4.39. Požiadavka, ktorá sa musí špecifikovať podľa európskych noriem
- 3.4.40. Prípustnosť použitia vírivej brzdy
- 3.4.41. Prípustnosť použitia magnetickej brzdy
- 3.4.42. Požiadavky na technické riešenia týkajúce sa realizovaných odchýlok
- 3.5. **Subsystém prevádzky a riadenia dopravy**
- 3.5.1. ES overenie pre OPE TSI
- 3.5.2. Dátum uvedenia do prevádzky ako interoperabilnej trate
- 3.5.3. Zoznam možných špecifických prípadov
- 3.5.4. Zoznam možných konkrétnych odchýlok
- 3.5.5. Jazyk používaný na komunikácie kritické z hľadiska bezpečnosti s personálom manažéra infraštruktúry
- 3.5.6. Osobitné klimatické podmienky a súvisiace opatrenia



PRÍLOHA E

JAZYK A ÚROVEŇ KOMUNIKÁCIE

Ústna kvalifikácia v jazyku sa môže rozdeliť do piatich úrovní:

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

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

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



PRÍLOHA F

**USMERNENIA PRE POSUDZOVANIE SUBSYSTÉMU PREVÁDZKY
A RIADENIA DOPRAVY**

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

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

- je v súlade s týmito TSI a potvrdzuje, že základné požiadavky ⁽¹⁾ smernice 2001/16/ES (a všetky zmeny a doplnenia uvedené v smernici 2004/50/ES) boli splnené,
- je v súlade s inými prípadnými predpismi vrátane smernice 2004/49/ES,

a môže byť uvedený do činnosti.

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

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

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

3. Podrobnosti posudzovania

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

- všeobecný opis organizácie operácií manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku (prehľad riadenia/dozoru a funkčnosť) spolu s podrobnými údajmi o podmienkach a rámci, v ktorom sa budú používať a vykonávať prevádzkové procesy, ktoré sa majú posudzovať;
- podrobnosti o všetkých príslušných prevádzkových procesoch, ktorých vykonanie je potrebné (typické postupy, pokyny, počítačové programy atď.);
- opis, ako sa budú realizovať, využívať a kontrolovať príslušné prevádzkové procesy vrátane analýzy akéhokoľvek špecifického zariadenia, ktoré sa má použiť;
- podrobnosti o osobách, ktoré budú ovplyvnené prevádzkovým postupom, o odbornej príprave a/alebo inštruktáži, ktorá sa bude realizovať, a o akomkoľvek posúdení rizík, ktorým môžu byť osoby vystavené;
- postup, akým sa budú riadiť následné zmeny a doplnenia a aktualizácie prevádzkových procesov (poznámka: toto nezahŕňa žiadne budúce podstatné zmeny alebo nové procesy – v takomto prípade sa bude uplatňovať nové predloženie podľa týchto usmernení);
- diagram znázorňujúci, ako potrebné informácie so spätnou väzbou (a všetky ostatné informácie týkajúce sa operácie) prúdia do, z a okolo organizácie operácií manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku ako podpora príslušných prevádzkových procesov;
- opisy, vysvetlenia a všetky záznamy potrebné na porozumenie koncepcie a vývoja nového alebo zmeneného a doplneného príslušného prevádzkového procesu (POZNÁMKA: v prípade procesov kritických z hľadiska bezpečnosti musí toto zahŕňať aj posúdenie rizík spojených s realizáciou nového/zmeneného a doplneného procesu (procesov);

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

▼B

- preukázanie súladu medzi príslušnými prevádzkovými procesmi a požiadavkami TSI;

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

- zoznam technických podmienok alebo európskych noriem, na základe ktorých boli príslušné prevádzkové procesy subsystému validované a dôkaz takejto zhody;
- dôkaz zhody s inými predpismi vychádzajúcimi zo zmluvy (vrátane certifikátov);
- zvláštne podmienky alebo obmedzenia príslušných prevádzkových procesov.

3.2 Členský štát musí:

- identifikovať príslušné ustanovenia TSI, s ktorými musia byť príslušné prevádzkové procesy v súlade;
- skontrolovať, či je dodaná dokumentácia úplná a v súlade s bodom 3.1;
- preskúmať dodanú dokumentáciu a zhodnotiť, či:
 - sú príslušné prevádzkové procesy v súlade s príslušnými požiadavkami TSI;
 - koncepcia a rozvoj nových alebo revidovaných prevádzkových procesov (vrátane akéhokoľvek vyhodnotenia rizík) sú mohutné a či boli zvládnuté riadeným spôsobom;
 - opatrenia na implementáciu a následné používanie/riadenie prevádzkových procesov zabezpečia trvalý súlad s príslušnými požiadavkami TSI
- zdokumentovať (v hodnotiacej správe, pozri nižšie odsek 4) svoje zistenia, pokiaľ ide o súlad prevádzkových procesov s ustanoveniami TSI.

4. Hodnotiaca správa zahŕňa minimálne nasledovné informácie:

- podrobnosti príslušného manažéra infraštruktúry/železničného podniku,
- opis prevádzkových procesov, ktoré boli posudzované, vrátane podrobných údajov o akýchkoľvek špecifických príslušných postupoch, pokynoch, počítačových programoch;
- opis prvkov, ktoré sa týkajú riadenia a používania príslušných prevádzkových procesov vrátane monitorovania, spätnej väzby a prispôbovania,
- všetky pomocné správy o kontrole a audite vypracované v súvislosti s posudzovaním
- potvrdenie o tom, že príslušný prevádzkový proces a podmienky jeho realizácie zabezpečia súlad s príslušnými požiadavkami uvedenými v príslušných oddieloch TSI vrátane akýchkoľvek výhrad uvedených v závere posudzovania.
- uvedenie všetkých podmienok a obmedzení (vrátane všetkých obmedzení, pokiaľ ide o zaoberanie sa akýmikoľvek výhradami) pre implementáciu príslušného prevádzkového procesu,
- meno a adresu príslušného členského štátu zúčastneného na posudzovaní a dátum dokončenia správy.

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



PRÍLOHA G

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

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

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

- **A** – položka, ktorá má organizačný alebo principiálny charakter a musí sa zahrnúť do systému riadenia bezpečnosti
- **B** – položka, ktorá predstavuje podrobný postup alebo prevádzkový proces na podporu organizačných princípov v SMS a ktorá sa môže uplatňovať iba v rámci členského štátu

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Dokumentácia pre vodičov	Proces zostavovania zbierky predpisov vodiča (vrátane jazykového prekladu [kde je to vhodné] a procesu validácie)	4.2.1.2.1	X		A
	Proces pre MI na poskytnutie príslušných informácií ŽP	4.2.1.2.1		X	A
	Obsah zbierky predpisov vodiča zahŕňa minimálne požiadavky týchto TSI a špecifické postupy, ktoré vyžaduje MI	4.2.1.2.1	X		B
	Proces zostavovania tabuliek traťových pomerov pre vodiča (a proces validácie)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Obsah tabuliek traťových pomerov pre vodiča zahŕňa minimálne požiadavky týchto TSI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Proces pre MI na informovanie ŽP o zmenách prevádzkových predpisov/informácií	4.2.1.2.2.2		X	A
	Proces sumarizácie zmien do vyhradeného dokumentu	4.2.1.2.2.2	X		A
	Proces informovania vodičov o zmenách v reálnom čase	4.2.1.2.2.3		X	A
	Proces informovania vodičov o cestovnom poriadku vlakov	4.2.1.2.3	X		A
	Proces informovania vodičov o koľajových vozidlách	4.2.1.2.4	X		A
Dokumentácia pre personál MI, ktorý povoľuje jazdy vlakov	Proces zostavovania miestne špecifických predpisov a postupov (vrátane procesu validácie) <i>pozemný personál</i>	4.2.1.3	X		B
	Proces komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti medzi personálom MI a ŽP	4.2.1.4		X	A
Komunikácia týkajúca sa bezpečnosti medzi personálom ŽP a MI	Proces, ktorým sa zabezpečí, že personál uplatňuje metodiku prevádzkovej komunikácie tak, ako je špecifikované v prílohe C k týmto TSI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Viditeľnosť vlaku	Proces, ktorým sa zabezpečí, aby osvetlenie prednej strany vlakov bolo v súlade s požiadavkami týchto TSI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Proces, ktorým sa zabezpečí, aby označenie zadnej strany vlakov bolo v súlade s požiadavkami týchto TSI	4.2.2.1.3	X		

▼B

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Počateľnosť vlakov	Proces, ktorým sa zabezpečí, aby počateľnosť vlakov bola v súlade s požiadavkami týchto TSI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Označenie vozňa	Proces, ktorým sa preukazuje súlad s prílohou P k týmto TSI	4.2.2.3	X		A
Nakladanie nákladného vozňa	Zostavenie predpisov pre nakladanie, ktoré musí personál ŽP uplatňovať	4.2.2.4	X		A
Zostavenie vlaku	Proces zostavovania pravidiel pre zostavovanie vlaku (vrátane procesu validácie)	4.2.2.5	X		A
	Obsah pravidiel pre zostavovanie vlakov zahŕňa minimálne požiadavky špecifikované v týchto TSI	4.2.2.5	X		B
Brzdne požiadavky	Proces, ktorým sa zabezpečí poskytnutie informácií o trase, ktoré sa požadujú pre výpočet výkonnosti brzdy alebo poskytnutie požadovaného skutočného výkonu	4.2.2.6.2		X	A
	Postup výpočtu alebo poskytnutie požadovaného výkonu brzdy („Brzdne pravidlá“)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Zadpovednosť za zabezpečenie vlaku v prevádzkyschopnom stave	Definícia vybavenia vlaku v súvislosti s bezpečnosťou, ktoré sa požaduje na zabezpečenie bezpečnej jazdy vlaku	4.2.2.7.1	X		B
	Proces, ktorým sa zabezpečí, že každá zmena vlastností vlaku ovplyvňujúca jeho výkon bude identifikovaná a že tieto informácie sa poskytnú MI	4.2.2.7.1	X		A
	Proces, pomocou ktorého sa zabezpečí, že informácie o jazde vlaku budú sprístupnené MI pred odjazdom	4.2.2.7.2	X		A
Plánovanie vlaku	Proces, pomocou ktorého sa zabezpečí, že ŽP poskytne požadované údaje MI, keď požaduje pre vlak trasu	4.2.3.1		X	A
Označenie vlakov	Proces prideľovania unikátnych a jednoznačných identifikačných čísel vlaku	4.2.3.2		X	A
Postupy odchode	Definícia kontrol a skúšok pred odjazdom	4.2.3.3.1	X		B
	Proces hlásenia faktorov, ktoré by mohli ovplyvniť jazdu vlaku	4.2.3.3.2	X		A
Riadenie dopravy	Zabezpečenie prostriedkov na zaznamenávanie informácií v reálnom čase vrátane minimálnych údajov, ktoré sa požadujú v týchto TSI	4.2.3.4.1		X	B
	Definícia postupov kontroly a dohľadu nad dopravnou prevádzkou	4.2.3.4.2.1		X	B
	Proces, ktorým sa zabezpečí riadenie zmien traťových podmienok a charakteristík vlakov	4.2.3.4.2		X	B
	Proces uvádzania odhadovaného času, kedy má MI odovzdať vlak ďalšiemu MI	4.2.3.4.2.2		X	B
Nebezpečný tovar	Proces, pomocou ktorého sa zabezpečí dozor nad nebezpečným tovarom vrátane minimálnych požiadaviek týchto TSI	4.2.3.4.3	X		A

▼ B

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Prevádzková kvalita	Proces na monitorovanie účinnej prevádzky všetkých príslušných služieb a oznamovanie trendov všetkým príslušným MI a ŽP	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Zaznamenávanie údajov	Zoznam údajov, ktoré sa majú zaznamenávať mimo vlaku, zahŕňa minimálny zoznam položiek požadovaných týmito TSI	4.2.3.5.1		X	A
	Zoznam údajov, ktoré sa majú zaznamenávať vo vlaku zahŕňa minimálny zoznam položiek požadovaných týmito TSI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Prevádzka v mimoriadnych podmienkach	Proces informovania ostatných užívateľov o poruchách, ktoré môžu spôsobiť prerušenie služieb	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Definícia pokynov, ktoré musí vydať MI vodičom v čase prerušenia dopravy	4.2.3.6.3		X	B
	Definícia príslušných opatrení zaoberania sa identifikovanými scenármi prerušenia dopravy vrátane minimálnych požiadaviek uvedených v týchto TSI	4.2.3.6.4		X	B
Riadenie núdzovej situácie	Proces definovania a zverejňovania opatrení v prípade mimoriadnej udalosti na riadenie núdzovej dopravy	4.2.3.7		X	A
	Proces poskytovania núdzových a bezpečnostných pokynov pre cestujúcich	4.2.3.7	X		A
Pomoc vlakového personálu v prípade veľkej mimoriadnej situácie	Proces pomoci pre vlakový personál v zložitých situáciách, s cieľom zamedziť meškaniám	4.2.3.8	X		A
Odborná a jazyková spôsobilosť	Proces posudzovania odborných znalostí na základe minimálnych požiadaviek týchto TSI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Definícia systému riadenia kvalifikácie s cieľom zabezpečiť schopnosť personálu realizovať tieto znalosti v praxi podľa minimálnych požiadaviek týchto TSI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Proces posudzovania jazykovej zdatnosti s cieľom splniť minimálne požiadavky týchto TSI	4.6.2	X		A
				X	A
	Definícia procesu hodnotenia vlakového personálu vrátane: základných kvalifikácií, postupov a jazykov, znalostí o trase, znalostí o koľajových vozidlách, zvláštne kvalifikácie (napr. dlhé tunely)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Definícia analýzy potrieb odborného výcviku a spôsobilosti personálu z hľadiska kritických povinností, pokiaľ ide o bezpečnosť, vzhľadom na minimálne požiadavky týchto TSI	4.6.3.2	X		A
				X	A

▼B

Parametre, ktoré sa majú posúdiť	Prvky, ktoré sa majú overovať pre každý parameter	Odkaz na TSI	Uplatniteľné na		A/B
			ŽP	MI	
Zdravotné a bezpečnostné podmienky	Proces zabezpečenia zdravotnej spôsobilosti personálu vrátane kontroly účinkov liekov a alkoholu na pracovnú výkonnosť	4.7.1	X		A
				X	A
	Stanovenie kritérií pre: schvaľovanie lekárov z oblasti pracovného práva a zdravotníckych organizácií Schvaľovanie psychológov Lekárske a psychologické vyšetrenie	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Stanovovanie zdravotných požiadaviek vrátane — celkového zdravia — zraku — sluchu — tehotnosti (vodiči)	4.7.5	X		A
				X	A
	Zvláštne požiadavky na vodičov: — zrak — požiadavky sluch/reč — antropometria	4.7.6	X		A



PRÍLOHA H

**MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU
PRE ÚLOHU VEDENIA VLAKU**
1. Všeobecné požiadavky

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

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

- Výraz „odborná kvalifikácia“, chápaný v kontexte týchto TSI, sa týka tých prvkov, ktoré sú dôležité s cieľom zabezpečiť, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.
- Pravidlá a postupy sa budú uplatňovať na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v pravidlách alebo postupoch, alebo jednotlivá spoločnosť.
- Každá autorizovaná kvalifikovaná osoba musí dodržiavať všetky pravidlá a postupy týkajúce sa vykonávanej úlohy.

2. Odborné znalosti

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

2.1. Všeobecné odborné znalosti

- Všeobecné zásady riadenia bezpečnosti v rámci železničného systému, dôležité pre úlohu, vrátane rozhraní s inými subsystémami
- Všeobecné podmienky dôležité z hľadiska bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu a osôb nachádzajúcich sa na alebo v blízkosti železničnej trate
- Podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci
- Všeobecné zásady zabezpečenia železničného systému
- Bezpečnosť osôb vrátane bezpečnosti pri opúšťaní kabíny vodiča na prevádzkovanvej trati
- Všeobecné zásady bezpečného nakladania vlaku (prevádzkovatelia nákladnej prepravy)
- Zostavenie vlaku (*tak, ako si to vyžaduje spoločnosť*)
- Znalosť elektrických princípov vzhľadom na koľajové vozidlá a infraštruktúru

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

- Prevádzkové postupy a bezpečnostné predpisy
- Riadiaci, zabezpečovací a návestný systém, vrátane súvisiaceho prenosu návěstí kabíny
- Predpisy na vedenie vlaku v bežných, poruchových a núdzových podmienkach
- Zásady komunikácie a formalizovaný postup spracovávaní správ vrátane komunikačného zariadenia
- Rozdielne úlohy a zodpovednosti osôb, ktorých sa týka prevádzkový proces

▼B

- Dokumenty a ostatné informácie týkajúce sa úlohy vrátane ďalších informácií o bežných podmienkach, napr. týkajúcich sa maximálnych dovolených rýchlostí alebo dočasného návštenia prijatého pred odchodom

2.3. Znalosti o koľajových vozidlách

- Vybavenie hnacieho vozidla pre úlohu riadenia:
 - Komponenty a ich účel
 - Komunikačné a núdzové zariadenie
 - Ovládacie zariadenia a indikátory, ktoré má vodič k dispozícii a ktoré sa týkajú prvkov súvisiacich s trakciou, brzdením a bezpečnosťou dopravy
- Vybavenie vozidla dôležité pre úlohu riadenia:
 - Komponenty a ich účel
 - Ovládacie zariadenia a indikátory ktoré má vodič k dispozícii a ktoré sa týkajú prvkov súvisiacich s brzdením a s bezpečnosťou dopravy
 - Význam označení na vnútornej a vonkajšej strane vozidiel a symbolov používaných pre prepravu nebezpečného tovaru

3. Znalosti traťových pomerov

Znalosti traťových pomerov pozostávajú zo špecifických znalostí/alebo skúseností s jednotlivými charakteristikami trasy, ktoré vodič musí mať skôr, ako sa mu povie riadiť vlak po tejto trase na jeho vlastnú zodpovednosť. Patria sem znalosti, ktoré sú potrebné popri informáciách poskytnutých návěstami a také dokumenty, ako sú cestovné poriadky a iné palubné dokumenty, ako aj popri znalostiach o prevádzke a bezpečnostných pravidlách uplatňovaných na danej trase tak, ako je špecifikované v bode 2.2 tejto prílohy.

Znalosti o trase sa vzťahujú najmä na.

- Podmienky prevádzky ako takej: návštenie a riadenie a komunikácie
- Znalosti o umiestnení návěstídiel, strmých sklonov a úrovňových priecestí
- Body prechodu medzi rozdielnymi operačnými systémami alebo dodávkami energie
- Druh zásobovania trakcie energiou na príslušnej trati vrátane umiestnenia neutrálnych sekcií
- Miestne prevádzkové a núdzové opatrenia
- Stanice a zastávky
- Miestne objekty (depá, vedľajšie koľaje) tak, ako to vyžaduje spoločnosť.

4. Schopnosť uplatniť znalosti v praxi

Personál vykonávajúci povinnosti vedenia vlaku musí byť schopný vykonávať tieto úlohy (príslušne k činnosti spoločnosti)

4.1. Príprava na službu

- Identifikovať charakteristiky práce, ktorá sa musí vykonať, vrátane akýchkoľvek zodpovedajúcich dokumentov
- Zabezpečiť úplnosť dokumentov a potrebného vybavenia
- Preveriť všetky požiadavky uvedené v palubných dokumentoch

4.2. Pred odjazdom vykonať požadované skúšky, kontroly a overenia hnacieho vozidla**4.3. Vykonávať skúšku činnosti brzd vlaku**

- Pre odjazdom skontrolovať na základe príslušných dokumentov, či je disponibilný brzdný výkon v súlade s výkonom, ktorý si vyžaduje vlak a trasa, po ktorej má premávať.

▼B

- Prispieť k brzdomým skúškam tak, ako to vyžadujú príslušné prevádzkové predpisy a preveriť správne fungovanie brzdneho systému.
- 4.4. *Riadiť vlak s dodržiavaním príslušných bezpečnostných predpisov, pravidiel riadenia a cestovného poriadku*
- Z začať jazdu vlaku iba po splnení všetkých požiadaviek uvedených – najmä pokiaľ ide o údaje o vlaku – v príslušných predpisoch.
 - Sledovanie návěstidiel pri trati a zariadení v kabíne, ich okamžité a správne porozumenie a príslušná reakcia počas jazdy vlaku.
 - Zohľadniť maximálnu povolenú rýchlosť vlaku vzhľadom na typ vlaku, charakteristiky trate, hnacieho vozidla a akékoľvek informácie, ktoré budú vodičovi poskytnuté pred odjazdom
- 4.5. *Konať a podávať hlásenia v súlade s uplatniteľnými predpismi v prípade nezrovnalostí alebo závad buď inštalácií pri trati, alebo koľajových vozidiel*
- 4.6. *Uplatňovať opatrenia týkajúce sa prevádzkových mimoriadnych situácií a nehôd, najmä tie, ktoré sa týkajú ochrany vlaku a požiaru alebo nebezpečného tovaru*
- Iniciovat' všetky vhodné opatrenia na ochranu cestujúcich a iných osôb, ktoré by mohli byť ohrozené Poskytnúť potrebné informácie a zúčastniť sa evakuácie cestujúcich, ak treba.
 - Podľa potreby informovať manažéra infraštruktúry.
 - Komunikácia s palubným personálom (ako to vyžaduje železničný podnik).
 - Uplatňovať osobitné predpisy týkajúce sa dopravy nebezpečného tovaru.
- 4.7. *Stanoviť podmienky pokračovania v jazde po mimoriadnych situáciách, ktoré postihli koľajové vozidlá*
- Rozhodnúť v závislosti od prevádzkových postupov a na základe osobnej prehliadky alebo externej rady, či je vlak schopný pokračovať v jazde a aké podmienky sa musia dodržať.
 - Komunikovať s manažérom infraštruktúry tak, ako si to vyžadujú prevádzkové predpisy
- 4.8. *Odstaviť vlak a po zastavení vykonať všetky požadované opatrenia, ktorými sa zabezpečí státie vlaku.*
- 4.9. *Komunikovať s personálom manažéra infraštruktúry na stavadle*
- 4.10. *Hlásiť akékoľvek neobvyklé udalosti týkajúce sa prevádzky vlaku, podmienok infraštruktúry atď.*
- Ak sa to vyžaduje, tak toto hlásenie musí byť vypracované písomne v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik.

▼B

PRÍLOHA I

NEPOUŽÍVA SA



PRÍLOHA J

**MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU
PRE ÚLOHY SÚVISIACE SO „SPREVÁDZANÍM VLAPOV“**
1. Všeobecné požiadavky

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

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

- Výraz „odborná kvalifikácia“, chápaný v kontexte týchto TSI, sa týka tých prvkov, ktoré sú dôležité, s cieľom zabezpečiť, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.
- Pravidlá a postupy sa budú uplatňovať na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v pravidlách alebo postupoch, alebo jednotlivá spoločnosť.
- Každá autorizovaná kvalifikovaná osoba musí dodržiavať všetky pravidlá a postupy týkajúce sa vykonávanej úlohy.

2. Odborné znalosti

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

2.1. Všeobecné odborné znalosti

- Všeobecné zásady riadenia bezpečnosti v rámci železničného systému, dôležité pre úlohu, vrátane rozhraní s inými subsystémami
- Všeobecné podmienky dôležité z hľadiska bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu a osôb nachádzajúcich sa na alebo v blízkosti železničnej trate
- Podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci
- Všeobecné zásady zabezpečenia železničného systému
- Bezpečnosť osôb vrátane bezpečnosti pri opúšťaní vlaku na prevádzkovanú trať

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

- Prevádzkové postupy a bezpečnostné predpisy
- Riadiaci, zabezpečovací a návestný systém
- Zásady komunikácie a formalizovaný postup spracovávania správ vrátane komunikačného zariadenia

2.3. Znalosti o koľajových vozidlách

- Vnútoré vybavenie osobného vozňa:
- Oprava menších závad v častiach koľajových vozidiel určených pre cestujúcich, ako to vyžaduje železničný podnik

2.4. Znalosti o trase

- Prevádzkové postupy (ako je spôsob vypravovania vlakov), v jednotlivých lokalitách (návestenie, vybavenie stanice atď.).
- Stanice, na ktorých môžu cestujúci vystupovať alebo nastupovať.
- Miestne prevádzkové a núdzové postupy špecifické pre trať (trate) trasy

▼B**3. Schopnosť uplatniť znalosti v praxi**

- Kontroly pre odchodom vrátane brzdoých skúšok a správneho zatvárania dverí.
- Procesy odchodu
- Komunikácia s cestujúcimi najmä vzhľadom na okolnosti týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich.
- Poruchová prevádzka
- Posúdiť potenciál závady v priestoroch pre cestujúcich a reagovať podľa pravidiel a postupov.
- Ochranné a výstražné opatrenia tak, ako ich vyžadujú predpisy a nariadenia alebo ako pomoc pre vodiča
- Evakuácia vlaku a bezpečnosť cestujúcich, najmä ak sa vyžaduje zostať na trati alebo v blízkosti trate.
- Komunikovať s personálom manažéra infraštruktúry počas poskytovania pomoci vodičovi alebo počas mimoriadnej situácie, ktorá má za následok evakuáciu.
- Hlásiť všetky nezvyčajné udalosti týkajúce sa prevádzky vlaku, stavu koľajových vozidiel a bezpečnosti cestujúcich. Ak sa to vyžaduje, tak toto hlásenie musí byť vypracované písomne v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik.

▼B

PRÍLOHA K

NEPOUŽÍVA SA



PRÍLOHA L

MINIMÁLNE PRVKY RELEVANTNÉ PRE ODBORNÚ KVALIFIKÁCIU PRE ÚLOHU PRÍPRAVY VLAKOV

1. Všeobecné požiadavky

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

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

- Výraz „odborná kvalifikácia“, chápaný v kontexte týchto TSI, sa týka tých prvkov, ktoré sú dôležité s cieľom zabezpečiť, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.
- Pravidlá a postupy sa budú uplatňovať na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v pravidlách alebo postupoch, alebo jednotlivá spoločnosť.
- Každá autorizovaná kvalifikovaná osoba musí dodržiavať všetky pravidlá a postupy týkajúce sa vykonávanej úlohy.

2. Odborné znalosti

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

2.1. Všeobecné odborné znalosti

- Všeobecné zásady riadenia bezpečnosti v rámci železničného systému, dôležité pre úlohu, vrátane rozhraní s inými subsystémami
- Všeobecné podmienky týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu vrátane prevážania nebezpečných tovarov a výnimočných nákladov
- Podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci
- Všeobecné zásady zabezpečenia železničného systému
- Bezpečnosť osôb na železničných tratiach alebo v blízkosti železničných tratí
- Zásady komunikácie a formalizovaný postup spracovávanía správ vrátane komunikačného zariadenia

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

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

2.3. Znalosti o vybavení vlaku

- Účel a využitie vybavenia vagóna a vozňa
- Označenie a organizovanie technických prehliadok.

3. Schopnosť uplatniť znalosti v praxi

- Aplikácia predpisov o zostavovaní vlaku, predpisov o brzdení vlaku, predpisov o nakladaní vlaku atď., s cieľom zabezpečiť, aby bol vlak v prevádzkyschopnom stave.
- Porozumenie označenia a štítkov na vozňoch

▼B

- Proces pre stanovovanie a sprístupňovanie údajov o vlaku
- Komunikácia s vlakovým personálom
- Komunikácia s personálom zodpovedným za riadenie jazdy vlakov
- Poruchová prevádzka, najmä keď ovplyvňuje pripravenosť vlakov
- Ochranné a výstražné opatrenia tak, ako ich vyžadujú predpisy a nariadenia alebo miestne opatrenia v danej lokalite
- Kroky, ktoré sa musia vykonať vzhľadom na mimoriadne situácie týkajúce sa prevážania nebezpečného tovaru (tam, kde je to relevantné)

▼B

PRÍLOHA M

NEPOUŽÍVA SA



PRÍLOHA N

VYKONÁVACIE USMERNENIA

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

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

▼B

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.2.2.1.3 Viditeľnosť vlaku (koniec vlaku)	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) pre vodičov a/alebo iný prevádzkový personál pre zabezpečenie správneho označenia konca vlaku	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.2.4 Nakladanie nákladného vozňa	ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho predpisy na nakladanie, ktoré má personál ŽP uplatniť.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, ako dôsledok nových/modifikovaných koľajových vozidiel alebo dopravného prúdu
4.2.2.5 Zostavenie vlaku	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) s cieľom zabezpečiť, aby vlaky boli v súlade s pridelenou trasou	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zmena prevádzkových predpisov siete ovplyvňujúca zostavenie vlaku Nová/zmenená infraštruktúra, návstenie alebo zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.2.6.1 Minimálne požiadavky na brzdový systém	ŽP – Definícia/revízia postupu/postupov pre prevádzkový personál s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá vo vlaku boli v súlade s brzdými požiadavkami	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.2.6.2 Výkon brzdy	MI – Definícia/revízia postupu/postupov pre poskytovanie informácií ŽP o brzdom výkone ŽP – Vypracovanie/revízia dokumentu alebo počítačového média obsahujúceho predpisy pre brzdenie, ktoré musí jeho personál dodržiavať, berúc do úvahy zemepis trate (trati), pridelenú dráhu a vývoj ERTMS/ETCS	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zmena prevádzkových predpisov siete ovplyvňujúca predpisy na brzdenie Nová/zmenená infraštruktúra, návstenie alebo zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.2.7.1 Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku (všeobecné požiadavky)	ŽP – Definícia/revízia postupu/postupov pre prevádzkový personál s cieľom zabezpečiť, aby boli vozidlá v prevádzkyschopnom stave vrátane informovania MI o zmenách, ktoré môžu ovplyvniť prevádzkový výkon a prevádzku v mimoriadnom režime.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.2.7.2 Požadované údaje	ŽP – Definícia/revízia postupu/postupov s cieľom zabezpečiť, aby informácie o jazde vlaku boli sprístupnené MI pred odjazdom	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.2 Označenie vlakov	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) pre pridelovanie unikátnych a jednoznačných identifikačných čísel pre vlaky	Zmena systému plánovania vlakov MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy



Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.2.3.3.1 Kontroly a skúšky pre odjazd	ŽP – Definícia/revízia kontrol a skúšok, ktoré sa musia vykonať pred odjazdom	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.3.3.2 Informovanie MI o prevádzkovom stave vlaku	ŽP- Definícia/revízia postupu (postupov) nahlasovanie faktorov týkajúcich sa koľajových vozidiel, ktoré by mohli ovplyvňovať jazdu vlaku	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.4.1 Všeobecné požiadavky na riadenie dopravy	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) riadenia a dozoru nad prevádzkou dopravy vrátane rozhrania s akýmikoľvek ďalšími procesmi, ktoré vyžaduje ŽP	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.4.2 Ohlasovanie vlaku	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) pre hlásenie polohy vlaku vrátane zaznamenávania príchodov a odchodov v reálnom čase a predpokladaných časov odovzdania iným MI	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.4.3 Nebezpečný tovar	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) pre vykonávanie dozoru nad prepravou nebezpečného tovaru, poskytovanie informácií, ktoré vyžaduje MI.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.3.4.4 Kvalita prevádzky	MI/ŽP – Zdokumentované postupy opisujúce interné procesy monitorovania a skúmania prevádzkovej výkonnosti a identifikovania činností na zlepšenie, ktorými sa vylepší účinnosť siete.	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy, vrátane monitorovania výkonnosti
4.2.3.5.1 Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) zaznamenávania požadovaných údajov, a mechanizmy ukladania a prístupu	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zmena infraštruktúry siete majúca za následok nové/pozmenené zariadenia na monitorovanie
4.2.3.5.2 Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) zaznamenávania požadovaných údajov, a mechanizmy ukladania a prístupu	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel (rušňa, motorovej jednotky)
4.2.3.6.1 Prevádzka za mimo-riadnych okolností – informácia pre iných užívateľov	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) vzájomného informovania o situáciách, pri ktorých je pravdepodobnosť, že zhoršia bezpečnosť, výkonnosť a dostupnosť siete	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti Zavedenie nového (elektronického) systému riadenia dopravy
4.2.3.6.2 Informácia pre vodičov	MI – Definícia/revízia pokynov pre vodičov na zvládanie mimoriadnej situácie	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti



Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.2.3.6.3 Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	MI – Definícia/revízia postupu (postupov) zvládania prevádzky za mimoriadnych okolností vrátane porúch koľajových vozidiel a infraštruktúry (opatrenia pre prípad mimoriadnej udalosti)	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI alebo ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zmena infraštruktúry siete alebo zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.2.3.7 Riadenie núdzovej situácie	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) podrobne opisujúca opatrenia v prípade mimoriadnych udalostí na zvládania núdzových situácií	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.2.3.8 Pomoc vlakovému personálu v prípade mimoriadnosti/poruchy koľajových vozidiel	ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) pre vlakový personál na zvládanie technickej alebo inej poruchy koľajových vozidiel	Zmena systému riadenia dopravy ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zavedenie nových/modifikovaných koľajových vozidiel
4.4 Prevádzkové predpisy	MI/ŽP – Definícia predpisov a postupov, ktoré sa majú používať spolu s ETCS a GSM-R a/alebo HABD	Zavedenie návestného systému ETCS a/alebo GSM-R rádiového systému a/alebo HABD
4.6.1.1 Odborné znalosti	MI/ŽP – Definícia procesu posudzovania odborných znalostí	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.1.2 Schopnosť realizovať tieto znalosti v praxi	MI/ŽP – Definícia/revízia systému riadenia spôsobilosti, s cieľom zabezpečiť schopnosť personálu realizovať znalosti v praxi	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.2.2 Úroveň jazykových znalostí	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) posudzovania jazykových schopností	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.3.1 Posudzovanie personálu – základné prvky	MI/ŽP – Definícia/revízia procesu (procesov) posudzovania personálu, vrátane: — praxe/kvalifikácií — jazyka — zachovania si spôsobilosti	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.3.2 Analýza potrieb odborného výcviku	MI/ŽP – Definícia/revízia procesu vypracovania a aktualizácie analýzy potrieb odborného výcviku personálu	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti MI/ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.6.3.2.3 Špecifické prvky pre vlakový personál	ŽP – Definícia/revízia procesu pre vlakový personál o získavaní a uchovaní: — znalostí o trati — znalostí o koľajových vozidlách	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.7.1 Zavedenie zdravotných a bezpečnostných podmienok	MI/ŽP – Definícia/revízia postupu (postupov) zabezpečenia zdravotnej spôsobilosti personálu vrátane kontrol účinkov liekov a alkoholu na pracovnú výkonnosť	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.7.2 - 4.7.4 Kritériá schvaľovania lekárov pracovného lekárstva, zdravotníckych organizácií, psychológov a prehliadok	MI/ŽP – Stanovenie/revízia kritérií: — schvaľovania lekárov pracovného lekárstva a zdravotníckych organizácií — schvaľovania psychológov — lekárskeho a psychologického prehliadok	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
		Zmena vnútroštátnych predpisov a postupov schvaľovania lekárskeho odborníkov a uznávanie organizácií

▼B

Oddiel kapitoly 4	Práca, ktorá sa vyžaduje od MI/ŽP pre vytvorenie súladu s požiadavkami	Typický impulz
4.7.5 Zdravotné požiadavky	MI/ŽP – Stanovenie/revízia zdravotných požiadaviek, vrátane — celkového zdravia — zraku — sluchu — tehotnosti	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti
4.7.6 Špecifické požiadavky týkajúce sa úlohy vedenia vlaku	MI/ŽP – Stanovenie/revízia špecifických zdravotných požiadaviek kladených na vodiča vrátane: — EKG monitorovania (starších ako 40 rokov) — zraku — požiadaviek na sluch/reč — antropometrie	Zmena systému riadenia prevádzkovej bezpečnosti ŽP, majúca za následok zmenené a doplnené úlohy a zodpovednosti

▼B

PRÍLOHA O

NEPOUŽÍVA SA



PRÍLOHA P

OZNAČOVANIE VOZIDIEL

Všeobecné poznámky

1. Táto príloha opisuje číslo a súvisiace označenie aplikované viditeľným spôsobom na vozidle tak, aby ho bolo možné počas prevádzky jednoznačne určiť. Neopisuje iné čísla a ani označenia, prípadne vygravírované alebo pripevnené trvalým spôsobom na ráme alebo na hlavné komponenty vozidla počas jeho stavby.
2. Zhoda čísla a súvisiaceho označenia s označeniami opísanými v tejto prílohe nie je povinná pre:
 - vozidlá, ktoré sa používajú iba na sieťach, na ktoré sa neuplatňujú tieto TSI;
 - vozidlá patriace do kultúrneho dedičstva, v historickom prevedení;
 - vozidlá, ktoré sa bežne nepoužívajú ani neprepravujú na sieťach, na ktoré sa uplatňujú tieto TSI.

V každom prípade však tieto vozidlá musia dostať dočasné číslo povoľujúce ich prevádzku.
3. Táto príloha podlieha zmenám v dôsledku budúceho vývoja RIC a budúceho zavedenia TAF TSI a TAP TSI.

Štandardné číslo a súvisiace skratky

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

Typy koľajových vozidiel	Typ vozidla a označenie interoperability [2 číslice]	Krajina, v ktorej je vozidlo registrované [2 číslice]	Technické charakteristiky [4 číslice]	Inventárne číslo [3 číslice]	Kontrolné číslo [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 prílohe P.6]</i>	01 až 99 <i>[podrobnosti v prílohe P.4]</i>	0000 až 9999 <i>[podrobnosti v prílohe P.9]</i>	001 až 999	0 až 9 <i>[podrobnosti v prílohe P.3]</i>
osobné vozne	50 až 59 60 až 69 70 až 79 <i>[podrobnosti v prílohe P.7]</i>		0000 až 9999 <i>[podrobnosti v prílohe P.10]</i>	001 až 999	
hnacie vozidlá	90 až 99 <i>[podrobnosti v prílohe P.8]</i>		0000001 až 8999999 <i>[význam týchto číslic je definovaný členskými štátmi, prípadne bilaterálnou alebo multilaterálnou dohodou]</i>		
špeciálne vozidlá			9000 až 9999 <i>[podrobnosti v prílohe P.11]</i>	001 až 999	

▼B

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

Abecedné označenia dopĺňujú číslo:

- a) označenia spojené so schopnosťou interoperability (*podrobnosti v prílohe P.5*);
- b) skratka krajiny, v ktorej je vozidlo registrované (*podrobnosti v prílohe P.4*);
- c) skratka prevádzkovateľa ⁽³⁾ (*podrobnosti v prílohe P.1*);
- d) skratka technických charakteristík (*podrobnosti v prílohe P.13 pre osobné vozne, v prílohe P.12 pre nákladné vozne, v prílohe P.14 pre špeciálne vozidlá*).

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

Pridelenie čísla

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

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

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

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



PRÍLOHA P.1

OZNAČENIE PREVÁDZKOVATEĽA SKRATKOU

Definícia označenia prevádzkovateľa vozidla (VKM)

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

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

Formát označenia prevádzkovateľa vozidla

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

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

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

Výnimky z používania označenia prevádzkovateľa vozidla

Členské štáty môžu rozhodnúť o uplatňovaní nasledujúcich výnimiek.

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

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

- vozidiel prevádzkovateľov s takým obmedzenými koľajovými vozidlami, že tento počet neoprávňuje používanie VKM;
- špecializovaných vozidiel na údržbu infraštruktúry.

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

- sú opatrené logom ich prevádzkovateľa a toto logo obsahuje rovnaké a dobre rozpoznateľné písmená ako VKM;
- sú opatrené dobre rozpoznateľným logom, ktoré bolo prijaté príslušným vnútroštátnym orgánom, ako primeraný ekvivalent VKM.

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

Ustanovenia o prideľovaní označení prevádzkovateľa vozidla

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

- prevádzkovateľ vozidla má úradný názov vo viac ako jednom jazyku;
- prevádzkovateľ vozidla má dobrý dôvod na to, aby rozlišoval medzi jednotlivými skupinami vozidiel v rámci svojej organizácie.

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

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

▼B

Jedno VKM je možné vydať pre skupinu spoločností,:

- ktoré patria do jedinej firemnej štruktúry, ktorá vymenovala a poverila jednu organizáciu v rámci tejto štruktúry zaoberať sa všetkými otázkami v mene všetkých ostatných;
- ktorá splnomocnila samostatnú, jedinú právnickú osobu, aby riešila všetky otázky v jej mene, pričom v takomto prípade je právnickou osobou prevádzkovateľ.

register označení prevádzkovateľov vozidiel a postup prideľovania

Register VKM je verejný a aktualizovaný v reálnom čase.

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

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

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

Prvý zoznam VKM bude navrhnutý pomocou existujúcich skratiek železničného podniku.

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



PRÍLOHA P.2

NÁPIS ČÍSLA A SÚVISIACEHO ABECEDNÉHO OZNAČENIA NA SKRINI VOZIDLA

Všeobecné opatrenia pre vonkajšie označenie

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

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

Nákladné vozne

Označenie musí byť napísané na skrini vozňa takto:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43	(V tomto prípade bez VKM, informácie o úplnom mene a adrese sa napíšu na vozeň)
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS	87	
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8		4273 361-3	
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks	

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

01	87	3320 644-7
TEN	<u>E</u> -SNCF	Ks

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

Osobné vozne

Číslo bude na každej bočnej stene vozňa uvedené nasledovným spôsobom:

E-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7
B¹⁰ tu

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

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

Rušne, motorové vozne a špeciálne vozidlá

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

91 88 0001323-0

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

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

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

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

▼B

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

▼B*PRÍLOHA P.3***PRAVIDLÁ STANOVOVANIA KONTROLNEJ ČÍSLICE (ČÍSLICA 12)**

Kontrolná číslica je stanovená nasledovným spôsobom:

- číslice na párných pozíciách základného čísla (počítané z pravej strany) sa zoberú v ich vlastnej desiatkovej hodnote,
- číslice na nepárných pozíciách základného čísla (počítané z pravej strany) sa vynásobia 2;
- potom sa stanoví súčet vytvorený číslicami na párnej pozícii a všetkými číslicami, ktoré tvoria parciálne súčiny získané z nepárných pozícií;
- zaznamená sa jednotková číslica tohto súčtu;
- doplnkové číslo potrebné na to, aby jednotková číslica predstavovala 10, je kontrolnou číslicou; ak by táto jednotková číslica bola nula, tak potom aj kontrolnou číslicou bude nula.

Príklady:

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

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

Jednotková číslica tohto súčtu je 2.

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

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

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

Jednotková číslica tohto súčtu je 0.

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



PRÍLOHA P.4

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

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

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

▼B

Krajiny	Abecedný kód krajiny ⁽¹⁾	Číselný kód krajiny	Príslušné podniky uvedené v hranatých zátvorkách v prílohách P.6 a P.7 ⁽²⁾ .
Taliansko	I	83	FS, FNME ⁽⁴⁾
Japonsko	J	42	EJRC
Kazachstan	KZ	27	KZH
Kirgizsko	KS	59	KRG
Lotyšsko	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Lichtenštajnsko	LIE ⁽³⁾		
Litva	LT	24	LG
Luxembursko	L	82	CFL
Macedónsko (bývala juhoslovanská republika)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldavsko	MD ⁽³⁾	23	CFM
Monako	MC		
Mongolsko	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Holandsko	NL	84	NS
Severná Kórea	PRK ⁽³⁾	30	ZC
Nórsko	N	76	NSB, JBV
Poľsko	PL	51	PKP
Portugalsko	P	94	CP, REFER
Rumunsko	RO	53	CFR
Rusko	RUS	20	RZD
Srbsko-Čierna hora	SCG	72	JŽ
Slovensko	SK	56	ZSSK, ŽSR
Slovinsko	SLO	79	SŽ
Južná Kórea	ROK	61	KNR
Španielsko	E	71	RENFE
Švédsko	S	74	GC, BV
Švajčiarsko	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ⁽⁴⁾
Sýria	SYR	97	CFS
Tadžikistan	TJ	66	TZD
Tunisko	TN	91	SNCFT

▼B

Krajiny	Abecedný kód krajiny ⁽¹⁾	Číselný kód krajiny	Príslušné podniky uvedené v hranatých zátvorkách v prílohách P.6 a P.7 ⁽²⁾ .
Turecko	TR	75	TCDD
Turkménsko	TM	67	TRK
Ukrajina	UA	22	UZ
Spojené kráľovstvo	GB	70	BR
Uzbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ⁽³⁾	32	DSVN

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

⁽²⁾ Podniky, ktoré v čase nadobudnutia účinnosti boli členmi UIC alebo OSŽD a používali opísaný kód krajiny ako kód podniku.

⁽³⁾ Kódy, ktoré sa musia potvrdiť.

⁽⁴⁾ Kým vývoj uvedený v bode 3 všeobecných poznámok nenadobudne účinnosť, tak tieto podniky môžu používať kódy 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Čas aktualizácie sa bude potom definovať spoločne s príslušnými členskými štátmi.



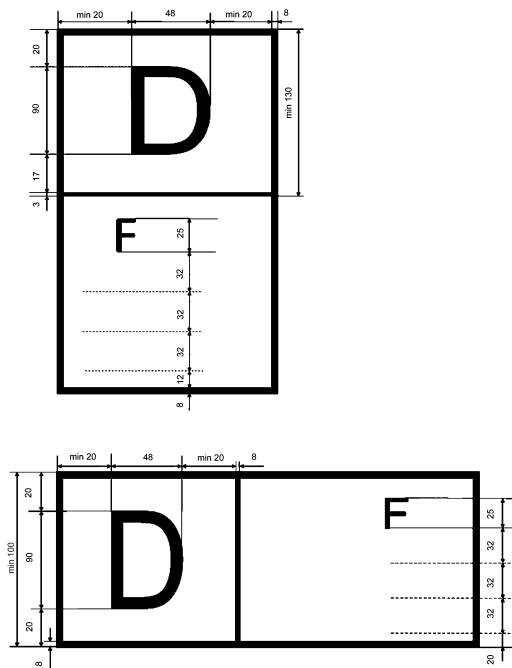
PRÍLOHA P.5

ABECEDNÉ OZNAČENIE SCHOPNOSTI INTEROPERABILITY

- „TEN“: Vozidlo, ktoré spĺňa tieto podmienky:
- je v súlade so všetkými relevantnými TSI, ktoré sú v platnosti v čase jeho uvedenia do prevádzky, a dostalo povolenie na uvedenie do prevádzky v súlade s článkom 22 ods. 1 smernice 2008/57/ES,
 - má povolenie platné vo všetkých členských štátoch v súlade s článkom 23 ods. 1 smernice 2008/57/ES alebo, alternatívne, dostalo individuálne povolenia od všetkých členských štátov.
- „PPV/PPW“: Vozeň, ktorý je v súlade s dohodou PPV/PPW (na území štátov OSJD) (originál: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении))

Poznámky:

- a) Vozidlá označené TEN zodpovedajú kódovaniu 0 až 3 prvej číslice v čísle vozidla uvedenom v prílohe P6.
- b) Vozidlá, ktoré nemajú povolenie na prevádzkovanie vo všetkých členských štátoch, musia mať značenie udávajúce členské štáty, v ktorých dostali povolenie. Zoznam povoliujúcich členských štátov by mal byť označený podľa jedného z uvedených nákresov, kde D predstavuje členský štát, ktorý udelil prvé povolenie (v uvedenom príklade je to Nemecko), a F predstavuje druhý povoliujúci členský štát (v uvedenom príklade je to Francúzsko). Členské štáty sú zakódované v súlade s prílohou P4. To sa môže vzťahovať na vozidlá, ktoré sú v súlade s TSI, alebo ktoré s ňou v súlade nie sú. Tieto vozidlá zodpovedajú kódovaniu 4 až 8 prvej číslice v čísle vozidla uvedenom v prílohe P6.





PRÍLOHA P.6

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

	2.číslica		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2.číslica 1.číslica			
	1.číslica	rozchod											rozchod			
TSI ^(a) a/alebo COTIF ^(b) a/alebo PPW	0	s nápravami	náhradné	pevný	meniteľný	Nemajú sa používať do ďalšieho rozhodnutia								PPW vagóny (meniteľný rozchod)	s náprava- mi 0	
	1	s podvozka- mi	Vozne využívané priemyslom												s podvozok- ami 1	
	2	s nápravami	náhradné												vozne PPW (pevný rozchod)	s náprava- mi 2
	3	s podvozka- mi													s podvozok- ami 3	
Nie TSI a nie COTIF ^(b) a nie PPW	4	s nápravami ^(c)	služobné vozne												vozne so zvláštnym číslovaním pre tech- nické charakteri- stiky	s náprava- mi ^(c) 4
	8	s podvozka- mi ^(c)													Ostatné vozne	s podvozok- ami ^(c) 8
			Vnútroštátna doprava alebo medzinárodná doprava na základe zvláštnej dohody	Medziná- rodná doprava na základe zvláštnej dohody	Vnútroštátna doprava	Medziná- rodná doprava na základe zvláštnej dohody	Vnútro- štátna doprava	Medziná- rodná doprava na základe zvláštnej dohody	Vnútro- štátna doprava	Medziná- rodná doprava na základe zvláštnej dohody	Vnútro- štátna doprava	Vnútroštátna doprava alebo medziná- rodná doprava na základe zvláštnej dohody	doprava			
	1.číslica	2.číslica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1.číslica 2.číslica			

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



PRÍLOHA P.7-

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

Upozornenie:

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

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



	Vnútroštátna doprava	TSI ^(a) a/alebo RIC/COTIF ^(b) a/alebo PPW					Vnútroštátna doprava alebo medzinárodná doprava podľa zvláštnych dohôd	TSI ^(a) a/alebo RIC/COTIF ^(b)	PPW		
1. číslo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
2. číslo											
	<i>prevádzkova- telom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]</i>			<i>[ktorých prevádzkova- telom je RIC železničný podnik uvedený v prílohe P. 4]</i>							

^(a) Súlad aspoň s budúcimi TSI pre osobné vozne.

^(b) Súlad s RIC alebo COTIF podľa platného nariadenia.



PRÍLOHA P.8

TYPY HNACÍCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICA 1 – 2)

Prvou číslicou je „9“.

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

Ak druhá číslica opisuje typ hnacích koľajových vozidiel, nasledujúce kódovanie je povinné.

Kód	Všeobecný typ vozidla
0	Rôzne
1	Elektrický rušeň
2	Diesellový rušeň
3	Elektrická motorová jednotka (vysokorýchlostná) [motorový vozeň alebo prívesný vozeň]
4	Elektrická motorová jednotka (okrem vysokorýchlostnej) [motorový vozeň alebo prívesný vozeň]
5	Diesellová motorová jednotka [motorový vozeň alebo prívesný vozeň]
6	Prívesný vozeň zvláštneho určenia
7	Elektrický posunovací rušeň
8	Diesellový posunovací rušeň
9	Vozidlo pre údržbu

*PRÍLOHA P.9***ŠTANDARDNÉ ČÍSELNÉ OZNAČOVANIE VOZIDIEL (ČÍSLICE 5 AŽ 7)**

V tejto prílohe je v tabuľkách uvedené číselné označovanie pomocou štyroch číslíc, ktoré súvisia s hlavnými technickými charakteristikami vozidla.

Táto príloha sa distribuuje na samostatnom médiu (elektronický súbor).

PRÍLOHA P.10

KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŤAHANÝCH OSOBNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 5 - 6)

	6.číslica 5.číslica	0	1	2	3	4
Vyhradené	0	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Vozidlá so sedadlami 1. triedy	1	priestor s 10 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 11 $\geq$ oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	Vyhradené	Vyhradené	dve alebo tri nápravy
Vozidlá so sedadlami 2. triedy	2	priestor s 10 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 11 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 12 $\geq$ oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	tri nápravy	dve nápravy
Vozidlá so sedadlami 1.triedy alebo 1./2. triedy	3	priestor s 10 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 11 oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	priestor s 12 $\geq$ oddielmi s bočnou chodbou alebo ekvivalentné veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	Vyhradené	dve alebo tri nápravy
Ležadlové vozidlá 1. triedy alebo 1./2. triedy	4	10 oddielov 1. alebo 2. triedy	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	≤ 9 oddielov 1/2 triedy
Ležadlové vozidlá 2. triedy	5	10 oddielov	11 oddielov	≥ 12 oddielov	Vyhradené	Vyhradené
Vyhradené	6	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Lôžkové vozidlá	7	10 oddielov	11 oddielov	12 oddielov	Vyhradené	Vyhradené



	6.číslica 5.číslica	0	1	2	3	4
Vozidlá zvláštnej konštrukcie a batožinové vozidlá	8	Riadiaci vozeň so sedadlami, všetky triedy, s batožinovým priestorom alebo bez neho, s kabínou vodiča pre jazdu smerom dopredu	Vozidlá so sedadlami 1. alebo 1./2. triedy s batožinovým alebo poštovým priestorom	Vozidlá so sedadlami 2. triedy s batožinovým alebo poštovým priestorom	Vyhradené	Vozidlá so sedadlami, všetky triedy, so špeciálne upravenými priestormi, napr. detský kútik
	9	Poštové vozidlá	Batožinové vozidlá s poštovým oddielom	Batožinové vozidlá	Batožinové vozidlá a dvoj alebo trojnápravové vozne 2. triedy so sedadlami, s batožinovým alebo poštovým priestorom	Batožinové vozidlá s bočnou chodbou s alebo bez pričes- turu s colnou plombou

Poznámka: Časti oddielu sa neberú do úvahy. Ekvivalentné usporiadanie vo veľkopriestorových vozidlách so stredovou uličkou sa dosiahne vydelením počtu disponibilných sedadiel číslom 6, 8 alebo 10, v závislosti od konštrukcie vozidla.



KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŤAHANÝCH OSOBNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 5 – 6)

	6. číslica 5. číslica	5	6	7	8	9
Vyhradené	0	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Vozidlá so sedadlami 1. triedy	1	Vyhradené	Poschodové vozidlá	≥ 7 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkoprie- storové vozidlo so strednou uličkou	8 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	9 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou
Vozidlá so sedadlami 2. triedy	2	Iba pre OSŽD, poschodové vozidlá	Poschodové vozidlá	Vyhradené	≥ 8 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	9 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou
Vozidlá so sedadlami 1. a 2. triedy	3	Vyhradené	Poschodové vozidlá	Vyhradené	≥ 8 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou	9 oddielov s bočnou chodbou alebo veľkopriestorové vozidlo so strednou uličkou
Ležadlové vozidlá 2. triedy 1. alebo 1./2. triedy	4	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	≤ 9 oddielov 1. triedy
Ležadlové vozidlá 2. triedy	5	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	≤ 9 oddielov
Vyhradené	6	vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Lôžkové vozidlá	7	> 12 oddielov	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené	Vyhradené
Vozidlá zvláštnej konštrukcie a batožinové vozidlá	8	Vozidlá so sedadlami a lôžkovými vozňami, všetky triedy, s barovým alebo bufetovým priestorom	Poschodové hnacie vozidlo so sedadlami, všetky triedy, a alebo bez batožinového priestoru, s kabinou vodiča pre jazdu smerom dozadu	jedálne vozne alebo osobné vozne s barovým alebo bufetovým priestorom, s batožinovým priestorom	Jedálne vozne	Ostatné špeciálne vozidlá (konferenčné, disko, barové, kino, video, ambulantné vozne)
	9	Dvoj- alebo trojnápravové batožinové vozidlá s poštovým oddielom	Vyhradené	Dvoj alebo trojnápravové vozidlá na prevážanie áut	Vozidlá na prevážanie áut	Služobné vozidlá

Poznámka: Časti oddielu sa neberú do úvahy. Ekvivalentné usporiadanie vo veľkopriestorových vozidlách so stredovou uličkou sa dosiahne vydelením počtu disponibilných sedadiel číslom 6, 8 alebo 10, v závislosti od konštrukcie vozidla.

KÓDY VŠEOBECNÝCH CHARAKTERISTÍK ŤAHANÝCH OSOBNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 7 – 8)

Napájanie energiou Maximálna rýchlosť	8. číslica 7. číslica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Všetky napätia (*)	Výhradené	3 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~ (*)	Výhradené	1 500 V~	Iné napätia ako 1 000V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	Výhradené
	1	Všetky napätia (*) + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	Výhradené	1 500 V~ + 1 500 V= + Para (1)	3 000 V= + Para (1)	3 000 V= + Para (1)
	2	Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + Para (1)	Para (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + Para (1)	1 500 V~ + Para (1)	1 500 V~ + Para (1)	A (1)
	3	Všetky napätia	Výhradené	1 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V=	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
121 až 140 km/h	4	Všetky napätia (*) + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	1 000 V~ (*) (1) + Para (1)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~ + Steam (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	1 500 V~ + 1 500 V= + Para (1)	3 000 V= + Para (1)	Výhradené
	5	Všetky napätia (*) + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	Všetky napätia + Para (1)	1 000 V~ + Para (1)	Výhradené	1 500 V~ + Para (1)	Iné napätia ako 1 000V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V= + Para (1)	Výhradené	Výhradené
	6	Para (1)	Výhradené	3 000 V~ + 3 000 V=	Výhradené	3 000 V~ + 3 000 V=	3 000 V~ + 3 000 V=	Para (1)	Výhradené	Výhradené	A (1)



Napájanie energiou	8.číslica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Maximálna rýchlosť	7. číslica										
141 až 160 km/h	7	Všetky napätia (*)	Všetky napätia	1 500 V~ (⁽¹⁾) + 3 000 V= (⁽¹⁾) Všetky napätia (⁽²⁾)	1 000 V~(*)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	8	Všetky napätia (*) + Para (⁽¹⁾)	Všetky napätia + Para (⁽¹⁾)	3 000 V~ + 3 000 V=	Vyhrazené	Všetky napätia (^(*)) + Para (⁽¹⁾)	1 000 V~ + Para (⁽¹⁾)	3 000 V~ + 3 000 V=	Iné napätia ako 1 000 V, 1 500 V, V 3 000	Všetky napätia (*) + Para (⁽¹⁾)	A (⁽¹⁾) G (⁽²⁾)
	9	Všetky napätia (*) (⁽²⁾)	Všetky napätia	Všetky napätia + Para (⁽¹⁾)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Vyhrazené	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	A (⁽¹⁾) G (⁽²⁾)
> 160 km/h											

(⁽¹⁾) Iba pre vozidlá vnútroštátnej dopravy.
 (⁽²⁾) Iba pre vozidlá medzinárodnej dopravy.
 Všetky napätia. Môže zahŕňať' jednofázový striedavý prúd 1 000 V 51 až 15 Hz, jednofázový striedavý prúd 1 500 V 50Hz, jednosmerný prúd 1 500 V, jednosmerný prúd 3 000 V. Môže zahŕňať' jednofázový striedavý prúd 3 000 V 50 Hz.
 (*) Pre určité vozidlá z 1 000 V s jednofázovým striedavým prúdom je povolená iba jedna frekvencia, buď 16 2/3 alebo 50 Hz.
 A Samostatné vykurovanie, bez kábla elektrického napájania vlaku.
 G. vozidlá s káblom elektrického napájania vlaku pre všetky napätia, avšak vyžadujúce si generátorový vozeň na napájanie klimatizácie.
 Para Iba parné vykurovanie, ak sú uvedené napätia, kód platí aj pre vozidlá bez parného vykurovania.



PRÍLOHA P.11

KÓDY TECHNICKÝCH CHARAKTERISTÍK ŠPECIÁLNYCH VOZIDIEL (ČÍSLICE 6 AŽ 8)

schválená rýchlosť špeciálnych vozidiel (číslica 6)

Triedenie			Cestovná rýchlosť s vlastným pohonom		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
smie sa zaradiť do vlaku	V ≥ 100 km/h	s vlastným pohonom	1	2	
		bez vlastného pohonu			3
	V < 100 km/h a/alebo obmedzenia ^(a)	s vlastným pohonom		4	
		bez vlastného pohonu			5
nesmie sa zaradiť do vlaku		s vlastným pohonom		6	
		bez vlastného pohonu			7
koľajové/cestné vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa smie zaradiť do vlaku ^(b)				8	
koľajové/cestné vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa nesmie zaradiť do vlaku ^(b)				9	
koľajové/cestné vozidlo bez vlastného pohonu ^(b)					0

^(a) Pod pojmom obmedzenie sa rozumie zvláštne zaradenie vo vlaku (napr. na konci), povinný ochranný vozeň atď.

^(b) Musia byť splnené zvláštne podmienky týkajúce sa zaradenia do vlaku.

Typy a podtypy zvláštneho vozidla (číslice 7 – 8)

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
1 Infraštruktúra (základy) a zvršok	1	Vlak na kladenie a výmenu koľaje
	2	Zariadenie na kladenie výhybiek a koľajových križovatiek
	3	Vlak na obnovu koľaje
	4	Čistička štrkového lôžka
	5	Stroj na zemné práce
	6	
	7	
	8	
	9	Koľajový žeriav (okrem nakoľajovacíeho)
	0	Iné alebo všeobecné
2 Koľaj	1	Vysokovýkonná podbíjačka koľaje
	2	Iné podbíjačky koľaje

▼ B

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
	3	Podbijačka so stabilizáciou
	4	Podbijačka výhybiek a koľajových križovatiek
	5	Pluh na štrkové lôžko
	6	Spevňovacie zariadenie
	7	Brúsiaci a zvárací stroj
	8	Viacúčelový stroj
	9	Vozidlo na prehliadku trate (merací vozeň)
	0	Iné
3 Trakčné vedenie	1	Viacúčelový stroj
	2	Navíjací a odvíjací stroj
	3	Stroj na montáž stožiarov
	4	Stroj na prevoz bubnov
	5	Stroj pre napínanie trakčného vedenia
	6	Stroj so zdvíhacou pracovnou plošinou a stroj s lešením
	7	Čistiaci vlak
	8	Mastiaci vlak
	9	Vozeň na kontrolu trakčného vedenia
	0	Iné
4 Stavby	1	Stroj na pokladanie mostovky
	2	Plošina na kontrolu mostov
	3	Plošina na kontrolu tunela
	4	Stroj na čistenie plynu
	5	Vetrací stroj
	6	Zariadenie so zdvíhacou pracovnou plošinou alebo s lešením
	7	Stroj na osvetľovanie tunela
	8	
	9	
	0	Iné
5 Nakládka a vykládka a rôzne typy dopravy	1	Stroj na nakladanie/vykládanie a dopravu koľajníc
	2	Stroj na nakladanie/vykládanie a dopravu kameniva, štrku atď.
	3	
	4	
	5	Stroj na nakladanie/vykládanie a dopravu podvalov
	6	
	7	

▼ B

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
	8	Stroj na nakladanie/vykladanie a dopravu mechanizmov výhybiek atď.
	9	Stroj na nakladanie/vykladanie a dopravu iných materiálov
	0	Iné
6 Meranie	1	Merací vozeň podložia
	2	Merací vozeň koľaje
	3	Merací vozeň trakčného vedenia r
	4	Merací vozeň priečného prierezu
	5	Merací vozeň zabezpečovacieho zariadenia
	6	Merací vozeň telekomunikačných zariadení
	7	
	8	
	9	
	0	Iné
7 Stav núdze	1	Vyprošťovací žeriav
	2	Vozeň na núdzovú prepravu
	3	Vyprošťovací tunelový vlak
	4	Vyprošťovací vozeň
	5	Protipožiarny vozeň
	6	Sanitárny vozeň
	7	Náradňový vozeň
	8	
	9	
	0	Iné
8 Trakcia, preprava, energia atď.	1	Hnacie vozidlá
	2	
	3	Dopravný vozík (okrem 59)
	4	Energetický vozík
	5	Koľajový vozík/vozík s vlastným pohonom
	6	
	7	Betonársky vlak
	8	
	9	
	0	Iné
9 Prostredie	1	Snehový pluh s vlastným pohonom
	2	Snehový pluh bez vlastného pohonu
	3	Snehová fréza

▼ B

7. číslica	8. číslica	Vozne/mechanizmy
	4	Stroj na odstraňovanie námrazy
	5	Stroj na ničenie buriny
	6	Stroj na čistenie koľajníc
	7	
	8	
	9	
	0	Iné
0 Koľaj/cesta	1	Koľajový/cestný stroj kategórie 1
	2	
	3	Koľajový/cestný stroj kategórie 2
	4	
	5	Koľajový/cestný stroj kategórie 3
	6	
	7	Koľajový/cestný stroj kategórie 4
	8	
	9	
	0	Iné



PRÍLOHA P.12

**PÍSMENOVÉ OZNAČENIE NÁKLADNÝCH VOZŇOV OKREM
KÍBOVÝCH NÁKLADNÝCH VOZŇOV A NÁKLADNÝCH
VOZŇOVÝCH JEDNOTIEK**

DEFINÍCIA PÍSMENA KATEGÓRIE A INDEXOVÝCH PÍSMEN

1. Dôležité poznámky

V pripojených tabuľkách:

- informácie uvedené v metroch sa týkajú vnútornej dĺžky vozidiel (lu = užitočná dĺžka));
- informácie uvedené v tonách (tu = užitočné zaťaženie) zodpovedajú najvyššiemu dovolenému zaťaženiu uvedenému v tabuľke zaťaženia pre dané vozidlo, pričom tento limit bol stanovený v súlade so stanovenými postupmi.

2. Indexové písmená s medzinárodným významom spoločným pre všetky kategórie

- q elektrický vykurovací kábel, ktorý môže byť napájaný všetkými schválenými prúdmi
- qq elektrický vykurovací kábel a zariadenie, ktoré môžu byť napájané všetkými schválenými prúdmi
- s vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „s“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)
- ss vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „ss“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)

3. Indexové písmená s vnútroštátnym významom

T, U, V, W, X, Y, Z

Význam týchto písmen si definuje každý členský štát.

PÍSMENO KATEGÓRIE: E – OTVORENÝ VYSOKOSTENNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		bežného typu, s bočným a koncovým vyklápaním, s rovnou podlahou s 2 nápravami: $lu \geq 7,70 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ so 4 nápravami: $lu \geq 12 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ so 6 nápravami a viac $lu \geq 12 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	c	s podlahovými klapkami ^(a)
	k	s 2 nápravami: $tu < 20 \text{ t}$ so 4 nápravami: $tu < 40 \text{ t}$ so 6 nápravami alebo viac: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	s 2 nápravami: $20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$ so 4 nápravami: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ so 6 nápravami alebo viac: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	bez bočného vyklápania
	ll	bez podlahových klapiek ^(b)
	m	s 2 nápravami: $lu < 7,70 \text{ m}$ so 4 nápravami alebo viacerými: $lu < 12 \text{ m}$

▼B

Referenčný vozeň		bežného typu, s bočným a koncovým vyklápaním, s rovnou podlahou s 2 nápravami: $lu \geq 7,70 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ so 4 nápravami: $lu \geq 12 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ so 6 nápravami a viac $lu \geq 12 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
	mm	so 4 nápravami alebo viacerými: $lu > 12 \text{ m}$ ^(b)
	n	s 2 nápravami: $tu > 30 \text{ t}$ so 4 nápravami: $tu > 60 \text{ t}$ so 6 nápravami alebo viac: $tu > 75 \text{ t}$
	o	bez koncového vyklápania
	p	so stanovišťom pre brzdára ^(b)

^(a) Táto koncepcia sa vzťahuje iba na otvorené vysokostenné vagóny s rovnou podlahou, opatrené zariadením, ktoré umožňuje, aby sa používali buď ako bežné vozne s rovnou podlahou, alebo s gravitačnou vykládkou určitého tovaru vhodnou polohou podlahových klapiek.

^(b) Uplatniteľné len na vozne s rozchodom 1 520 mm.

PÍSMENO KATEGÓRIE: F- OTVORENÝ VYSOKOSTENNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Zvláštneho typu s 2 nápravami: $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ s 3 nápravami: $25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$ so 4 nápravami: $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	veľkoobjemové s nápravami (objem $> 45 \text{ m}^3$)
	c	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	cc	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výhradne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výhradne vlakovým trajektom)
	k	s 2 alebo 3 nápravami: $tu < 20 \text{ t}$ so 4 nápravami: $tu < 40 \text{ t}$ so 6 nápravami alebo viac $tu < 50 \text{ t}$
	kk	s 2 alebo 3 nápravami: $20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$ so 4 nápravami: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ so 6 nápravami alebo viac: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	n	s 2 nápravami: $tu > 30 \text{ t}$ s 3 nápravami alebo viac: $tu > 40 \text{ t}$ so 4 nápravami: $tu > 60 \text{ t}$ so 6 nápravami alebo viac: $tu > 75 \text{ t}$
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)

▼B

Referenčný vozeň		Zvláštného typu s 2 nápravami: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ s 3 nápravami: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ so 4 nápravami: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	ppp	so stanovišťom pre brzdára ^(b)

^(a) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie F sú otvorené vozne, ktoré nemajú rovnú podlahu a nie sú výklopné čelne ani bočne.
^(b) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 520 mm. Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

- axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje
- obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc
(V prípade týchto vagónov, vykládka je:
 - súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
 - striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane
- vyššie umiestnené: Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru
- nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

- neriadené: Po otvorení sa otvory na vykládku, nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.
- riadené: V ľubovoľnom čase počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený

PÍSMENO KATEGÓRIE G – KRYTÝ NÁKLADNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Obyčajného druhu s aspoň 8 vetracími otvormi s 2 nápravami: $9\text{ m} \leq lu < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ so 4 nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	veľkoobjemový: — s 2 nápravami: $lu \geq 12\text{ m}$ a užitočný objem $\geq 70\text{ m}^3$ — so 4 alebo viacerými nápravami: $lu \geq 18\text{ m}$
	bb	so 4 nápravami: $lu > 18\text{ m}^{(a)}$
	g	na obilie
	h	na ovocie a zeleninu ^(b)
	k	s 2 nápravami: $tu < 20\text{ t}$ so 4 nápravami: $tu < 40\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu < 50\text{ t}$
	kk	s 2 nápravami: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ so 4 nápravami: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	s menej ako s 8 vetracími otvormi
	ll	so zväčšenými dverňovými otvormi ^(a)

▼B

Referenčný vozeň		Obyčajného druhu s aspoň 8 vetracími otvormi s 2 nápravami: $9\text{ m} \leq lu < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ so 4 nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
	m	s 2 nápravami: $lu < 9\text{ m}$ so 4 alebo viacerými nápravami: $lu < 15\text{ m}$
	n	s 2 nápravami: $tu > 30\text{ t}$ so 4 nápravami: $tu > 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu > 75\text{ t}$
	o	s 2 nápravami: $lu < 12\text{ m}$ a užitočný objem $\geq 70\text{ m}^3$
	p	so stanovišťom pre brzďára ^(a)

^(a) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 520 mm.

^(b) Pojem „pre ovocie a zeleninu“ sa týka iba vozňov vybavených ďalšími vetracími otvormi na úrovni podlahy.

PÍSMENO KATEGÓRIE: H- KRYTÝ NÁKLADNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		zvláštného typu s 2 nápravami $9\text{ m} \leq lu \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 28\text{ t}$ so 4 nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	s 2 nápravami: $12\text{ m} \leq lu \leq 14\text{ m}$ a užitočné zaťaženie $\geq 70\text{ m}^3$ ^(a) so 4 alebo viacerými nápravami: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$
	bb	s 2 nápravami: $lu \geq 14\text{ m}$ so 4 alebo viacerými nápravami: $lu \geq 22\text{ m}$
	c	s čelnými dverami
	cc	s čelnými dverami a zvnútra vybavený na prepravu motorových vozidiel
	d	s podlahovými klapkami
	dd	s vyklápacou skriňou ^(b)
	e	s 2 podlahami
	ee	s 3 alebo viacerými podlahami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii ^(a)
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom) ^(a)
	g	na obilie
	gg	na cement ^(b)
	h	na ovocie a zeleninu ^(c)
	hh	na minerálne hnojivo ^(b)
	i	s otváracími alebo posúvacími stenami
	ii	s veľmi robustnými otváracími alebo posúvacími stenami ^(d)

▼B

Referenčný vozeň		zvláštneho typu s 2 nápravami $9\text{ m} \leq \text{lu} \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 28\text{ t}$ so 4 nápravami: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
	k	s 2 nápravami: $\text{tu} < 20\text{ t}$ so 4 nápravami: $\text{tu} < 40\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami $\text{tu} < 50\text{ t}$
	kk	s 2 nápravami: $20\text{ t} \leq \text{tu} < 25\text{ t}$ so 4 nápravami: $40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $50\text{ t} \leq \text{tu} < 60\text{ t}$
	l	s pohyblivými medzistenami ^(e)
	ll	s pohyblivými uzamykateľnými medzistenami ^(e)
	m	s 2 nápravami: $\text{lu} < 9\text{ m}$ so 4 alebo viacerými nápravami: $\text{lu} < 15\text{ m}$
	mm	so 4 alebo viacerými nápravami: $\text{lu} > 18\text{ m}$ ^(b)
	n	s 2 nápravami: $\text{tu} > 28\text{ t}$ s 4 nápravami: $\text{tu} < 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $\text{tu} > 75\text{ t}$
	o	s 2 nápravami: $\text{lu } 12\text{ m} < 14\text{ m}$ a užitočný objem $\geq 70\text{ m}^3$
	p	so stanovišťom pre brzďára ^(b)

^(a) 2-nápravové vozne označené indexovými písmenami „f“, „fff“ môžu mať úžitkový objem menší ako 70 m^3 .

^(b) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom $1\,520\text{ mm}$.

^(c) Pojem „na ovocie a zeleninu“ sa týka iba vozňov vybavených ďalšími vetracími otvormi na úrovni podlahy.

^(d) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom $1\,435\text{ mm}$.

^(e) Pohyblivé medzisteny sa môžu dočasne demontovať.

PÍSMENO KATEGÓRIE: I – CHLADIACI VOZEŇ S REGULOVANOU TEPLOTOU

Referenčný vozeň		chladiarenský vozeň s tepelnou izoláciou triedy IN, s vetraním s motorovým pohonom, s podlahovým roštom a so zásobníkom na ľad $\geq 3,5\text{ m}^3$ s 2 nápravami: $19\text{ m}^2 \leq \text{podlaha} < 22\text{ m}^2$; $15\text{ t} \leq \text{tu} \leq 25\text{ t}$ so 4 nápravami: $\text{podlaha} \geq 39\text{ m}^2$; $30\text{ t} \leq \text{tu} \leq 40\text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	b	s 2 nápravami a veľkou podlahovou plochou $22\text{ m}^2 \leq \text{podlaha} \leq 27\text{ m}^2$
	bb	s 2 nápravami a s veľmi veľkou podlahovou plochou $> 27\text{ m}^2$
	c	s hákmi na mäso
	d	na ryby
	e	s elektrickým vetraním
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	so strojovým chladením ^(a) ^(b)
	gg	chladenie skvapalneným plynom ^(a)
	h	s tepelnou izoláciou triedy IR



Referenčný vozeň		chladiarenský vozeň s tepelnou izoláciou triedy IN, s vetraním s motorovým pohonom, s podlahovým roštom a so zásobníkom na ľad $\geq 3,5 \text{ m}^3$ s 2 nápravami: $19 \text{ m}^2 \leq \text{podlaha} < 22 \text{ m}^2$; $15 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 25 \text{ t}$ so 4 nápravami: $\text{podlaha} \geq 39 \text{ m}^2$; $30 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 40 \text{ t}$
	i	mechanické chladenie strojovým zariadením sprevádzajúceho technického vozňa ^(a) ^(b) ^(c)
	ii	sprevádzajúci technický vozeň ^(a) ^(c)
	k	s 2 nápravami: $\text{tu} > 15 \text{ t}$ so 4 nápravami: $\text{tu} < 30 \text{ t}$
	l	izotermický bez zásobníkov na ľad ^(a) ^(d)
	m	s 2 nápravami: $\text{podlaha} < 19 \text{ m}^2$ so 4 nápravami: $\text{podlaha} < 39 \text{ m}^2$
	mm	so 4 nápravami: $\text{podlaha} \geq 39 \text{ m}^2$ ^(e)
	n	s 2 nápravami: $\text{tu} > 25 \text{ t}$ so 4 nápravami: $\text{tu} > 40 \text{ t}$
	o	so zásobníkmi na ľad s objemom menším ako $3,5 \text{ m}^3$ ^(d)
	p	bez podlahového roštu

^(a) Indexové písmeno „i“ nemôže byť označené na vozňoch s indexovými písmenami „g“, „gg“, „i“ alebo „ii“.

^(b) Vozne s písmenovými indexami „g“, ako aj „i“ sa môžu používať samostatne alebo v strojovo chladenej súprave vozňov.

^(c) Pojem „sprievodný technický vozeň“ sa týka súčasne aj strojových vozňov, dielenských vozňov (s priestorom alebo bez priestoru na spanie) a spacích vozňov.

^(d) Indexové písmeno „o“ nesmie byť označené na vozňoch s indexovým písmenom „l“.

^(e) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 520 mm.

Poznámka: Podlahová plocha krytých chladiarenských nákladných vozňov sa vždy stanovuje tak, že sa berie do úvahy používanie zásobníkov na ľad.

PÍSMENO KATEGÓRIE: K – 2-NÁPRAVOVÝ PLOŠINOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Štandardného typu so sklopnými bočnicami a krátkymi klanicami $\text{lu} \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 30 \text{ t}$
Indexové písmená	b	s dlhými klanicami
	g	prispôsobený na prepravu kontajnerov ^(a)
	i	s demontovateľným krytom a s nedemontovateľnými čelnými stenami ^(b)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	$\text{tu} < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq \text{tu} < 25 \text{ t}$
	l	bez klaníc
	m	$9 \text{ m} \leq \text{lu} < 12 \text{ m}$
	mm	$\text{lu} < 9 \text{ m}$
	n	$\text{tu} > 30 \text{ t}$
	o	s pevnými bočnicami
	p	bez bočníc ^(b)
	pp	s demontovateľnými bočnicami

^(a) Indexové písmeno „g“ sa môže používať spolu s písmenom kategórie „k“ výlučne pre obyčajné vozne, ktoré boli iba dodatočne vybavené na prepravu kontajnerov. Vozne vybavené výlučne na prepravu kontajnerov musia byť zatriedené v kategórii L.

^(b) Indexové písmeno „p“ nesmie byť vyznačené na vozňoch s písmenom „i“.



PÍSMENO KATEGÓRIE: L – 2 NÁPRAVOVÝ PLOŠINOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		zvláštného typu $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Indexové písmená	b	so špeciálnym vybavením na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) ^(a)
	c	s oplnom ^(a)
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny ^(a)
	e	vybavené na prepravu motorových vozidiel, s druhou plošinou ^(a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	vhodné na prepravu kontajnerov (okrem pa) ^(a) ^(b)
	h	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na ležato ^(a) ^(c)
	hh	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ^(a) ^(c)
	i	s demontovateľným krytom a pevnými čelnými stenami ^(a)
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom ^(d) a pevnými čelnými stenami ^(a)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	bez klaníc
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	p	bez bočníc ^(b)

^(a) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené indexovými písmenami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. Avšak číselné kódy musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.

^(b) Vozne používané výhradne na prepravu kontajnerov (okrem pa).

^(c) Vozne používané výhradne na prepravu kontajnerov oceľových zvitkov.

^(d) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 435 mm.

PÍSMENO KATEGÓRIE: O – KOMBINOVANÉ PLOŠINOVO VYSOKOSTENNÉ NÁKLADNÉ VOZNE

Referenčný vozeň		štandardného typu s 2 alebo 3 nápravami, so sklopnými bočnicami alebo čelnými stenami a klanicami s 2 nápravami: $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ s 3 nápravami: $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$
Indexové písmená	a	s 3 nápravami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)

▼ **B**

Referenčný vozeň		štandardného typu s 2 alebo 3 nápravami, so sklopnými bočnicami alebo čelnými stenami a klanicami s 2 nápravami: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ s 3 nápravami: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	bez klaníc
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	s 2 nápravami: $tu > 30 \text{ t}$ s 3 nápravami: $tu > 40 \text{ t}$

PÍSMENO KATEGÓRIE: R – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		štandardného typu so sklopnými čelnými stenami a klanicami $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$
Indexové písmená	b	$lu \geq 22 \text{ m}$
	e	so sklopnými bočnicami
	g	uspôsobené na prepravu kontajnerov ^(a)
	h	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na ležato ^(b)
	hh	uspôsobené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ^(b)
	i	s demontovateľným krytom a pevnými čelnými stenami ^(c)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	$tu < 40 \text{ t}$
	kk	$40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$
	l	bez klaníc
	m	$15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$
	mm	$lu < 15 \text{ m}$
	n	$tu > 60 \text{ t}$
	o	s pevnými čelnými stenami nižšími ako 2 m
	oo	s pevnými čelnými stenami, vysokými 2 m alebo viac ^(c)
	p	bez sklopných čelných stien ^(c)
	pp	s demontovateľnými bočnicami

^(a) Používanie indexového písmena „g“ súvisiaceho s písmenom kategórie R je možné iba v prípade štandardných vozňov, ktoré boli upravené na prepravu kontajnerov až dodatočne. Vozne upravené výhradne na prepravu kontajnerov musia byť zatriedené v kategórii S.

^(b) Používanie indexového písmena „h“ alebo „hh“ spolu s písmenom kategórie R je možné iba v prípade štandardných vozňov, ktoré boli upravené na prepravu kontajnerov až dodatočne. Vozne upravené výhradne na prepravu kontajnerov musia byť zatriedené v kategórii S.

^(c) Indexové písmená „oo“ a/alebo „p“ nesmú byť vyznačené na vozňoch s indexovým písmenom „i“.



PÍSMENO KATEGÓRIE: S – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		zvláštneho typu e so 4 nápravami: $lu \geq 18 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $lu \geq 22 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Indexové písmená	a	so 6 nápravami (s 2 podvozkami po 3 nápravách)
	aa	s 8 alebo viacerými nápravami
	aaa	so 4 nápravami (s 2 podvozkami po 2 nápravách) ^(a)
	b	so zvláštnym vybavením na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) ^(b)
	c	s oplnom ^(b)
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny ^(b)
	e	s plošinami na prepravu motorových vozidiel ^(b)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	upravené na prepravu kontajnerov, celková nakladacia dĺžka $\leq 60'$ (okrem pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	gg	upravené na prepravu kontajnerov, celková nakladacia dĺžka $> 60'$ (okrem pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	h	upravené na prepravu oceľových zvitkov na ležato ^(b) ^(e)
	hh	upravené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ^(b) ^(e)
	i	s demontovateľným krytom a pevnými čelnými stenami ^(b)
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom ^(f) a pevnými čelnými stenami ^(b)
	j	Sozariadením na tlmenie nárazov
	k	so 4 nápravami: $tu < 40 \text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	so 4 nápravami: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	bez klaníc ^(b)
	m	so 4 nápravami: $15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$; so 6 alebo viacerými nápravami: $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$
	mm	so 4 nápravami: $lu < 15 \text{ m}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $lu < 18 \text{ m}$
	mmm	so 4 nápravami: $lu \geq 22 \text{ m}$ ^(a)
	n	so 4 nápravami: $tu > 60 \text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu > 75 \text{ t}$
	p	bez bočníc ^(b)

^(a) Uplatniteľné len pre vozne s rozchodom 1 520 mm.

^(b) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené s indexovými číslami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. Avšak číselné kódy musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.

^(c) Vozne, ktoré sa okrem prepravy kontajnerov a výmenných nadstavieb používajú na prepravu vozidiel, musia byť označené indexovými písmenami „g“ alebo „gg“ a písmenom „d“.

^(d) Vozne používané len na prepravu kontajnerov alebo na prepravu výmenných nadstavieb pre manipuláciu s drapákmi a na uchytenie rozpery.

^(e) Vozne používané len na prepravu oceľových zvitkov.

^(f) Uplatniteľné na vozne s rozchodom 1 435 mm.



PÍSMENO KATEGÓRIE: T – VOZEŇ S OTVÁRATEĽNOU STRECHOU

Referenčný vozeň		s 2 nápravami: $9\text{ m} \leq lu < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ so 4 nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami s
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	veľkoobjemový: s 2 nápravami: $lu \geq 12\text{ m}$ so 4 alebo viacerými nápravami: $lu \geq 18\text{ m}$ ^(a) ^(b)
	c	s čelnými dverami
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)
	e	s voľnou výškou dverí $> 1,90\text{ m}$ ^(a) ^(b) ^(c)
	f	vhodné na prepravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné na prepravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné na prepravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	h	upravené na prepravu oceľových zvitkov na ležato
	hh	upravené na prepravu oceľových zvitkov na stojato
	i	s otváracími bočnicami ^(a)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	s 2 nápravami: $tu < 20\text{ t}$ so 4 nápravami: $tu < 40\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu < 50\text{ t}$
	kk	s 2 nápravami: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ so 4 nápravami: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)
	m	s 2 nápravami: $lu < 9\text{ m}$ so 4 alebo viacerými nápravami: $lu < 15\text{ m}$ ^(b)
	n	s 2 nápravami: $tu > 30\text{ t}$ so 4 nápravami: $tu > 60\text{ t}$ so 6 nápravami alebo viac $> 75\text{ t}$
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)

▼B

Referenčný vozeň		s 2 nápravami: $9\text{ m} \leq l_u < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ so 4 nápravami: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
	PP	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b) ^(c)

^(a) Indexové písmeno „e“:

— je nepovinné na vozňoch označených indexovým písmenom „b“ (číselné kódy však musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch),

— nesmie byť označené na vozňoch označených indexovými písmenami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ alebo „pp“.

^(b) Indexové písmeno „b“ a „m“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovými písmenami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ alebo „pp“.

^(c) Vozňami s gravitačnou vykládkou v kategórii T sú vozne vybavené otvárateľnou strechou, ktorá umožňuje prístup k nakladaciemu poklopu po celej dĺžke skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie. Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

- axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje
- obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc (V prípade týchto vagónov, vykládka je:
 - súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
 - striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane
- vyššie umiestnené: Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru
- nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

- neriadené: Po otvorení sa otvory nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.
- riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

PÍSMENO KATEGÓRIE: U – VOZNE ŠPECIÁLNEJ STAVBY

Referenčný vozeň		ktoré nie sú uvedené v kategóriách F, H, L, S alebo Z s 2 nápravami: $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ s 3 nápravami: $25\text{ t} \leq t_u \leq 40\text{ t}$ so 4 nápravami: $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	c	s tlakovým vyprázdňovaním
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	i	vybavené na prepravu predmetov, ktoré by presahovali ložnú mieru, ak by boli naložené na obyčajné vozne ^(b) ^(c)
	k	s 2 alebo 3 nápravami: $t_u < 20\text{ t}$ so 4 nápravami: $t_u < 40\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	s 2 alebo 3 nápravami: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ so 4 nápravami: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$

▼B

Referenčný vozeň		ktoré nie sú uvedené v kategóriách F, H, L, S alebo Z s 2 nápravami: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ s 3 nápravami: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ so 4 nápravami: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
	I	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	II	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	n	s 2 nápravami: $tu > 30\text{ t}$ s 3 nápravami: $tu > 40\text{ t}$ so 4 nápravami: $tu > 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu > 75\text{ t}$ ^(c)
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)

^(a) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie U sú uzavreté vozne, ktoré sa dajú nakladať iba cez jeden alebo viacero nakladacích otvorov umiestnených v hornej časti skrine a ktorých celkové pomery otvorov sú menšie ako dĺžka skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie.

^(b) Najmä:

- hlbínové vozne
- vozne so stredovým portálom
- vozne s diagonálne sklopnou ovládanou plošinou

^(c) Indexové písmeno „n“ nesmie byť označené na vozňoch označených písmenom „i“.

Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

- axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje
- obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc
(V prípade týchto vagónov, vykládka je:
 - súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
 - striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane
- vyššie umiestnené: Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepád) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovarov
- nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovarov

Dávkovanie vykládky:

- neriadené: Po otvorení sa otvory na vykládku nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.
- riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

PÍSMENO KATEGÓRIE: Z – CISTERNOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		s kovovým plášťom, na prepravu kvapalín alebo plynov s 2 nápravami: $25\text{ t} \leq lu \leq 30\text{ t}$ s 3 nápravami: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ so 4 nápravami: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Indexové písmená	a	so 4 nápravami
	aa	so 6 alebo viacerými nápravami
	b	na ropné produkty ^(a)
	c	s tlakovým vyprázdňovaním ^(b)
	d	na potravinárske a chemické produkty ^(a)

▼B

Referenčný vozeň		s kovovým plášťom, na prepravu kvapalín alebo plynov s 2 nápravami: $25\text{ t} \leq lu \leq 30\text{ t}$ s 3 nápravami: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ so 4 nápravami: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
	e	vybavené vykurovacím zariadením
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne vlakovým trajektom)
	g	na prepravu plynov pod tlakom, skvapalnených alebo rozpustených pod tlakom ^(b)
	i	cisterna z nekovového materiálu
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	k	s 2 alebo 3 nápravami: $tu < 20\text{ t}$ so 4 nápravami: $tu < 40\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu < 50\text{ t}$
	kk	s 2 alebo 3 nápravami: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ so 4 nápravami: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	n	s 2 nápravami: $tu > 30\text{ t}$ s 3 nápravami: $tu > 40\text{ t}$ s 4 nápravami: $tu > 60\text{ t}$ so 6 alebo viacerými nápravami: $tu > 75\text{ t}$
	p	so stanovišťom pre brzdára ^(a)

^(a) Uplatniteľné len pre vozne s rozchodom 1 520 mm.

^(b) Indexové písmeno „c“ nesmie byť vyznačené na vozňoch označených indexovým písmenom „g“.

PÍSMENOVÉ OZNAČENIE NÁKLADNÝCH VOZŇOV OKREM KĽBOVÝCH NÁKLADNÝCH VOZŇOV A NÁKLADNÝCH VOZŇOVÝCH JEDNOTIEK

DEFINÍCIA PÍSMENA KATEGÓRIE A INDEXOVÝCH PÍSMEN

1. Dôležité poznámky

V priložených tabuľkách sa informácie uvedené v metroch týkajú vnútornej dĺžky vozňov (lu);

2. Indexové písmená s medzinárodným významom spoločným pre všetky kategórie

- q elektrický vykurovací kábel, ktorý môže byť napájaný všetkými schválenými prúdmi
- qq elektrický vykurovací kábel a zariadenie, ktoré môže byť napájané všetkými schválenými prúdmi
- s vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „s“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)
- ss vozidlá, ktoré sú schválené na prevádzku v režime „ss“ (pozri prílohu B TSI pre koľajové vozidlá)

3. Indexové písmená s vnútroštátnym významom

t, u, v, w, x, y, z

Význam týchto písmen si definuje každý členský štát.



PÍSMENO KATEGÓRIE: F- VYSOKOSTENNÝ OTVORENÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		Článkový (kľbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s riadenou gravitačnou vykládkou, na obidvoch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	cc	s riadenou gravitačnou vykládkou, na obidvoch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne vlakovým trajektom)
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	m	s 2 jednotkami $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $l_u < 22\text{ m}$
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	r	článkový (kľbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

^(a) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie F sú otvorené vozne, ktoré nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie. Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

- axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje
- obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajníc
(V prípade týchto vagónov, vykládka je:
 - súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
 - striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane
- vyššie umiestnené: Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepad) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru
- nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

- neriadené: Po otvorení sa otvory na vykládku nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.
- riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.



PÍSMENO KATEGÓRIE: H- KRYTÝ NÁKLADNÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami s $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s čelnými dverami i
	cc	s čelnými dverami a osadenými zvnútra na prepravu motorových vozidiel
	d	s podlahovými klapkami
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii(výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	h	na ovocie a zeleninu ^(a)
	i	s otváracími alebo posuvnými bočnicami
	ii	s veľmi robustnými otváracími alebo posuvnými stenami ^(b)
	l	s pohyblivými medzistenami ^(c)
	ll	s uzamykateľnými pohyblivými medzistenami ^(c)
	m	s 2 jednotkami: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $l_u < 22\text{ m}$
	r	kĺbový (článkový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

^(a) Pojem „na ovocie a zeleninu“ sa týka iba vozňov opatrených prídavnými vetracími otvormi na úrovni podlahy.

^(b) Uplatňuje sa len na vozne s rozchodom 1 435 mm.

^(c) Pohyblivé priečky môžu byť dočasne demontované.

PÍSMENO KATEGÓRIE: I- CHLADIACI VOZEŇ S REGULOVANOU TEPLOTOU

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$ chladiarenský vozeň s tepelnou izoláciou triedy IN, s vetraním s motorovým pohonom, s podlahovým roštom a zásobníkom na ľad $\geq 3,5\text{ m}^3$
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s na hákmi na mäso
	d	na ryby
	e	s elektrickým vetraním
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami

▼ **B**

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$ chladiarenský vozeň s tepelnou izoláciou triedy IN, s vetraním s motorovým pohonom, s podlahovým roštom a zásobníkom na ľad $\geq 3,5\text{ m}^3$
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	so strojovým chladením ^(a)
	gg	chladenie skvapalneným plynom ^(a)
	h	s tepelnou izoláciou triedy IR
	i	strojovo chladený strojovým zariadením sprievodného technického vozňa ^(b) ^(b)
	ii	sprievodný technický vozeň ^(a) ^(b)
	l	izotermický bez zásobníkov na ľad ^(a) ^(c)
	m	s 2 jednotkami: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $lu < 22\text{ m}$
	o	so zásobníkmi na ľad s objemom menším ako $3,5\text{ m}^3$ ^(c)
	oo	s 3 jednotkami
	p	bez podlahových roštov
	r	článkový (kĺbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

^(a) Indexové písmeno „l“ nesmie byť označené na vagónoch, označených indexovými písmenami „g“, „gg“, „i“ alebo „ii“.

^(b) Pojem „sprievodný technický vozeň“ sa uplatňuje zároveň na strojové vozne, dielenské vozne (s priestorom alebo bez priestoru na spanie) a spacie vozne.

^(c) Indexové písmeno „o“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovým písmenom „l“.

PÍSMENO KATEGÓRIE: L – PLOŠINOVÝ VOZEŇ SO SAMOSTATNÝMI NÁPRAVAMI

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
Indexové písmená	a	článkový (kĺbový) vozeň
	aa	nákladná vozňová jednotka
	b	so zvláštnymi prípravkami na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) ^(a)
	c	s oplnom ^(a)
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny ^(a)
	e	vybavené na prepravu motorových vozidiel, s druhou plošinou ^(a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)

▼B

Referenčný vozeň		článkový (klbový) alebo nákladná vozňová jednotka s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
	g	vybavené na prepravu kontajnerov ^(a) ^(b)
	h	vybavený na prepravu oceľových zvitkov na ležato ^(a) ^(c)
	hh	vybavený na prepravu oceľových zvitkov na stojato ^(a) ^(c)
	i	s demontovateľným krytom a nedemontovateľnými čelnými stenami ^(a)
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom ^(d) a pevnými čelnými stenami ^(a)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	l	bez klaníc ^(a)
	m	s 2 jednotkami: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $lu < 18\text{ m}$
	o	s 3 jednotkami
	oo	so 4 alebo viacerými jednotkami
	p	bez bočníc ^(a)
	r	s 2 jednotkami: $lu \geq 27\text{ m}$

^(a) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené indexovými písmenami „b“, „C“, „d“, „e“, „g“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. Číselné kódy však musia vždy zodpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.

^(b) Vozne používané len na prepravu kontajnerov (okrem pa).

^(c) Vozne používané len na prepravu oceľových zvitkov.

^(d) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 435 mm.

PÍSMENO KATEGÓRIE: S – PLOŠINOVÝ PODVOZKOVÝ VOZEŇ

Referenčný vozeň		klbový (článkový) alebo nákladná vozňová jednotka s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
Indexové písmená	b	so zvláštnymi prípravkami na účely zabezpečenia stredne veľkých kontajnerov (pa) ^(a)
	c	s oplnom ^(a)
	d	vybavené na prepravu motorových vozidiel, bez druhej plošiny ^(a) ^(b)
	e	vybavené na prepravu motorových vozidiel, s druhou plošinou ^(a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	vybavené na prepravu kontajnerov, celková ložná dĺžka $\leq 60'$ (okrem pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	gg	vybavené na prepravu kontajnerov, celková ložná dĺžka $> 60'$ (okrem pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	h	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na ležato ^(a) ^(d)
	hh	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na stojato ^(a) ^(d)

▼ **B**

Referenčný vozeň		kľbový (článkový) alebo nákladná vozňová jednotka s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
	i	s demontovateľným krytom a s pevnými čelnými stenami ^(a)
	ii	s veľmi robustným demontovateľným kovovým krytom ^(c) a s pevnými čelnými stenami ^(a)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	l	bez klaníc ^(a)
	m	s 2 jednotkami: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $l_u < 22\text{ m}$
	o	s 3 jednotkami
	oo	so 4 alebo viacerými jednotkami
	p	bez bočníc ^(a)
	r	článkový (kľbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

^(a) Napísanie indexových písmen „l“ alebo „p“ je nepovinné pre vozne označené indexovými písmenami „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „gg“, „h“, „hh“, „i“ alebo „ii“. Číselné kódy musia vždy odpovedať písmenovým označeniam na vozňoch.

^(b) Vozne, ktoré sa okrem prepravy kontajnerov a výmenných nadstavieb používajú na prepravu vozidiel, musia byť označené indexovými písmenami „g“ alebo „gg“ a písmenom „d“.

^(c) Vozne používané len na prepravu kontajnerov alebo na prepravu výmenných nadstavieb pre manipuláciu s drapákmi a na uchytenie rozpery.

^(d) Vozne používané len na prepravu oceľových zvitkov.

^(e) Uplatniteľné iba na vozne s rozchodom 1 435 mm.

PÍSMENO KATEGÓRIE T – VOZEŇ S OTVÁRATELNOU STRECHOU

Referenčný vozeň		kľbový (článkový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexové písmená	a	s podvozkami
	b	s voľnou výškou dverí $> 1,90\text{ m}$ ^(a)
	c	s čelnými dverami
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(b)
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, na oboch stranách, alternatívne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b)
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	h	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na ležato
	hh	vybavené na prepravu oceľových zvitkov na stojato

▼B

Referenčný vozeň		kľbový (článkový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
	i	s otváracími stenami ^(a)
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ^(a) ^(b)
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ^(a) ^(b)
	m	s 2 jednotkami: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $l_u < 22\text{ m}$
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b)
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b)
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ^(b)
	r	článkový (kľbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

^(a) Indexové písmeno „b“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovými písmenami „d“, „dd“, „i“, „l“, „ll“, „o“, „oo“, „p“ alebo „pp“.

^(b) Vozne s gravitačnou vykládkou v kategórii T sú vozne vybavené otvárateľnou strechou, ktorá umožňuje prístup k nakladaciemu otvoru po celej dĺžke skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú navrhnuté na čelnú alebo bočnú vykládku..

Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

- axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje
- obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajník
(V prípade týchto vagónov, vykládka je:
 - súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
 - striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane
- vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepád) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru
- nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

- neriadené: Po otvorení sa otvory nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.
- riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.

PÍSMENO KATEGÓRIE U- VOZNE ŠPECIÁLNEJ STAVBY

Referenčný vozeň		článkový (kľbový) alebo nákladná vozňová jednotka, s nápravami, s 2 jednotkami s $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexové písmená	a	s podvozkami
	e	s 3 jednotkami
	ee	so 4 alebo viacerými jednotkami
	c	s tlakovým vyprázdňovaním
	d	s riadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, alternatívne s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ^(a)

▼B

Referenčný vozeň		článkový (kĺbový) alebo nákladná vozňová jednotka, s nápravami, s 2 jednotkami s $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
	dd	s riadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, alternatívne s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ^(a)
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na obilie
	i	vybavené na prepravu predmetov, ktoré by presahovali ložnú mieru, ak by boli naložené na obyčajné vozne ^(b)
	l	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ^(a)
	ll	s neriadenou gravitačnou vykládkou, z oboch strán, súčasne, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom, ^(a)
	m	s 2 jednotkami: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $l_u < 22\text{ m}$
	o	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	oo	s neriadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a) ; ^(b)
	p	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s vyššie umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	pp	s riadenou gravitačnou vykládkou v osi vozňa, s nízko umiestneným vyprázdňovacím otvorom ^(a)
	r	kĺbový (článkový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

^(a) Vozne s gravitačnou vykládkou kategórie U sú uzavreté vozne, ktoré sa dajú nakladať iba cez jeden otvor alebo viacero nakladacích otvorov umiestnených v hornej časti skrine, a ktorých celkové rozmery otvorov sú menšie ako dĺžka skrine; tieto vozne nemajú rovnú podlahu a nie sú konštruované na čelné alebo bočné vyklápanie.

^(b) Najmä:

- hlbínové vozne
- vozne so stredovým portálom
- vozne s diagonálne sklopnou ovládanou plošinou

Spôsob vykládky týchto vozňov je definovaný kombináciou nasledujúcich charakteristík:

Usporiadanie otvorov na vykládku:

- axiálne: Otvory umiestnené nad stredom koľaje
- obojstranné: Otvory umiestnené na oboch stranách koľaje, mimo koľajnic (V prípade týchto vagónov, vykládka je:
 - súbežná, ak si úplné vyprázdnenie vozňa vyžaduje, aby otvory boli otvorené na oboch stranách,
 - striedavá, ak sa úplné vyprázdnenie vozňa môže vykonať otvorením otvorov iba na jednej strane
- vyššie umiestnené Spodná hrana výpustného prepadu (neberúc do úvahy mobilné zariadenia, ktoré môžu presahovať tento prepád) je umiestnená aspoň 0,700 m nad koľajou, a umožňuje použiť dopravný pás na odvoz tovaru
- nízko umiestnené: Umiestnenie spodnej hrany výpustného prepadu neumožňuje použitie dopravného pásu na odber tovaru

Dávkovanie vykládky:

- neriadené: Po otvorení sa otvory nedajú znovu zatvoriť dovtedy, kým nebude vozeň vyprázdnený.
- riadené: Kedykoľvek počas vykládky môže byť tok tovaru regulovaný alebo dokonca zastavený.



PÍSMENO KATEGÓRIE: Z – CISTERNIVÝ VOSEŇ

Referenčný vozeň		s kovovým plášťom, na prepravu kvapalín alebo plynov článkový (klbový) alebo nákladná vozňová jednotka s nápravami, s 2 jednotkami $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexové písmená	a	s podvozkami
	c	s tlakovým vyprázdňovaním ^(a)
	e	vybavené vykurovacími zariadeniami
	f	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii
	ff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne tunelom)
	fff	vhodné pre dopravu vo Veľkej Británii (výlučne vlakovým trajektom)
	g	na prepravu plynov pod tlakom, skvapalnených alebo rozpustených pod tlakom ^(a)
	i	cisterna z nekovového materiálu
	j	so zariadením na tlmenie nárazov
	m	s 2 jednotkami: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	s 2 jednotkami: $l_u < 22\text{ m}$
	o	s 3 jednotkami
	oo	so 4 alebo viacerými jednotkami
	r	článkový (klbový) vozeň
	rr	nákladná vozňová jednotka

^(a) Indexové písmeno „c“ nesmie byť označené na vozňoch označených indexovým písmenom „g“.



PRÍLOHA P.13

PÍSMENOVÉ OZNAČENIE PRE ŤAHANÉ OSOBNÉ KOLAJOVÉ VOZIDLÁ

Sériové písmená s medzinárodným významom:

A	osobný vozeň 1. triedy so sedadlami
B	osobný vozeň 2. triedy so sedadlami
AB	osobný vozeň so sedadlami 1./2. triedy
WL	Spací vozeň s písmenom A, B alebo AB v závislosti od typu ponúkaného komfortu Sériové písmená pre spací vozeň so „zvláštnymi“ oddielmi sú doplnené indexovým písmenom „S“.
WR	Jedálny vozeň
R	Osobný vozeň s jedálnym, bufetovým alebo barovým oddelením (sériové písmeno sa používa ako dodatok)
D	Batožinový vozeň
DD	Otvorený dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov
Post	Poštový vozeň
AS SR WG	Barový vozeň s možnosťou tancovania
WSP	Pullman lôžkový vozeň
Le	Otvorený dvojnápravový dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov
Leq	Otvorený dvojnápravový dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov, vybavený vlakovým napájacím káblom
Laeq	Otvorený trojnápravový dvojposchodový vozeň na prepravu osobných automobilov, vybavený vlakovým napájacím káblom

Indexové písmená s medzinárodným významom:

b h	Osobný vozeň vybavený na prevoz invalidov
c	Oddiely prestaviteľné na ležadlové usporiadanie
d v	Vozeň prispôsobený na prepravu bicyklov
ee z	Vozeň vybavený centrálnou dodávkou energie
f	Vozeň s kabínou vodiča (riadiaci vozeň)
p t	Osobný vozeň so sedadlami so strednou uličkou
m	Vozeň dlhší ako 24,5 m
s	Stredná ulička v batožinových vozňoch a v osobných vozňoch s batožinovým oddelením

Počet oddielov je uvedený v tvare indexu (napríklad: Bc9)

Sériové písmená a indexové písmená s vnútroštátnym významom

Ostatné sériové písmená a indexové písmená majú vnútroštátny význam, ktorý si definuje každý členský štát.

*PRÍLOHA P.14***Písmenové označovanie špeciálnych vozidiel**

Toto označovanie je uvedené v dokumente EN 14033-1 „Železnice – Trať – Technické požiadavky na traťové stavebné a údržbárske stroje – časť 1: Prevádzka traťových strojov“.

▼B

PRÍLOHA Q

NEPOUŽÍVA SA

*PRÍLOHA R***OZNAČOVANIE VLAKU**

Tento aspekt predstavuje ešte stále otvorený bod a bude špecifikovaný v budúcej verzii týchto TSI.

V tejto oblasti sa vyvíja CWA. Hneď ako bude zavedený, jeho vhodnosť ako prostriedku, ktorým aplikovanie tohto CWA dosiahne súlad s požiadavkami týchto TSI, posúdi ERA a ES.

Takáto podrobná špecifikácia sa musí vzťahovať hlavne na štyri zásady (Regulovanie a trasovanie vlakov, typ vlaku, komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou a monitorovaním prevádzky), všetky typy vlakov a zodpovednosť za pridelenie týchto čísiel. Táto špecifikácia musí zohľadňovať existujúce normy (ako sú UIC Fiche 419-1 a 419-2 OR) už používané a vývoj ERTMS/ETSC. Musí sa založiť odborná skupina na vypracovanie návrhu na účely urýchleného spracovania tohto procesu.

Kým bude tento CWA vypracovaný, železničný podnik a manažér infraštruktúry sa musia spojiť a spoločne vypracovať bilaterálne alebo multilaterálne dohody, pričom musia zohľadniť existujúce normy (ako sú UIC Fiche 419-1 a 419-2 OR), ktoré sa už používajú, ako aj vývoj ERTMS/GSM – R a ERTMS/ETCS, s cieľom uľahčiť hladký prechod vlakov z jednej prevádzkovej oblasti jedného manažéra infraštruktúry do prevádzkovej oblasti druhého manažéra infraštruktúry.

Pozri takisto prílohu U.

*PRÍLOHA S***VIDITEĽNOSŤ VLAKU – KONIEC VLAKU**

Tento aspekt predstavuje ešte stále otvorený bod a bude špecifikovaný v budúcej verzii týchto TSI.

Musí byť definovaná podrobnejšia špecifikácia, v ktorej sa zohľadní prečo sa vyžaduje označenie konca vlaku, aká filozofia podčiarkuje túto požiadavku v rámci TEN a ako sa to dá najlepšie harmonizovať bezpečne a nákladovo efektívnym spôsobom.

Táto špecifikácia a súvisiaci proces posúdenia zhody pre riešenie prenosného typu bude uverejnené v týchto TSI ako komponent interoperability.

Kým bude vypracovaná a zavedená podrobná špecifikácia, železničný podnik(-y) a manažér(-i) infraštruktúry sa musia spojiť a spoločne vypracovať bilaterálne alebo multilaterálne dohody, s cieľom uľahčiť hladký prechod vlakov z jednej prevádzkovej oblasti jedného manažéra infraštruktúry do prevádzkovej oblasti druhého manažéra infraštruktúry.

Pozri takisto prílohu U.

*PRÍLOHA T***VÝKON BRZDY**

Tento aspekt predstavuje ešte stále otvorený bod a bude špecifikovaný v budúcej verzii týchto TSI.

Musia sa definovať špecifikácie, ktorými sa stanoví vzorec na výpočet výkonu brzdy. Táto špecifikácia bude platiť pre celý TEN a musí zohľadňovať, ako najlepšie možno tento vzorec zostaviť, s cieľom umožniť bezpečne a nákladovo efektívnym spôsobom harmonizovať činnosť brzd. Musí sa založiť odborná interdisciplinárna skupina, ktorá navrhne urýchléné spracovanie tohto problému.

Kým bude vypracovaná a zavedená podrobná špecifikácia, železničný podnik(-y) a manažér(-i) infraštruktúry sa musia spojiť a spoločne vypracovať bilaterálne alebo multilaterálne dohody, s cieľom uľahčiť hladký prechod vlakov z jednej prevádzkovej oblasti jedného manažéra infraštruktúry do prevádzkovej oblasti druhého manažéra infraštruktúry.

Pozri takisto prílohu U.

*PRÍLOHA U***ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV**

PRÍLOHA A2 (pozri pododdiel 4.4. týchto TSI)

Prevádzkové predpisy vzhľadom na GSM-R.

PRÍLOHA B (pozri pododdiel 4.4. týchto TSI)

Ostatné predpisy umožňujúce súvislú prevádzku nových rozdielnych štruktúrál-
nych subsystémov

PRÍLOHA R (pozri pododdiel 4.2.3.2. týchto TSI)

Označovanie vlakov

PRÍLOHA S (pozri pododdiel 4 2.2.1.3. týchto TSI)

Viditeľnosť vlaku – koniec vlaku

PRÍLOHA T (pozri pododdiel 4.2.2.6.2. týchto TSI)

Výkon brzdy

Oddiel 4.2.2.

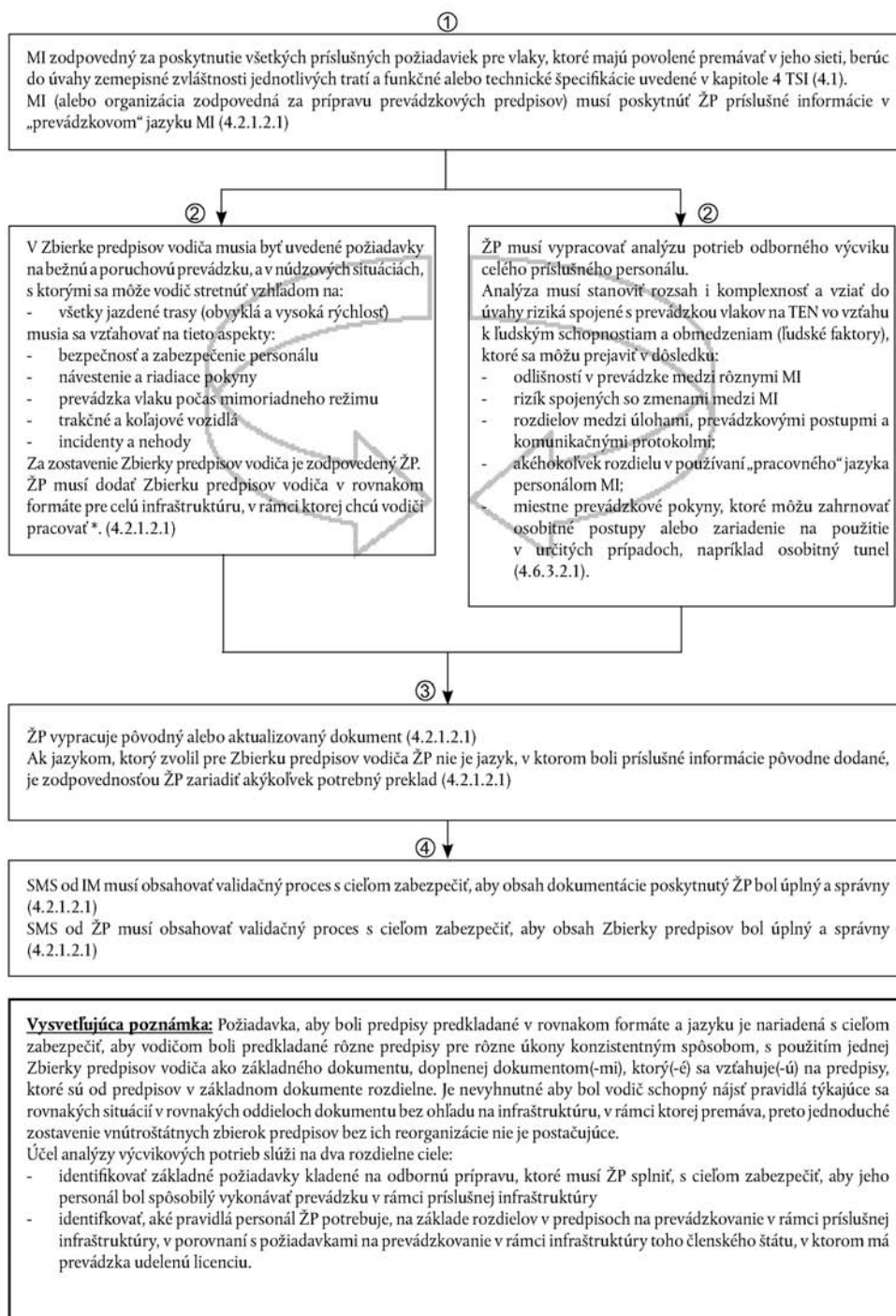
Dokument o zostavení vlaku



PRÍLOHA V

PRÍPRAVA A AKTUALIZÁCIA PREDPISOVEJ DOKUMENTÁCIE PRE VODIČOV

V spojení s pododdielmi 4.2. a 4.6. týchto TSI, uvedený diagram je ilustrovaným zobrazením procesu načrtnutého v týchto TSI na prípravu a aktualizáciu predpisovej dokumentácie požadovanej týmito TSI.





SLOVNÍK

Výraz	Definícia
Nehoda	Ako je definované článku 3 smernice 2004/49/ES.
Povoľovanie jász vlakov	Obsluha zariadenia na stavadlách, na miestach obsluhy napájania elektrickej trakcie prúdom a v riadiacich strediskách dopravy, ktorá povoľuje jazdu vlakov. To nezahŕňa personál železničného podniku riadiaci zdroje, ako je vlakový personál alebo koľajové vozidlá.
Spôsobilosť	Kvalifikácia a prax potrebné na bezpečné a spoľahlivé plnenie vykonávanej úlohy. Prax sa dá získať ako súčasť procesu výcviku.
Nebezpečný tovar	Ako je definované v článku 2 smernice 96/49
Prevádzka za mimoriadnych okolností	Prevádzka vyplývajúca z neplánovanej udalosti, ktorá bráni normálnej prevádzke vlakov.
Vypravovanie	Pozri Vypravovanie vlakov.
Vodič	Osoba kvalifikovaná a oprávnená viesť vlaky.
Mimoriadny náklad	Náklad prevážaný na koľajovom vozidle, napr. kontajner, výmenná skriňa alebo iná preprava, kde si veľkosť a/alebo nápravový tlak koľajového vozidla vyžaduje zvláštne povolenie na jazdu a/alebo aplikáciu zvláštnych podmienok jazdy počas celej cesty alebo jej časti.
Zdravotné a bezpečnostné podmienky	V kontexte s týmito TSI sa uvedené týka iba zdravotných a psychologických predpokladov požadovaných na prevádzkovanie príslušných prvkov subsystému.
Horúce nápravové ložisko	Ložisková skriňa a ložisko, ktoré prekročilo svoju maximálnu konštrukčnú prevádzkovú teplotu.
Mimoriadna situácia	Ako je definované v článku 3 smernice 2004/49/ES.
Kniha vzorov správ	Kniha vzorov správ, ktorá popisuje sled činností, ktoré musí vykonať personál manažéra infraštruktúry a personál železničného podniku pri prevádzke vlakov v mimoriadnych situáciách. Každá samostatná činnosť si vyžaduje samostatnú vzorovú správu. Kniha vzorov správ je vypracovaná v jazyku manažéra infraštruktúry, ako aj železničného podniku, a príslušný personál manažéra infraštruktúry a personál železničného podniku dostanú kópie.
Členský štát	Ak sa tento pojem používa v spojení s týmito TSI, tak sa vzťahuje na členský štát, ktorý vydáva bezpečnostné povolenie/certifikát, ako sa uvádza v článkoch 10 a 11 smernice 2004/49/ES.
Prevádzkový jazyk	Jazyk alebo jazyky, ktoré používa v každodennej činnosti manažér infraštruktúry a sú uverejnené v jeho vyhlásení o sieti, na oznamovanie prevádzkových a s bezpečnosťou súvisiacich správ medzi personálom manažéra infraštruktúry a železničného podniku.
Cestujúci	Osoba (iná ako zamestnanec so zvláštnymi povinnosťami vo vlaku) cestujúca vlakom alebo nachádzajúca sa na území železnice pred alebo po jazde vlakom
Monitorovanie výkonnosti	Systematické pozorovanie a zaznamenávanie výkonnosti vlakovej dopravy a infraštruktúry, na účely zlepšenia výkonnosti oboch oblastí.
Kvalifikácia	Fyzická a psychologická vhodnosť pre danú úlohu spolu s požadovanými znalosťami.

▼B

Výraz	Definícia
Reálny čas	Schopnosť vymieňať alebo spracovávať informácie o špecifikovaných udalostiach (ako je príchod na stanicu, prejazd stanicou alebo odchod zo stanice) počas jazdy vlaku tak, ako sa vyskytujú.
Miesto hlásenia	Miesto na plánovanej trase vlaku, kde sa vyžaduje nahlásenie času príchodu, odchodu alebo prejazdu.
Trať	Konkrétny úsek alebo úseky trate.
Znalosť trate	Znalosť úsekov trate, na ktorých vykonáva dopravu vlakový personál pracuje na základe informácií, ktoré poskytol manažér infraštruktúry, s cieľom umožniť im prevádzkovať vlak bezpečne. Základné prvky týchto znalostí sa musí príslušní personál naučiť podrobne a zapamätať si ich. Ostatné prvky je možné uchovávať v dokumentácii, ku ktorej má tento personál okamžitý prístup na základe posúdenia trate zo strany železničného podniku alebo podľa požiadaviek vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.
Práca rozhodujúca z bezpečnostného hľadiska	Práca personálu riadiaca alebo ovplyvňujúca jazdu vozidla, ktorá môže ovplyvniť zdravie a bezpečnosť osôb.
Personál	Zamestnanci pracujúci pre železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry, alebo ich zmluvných partnerov vykonávajúcich úlohy tak, ako sú špecifikované v týchto TSI.
Miesto zastavenia	Lokalita uvedená v cestovnom poriadku vlaku, v ktorej je plánované zastavenie vlaku, obvykle na vykonanie špecifickej činnosti, akou je umožniť cestujúcim nastúpiť alebo vystúpiť.
Cestovný poriadok	Dokument alebo systém, v ktorom sú uvedené podrobné údaje o cestovných poriadkoch vlakov na konkrétnej trase.
Bod stanovenia času	Lokalita identifikovaná v cestovnom poriadku vlaku, v ktorej je identifikovaný špecifický čas. Tento čas môže byť časom príchodu, časom odchodu alebo v prípade vlaku, ktorý nezastavuje v danom mieste, časom prejazdu.
Hnacie vozidlo	Vozidlo s vlastným pohonom schopné pohybu samostatne a s ďalšími vozidlami, ku ktorým môže byť pripojené.
Vlak	Vlak sa definuje ako hnacie vozidlo(-lá) s pripojenými koľajovými vozidlami alebo bez nich, alebo súprava vozidiel s vlastným pohonom, s dostupnými údajmi o vlaku prevádzkovaná medzi dvomi alebo viacerými definovanými bodmi v rámci TEN.
Vypravovanie vlaku	Znamenie osobe riadiacej vlak o tom, že všetky činnosti na stanici alebo v depe boli ukončené a že, pokiaľ ide o zodpovedný personál, pre vlak bolo vydané povolenie na jazdu.
Vlakový personál	Personál vlaku, ktorý je overený ako spôsobilý a vymenovaný železničným podnikom na to, aby vykonávali špecificky stanovené úlohy týkajúce sa bezpečnosti vo vlaku, napr. vodič alebo sprievodca.
Označenie vlaku	Spôsob jednoznačného označenia konkrétneho vlaku.
Príprava vlaku	Zabezpečenie toho, aby vlak bol v spôsobilom stave na zaradenie do prevádzky, aby bolo vybavenie vlaku správne používané a aby zostavenie vlaku zodpovedalo určenej trase vlaku. Príprava vlaku takisto zahŕňa technické prehliadky vykonávané pred zaradením vlaku do prevádzky.
Vozidlo	Akákoľvek jednotlivá položka koľajových vozidiel, napr. rušeň, osobné vozidlo alebo nákladné vozidlo.
Označenie vozidla	Číslo uvedené na vozidle na účely jeho jednoznačného označenia a odlišenia od všetkých ostatných vozidiel.



Skratka	Vysvetlenie
Ac	striedavý prúd
CCS	Riadenie Zabezpečenie Návestenie
Cen	Európsky výbor pre normalizáciu (<i>Comité Européen de Normalisation</i>)
COTIF	Dohovor týkajúci sa medzinárodnej železničnej dopravy (<i>Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires</i>)
cr	konvenčná železnica
Db	decibely
Dc	jednosmerný prúd
Dmi	rozhranie vodič stroj
EC	Európske spoločenstvo
ECG	EKG (elektrokardiogram)
Eirene	Európska integrovaná železničná rádiová zdokonalená sieť
En	európska norma
ENE	energia
Era	Európska železničná agentúra
Ertms	Európsky systém riadenia železničnej dopravy
ETCS	Európsky systém riadenia vlakov
EU	Európska únia
FRS	špecifikácia funkčných požiadaviek
GSM-R	globálny systém mobilné komunikácie – železnice
Habd	detektor horúceho nápravového ložiska
Hz	Hertz
MI	manažér infraštruktúry
INS	infraštruktúra
OPE	prevádzka a riadenie dopravy
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc
PPW	Ruská skratka – Правила Пользования Вагонами в международном сообщении = Pravidlá používania železničných vozidiel v medzinárodnej doprave
RIC	Predpisy, ktorými sa riadi recipročné používanie batožinových vozidiel a vozidiel s brzdou v medzinárodnej doprave (<i>Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international</i>)
Riv	Predpisy, ktorými sa riadi recipročné používanie nákladných vozidiel v medzinárodnej doprave. (<i>Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international</i>)

▼B

Skratka	Vysvetlenie
RST	koľajové vozidlá
ŽP	železničný podnik
SMS	systém riadenia bezpečnosti
Spad	prejdenie návesti stoj
SRS	Špecifikácia požiadaviek na systém
TAF	telematické aplikácie pre nákladnú dopravu
Ten	transeurópska sieť
TSI	technické špecifikácie pre interoperabilitu
Uic	Medzinárodná únia železníc (<i>Union Internationale des Chemins de fer</i>)
UV	ultrafialový
VKM	označenie prevádzkovateľa vozidla