Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentsed versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

►**B**

KOMISJONI OTSUS,

14. november 2012,

mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse otsust 2007/756/EÜ

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 8075 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2012/757/EL)

(ELT L 345, 15.12.2012, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni otsus 2013/710/EL, 2. detsember 2013	L 323	35	4.12.2013
►**M2**	Komisjoni määrus (EL) 2015/995, 8. juuni 2015	L 165	1	30.6.2015
►**M3**	Komisjoni rakendusotsus (EL) 2020/783, 12. juuni 2020	L 188	16	15.6.2020

Parandatud:

►**C1** Parandus, ELT L 101, 4.4.2014, lk 15 (2012/757/EL)

▼B

KOMISJONI OTSUS,

14. november 2012,

mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse otsust 2007/756/EÜ

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 8075 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2012/757/EL)

▼M2

Artikkel 1

Reguleerimisese

Võetakse vastu kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK), mis on esitatud I lisas.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. I lisas esitatud KTKd kohaldatakse liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes, nagu see on määratletud direktiivi 2008/57/EÜ II lisa punktis 2.5.

2. KTKd kohaldatakse järgmiste raudteevõrkude suhtes:

a) direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktis 1.1 määratletud üleeuroopaline tavaraudteevõrk;

b) direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktis 2.1 määratletud üleeuroopaline kiirraudteevõrk ning

c) liidu raudteevõrgu muud osad.

Sellest on välja arvatud direktiivi 2008/57/EÜ artikli 1 lõikes 3 kirjeldatud juhud.

Artikkel 3

Avatud punktid

1. I lisa liites I avatud punktidena liigitatud juhtudel tuleb direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõike 3 kohasel koostalitluse vastavuse tõendamisel täita tingimusi, mis on sätestatud käitamisliikmesriigi eeskirjades.

2. Hiljemalt 1. jaanuariks 2016 teatab iga liikmesriik teistele liikmesriikidele ja komisjonile oma asjakohastest siseriiklikest eeskirjadest.

▼M2

Artikkel 3a

Erijuhud

1. I lisa punktis 7.3 osutatud erijuhtudel tuleb direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõike 3 kohasel koostalitluse vastavuse tõendamisel täita tingimusi, mis on sätestatud käitamisliikmesriigi eeskirjades.

2. Hiljemalt 1. jaanuariks 2016 teatab iga liikmesriik teistele liikmesriikidele ja komisjonile oma asjakohastest siseriiklikest eeskirjadest.

Artikkel 3b

Kahepoolsetest lepingutest teatamine

Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt 1. jaanuariks 2016 järgmist tüüpi lepingutest, kui neist ei ole veel teatatud vastavalt komisjoni otsusele 2006/920/EÜ, ([1]) otsusele 2008/231/EÜ ja otsusele 2011/314/EL või vastavalt käesolevale otsusele:

a) liikmesriikide ja raudteeveo-ettevõtjate või taristuettevõtjate vahelised siseriiklikud lepingud, mis on sõlmitud alaliselt või ajutiselt ning mille vajaduse on tinginud kavandatud veoteenuse äärmiselt eriomane või paikkondlik laad;

b) raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate või ohutusega tegelevate ametiasutuste vahel sõlmitud kahepoolsed või mitmepoolsed lepingud, millel on märkimisväärne osa kohalikus või piirkondlikus koostalitlusvõimes; ning

c) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahelised või liikmesriikide raudteeveo-ettevõtjate või taristuettevõtjate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja vahelised rahvusvahelised lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime.

Artikkel 3c

Rongi tagaosa signaaltule tüüpi käsitlevatest eeskirjadest teatamine

Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt 1. jaanuariks 2016 eeskirjadest, milles määratakse kindlaks kasutatav rongi tagaosa signaaltuli (nagu on kirjeldatud I lisa punktides 4.2.2.1.3.2 ja 4.2.2.1.3.3), kui neist ei ole veel teatatud vastavalt otsustele 2006/920/EÜ, 2008/231/EÜ ja 2011/314/EL või vastavalt käesolevale otsusele.

Artikkel 3d

Rakendamine

1. Käitamise ja liikluskorralduse koostalitlusvõimelise allsüsteemi rakendamise etapid on esitatud I lisa 7. jaotises.

([1]) Komisjoni otsus 2006/920/EÜ, 11. august 2006, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalituse tehnilist kirjeldust (ELT L 359, 18.12.2006, lk 1).;

▼M2

2. Liikmesriigid koostavad riikliku rakenduskava, milles kirjeldatakse meetmeid, mida nad kavatsevad vastavalt I lisa 7. jaotisele võtta käesoleva otsuse järgimiseks.

Liikmesriigid teatavad oma rakenduskavast komisjonile hiljemalt 1. juuliks 2017. Liikmesriigid teatavad ka kõnealuste siseriiklike rakenduskavade võimalikust ajakohastamisest.

3. Komisjon avaldab riiklikud rakenduskavad ja nende mis tahes hilisemad läbivaadatud versioonid oma veebisaidil ning teavitab neist liikmesriike direktiivi 2008/57/EÜ alusel loodud komitee kaudu.

4. Liikmesriigid, kes on ajakohastatud rakenduskava juba esitanud, ei pea seda uuesti saatma.

▼B

Artikkel 4

Otsused 2008/231/EÜ ja 2011/314/EL tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2014.

Artikkel 5

Otsust 2007/756/EÜ muudetakse järgmiselt.

a) Artikli 1 järele lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 1a*

Käesoleva otsuse lisa 6. liidet kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2014.”

b) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva otsuse II lisale.

Artikkel 6

1. Agentuur avaldab oma veebisaidil otsuse 2007/756/EÜ lisa 6. liite 9., 10., 11., 12. ja 13. osas osutatud koodiloendid.

2. Agentuur ajakohastab lõikes 1 osutatud koodiloendeid ja teavitab komisjoni kõnealuste koodide muudatustest. Komisjon teavitab liikmesriike direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 kohaselt asutatud komitee kaudu kõnealuste loendite muudatustest.

Artikkel 7

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2014.

Artikkel 8

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

▼**M2**

I LISA

SISUKORD

1.	Sissejuhatus
1.1.	Tehniline kohaldamisala
1.2.	Geograafiline kohaldamisala
1.3.	KTK sisu
2.	Allsüsteemi/kohaldamisala mõiste
2.1.	Allsüsteem
2.2.	Kohaldamisala
2.2.1.	Töötajad ja rongid
2.2.2.	Põhimõtted
2.2.3.	Kohaldamine olemasolevate veeremiüksuste ja taristu suhtes
3.	Olulised nõuded
3.1.	Vastavus olulistele nõuetele
3.2.	Olulised nõuded – ülevaade
4.	Allsüsteemi omadused
4.1.	Sissejuhatus
4.2.	Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised nõuded
4.2.1.	Töötajatega seotud spetsifikatsioonid
4.2.1.1.	Üldnõuded
4.2.1.2.	Juhtide dokumentatsioon
4.2.1.2.1.	Juhi käsiraamat
4.2.1.2.2.	Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudtee-äärsete seadmete kirjeldus
4.2.1.2.2.1.	Marsruudiraamatu koostamine
4.2.1.2.2.2.	Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine
4.2.1.2.2.3.	Juhi teavitamine reaalajas
4.2.1.2.3.	Sõiduplaanid
4.2.1.2.4.	Raudteeveerem
4.2.1.3.	Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide
4.2.1.4.	Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele
4.2.1.5.	Ohutusteabe vahetamine rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel
4.2.2.	Rongidega seotud nõuded
4.2.2.1.	Rongi nähtavus
4.2.2.1.1.	Üldnõue
4.2.2.1.2.	Esiosa
4.2.2.1.3.	Tagaosa
4.2.2.2.	Rongi kuuldavus

▼M2

4.2.2.1.1.	Üldnõue
4.2.2.2.2.	Seadme käsitsemine
4.2.2.3.	Veeremiüksuse identifitseerimistunnus
4.2.2.4.	Reisijate ja veose ohutus
4.2.2.4.1.	Veose ohutus
4.2.2.4.2.	Reisijate ohutus
4.2.2.5.	Rongi koosseis
4.2.2.6.	Rongi pidurid
4.2.2.6.1.	Pidurisüsteemi miinimumnõuded
4.2.2.6.2.	Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus
4.2.2.7.	Rongi töökorra tagamine
4.2.2.7.1.	Üldnõue
4.2.2.7.2.	Vajalikud andmed
4.2.2.8.	Signaalide ja raudtee-äärsete märgiste nähtavuse nõuded
4.2.2.9.	Juhi valvsus
4.2.3.	Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid
4.2.3.1.	Rongide planeerimine
4.2.3.2.	Rongide identifitseerimine
4.2.3.2.1.	Ronginumbri vorm
4.2.3.3.	Rongi väljumine
4.2.3.3.1.	Väljumiseelsed kontrollid ja katsed
4.2.3.3.2.	Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist
4.2.3.4.	Liikluskorraldus
4.2.3.4.1.	Üldnõuded
4.2.3.4.2.	Rongi käsitlev aruandlus
4.2.3.4.2.1.	Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed
4.2.3.4.2.2.	Prognoositav üleandmisaeg
4.2.3.4.3.	Ohtlikud kaubad
4.2.3.4.4.	Käitamise kvaliteet
4.2.3.5.	Andmete salvestamine
4.2.3.5.1.	Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi
4.2.3.5.2.	Jälgimisandmete salvestamine rongis
4.2.3.6.	Halvenenud käitamistingimused
4.2.3.6.1.	Teiste kasutajate teavitamine
4.2.3.6.2.	Vedurijuhtide teavitamine
4.2.3.6.3.	Eriolukordades tegutsemise kord
4.2.3.7.	Hädaolukordade haldamine
4.2.3.8.	Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral
4.3.	Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid
4.3.1.	Liidesed taristu KTKga
4.3.2.	Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga
4.3.3.	Liidesed veeremi KTKga
4.3.3.1.	Liidesed vedurite KTKga ja reisijateveoveeremi KTKga

▼**M2**

4.3.3.2.	Liidesed kaubavagunite KTKga
4.3.4.	Liidesed energiavarustuse KTKga
4.3.5.	Liidesed raudteetunnelite ohutuse KTKga
4.4.	Käitamiseeskirjad
4.5.	Hooldusеeskirjad
4.6.	Kutsekvalifikatsioon
4.6.1.	Ametialane pädevus
4.6.2.	Keeleoskus
4.6.2.1.	Põhimõtted
4.6.2.2.	Keeleoskuse tase
4.6.3.	Töötajate esialgne ja pidev hindamine
4.6.3.1.	Põhielemendid
4.6.3.2.	Koolitusvajaduste analüüs ja nende ajakohastamine
4.6.4.	Abipersonal
4.7.	Tervisekaitse- ja ohutusnõuded
4.7.1.	Sissejuhatus
4.7.2.	Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine
4.7.2.1.	Enne tööle asumist
4.7.2.1.1.	Minimaalsed terviseuuringud
4.7.2.1.2.	Psühholoogiline hindamine
4.7.2.2.	Pärast tööle asumist
4.7.2.2.1.	Korrapärase tervisekontrolli sagedus
4.7.2.2.2.	Korrapärase tervisekontrolli miinimumsisu
4.7.2.2.3.	Täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine
4.7.3.	Meditsiininõuded
4.7.3.1.	Üldnõuded
4.7.3.2.	Nägemisnõuded
4.7.3.3.	Kuulmisnõuded
4.8.	Taristu-, raudteeveeremi- ja sõidukiregister
4.8.1.	Taristu
4.8.2.	Veerem
5.	Koostalitluse komponendid
5.1.	Määratlus
5.2.	Komponentide loetelu
6.	Komponentide vastavuse ja/või kasutamiskõlblikkuse hindamine ja allsüsteemi vastavuse tõendamine
6.1.	Koostalitluse komponendid
6.2.	Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem
6.2.1.	Põhimõtted

▼**M2**

7.	Rakendamine
7.1.	Põhimõtted
7.2.	Rakendussuunised
7.3.	Erijuhud
7.3.1.	Sissejuhatus
7.3.2.	Erijuhtude loetelu
7.3.2.1.	Eesti, Läti ja Leedu ajutine erijuhtum (T1)
7.3.2.2.	Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum (T2)
7.3.2.3.	Soome ajutine erijuhtum (T3)
7.3.2.4.	Soome püsiv erijuhtum (P1)
Liide A.	ERTMSi/ETCSi käitamiseeskirjad
Liide B.	Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad
Liide C.	Ohutusteabe vahetamise metoodika
Liide D.	Teave, mida taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtjale esitama seoses marsruudiraamatuga ja rongi ühilduvusega kavandataval käitusmarsruudil
Liide E.	Keeleoskuse ja teabevahetuse tase
Liide F.	Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded
Liide G.	Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded
Liide H.	Veeremiüksuse identifitseerimistunnus
Liide I.	Avatud punktide loetelu
Liide J.	Sõnastik

▼M2

1. SISSEJUHATUS

1.1. **Tehniline kohaldamisala**

Käesolev koostalitluse tehniline kirjeldus (edaspidi „KTK”) hõlmab direktiivi 2008/57/EÜ II lisa punktis 1 esitatud nimekirjas osutatud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi. Täpsemad andmed kõnealuse allsüsteemi kohta on esitatud 2. peatükis.

Vajaduse korral eristatakse KTKs tava- ja kiirraudtee (määratletud direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktis 2.1) suhtes kehtivaid nõudeid.

1.2. **Geograafiline kohaldamisala**

Käesoleva KTK geograafilisse kohaldamisalasse kuulub kogu raudteevõrk, mis hõlmab järgmist:

— üleeuroopaline tavaraudteevõrk, mida on kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktis 1.1 „Võrgustik”;

— üleeuroopaline kiirraudteevõrk, mida on kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktis 2.1 „Võrgustik”;

— muud raudteesüsteemi osad pärast kohaldamisala laiendamist vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ I lisa 4. osale.

KTKd ei kohaldata direktiivi 2008/57/EÜ artikli 1 lõikes 3 kirjeldatud juhtudel.

1.3. **KTK sisu**

Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikele 3 käesolevas KTKs:

a) esitatakse käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi kavandatav kohaldamisala – 2. peatükk;

b) kehtestatakse olulised nõuded, millele peavad vastama asjaomane allsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega – 3. peatükk;

c) kehtestatakse funktsionaalsed ja tehnilised nõuded, millele sihtallsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega peavad vastama. Vajaduse korral võivad need nõuded varieeruda olenevalt allsüsteemi kasutusviisist, näiteks olenevalt direktiivi 2008/57/EÜ I lisas sätestatud liini-, jaama- ja/või veeremiliikidest – 4. peatükk;

d) määratakse kindlaks Euroopa nõuete, sealhulgas Euroopa standarditega hõlmatud koostalitluskomponendid ja liidesed, mis on vajalikud Euroopa raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks – 5. peatükk;

e) määratakse iga käsitletava juhtumi puhul kindlaks, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitluse komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel – 6. peatükk;

▼M2

f) esitatakse KTK rakendamise strateegia. Eelkõige on vaja täpsustada etapid, mis tuleb läbida, ning vahendid, mida on võimalik kohaldada, et saavutada astmeline üleminek praegusest olukorrast olukorrani, kus vastavus KTK-le on muutunud normiks – 7. peatükk;

g) esitatakse asjaomase allsüsteemi käitamise ja hooldamise ning KTK rakendamise puhul nõutav asjaomaste töötajate kutsekvalifikatsioon ning töötajate tervise kaitse ja ohutuse nõuded – 4. peatükk.

Lisaks võib vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikele 5 iga KTK puhul ette näha erijuhud. Need on esitatud 7. peatükis.

Käesoleva KTK 4. peatükk sisaldab ka käesoleva lisa punktides 1.1 ja 1.2 nimetatud kohaldamisalas kehtivaid käitus- ja hoolduseeskirju.

2. ALLSÜSTEEMI/KOHALDAMISALA MÕISTE

2.1. **Allsüsteem**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi on direktiivi 2008/57/EÜ II lisa punktis 2.5 kirjeldatud järgmiselt:

„Menetlused ja seadmed, mis võimaldavad erinevate struktuuriliste allsüsteemide, eriti rongide koostamise ja rongijuhtimise, liikluse planeerimise ja korraldamise järjepidevat tööd nii normaalsetel kui halvenenud tingimustel.

Kutsekvalifikatsioonid, mida võidakse rahvusvaheliste teenuste osutamisel nõuda.”

2.2. **Kohaldamisala**

Käesolevat KTKd kohaldatakse selliste taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate kasutatava käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes, kes on seotud rongide käitamisega punkti 1.2 kohases Euroopa raudteesüsteemis.

2.2.1. *Töötajad ja rongid*

Punkte 4.6 ja 4.7 kohaldatakse nende töötajate suhtes, kes täidavad selliseid ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid nagu rongi saatmine.

Punkti 4.6.2 kohaldatakse direktiivi 2007/59/EÜ VI lisa punktis 8 kindlaks määratud vedurijuhtide suhtes.

Töötajate suhtes, kes täidavad ohutuse seisukohalt tähtsaid rongide lähetamise või rongidele liikumislubade andmisega seotud ülesandeid, kohaldatakse liikmesriikidevahelist kutsekvalifikatsiooni ning tervisekaitse- ja ohutusnõuete vastastikust tunnustamist.

Töötajate suhtes, kes täidavad ohutuse seisukohalt tähtsaid rongi piiriületuseelse ettevalmistusega seotud ülesandeid ning töötavad väljaspool taristuettevõtja võrguaruandes „piirialadena” määratletud kohti ja kelle töö kuulub töötaja ohutusloa alla, kohaldatakse punkti 4.6, samas kui punkti 4.7 puhul kohaldatakse liikmesriikidevahelist tervisekaitse- ja ohutusnõuete vastastikust tunnustamist. Rongi ei loeta piiriülest teenust osutavaks, kui ükski riigipiiri ületava rongi veeremiüksus ei välju pärast piiri ületamist piirialadelt.

▼M2

2.2.2. *Põhimõtted*

Käesolev KTK hõlmab üksnes neid raudtee käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi elemente (nagu on sätestatud 4. peatükis), mis sisaldavad põhimõtteliselt raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vahelisi rakendusliideseid või on koostalitluse seisukohalt eriti kasulikud.

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja peavad tagama, et eeskirjade, menetluste ja dokumentatsiooniga seotud kõikide nõuete täitmiseks kehtestatakse asjakohane kord. Kõnealuse korra kehtestamine on raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi asjakohane osa, nagu on nõutud direktiiviga 2004/49/EÜ ([1]). Ohutusjuhtimissüsteemi ennast hindab asjakohane liikmesriigi ohutusasutus enne ohutustunnistuse/tegevusloa andmist.

2.2.3. *Kohaldamine olemasolevate veeremiüksuste ja taristu suhtes*

Ehkki suurem osa käesolevas KTKs sisalduvatest nõuetest on seotud protsesside ja menetlustega, seondub osa neist ka kasutamise seisukohalt oluliste füüsiliste elementide, rongide ja veeremiüksustega.

Nende elementide projekteerimise tingimusi kirjeldatakse teisi allsüsteeme, näiteks veeremit, käsitlevates KTKdes. Käesolevas KTKs võetakse arvesse nende toimimisfunktsioone.

3. OLULISED NÕUDED

3.1. **Vastavus olulistele nõuetele**

Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 4 lõikele 1 peavad liidu raudteesüsteem, selle allsüsteemid ja nende koostalitluse komponendid vastama kõnealuse direktiivi III lisas sätestatud olulistele üldnõuetele.

3.2. **Olulised nõuded – ülevaade**

Olulised nõuded hõlmavad järgmist:

— ohutus,

— töökindlus ja käideldavus,

— tervisekaitse,

— keskkonnakaitse,

— tehniline ühilduvus,

— juurdepääs.

Direktiivi 2008/57/EÜ kohaselt võib olulisi nõudeid kohaldada üldiselt kogu Euroopa raudteesüsteemi suhtes või konkreetselt iga allsüsteemi ja selle komponentide suhtes.

Järgmises tabelis on kokkuvõtlikult esitatud direktiivi 2008/57/EÜ III lisas esitatud oluliste nõuete ja käesoleva KTK vaheline vastavus.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ (raudteeohutuse direktiiv) (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

▼M2

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervisekaitse		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.1.2	Juhtide dokumentatsioon						X									X		X
4.2.1.2.1	Käsiraamat												X			X		X
4.2.1.2.2	Marsruudiraamat															X		X
4.2.1.2.2.1	Marsruudiraamatu koostamine															X		
4.2.1.2.2.2	Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine															X		X
4.2.1.2.2.3	Juhi teavitamine reaalajas															X	X	X
4.2.1.2.3	Sõiduplaanid															X	X	X
4.2.1.2.4	Veerem						X									X		X
4.2.1.3	Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide						X									X		X
4.2.1.4	Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele						X									X	X	
4.2.1.5	Ohutusteabe vahetamine rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel						X									X	X	X
4.2.2.1	Rongi nähtavus	X														X		X
4.2.2.1.1	Üldnõue	X														X		X
4.2.2.1.2	Esiosa	X														X		X
4.2.2.1.3	Tagaosa	X														X		X

▼M2

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervisekaitse		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Käitamise ja liiklus-korralduse olulised nõuded		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.2.2	Rongi kuuldavus	X											X			X		X
4.2.2.2.1	Üldnõue	X														X		X
4.2.2.2.2	Seadme käsitsemine	X																X
4.2.2.3	Veeremiüksuse identifitseerimistunnus						X									X		X
4.2.2.4	Reisijate ja veose ohutus															X		
4.2.2.5	Rongi koosseis															X		
4.2.2.6	Rongi pidurid		X													X		X
4.2.2.6.1	Pidurisüsteemi miinimumnõuded		X													X		X
4.2.2.6.2	Pidurdustõhusus		X													X		X
4.2.2.7	Rongi töökorra tagamine		X													X		X
4.2.2.7.1	Üldnõue															X		X
4.2.2.7.2	Vajalikud andmed															X		X
4.2.2.8	Signaalide ja raudtee-äärsete märgiste nähtavuse nõuded														X	X		
4.2.2.9	Juhi valvsus															X		

▼M2

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervisekaitse		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.3.1	Rongide planeerimine		X														X	X
4.2.3.2	Rongide identifitseerimine															X	X	X
4.2.3.3	Rongi väljumine															X		X
4.2.3.3.1	Väljumiseelsed kontrollid ja katsed		X				X									X		X
4.2.3.3.2	Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist		X				X										X	X
4.2.3.4	Liikluskorraldus															X	X	X
4.2.3.4.1	Üldnõuded															X	X	X
4.2.3.4.2	Rongi käsitlev aruandlus															X	X	X
4.2.3.4.2.1	Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed															X		X
4.2.3.4.2.2	Prognoositav üleandmisaeg															X		X
4.2.3.4.3	Ohtlikud kaubad															X	X	
4.2.3.4.4	Käitamise kvaliteet																X	X
4.2.3.5	Andmete salvestamine						X										X	

▼M2

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervisekaitse		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Käitamise ja liiklus-korralduse olulised nõuded		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.3.5.1	Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi						X										X	
4.2.3.5.2	Jälgimisandmete salvestamine rongis						X										X	
4.2.3.6	Halvenenud käitamistingimused															X	X	X
4.2.3.6.1	Teiste kasutajate teavitamine															X		X
4.2.3.6.2	Vedurijuhtide teavitamine															X		
4.2.3.6.3	Eriolukordades tegutsemise kord															X	X	X
4.2.3.7	Hädaolukordade haldamine															X	X	X
4.2.3.8	Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral																	X
4.4	ERMTSi käitamiseeskirjad															X	X	
4.6	Kutsekvalifikatsioon															X	X	X
4.7	Tervisekaitse- ja ohutusnõuded															X		

▼M2

4. ALLSÜSTEEMI OMADUSED

4.1. **Sissejuhatus**

Kõiki asjaomaseid olulisi nõudeid silmas pidades hõlmab käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem, nagu seda kirjeldatakse punktis 2.2, üksnes käesolevas peatükis esitatud elemente.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2012/34/EL ([1]) on taristuettevõtja üldjuhul kohustatud kehtestama kõik vajalikud tingimused, millele tema võrgus liikuma lubatud rongid peavad vastama, võttes arvesse konkreetsete liinide geograafilisi iseärasusi ning käesolevas peatükis sätestatud funktsionaalseid ja tehnilisi spetsifikatsioone.

4.2. **Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid hõlmavad järgmist:

— töötajatega seotud spetsifikatsioonid,

— rongidega seotud spetsifikatsioonid,

— rongide käitamisega seotud spetsifikatsioonid.

4.2.1. *Töötajatega seotud spetsifikatsioonid*

4.2.1.1. Üldnõuded

Käesolevas punktis käsitletakse töötajaid, kes on seotud allsüsteemi käitamisega, täites ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vaheliste otseste liidestega.

1) Raudteeveo-ettevõtja töötajad:

   a) kes täidavad rongide juhtimisega seotud ülesandeid (edaspidi „juht”) ja moodustavad osa rongimeeskonnast;

   b) kes täidavad ülesandeid rongis (v.a juhtimine) ja moodustavad osa rongimeeskonnast;

   c) kes täidavad rongide ettevalmistamisega seotud ülesandeid.

2) Taristuettevõtja töötajad, kes täidavad rongide liikumislubade andmisega seotud ülesandeid.

   Hõlmatud on järgmised valdkonnad:

   — dokumentatsioon,

   — teavitamine.

Peale selle kehtestatakse käesoleva KTKga punktis 2.2.1 kindlaksmääratud töötajate puhul nõuded seoses järgmiste valdkondadega:

— kvalifikatsioon (vt liite G punkt 4.6),

— tervisekaitse- ja ohutusnõuded (vt punkt 4.7).

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL, 21. november 2012, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

▼M2

4.2.1.2. Juhtide dokumentatsioon

Rongi käitav raudteeveo-ettevõtja peab andma juhile kõik tema ülesannete täitmiseks vajalikud andmed ja dokumendid.

Need andmed peavad hõlmama vajalikku teavet rongi käitamiseks normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades, käsitledes marsruute, kus töötatakse, ning veeremit, mida neil marsruutidel kasutatakse.

4.2.1.2.1. Juhi käsiraamat

Kõik juhile vajalikud protseduurid tuleb koondada tavapärasesse dokumenti või arvutipõhisesse dokumenti, mida nimetatakse juhi käsiraamatuks.

Juhi käsiraamatus tuleb esitada kõikide kasutatavate marsruutide kohta ja neil marsruutidel kasutatava veeremi kohta nõuded tegutsemiseks igas normaalses, halvenenud ja hädaolukorras, millega juht võib kokku puutuda.

Juhi käsiraamat peab sisaldama kaht konkreetset aspekti:

— neist esimene käsitleb ühiseid eeskirju ja menetlusi (võttes arvesse liidete A, B ja C sisu) ning

— teine käsitleb konkreetse taristuettevõtja puhul kehtivaid vajalikke eeskirju ja protseduure.

See peab hõlmama vähemalt järgmiste aspektidega seotud toiminguid:

— töötajate ohutus ja turvalisus,

— signaalimine ja juhtkäsud,

— rongi käitamine, sealhulgas halvenenud tingimustes,

— vedurid ja veerem,

— vahejuhtumid ja õnnetused.

Juhi käsiraamatu koostamise eest vastutab raudteeveo-ettevõtja.

Raudteeveo-ettevõtja peab juhi käsiraamatu esitama selges vormingus kogu taristu kohta, kus tema juhid töötavad.

Raudteeveo-ettevõtja peab koostama juhi käsiraamatu niimoodi, et juhil oleks võimalik kohaldada kõiki käitamiseeskirju.

Sellel peab olema kaks liidet:

— 1. liide: sidetoimingute juhend;

— 2. liide: vormide kogu.

Eelnevalt kindlaksmääratud sõnumid ja vormid peavad olema taristuettevõtja(te) töökeeles.

Juhi käsiraamatu koostamine ja ajakohastamine peavad hõlmama järgmisi etappe:

▼M2

— taristuettevõtja (või käitamiseeskirjade eest vastutav organisatsioon) peab esitama raudteeveo-ettevõtjale nõuetekohase teabe taristuettevõtja töökeeles;

— raudteeveo-ettevõtja peab koostama algse või ajakohastatud dokumendi;

— kui keel, mille raudteeveo-ettevõtja on juhi käsiraamatu koostamiseks valinud, ei ole sama keel, milles asjakohane teave algselt esitati, on raudteeveo-ettevõtja kohustatud tegema vajaliku tõlke ja/või esitama selgitavad märkused mõnes muus keeles.

Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatavad dokumendid on täielikud ja täpsed.

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et juhi käsiraamat on täielik ja täpne.

4.2.1.2.2. Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudtee-äärsete seadmete kirjeldus

Juhtidele tuleb anda liini kirjeldus ja kasutatavatel liinidel juhtimisega seotud raudtee-äärsete seadmete kirjeldus. See teave tuleb esitada marsruudiraamatuks nimetatava ühtse dokumendina (mis võib olla tavapärane või arvutipõhine dokument).

Selles tuleb esitada vähemalt järgmised andmed:

— käitamise üldnäitajad,

— andmed tõusude ja languste kohta,

— üksikasjalik liiniskeem.

4.2.1.2.2.1. Marsruudiraamatu koostamine

Marsruudiraamat tuleb koostada ühes vormis kõikide selliste taristute kohta, mida konkreetse raudteeveo-ettevõtja rongid kasutavad.

Raudteeveo-ettevõtja vastutab marsruudiraamatu täieliku ja nõuetekohase koostamise eest ja kasutab selleks taristuettevõtja(te) antud teavet.

Taristuettevõtja peab andma raudteeveo-ettevõtjale vähemalt liites D esitatud määratlusele vastava marsruudiraamatu koostamiseks vajaliku teabe.

See peab sisaldama järgmisi andmeid (loetelu ei ole täielik):

a) käitamise üldnäitajad:

   a) signaalimissüsteemi ja vastava käitamisrežiimi tüüp (topeltliin, muutsuunaline, vasak- või parempoolse suunaga jne),

   b) vooluvarustustüüp,

   c) rongiraadiosideseadmete tüüp;

b) andmed tõusude ja languste ning kallete suuruse ja asukoha kohta;

c) üksikasjalik liiniskeem:

▼M2

— liinil asuvate jaamade ja sõlmpunktide nimed ja asukohad;

— tunnelid, sealhulgas nende asukoht, pikkus, üksikasjalikud andmed, näiteks jalgteede ja evakuatsioonipääsude olemasolu, samuti selliste turvaalade asukohad, kust on võimalik reisijaid evakueerida;

— olulised asukohad, näiteks neutraalvahemikud;

— igal rööbasteel lubatud sõidukiirus, sealhulgas vajaduse korral eri kiirused teatavate rongitüüpide jaoks;

— vastutav taristuettevõtja;

— liikluskorraldus-/liiklusjuhtimiskeskusega nii normaalsetes kui ka halvenenud tingimustes sidepidamise vahendid.

Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatavad dokumendid on täielikud ja täpsed.

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et marsruudiraamat on täielik ja täpne.

4.2.1.2.2.2. Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine

Taristuettevõtja peab teavitama raudteeveo-ettevõtjat kõikidest püsivatest või ajutistest muudatustest punkti 4.2.1.2.2.1 kohaselt edastatud teabes.

Raudteeveo-ettevõtja peab need muudatused koondama spetsiaalsesse dokumenti või arvutipõhisesse dokumenti, mille vorming peab olema ühesugune kõikide nende taristute puhul, mida konkreetse raudteeveo-ettevõtja rongid kasutavad.

Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatavad dokumendid on täielikud ja täpsed.

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et marsruudiraamatus sisalduvasse teabesse tehtud muudatusi koondav dokument on täielik ja täpne.

4.2.1.2.2.3. Juhi teavitamine reaalajas

Taristuettevõtja peab teavitama juhte kõikidest liini või sellega seotud raudtee-äärsete seadmete muudatustest, millest ei ole teatatud kui punkti 4.2.1.2.2.2 kohastest marsruudiraamatus sisalduva teabe muudatustest.

4.2.1.2.3. Sõiduplaanid

Rongide sõiduplaani andmete esitamine soodustab rongide täpset liikumist ja aitab osutada tõhusat teenust.

Raudteeveo-ettevõtja peab juhtidele esitama rongi normaalseks liiklemiseks vajalikud andmed, mis peavad sisaldama vähemalt järgmist:

— rongi identifitseerimistunnus;

— rongi sõidupäevad (vajaduse korral);

— peatuspunktid ja nendega seotud tegevus;

— muud ajaarvestuspunktid;

▼M2

— saabumis-/väljumis-/läbisõiduaeg iga kõnealuse punkti kohta.

Need rongi sõiduandmed, mis peavad põhinema taristuettevõtja esitatud teabel, võib esitada elektrooniliselt või paberkandjal.

Kõikidel liinidel, kus raudteeveo-ettevõtja tegutseb, tuleb need andmed esitada juhile ühtmoodi.

4.2.1.2.4. Veerem

Raudteeveo-ettevõtja peab juhile andma kogu teabe, mis on seotud veeremi käitamisega halvenenud olukordades (nt abi vajavate rongide puhul). Need dokumendid peavad keskenduma ka neil juhtudel kasutatavale konkreetsele liidesele taristuettevõtja töötajatega.

4.2.1.3. Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide

Raudteeveo-ettevõtja peab kõikidele oma töötajatele (rongis või mujal), kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis hõlmavad otsest liidest taristuettevõtja töötajate, seadmete või süsteemidega, esitama eeskirjad, protseduurid ning veeremi ja konkreetsete marsruutidega seotud andmed, mida ta peab nende ülesannete täitmisel vajalikuks. Need andmed peavad olema kohaldatavad nii harilikes kui ka halvenenud käitamistingimustes.

Rongides töötavatele töötajatele ette nähtud teabe struktuur, vorming, sisu ning koostamise ja ajakohastamise protsess peavad põhinema punktis 4.2.1.2 sätestatud nõuetel.

4.2.1.4. Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele

Kõik andmed, mis on vajalikud ohutusalase teabevahetuse tagamiseks rongide liikumislube andvate töötajate ja rongimeeskondade vahel, tuleb esitada:

— sidepidamispõhimõtteid kirjeldavates dokumentides (liide C);

— dokumendis „Vormide kogu”.

Taristuettevõtja peab koostama need dokumendid oma töökeeles.

4.2.1.5. Ohutusteabe vahetamine rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel

Rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja teiste töötajate (nagu on määratletud liites G) ja rongide liikumislube andvate töötajate vahelises ohutusteabe vahetuses kasutatav keel on asjaomase marsruudi taristuettevõtja töökeel (nagu on määratletud liites J).

Rongimeeskonna ja rongide liikumislube andvate töötajate vahelise ohutusteabevahetuse põhimõtted on esitatud liites C.

▼**M2**

Vastavalt direktiivile 2012/34/EL on taristuettevõtja kohustatud avaldama töökeele, mida tema personal igapäevases töös kasutab.

Kui kohalikud tavad nõuavad ka mõne teise keele kasutamist, on taristuettevõtja kohustatud kindlaks määrama selle kasutusala geograafilised piirid.

4.2.2. *Rongidega seotud nõuded*

4.2.2.1. R o n g i n ä h t a v u s

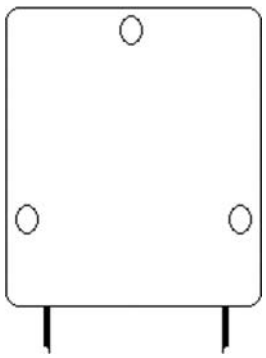
4.2.2.1.1. Üldnõue

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et rongid oleksid varustatud rongi esi- ja tagaosa tähistavate vahenditega.

4.2.2.1.2. Esiosa

Raudteeveo-ettevõtja peab sisselülitatud valgete esilaternate olemasolu ja nende paigutuse abil tagama, et lähenev rong on selgelt nähtav ja äratuntav.

Juhtveeremiüksuse sõidusuunas oleval esiosal peab olema kolm võrdkülgse kolmnurgana asetsevat laternat, nagu on näidatud allpool. Need laternad peavad alati põlema, kui rong sõidab kõnealuses suunas.



Esilaternad peavad võimaldama rongi võimalikult hõlpsalt märgata (gabariidituled), tagama rongijuhile piisava nähtavuse (esituled) öösel ja alavalgustuse tingimustes ega tohi pimestada vastutulevate rongide juhte.

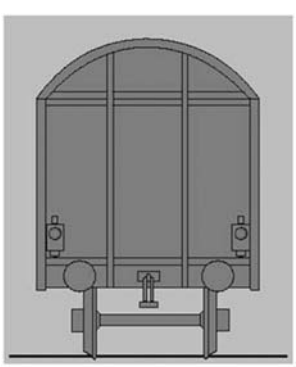
Laternate vahe, kõrgus rööbastest, läbimõõt, valgustustugevus, valguskiire mõõdud ja kuju päeval ja öösel on kindlaks määratud komisjoni määruses (EL) nr 1302/2014 ([1]) (edaspidi „vedurite ja reisijateveoveeremi KTK”).

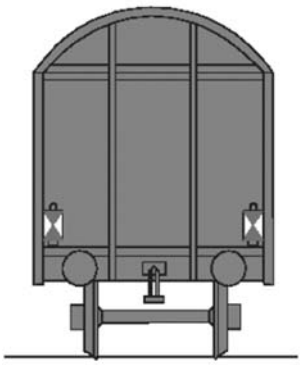
4.2.2.1.3. Tagaosa

Raudteeveo-ettevõtja peab varustama rongi tagaosa tähistamiseks vajalike vahenditega. Tagaosa signaallatern peab olema üksnes rongi viimase veeremiüksuse tagaosal. See peab paiknema järgmiselt.

([1]) Komisjoni määrus (EL) nr 1302/2014, 18. november 2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem” koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 228).

▼**M2**





4.2.2.1.3.1. Reisirongid

Reisirongi tagaosa peab olema tähistatud kahe fikseeritud punase tulega, mis asuvad samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel.

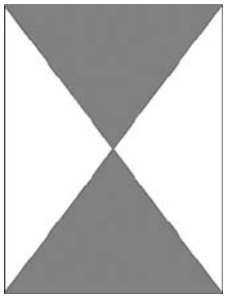
4.2.2.1.3.2. Rahvusvahelises liikluses kasutatavad kaubarongid

Liikmesriik peab komisjonile teatama, milliseid järgmisi eeskirju ta kohaldab oma riigi raudteevõrgus nende rongide suhtes, mis ületavad liikmesriikidevahelisi piire:

kas

— kaks punast fikseeritud tuld või

— kaks valgust tagasi peegeldavat märki, mis on allpool esitatud kujuga ning millel on valged kolmnurgad külgedel ja punane kolmnurk ülal ja all:



Lambid või märgid peavad asuma samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel.

Liikmesriigid, kus rongid peavad olema tähistatud kahe valgust tagasi peegeldava märgiga, peavad aktsepteerima rongi tagaosa tähistusena ka kaht punast fikseeritud tuld.

Liikmesriigid, kus rongid peavad olema tähistatud kahe punase tulega, peavad aktsepteerima rongi tagaosa tähistusena ka kaht valgust tagasi peegeldavat märki, kui kogu raudteevõrgus on täidetud järgmised kaks tingimust:

— liini võimalikku hõivatud ossa sisenemist käsitleva käitamiseeskirja kohaselt peab rongijuhil olema võimalik peatuda enne mis tahes takistust ning

— signalistidel ei ole kohustust rongi terviklikkuse kindlakstegemiseks visuaalselt kontrollida rongi tagaosa tähistuse olemasolu.

▼M2

4.2.2.1.3.3. Kaubarongid, mis liikmesriikidevahelisi piire ei ületa

Liikmesriik peab teatama komisjonile, milliseid eeskirju kohaldatakse riigi raudteevõrgus liikmesriikidevahelisi piire mitteületavate rongide suhtes.

Lisaks aktsepteeritakse punktis 4.2.2.1.3.2 kirjeldatud rahvusvahelises liikluses kasutatavaid kaubaronge käsitlevaid teatatud eeskirju ka piire mitteületavate rongide puhul.

4.2.2.2. Rongi kuuldavus

4.2.2.2.1. Üldnõue

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et rongid oleksid varustatud rongi lähenemisest märku andva helisignaalseadmega.

4.2.2.2.2. Seadme käsitsemine

Helisignaalseadet peab olema võimalik käivitada kõikidest juhtimisasenditest.

4.2.2.3. Veeremiüksuse identifitseerimistunnus

Igal veeremiüksusel peab olema kordumatu number, mis võimaldab seda teiste rööbassõidukite seas identifitseerida. Number peab olema selgelt esitatud vähemalt veeremiüksuse mõlemal küljel.

Samuti peab olema võimalik kindlaks teha veeremiüksuse suhtes kehtivaid käitamispiiranguid.

Täiendavad nõuded on sätestatud liites H.

4.2.2.4. Reisijate ja veose ohutus

4.2.2.4.1. Veose ohutus

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama kaubaveeremite ohutu ja kindla laadimise ning veose püsimise sellises seisundis kogu teekonna jooksul.

4.2.2.4.2. Reisijate ohutus

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama reisijate ohutu veo väljumisel ja kogu teekonna jooksul.

4.2.2.5. Rongi koosseis

Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama eeskirjad ja protseduurid, mida tema töötajad peavad järgima, et tagada rongi vastavus eraldatud liini nõuetele.

Rongikoosseisu nõuded peavad lähtuma järgmistest asjaoludest:

a) veeremiüksused:

— rongi kõik veeremiüksused peavad vastama kõikidele rongi läbitavatel marsruutidel kehtivatele nõuetele;

— rongi kõik veeremiüksused peavad suutma sõita maksimumkiirusel, millega rong on ette nähtud sõitma;

b) rongi kõik veeremiüksused peavad kogu kavandatava veo kestel järgima ettenähtud hooldusintervalle (nii aja kui ka teekonna pikkuse osas);

▼M2

c) rong:

— veeremiüksuste koosseis, mis moodustab rongi, peab vastama asjaomasel marsruudil kehtivatele tehnilistele piirangutele ega tohi olla pikem, kui on vahe- ja lõppterminalides maksimaalselt lubatud;

d) raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et rong on kogu kavandatava veo kestel sobivas tehnilises korras;

e) mass ja teljekoormus;

f) rongi mass peab jääma marsruudi asjaomases osas lubatud piiridesse ning haakeseadiste, veojõu ja muude rongi omadustega seoses ette nähtud maksimumpiiridesse. Tuleb kinni pidada teljekoormuse piirangutest;

g) rongi suurim kiirus:

— rongi suurim lubatud sõidukiirus peab vastama kõikidele asjaomastel marsruutidel kehtivatele piirangutele, pidurdusjõule, teljekoormusele ja veeremi liigile;

h) gabariidivärav;

i) rongi iga veeremiüksuse (koos veosega) gabariidivärav peab olema marsruudi asjaomase osa lubatud maksimumi piires.

Konkreetse rongi pidurisüsteemi või veduki liigist tulenevalt võib nõuda või kehtestada täiendavaid piiranguid.

Taristuettevõtja peab teavitama raudteeveo-ettevõtjat eraldatud liini omaduste muutumisest kohe pärast nende muutumist. Elemendid, mida tuleb kontrollida, et tagada rongi vastavus eraldatud liini nõuetele, on sätestatud liites D.

4.2.2.6. Rongi pidurid

4.2.2.6.1. Pidurisüsteemi miinimumnõuded

Rongi kõik veeremiüksused peavad olema ühendatud veeremi KTKs sätestatud pidevasse automaatpidurdussüsteemi.

Iga rongi esimeses ja viimases veeremiüksuses (sealhulgas vedukid) peab olema automaatpidurduse juhtseade.

Kui rong jaguneb avarii tõttu kaheks osaks, peavad mõlemad eraldunud veeremikogumid maksimaalse pidurdusjõuga automaatselt seiskuma.

4.2.2.6.2. Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus

1) Taristuettevõtja peab iga liini puhul teatama raudteeveo-ettevõtjale kõikidest asjaomase liini järgmistest omadustest:

— signaalimiskaugused (hoiatus, peatumine), mis sisaldavad asjaomast ohutusvaru,

— kalded,

— suurim lubatud kiirus ja

— tingimused selliste pidurisüsteemide kasutamiseks, mis võivad taristut mõjutada, näiteks magnet-, regeneratiiv- ja pöörisvoolpidurid.

▼M2

2) Lisaks võib taristuettevõtja esitada järgmise teabe:

i) rongide puhul, mille maksimumkiirus on suurem kui 200 km/h, aeglustusprofiil ja ekvivalentne reageerimisaeg rõhtsal rööbasteel;

ii) rongikoosseisude ja fikseeritud rongikoosseisude puhul, mille maksimumkiirus ei ületa 200 km/h, aeglustusprofiil (nagu eespool punktis i) või pidurdusmassi protsent;

iii) muude rongide puhul (muutuvate rongikoosseisude puhul, mille maksimumkiirus ei ületa 200 km/h) pidurdusmassi protsent.

Kui taristuettevõtja esitab eespool nimetatud teabe, tehakse see kättesaadavaks kõigile raudteeveo-ettevõtjatele, kes kavatsevad taristuettevõtja raudteevõrgus ronge käitada. Kättesaadavaks tehakse ka käesoleva määruse jõustumise kuupäeval juba kasutusel olevad ja olemasolevate liinide puhul aktsepteeritud pidurdustabelid.

3) Raudteeveo-ettevõtja määrab planeerimisetapi jooksul kindlaks rongi pidurdusvõime, võttes arvesse järgmist:

— asjaomase liini omadused, mida on kirjeldatud eespool punktis 1, või teave, mille taristuettevõtja on esitanud vastavalt eespool esitatud punktile 2 (kui selline teave on kättesaadav). Kui taristuettevõtja on esitanud punktis 2 kindlaks määratud teabe, peab raudteeveo-ettevõtja pidurdusvõime väljendamiseks kasutama sama teavet; ning

— veeremiga seotud varud, mis tuletatakse pidurdussüsteemi töökindlusest ja käideldavusest lähtudes.

Lisaks sellele tagab raudteeveo-ettevõtja, et iga rongi käitamisel saavutatakse igal juhul vajalik pidurdustõhusus. Raudteeveo-ettevõtja kehtestab asjakohased eeskirjad ning rakendab ja haldab neid oma ohutusjuhtimissüsteemi raames.

Eelkõige peab raudteeveo-ettevõtja kehtestama eeskirjad, mida kasutatakse juhul, kui rong ei saavuta käitamisel vajalikku pidurdustõhusust. Sel juhul peab raudteeveo-ettevõtja viivitamata teavitama taristuettevõtjat. Taristuettevõtja võib võtta asjakohaseid meetmeid, et vähendada mõju üldisele liiklusele oma raudteevõrgus.

4.2.2.7. Rongi töökorra tagamine

4.2.2.7.1. Üldnõue

Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama menetluse, millega tagatakse, et kõik rongi ohutusseadmed on täielikus töökorras ning et rong on liiklemiseks ohutu.

Raudteeveo-ettevõtja peab taristuettevõtjat teavitama kõikidest rongi omaduste muudatustest, mis mõjutavad selle toimimist, või mis tahes muudatustest, mis võivad mõjutada rongi kasutamist sellele eraldatud liinil.

Taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad kindlaks määrama rongi halvenenud tingimustes liiklemise tingimused ja protseduurid ning ajakohastama neid.

▼**M2**

4.2.2.7.2. Vajalikud andmed

Ohutuks ja tõhusaks käitamiseks vajalikud andmed ning nende edastamise protsess peavad hõlmama järgmist:

— rongi identifitseerimistunnus,

— rongi eest vastutava raudteeveo-ettevõtja identifitseerimistunnus,

— rongi tegelik pikkus,

— kas rongis veetakse reisijaid või loomi, kui see ei ole sõiduplaanis ette nähtud,

— käitamispiirangud ja nendega hõlmatud veeremiüksuste identifitseerimistunnused (rööpmelaius, kiirusepiirangud jne),

— andmed, mida taristuettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo korral.

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama nende andmete teatavakstegemise taristuettevõtja(te)le enne rongi väljumist.

Raudteeveo-ettevõtja peab teavitama taristuettevõtjat juhul, kui rong ei kasuta eraldatud liini või kui see tühistatakse.

4.2.2.8. Signaalide ja raudtee-äärsete märgiste nähtavuse nõuded

Juhil peab olema võimalik jälgida signaale ja raudtee-äärseid märgiseid ning need peavad olema juhile nähtavad (kui see on asjakohane). See kehtib ka muude ohutusega seotud raudtee-äärsete märkide kohta.

Selle soodustamiseks peavad signaalid, raudtee-äärsed märgised, märgid ja infotahvlid olema projekteeritud ja paigutatud ühetaoliselt. Muu hulgas tuleb arvesse võtta järgmist:

— sobiv paigutus, et rongi esilaternad võimaldaksid juhil teavet lugeda;

— sobiv ja piisav valgustus, kui see on vajalik teabe valgustamiseks;

— valgustpeegeldavuse kasutamisel peavad kasutatavad materjalid vastama asjakohastele spetsifikatsioonidele ja märgid peavad olema valmistatud nii, et rongi esilaternad võimaldavad juhil teavet hõlpsasti lugeda.

Juhikabiinid peavad olema projekteeritud sellisel ühetaolisel viisil, et juhil oleks võimalik talle esitatavat infot hõlpsasti näha.

4.2.2.9. Juhi valvsus

Rongis peab olema juhi valvsuse jälgimise vahend. See sekkub ja seiskab rongi, kui juht ei reageeri ettenähtud aja jooksul. Ajavahemik on kindlaks määratud veeremi KTKs.

▼M2

4.2.3. *Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid*

4.2.3.1. R o n g i d e p l a n e e r i m i n e

Kooskõlas direktiiviga 2012/34/EL peab taristuettevõtja teatavaks tegema, milliseid andmeid rongiliini taotlemisel nõutakse.

4.2.3.2. R o n g i d e i d e n t i f i t s e e r i m i n e

Iga rong peab olema identifitseeritav ronginumbri järgi. Taristuettevõtja annab ronginumbri rongiliini eraldamisel ning see number peab olema teada raudteeveo-ettevõtjale ja kõikidele kõnealust rongi käitavatele taristuettevõtjatele. Ronginumber peab olema võrgus korduvatu. Ronginumbri muutmist rongi teekonna jooksul tuleks vältida.

4.2.3.2.1. Ronginumbri vorm

Ronginumbri vorm määratakse kindlaks komisjoni muudetud otsuses 2012/88/EL ([1]) (juhtkäskude ja signaalimise KTKs).

4.2.3.3. R o n g i v ä l j u m i n e

4.2.3.3.1. Väljumiseelsed kontrollid ja katsed

Raudteeveo-ettevõtja peab kindlaks määrama kontrollid ja katsed, et tagada rongi ohutu väljumine (nt uksed, veos, pidurid).

4.2.3.3.2. Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist

Raudteeveo-ettevõtja teavitab taristuettevõtjat, kui rong on raudteevõrku sisenemiseks valmis.

Raudteeveo-ettevõtja peab enne rongi väljumist ja sõidu ajal teavitama taristuettevõtjat kõikidest rongi või selle käitamist mõjutavatest kõrvalekalletest, mis võivad rongi liikumist kahjulikult mõjutada.

4.2.3.4. L i i k l u s k o r r a l d u s

4.2.3.4.1. Üldnõuded

Liikluskorraldus peab tagama raudtee ohutu, tõhusa ja täpse toimimise, sealhulgas töö tõhusa taastamise pärast teenuse häireid.

Taristuettevõtja peab ette nägema protseduurid ja vahendid:

— rongiliikluse korraldamiseks reaalajas;

— käitamismeetmeteks, mille eesmärk on tagada taristu võimalikult tõhus toimimine tegelike või prognoositavate viivituste või vahejuhtumite korral, ja

— raudteeveo-ettevõtja(te) teavitamiseks nimetatud juhtudel.

([1]) Komisjoni otsus 2012/88/EL, 25. jaanuar 2012, üleeuroopalise raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 51, 23.2.2012, lk 1).

▼M2

Mis tahes täiendavaid menetlusi, mida raudteeveo-ettevõtja vajab ja mis mõjutavad liidest taristuettevõtjaga, võib kehtestada pärast kokkuleppe sõlmimist taristuettevõtjaga.

4.2.3.4.2. Rongi käsitlev aruandlus

4.2.3.4.2.1. Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed

Taristuettevõtja peab:

a) looma võimalused, et registreerida reaalajas kellaajad, millal rongid väljuvad nende võrkudes asjakohastest varem kindlaks määratud meldepunktidest, saabuvad neisse või läbivad neid, ja deltaaja;

b) sätestama konkreetsed andmed, mis on vajalikud rongi asukoha teatamiseks. Need andmed peavad sisaldama järgmist:

— rongi identifitseerimistunnus;

— meldepunkti identifitseerimistunnus;

— liin, millel rong sõidab;

— plaanijärgne meldepunkti saabumise aeg;

— tegelik meldepunkti saabumise aeg (olenemata sellest, kas tegemist on saabumise, väljumise või läbisõiduga, tuleb esitada eraldi saabumis- ja väljumisaeg ka vahemeldepunktide kohta, mida rong läbib);

— meldepunkti varem või hiljem saabumise aeg minutites;

— esialgne selgitus kõikide üle 10-minutiliste viivituste kohta või muude viivituste kohta, mille selgitamine on liikluskontrolli süsteemiga ette nähtud;

— teave selle kohta, et rongi andmed ei ole saabunud õigel ajal, ja viivituse aeg minutites;

— rongi varasem(ad) identifitseerimistunnus(ed), kui see (need) on olemas;

— rongi tühistamine kogu marsruudi ulatuses või osaliselt.

4.2.3.4.2.2. Prognoositav üleandmisaeg

Taristuettevõtjal peab olema menetlus, mis võimaldab kindlaks määrata prognoositava kõrvalekalde minutites rongi plaanijärgsel üleandmisel teisele taristuettevõtjale.

See peab hõlmama teenuse häirete andmeid (kirjeldus ja probleemi asukoht).

4.2.3.4.3. Ohtlikud kaubad

Raudteeveo-ettevõtja peab kindlaks määrama ohtlike kaupade veo järelevalve korra.

Nimetatud protseduurid peavad hõlmama järgmist:

— Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/68/EÜ ([1]) sätete järgimine;

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/68/EÜ, 24. september 2008, ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

▼M2

— juhi teavitamine rongis olevatest ohtlikest kaupadest ja nende asukohast;

— teave, mida taristuettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul;

— koos taristuettevõtjaga sidekanalite kindlaksmääramine ja erimeetmete kavandamine kaupadega seotud hädaolukordade puhuks.

4.2.3.4.4. Käitamise kvaliteet

Taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad kehtestama menetlused kõikide asjaomaste teenuste tõhusa toimimise järelevalveks.

Järelevalve eesmärk peab olema analüüsida nii inimeksimusi kui ka süsteemivigu käsitlevaid andmeid ja teha kindlaks sellekohased põhisuundumused. Analüüsi tulemuste alusel töötatakse välja parendusmeetmed, mille eesmärk on vältida või leevendada juhtumeid, mis võivad kahjustada raudteevõrgu tõhusat toimimist.

Kui kõnealustest parendusmeetmetest oleks teisi taristuettevõtjaid ja raudteeveo-ettevõtjaid hõlmates kasu kogu võrgule, tuleb need vastavalt teatavaks teha, pidades silmas ärisaladuse kaitset.

Käitamist oluliselt häirinud juhtumeid peab taristuettevõtja analüüsima võimalikult kiiresti. Vajaduse korral ning eelkõige juhul, kui asjaga on seotud mõni raudteeveo-ettevõtja(te) töötaja, peab taristuettevõtja kutsuma analüüsis osalema ka kõnealuse juhtumiga seotud raudteeveo-ettevõtja(d). Kui analüüsi tulemusena töötatakse välja võrgu parendamise soovitused, mille eesmärk on kõrvaldada või leevendada õnnetuste/vahejuhtumite põhjusi, tuleb need edastada kõikidele asjaomastele taristuettevõtjatele ja raudteeveo-ettevõtjatele.

Need toimingud dokumenteeritakse ja nende suhtes rakendatakse sisekontrolli.

4.2.3.5. Andmete salvestamine

Rongi sõiduandmed tuleb salvestada ja säilitada, et:

— toetada süstemaatilist ohutusjärelevalvet kui vahejuhtumite ja õnnetuste vältimise vahendit;

— teha kindlaks juhi tegevus ning rongi ja taristu toimimine enne ja (kui vaja) vahetult pärast vahejuhtumit või õnnetust, et võimaldada põhjuste väljaselgitamist ning põhjendada uusi või muudetud meetmeid, mille eesmärk on vältida juhtunu kordumist;

— salvestada veduri/veduki toimimisega ja juhi tegevusega seotud andmed.

Salvestatud andmete puhul peab olema võimalik kindlaks teha:

— salvestamise kuupäev ja kellaaeg;

— salvestatava sündmuse täpne geograafiline asukoht;

— rongi identifitseerimistunnus;

— juhi isik.

▼M2

ETCSi/GSM-Ri jaoks jäädvustatakse andmed, mis on määratletud juhtkäskude ja signaalimise KTKs ning on asjakohased käesoleva KTK punkti 4.2.3.5 silmas pidades.

Andmeid tuleb kindlalt kaitsta ja säilitada ning need peavad olema kättesaadavad volitatud asutustele, sealhulgas riiklikele uurimisasutustele, kes täidavad oma ülesandeid vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 19.

4.2.3.5.1. Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi

Taristuettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

— rongide liikumisega seotud raudteeäärsete seadmete (signaalimine, punktid jne) tõrked;

— teljepukside tuvastatud ülekuumenemine, kui asjaomased seadmed on olemas;

— rongijuhi ja signalisti vaheline ohutusteabe vahetus.

4.2.3.5.2. Jälgimisandmete salvestamine rongis

Raudteeveo-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

— ohuolekus signaalidest või „liikumisloa lõpust” möödasõidu tuvastamine;

— hädapiduri rakendamine;

— rongi sõidukiirus;

— rongis olevate kontroll- või signaalseadmete isoleerimine või eiramine;

— helisignaalseadme kasutamine;

— ukse juhtseadiste käitamine (avamine, sulgemine), kui need on olemas;

— rongis asuvate rongi ohutu käitamisega seotud häireseadmete (kui need on olemas) tuvastamine;

— selle juhikabiini identifitseerimistunnus, kus kontrollimisele kuuluvaid andmeid salvestatakse.

Salvestusseadet käsitlevad täiendavad tehnilised spetsifikatsioonid on sätestatud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs.

4.2.3.6. Halvenenud käitamistingimused

4.2.3.6.1. Teiste kasutajate teavitamine

Taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtja(te)ga kooskõlastatult kehtestama menetluse üksteise viivitamatuks teavitamiseks mis tahes olukordadest, mis halvendavad raudteevõrgu või veeremi ohutust, toimivust ja/või sellele juurdepääsu.

4.2.3.6.2. Vedurijuhtide teavitamine

Taristuettevõtja peab kõikide oma vastutusalaga seotud halvenenud käitamistingimuste korral andma juhtidele ametlikud juhised meetmete kohta, mida on vaja võtta, et halvenenud olukord ohutult lahendada.

▼M2

4.2.3.6.3. Eriolukordades tegutsemise kord

Taristuettevõtja peab kooskõlastatult kõikide tema taristus tegutsevate raudteeveo-ettevõtjatega ja vajaduse korral naabruses asuvate taristuettevõtjatega koostama ja avaldama sobivad meetmed eriolukordadeks ning määrama vastutusalad, lähtudes vajadusest vähendada halvenenud käitamistingimustest tulenevat kahjulikku mõju.

Planeerimisnõuded ja kõnealustele sündmustele reageerimine peavad olema proportsioonis tingimuste halvenemise laadi ja potentsiaalse raskusastmega.

Need meetmed, mis peavad hõlmama vähemalt võrgu normaalse olukorra taastamise kavasid, võivad käsitleda ka järgmist:

— veeremirikked (näiteks rikked, mis võivad kaasa tuua olulisi liiklushäireid, protseduurid rikkis rongide päästmiseks);

— taristutõrked (näiteks elektrikatkestuse puhul või tingimustes, kus ronge võidakse planeeritud marsruudilt kõrvale suunata);

— äärmuslikud ilmastikuolud.

Taristuettevõtja peab koostama ja ajakohastama taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja nende töötajate kontaktandmed, kellega tuleb kontakteeruda halvenenud käitamistingimusi põhjustavate teenusehäirete korral. Need andmed peavad hõlmama kontaktandmeid nii tööajal kui ka töövälisel ajal.

Raudteeveo-ettevõtja peab need andmed edastama taristuettevõtjale ja teatama taristuettevõtjale nimetatud kontaktandmete muutustest.

Taristuettevõtja peab kõiki raudteeveo-ettevõtjaid teavitama andmete kõikidest muutustest.

4.2.3.7. H ä d a o l u k o r d a d e h a l d a m i n e

Taristuettevõtja peab kooskõlastatult:

— kõikide tema taristus tegutsevate raudteeveo-ettevõtjatega või vajaduse korral kõnealuste ettevõtjate esindusasutustega,

— vastavalt vajadusele naabruses asuvate taristuettevõtjatega,

— vastavalt vajadusele kohalike omavalitsustega ning kohaliku või riigi tasandi avariiteenistuste (sealhulgas tuletõrje ja päästeameti) esindusorganitega

kindlaks määrama, avaldama ja kättesaadavaks tegema asjakohased meetmed hädaolukordade haldamiseks ja normaalse töö taastamiseks liinil.

Need meetmed hõlmavad tavaliselt järgmist:

— kokkupõrked,

— rongitulekahjud,

— rongide evakueerimine,

▼**M2**

— õnnetused tunnelites,

— ohtlike kaupadega seotud vahejuhtumid,

— rööbastelt mahasõidud.

Raudteeveo-ettevõtja peab taristuettevõtjale andma kõik üksikasjalikud andmed nimetatud juhtumite kohta, eelkõige rongide remondi või rööbastele tagasitõstmise korral.

Lisaks peavad raudteeveo-ettevõtjal olema menetlused reisijate teavitamiseks rongi avarii- ja ohutustoimingutest.

4.2.3.8. Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral

Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama vajalikud protseduurid rongimeeskonna abistamiseks halvenenud olukordades, et vältida või vähendada veeremi tehnilistest või muudest riketest tingitud viivitusi (nt sidekanalid, rongi evakueerimise korral võetavad meetmed).

4.3. **Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid**

3. peatükis sätestatud olulisi nõudeid silmas pidades on liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid järgmised.

4.3.1. *Liidesed taristu KTKga*

Viide käitamise KTK-le		Viide taristu KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus	4.2.2.6.2	Rööbastee vastupidavus pikijõule	4.2.6.2
Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine	4.2.1.2.2.2	Käitamiseeskirjad	4.4
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6		

4.3.2. *Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga*

Viide käitamise KTK-le		Viide juhtkäskude ja signaalimise KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Käsiraamat	4.2.1.2.1	Käitamiseeskirjad	4.4
Käitamiseeskirjad	4.4		
Raudtee-äärsete signaalide ja märgiste nähtavuse nõuded	4.2.2.8	Raudteeäärsete juhtobjektide nähtavus	4.2.15
Rongi pidurid	4.2.2.6	Rongi pidurdustõhusus ja -omadused	4.3.2.3
Käsiraamat	4.2.1.2.1	Liivatamisseadmete kasutamine	4.2.10

▼**M2**

Viide käitamise KTK-le		Viide juhtkäskude ja signaalimise KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Ronginumber	4.2.3.2.1	ETCSi DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Andmete salvestamine rongis	4.2.3.5	Järelevalveotstarbelise andmesalvestuse liides	4.2.14

4.3.3. *Liidesed veeremi KTKdega*

4.3.3.1. Liidesed vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide vedurite ja reisijate-veoveeremi KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Päästetööde haakeseadis	4.2.2.2.4
		Otsahaakeseadis	4.2.2.2.3
Rongi koosseis	4.2.2.5	Teljekoormuse parameeter	4.2.3.2
Rongi pidurid	4.2.2.6	Pidurdustõhusus	4.2.4.5
Rongi nähtavus	4.2.2.1	Välised esi- ja tagatuled	4.2.7.1
Rongi kuuldavus	4.2.2.2	Signaalpasun	4.2.7.2
Raudtee-äärsete signaalide ja märgiste nähtavuse nõuded	4.2.2.8	Väline nähtavus	4.2.9.1.3
		Tuuleklaasi optilised omadused	4.2.9.2.2
		Sisevalgustus	4.2.9.1.8
Juhi valvsus	4.2.2.9	Juhi tegevuse kontrollimine	4.2.9.3.1
Jälgimisandmete salvestamine rongis	4.2.3.5.2	Salvestusseade	4.2.9.6
Hädaolukordade haldamine	4.2.3.7	Tõsteskeem ja -juhised	4.2.12.5
		Päästetöödega seotud kirjeldused	4.2.12.6
Rongi koosseis	4.2.2.5	Käitusdokumentatsioon	4.2.12.4
Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	Liide F		

▼**M2**

Viide käitamise KTK-le		Viide vedurite ja reisijate-veoveeremi KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Liivatamine	Liide B	Isolatsiooniemissioo-nid	4.2.3.3.1.1

4.3.3.2. Liidesed kaubavagunite KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide kaubavagunite KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Tagaosa	4.2.2.1.3.2	Tagaosa signaaltule kinnitusseadmed	4.2.6.3
		Tagaosa signaaltuli	Liide E
Rongi koosseis	4.2.2.5	Gabariidid	4.2.3.1
Rongi koosseis	4.2.2.5	Ühilduvus rööbas-teede kandevõimega	4.2.3.2
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Üksuse tugevus – tõstmine	4.2.2.2
Rongi pidurid	4.2.2.6	Pidur	4.2.4

4.3.4. *Liidesed energiavarustuse KTKga*

Viide käitamise KTK-le		Viide energiavarustuse KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Rongi koosseis	4.2.2.5	Suurim voolutugevus rongis	4.2.4.1
Marsruudiraamatu koostamine	4.2.1.2.2.1		
Rongi koosseis	4.2.2.5	Eraldustsoonid:	
Marsruudiraamatu koostamine	4.2.1.2.2.1	faasidevahelised	4.2.15
		süsteemidevahelised	4.2.16

▼M2

4.3.5. *Liidesed raudteetunnelite ohutuse KTKga*

Viide käitamise KTK-le		Viide raudteetunnelite ohutuse KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Rongi töökorra tagamine	4.2.2.7	Hädaolukorras kohaldatav eeskiri	4.4.1
Rongi väljumine	4.2.3.3		
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6		
Hädaolukordade haldamine	4.2.3.7	Tunnelis hädaolukorra lahendamise plaan	4.4.2
		Õppused	4.4.3
		Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordi käsitleva teabe jagamine	4.4.5
Ametialane pädevus	4.6.1	Rongimeeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus	4.6.1

4.4. **Käitamiseeskirjad**

Eeskirjad ja protseduurid, mis võimaldavad Euroopa Liidu raudteesüsteemis kasutamiseks ette nähtud uute struktuursete allsüsteemide ühtset kasutamist, eelkõige uue juhtimis- ja signaalimissüsteemiga vahetult seotud eeskirjad ja protseduurid peavad olema ühesugustes olukordades ühetaolised.

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS/ETCS) ning ERTMS/GSM-R raadiosüsteemi käitamispõhimõtted ja selle puhul kehtivad eeskirjad on sätestatud liites A.

Kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemis kehtivad ühised käitamispõhimõtted ja eeskirjad on sätestatud liites B.

4.5. **Hoolduseeskirjad**

Ei kohaldata

4.6. **Kutsekvalifikatsioon**

4.6.1. *Ametialane pädevus*

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja töötajad peavad olema omandanud vajaliku ametialase pädevuse, et täita kõiki vajalikke ohutusega seotud ülesandeid harilikes, halvenenud ja hädaolukordades. Kõnealune pädevus hõlmab ametialaseid teadmisi ning oskust neid teadmisi rakendada.

Konkreetsete ülesannetega seotud kutsekvalifikatsiooni miinimumelemendid on esitatud liidetes F ja G.

▼M2

4.6.2. *Keeleoskus*

4.6.2.1. Põhimõtted

Taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad tagama, et nende asjaomased töötajad oskavad kasutada liites C sätestatud sideprotokolle ja -põhimõtteid.

Kui taristuettevõtja töökeel ei ole sama mis raudteeveo-ettevõtja töötajate tavaliselt kasutatav keel, peab keele- ja suhtluskoolitus moodustama olulise osa raudteeveo-ettevõtja üldisest kvalifikatsioonijuhtimise süsteemist.

Raudteeveo-ettevõtja töötajad, kes peavad oma ülesannete täitmisel harilikes, halvenenud või hädaolukordades suhtlema olulistes ohutusküsimustes taristuettevõtja personaliga, peavad piisaval tasemel valdama taristuettevõtja töökeelt.

4.6.2.2. Keeleoskuse tase

Taristuettevõtja töökeelt tuleb osata ohutuse tagamiseks piisaval tasemel.

a) Juht peab suutma vähemalt:

— saata kõiki liites C sätestatud sõnumeid ja neist aru saada;

— tõhusalt suhelda harilikes, halvenenud ja hädaolukordades;

— täita vormide kogu vorme.

b) Teised rongimeeskonna liikmed, kellel on oma ülesannete täitmiseks vaja ohutuse seisukohalt olulistes küsimustes suhelda taristuettevõtjaga, peavad suutma vähemalt saata rongi ja selle käitamisega seotud teavet ning sellest aru saada.

Nendel rongi saatvatel töötajatel, kes ei ole vedurijuhid, peab olema vähemalt 2. taseme keeleoskus, nagu on kirjeldatud liites E.

4.6.3. *Töötajate esialgne ja pidev hindamine*

4.6.3.1. Põhielemendid

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad kindlaks määrama oma töötajate hindamise menetluse, et täita komisjoni määrustes (EL) nr 1158/2010 ([1]) ja (EL) nr 1169/2010 ([2]) sätestatud nõuded.

4.6.3.2. Koolitusvajaduste analüüs ja nende ajakohastamine

Raudtee-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad analüüsima oma asjaomaste töötajate koolitusvajadusi ning määrama kindlaks koolitusvajaduste läbivaatamise ja ajakohastamise menetluse, et täita määrustes (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010 sätestatud nõuded.

([1]) Komisjoni määrus (EL) nr 1158/2010, 9. detsember 2010, raudteede ohutustunnistuste vastavushindamise ühise ohutusmeetodi kohta (ELT L 326, 10.12.2010, lk 11).

([2]) Komisjoni määrus (EL) nr 1169/2010, 10. detsember 2010, raudtee ohutusloa vastavushindamise ühise ohutusmeetodi kohta (ELT L 327, 11.12.2010, lk 13).

▼M2

Analüüsis tuleb esitada koolituse ulatus ja keerukus ning võtta arvesse rongide, vedukite ja veeremi kasutamisega seotud ohte. Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama menetluse, mille abil rongipersonal õpib tundma marsruute, millel töötatakse, ja säilitab vastavad teadmised. See menetlus peab:

— põhinema taristuettevõtja antaval marsruudiinfol ja

— olema kooskõlas punktis 4.2.1 kirjeldatud menetlusega.

Rongi saatmise ja ettevalmistamisega seotud ülesannete puhul arvesse võetavad elemendid on esitatud vastavalt liidetes F ja G. Võimaluse korral tuleb kõnealused elemendid kindlaks määrata töötajate koolitamise raames.

Raudteeveo-ettevõtja kavandatavast käitamisest või taristuettevõtja hallatava võrgu omadustest tulenevalt võivad osa liidetes F ja G nimetatud elementidest olla mittevajalikud. Koolitusvajaduste analüüsis tuleb sätestada, milliseid elemente ei peeta vajalikuks ja miks.

4.6.4. *Abipersonal*

Raudteeveo-ettevõtja tagab, et abipersonal (nt toitlustajad ja koristajad), kes ei kuulu rongimeeskonda, saavad lisaks baasväljaõppele ka koolitust rongimeeskonna täielikult koolitatud liikmete juhiste täitmiseks.

4.7. **Tervisekaitse- ja ohutusnõuded**

4.7.1. *Sissejuhatus*

Punktis 4.2.1 nimetatud töötajad, kes täidavad punkti 2.2 kohaselt ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, peavad olema piisavalt heas füüsilises vormis, et tagada üldiste töö- ja ohutusnormide täitmine.

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad välja töötama ja dokumenteerima menetluse, mille nad kehtestavad ohutusjuhtimissüsteemi alla kuuluvate töötajate meditsiiniliste, psühholoogiliste ja tervisenõuete täitmiseks.

Punktis 4.7.2 sätestatud terviseuuringud ja otsused konkreetsete töötajate füüsilise vormi kohta peab tegema arst.

Töötajad ei tohi täita ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, kui nende valvsus on vähenenud alkoholi, narkootikumide ja psühhotroopsete ravimite vms kasutamise tõttu. Seepärast peavad raudteeveo-ettevõtjal ja taristuettevõtjal olema kehtestatud protseduurid, millega piiratakse ohtu, et töötajad võivad töötada kõnealuste ainete mõju all või tööl olles neid aineid tarbida.

Eespool nimetatud ainete lubatud määr organismis on ette nähtud selle liikmesriigi normidega, kus rongiliiklus toimub.

▼**M2**

4.7.2. *Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine*

4.7.2.1. Enne tööle asumist

4.7.2.1.1. Minimaalsed terviseuuringud

Terviseuuringud peavad hõlmama järgmist:

— üldine tervisekontroll;

— sensoorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontroll;

— uriini- või vereanalüüs, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;

— narkootikumide kuritarvitamise kontroll.

4.7.2.1.2. Psühholoogiline hindamine

Psühholoogilise hindamise eesmärk on aidata raudteeveo-ettevõtjal määrata ametisse ja juhtida töötajaid, kellel on oma ülesannete ohutuks täitmiseks vajalikud kognitiivsed, psühhomotoorsed, käitumis- ja isiksuseomadused.

Psühholoogilise hindamise sisu kindlaksmääramisel tuleb iga ohutusfunktsiooniga seoses arvesse võtta vähemalt järgmisi kriteeriume:

a) kognitiivsed võimed:

— tähelepanu- ja keskendumisvõime,

— mälu,

— taju erksus,

— otsustusvõime,

— suhtlemisoskus;

b) psühhomotoorsed võimed:

— reaktsiooni kiirus,

— liigutuste koordinatsioon;

c) käitumine ja isiksuseomadused:

— emotsionaalne enesevalitsemine,

— käitumise usaldusväärsus,

— sõltumatus,

— kohusetunne.

Kui mõni nimetatud elementidest kõrvale jäetakse, peab psühholoog vastavat otsust põhjendama ja selle dokumenteerima.

Taotlejad läbivad oma psühholoogilise sobivuse tõendamiseks kontrolli, mille teostab psühholoog või arst või mis vastavalt liikmesriigi otsusele teostatakse psühholoogi või arsti järelevalve all.

▼M2

4.7.2.2. Pärast tööle asumist

4.7.2.2.1. Korrapärase tervisekontrolli sagedus

Vähemalt üks korrapärane terviseuuring tuleb teha:

— alla 40-aastaste töötajate puhul iga viie aasta järel;

— 41–62-aastaste töötajate puhul iga kolme aasta järel;

— üle 62-aastaste töötajate puhul kord aastas.

Arst peab ette nägema sagedasemad uuringud, kui töötaja tervislik seisund seda nõuab.

▼M3

Ilma et see piiraks punkti 4.7.2.2.3 (täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine) kohaldamist, pikendatakse korrapärase tervisekontrolli, mis oleks pidanud toimuma ajavahemikus 1. märtsist 2020 kuni 31. augustini 2020, läbiviimise tähtaega 6 kuu võrra. Tähtaja pikendamist ei kohaldata, kui arst on määranud, et tervisekontrolli tuleb läbi viia sagedamini, välja arvatud juhul, kui liikmesriik on otsustanud teisti. Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja peavad kehtestama menetlused, millega välistatakse oht, et tööle tulevad töötajad, kes ei ole kohustuste täitmiseks kõlbulikud.

▼M2

4.7.2.2.2. Korrapärase tervisekontrolli miinimumsisu

Kui töötaja vastab enne tööle asumist tehtavate uuringute kriteeriumidele, peab korrapärane erikontroll hõlmama vähemalt järgmist:

— üldine tervisekontroll;

— sensoorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontroll;

— uriini- või vereanalüüs, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;

— narkootikumide kuritarvitamise kontroll, kui esinevad vastavad kliinilised näitajad.

4.7.2.2.3. Täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine

Lisaks korrapärasele tervisekontrollile tuleb teha spetsiaalne täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine, kui on piisavalt alust kahelda töötaja füüsilises või psühholoogilises seisundis või kui on piisav alus kahtlustada narkootikumide tarvitamist või lubatud piire ületavat alkoholitarvitamist. See kehtib eelkõige juhul, kui kõnealuse isiku inimeksimuse tõttu on toimunud vahejuhtum või õnnetus.

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja peavad kehtestama süsteemid, millega tagatakse vajaduse korral kõnealuse lisakontrolli ja -hindamise tegemine.

4.7.3. *Meditsiininõuded*

4.7.3.1. Üldnõuded

Töötajad ei tohi põdeda selliseid haigusi ega saada ravi, mille tagajärjeks võib olla:

— ootamatu teadvusekaotus;

— teadvuse või keskendumisvõime nõrgenemine;

— ootamatu teovõimetus;

— tasakaalu või koordinatsiooni halvenemine;

— oluline liikumisvõime halvenemine.

Täidetud peavad olema järgmised nägemis- ja kuulmisnõuded.

▼**M2**

4.7.3.2. Nägemisnõuded

— Kaugnägemisteravus abivahenditega või ilma: 0,8 (parem silm + vasak silm – eraldi mõõdetuna); nõrgemal silmal vähemalt 0,3.

— Maksimaalsed korrektiivklaasid: kaugelenägevus + 5 / lühinägevus – 8. Arst võib erandjuhtudel lubada nimetatud vahemikust väljapoole jäävaid näitajaid, olles eelnevalt konsulteerinud silmaarstiga.

— Kesknägevus ja lähinägevus: piisav, abivahenditega või ilma.

— Lubatud on kontaktläätsed.

— Normaalne värvieristusvõime: tunnustatud testi (nt Ishihara) alusel, vajaduse korral kasutada täiendavat tunnustatud testi.

— Vaateväli: normaalne (puuduvad kõrvalekalded, mis mõjutaksid tööülesannete täitmist).

— Mõlema silma nägevus: olemas.

— Binokulaarne vaateväli: olemas.

— Kontrastitundlikkus: hea.

— Puuduvad progresseeruvad silmahaigused.

— Läätseimplantaadid, keratotoomia ja keratektoomia on lubatud üksnes juhul, kui neid kontrollitakse igal aastal või arsti määratud ajavahemike järel.

4.7.3.3. Kuulmisnõuded

Toonaudiogrammiga kontrollitud piisav kuulmine, st:

— kuulmine on piisavalt hea, et pidada telefonivestlust ning kuulda samal ajal hoiatussignaale ja raadiosõnumeid.

— Kuulmisaparaadi kasutamine on lubatud.

4.8. **Taristu-, raudteeveeremi- ja sõidukiregister**

Arvestades direktiivi 2008/57/EÜ artiklites 33, 34 ja 35 kindlaksmääratud taristu-, raudteeveeremi- ja sõidukiregistri iseärasusi, ei sobi need käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi konkreetsete nõuete järgimiseks. Seepärast ei sätestata käesolevas KTKs nende registrite kohta midagi.

On siiski üks käitamisega seotud nõue, mille kohaselt tuleb teatavad taristuga seotud andmeüksused teha kättesaadavaks raudteeveo-ettevõtjale ning teatavad veeremiga seotud andmeüksused tuleb teha kättesaadavaks taristuettevõtjale, nagu on sätestatud punktides 4.8.1 ja 4.8.2. Mõlemal juhul peavad need andmed olema täielikud ja täpsed.

4.8.1. *Taristu*

Liites D on sätestatud nõuded, mille kohaselt tuleb raudteetaristuga seotud ning käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi käsitlevad andmeüksused teha raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadavaks. Andmete õigsuse eest vastutab taristuettevõtja.

▼M2

4.8.2. *Veerem*

Taristuettevõtjale peavad olema kättesaadavad järgmised veeremiga seotud andmed. Valdaja vastutab järgmiste aspektidega seotud andmete õigsuse eest:

— kas veeremiüksus on ehitatud materjalidest, mis võivad õnnetuste või tulekahju korral ohtlikud olla (nt asbest);

— veeremiüksuse, k.a puhvrid (olemasolu korral), kogupikkus.

5. KOOSTALITLUSE KOMPONENDID

5.1. **Määratlus**

Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punkti f määratluse kohaselt on koostalitlusvõime komponendid [mõiste on muutunud; uus mõiste: „koostalitluse komponendid”] „seadme mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alamkoost või kogukoost, mis on ühendatud või mõeldud ühendamiseks alasüsteemi, millest raudteesüsteemi koostalitlusvõime otseselt või kaudselt sõltub. Mõiste „komponent” hõlmab nii materiaalseid kui ka mittemateriaalseid esemeid, näiteks tarkvara”.

5.2. **Komponentide loetelu**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemis koostalitluse komponendid puuduvad.

6. KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTAMISKÕLBLIKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSE TÕENDAMINE

6.1. **Koostalitluse komponendid**

Kuna käesoleva KTKga veel koostalitluse komponente ette ei nähta, ei käsitle see ka hindamise korda.

6.2. **Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**

6.2.1. *Põhimõtted*

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem on direktiivi 2008/57/EÜ II lisa kohane funktsionaalne allsüsteem.

Kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artiklitega 10 ja 11 peavad raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad mis tahes uue või muudetud ohutustunnistuse või tegevusloa kohaldamisel tõendama ohutusjuhtimissüsteemi vastavust käesoleva KTK nõuetele.

Vastavushindamise ühiste ohutusmeetodite kohaselt peavad liikmesriikide ohutusasutused kehtestama inspekteerimiskorra, et kontrollida ja jälgida igapäevast vastavust kõiki KTKsid hõlmavale ohutusjuhtimissüsteemile. Tuleb silmas pidada, et ühtki käesolevas KTKs sisalduvat elementi ei pea teavitatud asutus eraldi hindama.

Käesolevas KTKs sisalduvaid nõudeid, mis on seotud struktuursete allsüsteemidega ja loetletud liidestes (punkt 4.3), hinnatakse asjakohaste struktuursete KTKde alusel.

7. RAKENDAMINE

7.1. **Põhimõtted**

Käesoleva KTK rakendamine ja vastavus selle asjakohastele punktidele tuleb kindlaks määrata vastavalt rakenduskavale, mille iga liikmesriik peab koostama tema vastutusalasse kuuluvate liinide kohta.

Kavas tuleb arvesse võtta järgmist:

▼M2

a) iga konkreetse liini kasutamisega seotud spetsiifiliste inimteguritega seonduv;

b) iga asjaomase liini konkreetsed kasutus- ja ohutuselemendid ning

c) kas elementi/elemente tuleb rakendada järgmise suhtes:

— kõikide liinil liikuvate rongide suhtes või mitte,

— üksnes teatavate liinide suhtes,

— kõikide liinide suhtes,

— kõikide võrgus liikuvate rongide suhtes;

d) seos teiste allsüsteemide (juhtkäsud ja signaalimine, veerem jne) rakendamisega.

Samal ajal tuleb arvesse võtta ja kavas dokumenteerida ka konkreetsed erandid, mida võib kohaldada.

Rakenduskavas tuleb arvesse võtta erinevaid võimalikke rakendustasemeid, täpsemalt juhtumeid, kui:

a) raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja alustab tegevust,

b) raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja olemasolevaid käitamissüsteeme uuendatakse või täiendatakse,

c) võetakse kasutusele taristu, energiavarustuse, veeremi või juhtkäskude ja signaalimise uued või täiendatud allsüsteemid, mille jaoks on vaja vastavat käitamiskorda.

On kokku lepitud, et käesoleva KTK kõikide osade täielik rakendamine ei ole võimalik enne, kui kasutatav seadmestik (taristu, juhtkäsud ja signaalimine jne) on ühtlustatud. Käesolevas peatükis esitatud suunised on seega üksnes vaheetapp, mis toetab üleminekut kavandatavale süsteemile.

7.2. **Rakendussuunised**

Rakendamine koosneb kolmest konkreetsest osast:

a) kinnitus, et olemasolevad süsteemid ja protsessid vastavad käesoleva KTK nõuetele;

b) olemasolevate süsteemide ja protsesside muutmine, et täita käesoleva KTK nõudeid;

c) uued süsteemid ja protsessid, mis tulenevad teiste allsüsteemide rakendamisest:

— uued/täiendatud tavaliinid (raudteetaristu/energiavarustus);

— uued või täiendatud ETCS-signaalimisrajatised, GSM-R-raadioseadmed, teljepukside ülekuumenemise detektorid jne (juhtkäsud ja signaalimine);

— uus veerem (veerem).

▼**M2**

7.3. **Erijuhud**

7.3.1. *Sissejuhatus*

Allpool loetletud erijuhtudel võib kohaldada järgmisi erisätteid.

Erijuhud jagunevad kahte kategooriasse:

a) sätteid kohaldatakse püsivalt (juhtum P) või ajutiselt (juhtum T).

b) Ajutise kohaldamise juhtudel täidavad liikmesriigid asjakohase allsüsteemi nõuded kas **2030.** aastaks (juhtum T1), 2024. aastaks (juhtum T2) või 2018. aastaks (juhtum T3).

7.3.2. *Erijuhtude loetelu*

7.3.2.1. Eesti, Läti ja Leedu ajutine erijuhtum (T1)

Punktide 4.2.2.1.3.2 ja 4.2.2.1.3.3 rakendamisel võib üksnes Eesti, Läti ja Leedu raudteevõrgus, kus rööpmelaius on 1 520 mm, käitatavate rongide tagaosa tähistamiseks kasutada eri signaaltuld.

7.3.2.2. Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum (T2)

Punkti 4.2.3.2.1 rakendamisel kasutatakse Iirimaa ja Ühendkuningriigi olemasolevates süsteemides tähtnumbrilist ronginumbrit. Liikmesriigid kehtestavad nõuded ja ajakava seoses üleminekuga tähtnumbrilistelt ronginumbritelt numbrilistele ronginumbritele sihtsüsteemis.

7.3.2.3. Soome ajutine erijuhtum (T3)

Liite B ühise kasutuseeskirja 5 kohaldamisel võib Soome kohadada teist eeskirja, et leevendada reisirongi tagaosa signaalseadme täieliku rikke mõju.

7.3.2.4. Soome püsiv erijuhtum (P1)

Punkti 4.2.2.1.3.3 ja liite B ühise kasutuseeskirja 5 kohaldamise korral ei kasutata Soomes kaubarongide tagaosa signaalseadet. Soomes võib kasutada ka punkti 4.2.2.1.3.2 kohast kaubarongi tagaosa signaalseadet.

▼**M2**

Liide A

ERTMSi/ETCSi käitamiseeskirjad

ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri käitamiseeskirjad on sätestatud tehnilises dokumendis „ERTMSi kasutuspõhimõtted ja -eeskirjad – versioon 4”, mis on avaldatud ERA veebilehel (http://www.era.europa.eu).

▼M2

Liide B

Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

Halvenenud käitamistingimuste korral kaalutakse samuti punktis 4.2.3.6.3 sätestatud eriolukordades tegutsemise korra rakendamist.

1. LIIVATAMINE

Kui rong on varustatud käsitsi aktiveeritava liivatamisseadmega, on juhil alati õigus liiva kasutada, ent võimaluse korral peab ta seda vältima:

— pöörangute ja ülesõitude piirkonnas;

— pidurdamisel alla 20 km/h kiirusel;

— rongi seisu ajal.

Erandjuhud on:

— SPAD (*Signal Passed at Danger* – ohuolekus signaalist möödasõit) või muu tõsise vahejuhtumi oht, mille puhul liiva kasutamine aitaks haardumist parandada;

— paigaltvõtt või

— veduki liivatamisseadmete katsetamine.

2. RONGI VÄLJUMINE

Lähtejaamas või pärast sõiduplaanijärgset peatust võib juht rongiga jaamast väljuda, kui on täidetud järgmised tingimused:

— juht on saanud rongiliikumisloa;

— rongi toimivustingimused on täidetud;

— käes on väljumisaeg, välja arvatud juhul, kui on lubatud alustada sõitu enne sõiduplaanijärgset aega.

3. EELDATUD AJAKS EI OLE ANTUD RONGILIIKUMISLUBA

Kui juht ei ole saanud rongiliikumisluba eeldatud ajaks ja tal puudub teave loa saamata jäämise põhjuse kohta, teavitab ta sellest signalisti.

4. ESITULEDE TÄIELIK RIKE

Kui juht ei saa ühtegi esituld sisse lülitada, tuleb järgmistes oludes täita allpool esitatud nõuded.

4.1. **Hea nähtavuse puhul**

Juht teavitab signalisti rikkest. Rong liigub suurimal lubatud kiirusel lähimasse kohta, kus esitulesid on võimalik parandada või asendada või kus kahjustatud veeremiüksuse saab välja vahetada. Rongi liikumise ajal kasutab juht vastavalt vajadusele või signalisti juhistele rongi helisignaalseadet.

4.2. **Pimedas või halva nähtavuse korral**

Juht teavitab signalisti rikkest. Kui rongi esiosa külge paigaldatakse teisaldatav valget tuld näitav esituli, võib rong liikuda kõnealuse rikke korral suurimal lubatud kiirusel lähimasse kohta, kus esitulesid on võimalik parandada või asendada või kus kahjustatud veeremiüksuse saab välja vahetada.

▼M2

Kui teisaldatavat esitule ei ole võimalik paigaldada, ei tohi rong jätkata liikumist, välja arvatud juhul, kui signalist annab ametlikud juhised, mille kohaselt liigutakse lähimasse sobivasse kohta, kuhu viival liinil on võimalik liiklus peatada.

Rongi liikumise ajal peab juht vastavalt vajadusele või signalisti juhistele kasutama rongi helisignaalseadet.

5. TAGAOSA SIGNAALSEADME TÄIELIK RIKE

1) Kui signalist saab teada rongi tagaosa signaalseadme täielikust rikkest, siis korraldab ta rongi peatamise sobivas kohas ja teavitab sellest juhti.

2) Seejärel kontrollib juht rongi terviklikkust ja vajaduse korral parandab või asendab rongi tagaosa signaalseadme.

3) Juht peab signalistile esitama aruande, mille kohaselt rong on valmis sõitu jätkama. Kui signaalseadme parandamine ei ole võimalik, ei või rong sõitu jätkata, välja arvatud juhul, kui signalist ja juht lepivad kokku erikorra kohaldamises.

6. RONGI HELISIGNAALSEADME RIKE

Helisignaalseadme rikke korral teavitab juht rikkest signalisti. Rong ei tohi ületada helisignaalseadme rikke korral lubatud kiirust ja peab liikuma lähimasse kohta, kus helisignaalseadet on võimalik parandada või rikkest mõjutatud veeremiüksuse saab välja vahetada. Juht on valmis peatuma enne iga helisignaali kasutamist nõudva raudteeületuskoha läbimist ja läbima raudteeületuskoha alles siis, kui edasiliikumine on ohutu. Kui mitme tooniga helisignaal ei toimi, kuid kasutada saab vähemalt ühte tooni, võib rong tavapärast korda järgides edasi sõita.

7. RAUDTEEÜLETUSKOHA RIKE

7.1. **Mittetoimivat raudteeületuskohta läbivate rongide peatamine**

Kui on avastatud tehniline rike, mis mõjutab rongiga raudteeületuskoha läbimise ohutust, ja kui ohutuks käitamiseks vajalikke tingimusi ei ole taastatud, tuleb takistada rongide tavapärast raudteeületuskohtade läbimist.

7.2. **Rongiga mittetoimiva raudteeületuskoha läbimine (kui selleks on luba)**

1) Kui rikke iseloomust tulenevalt on rongidel võimalik raudteeületuskoha läbimist jätkata, lubatakse kõigi rongide juhtidel sõitu jätkata ja raudteeületuskoht läbida.

2) Pärast mittetoimiva raudteeületuskoha läbimiseks loa saamist ületab juht raudteeületuskoha, järgides selleks antud juhiseid. Kui raudteeületuskohas tekib liinile takistus, võtab juht kõik võimalikud meetmed, et rong peatada.

3) Raudteeületuskohale lähenedes kasutab juht helisignaalseadet, kui selleks on vajadus või kui signalist on andnud selleks ametlikud juhised. Kui raudteeületuskohas ei ole takistusi, jätkab juht sõitu ja alustab kiirendamist kohe pärast seda, kui rongi esiosa on raudteeületuskoha läbinud.

8. RAADIO-HÄÄLSIDE RIKE

8.1. **Rongi raadiosideseadme rike avastatakse rongi ettevalmistamise käigus**

Kui avastatakse rongi raadioseadme rike, ei lubata rongil liigelda liinidel, kus raadioseadme olemasolu on kohustuslik.

▼M2

8.2. **Rongi raadiosideseadme rike pärast sõidu algust**

Kui juht avastab raadio-häälside rikke, teavitab ta sellest võimalikult kiiresti signalisti. Juht täidab seejärel signalistilt saadud ametlikud juhised rongi edasise liikumise kohta. Rikkis raadiosideseadmega rong võib jätkata liiklemist järgmistel juhtudel:

— kui hädaolukorras on olemas muu vahend juhi ja signalisti vahelise side pidamiseks või

— kui rong liigub lähimasse kohta, kus raadiot on võimalik parandada või rikkest mõjutatud veeremiüksuse saab välja vahetada, tingimusel et on olemas muu vahend juhi ja signalisti vahel side pidamiseks.

9. NÄGEMISE JÄRGI SÕITMINE

Kui juht peab sõitma nägemise järgi, käitub ta järgmisel viisil:

— tegutseb ettevaatlikult, kontrollib kiirust, võtab arvesse tee nähtavust eespool, et oleks võimalik peatuda enne igat veeremiüksust, stoppsignaali või takistust, ning

— ei ületa nägemise järgi sõitmiseks ette nähtud piirkiirust.

10. RIKKEGA RONGILE PAKUTAV ABI

1) Kui rong on peatunud rikke tõttu, peab juht viivitamata teavitama signalisti rikkest ja selle asjaoludest.

2) Kui on vaja abirongi, siis peavad juht ja signalist kokku leppima vähemalt järgmistes küsimustes:

— vajaliku abirongi liik;

— kas on vaja abirongi lähenemist kindlast suunast (eestpoolt või tagantpoolt);

— rikkega rongi asukoht.

Pärast seda, kui juht on abi palunud, ei tohi rongi liigutada isegi juhul, kui viga on parandatud, kuni:

— abirong on kohale jõudnud või

— signalist ja juht on kokku leppinud teistsuguses töökorralduses.

3) Signalist ei tohi lubada abirongil siseneda raudteevõrgu ossa, kus asub rikkega rong, kuni on saadud kinnitus, et rikkega rongi ei liigutata.

Kui abirong on valmis sisenema raudteevõrgu ossa, kus asub rikkega rong, teavitab signalist abirongi juhti vähemalt järgmisest:

— rikkega rongi asukoht;

— koht, kuhu rikkega rong tuleb viia.

4) Ühendatud rongide juht peab tagama järgmise:

— abirong on ühendatud rikkega rongiga ja

— ühendatud rongide pidurdustõhusust kontrollitakse, automaatpidur (kui see on asjakohane) on ühendatud ning tehtud on pidurikatsetus.

▼M2

5) Kui ühendatud rongid on valmis teekonda jätkama, peab ronge juhtiv juht võtma ühendust signalistiga ja teavitama teda mis tahes piirangutest; juht peab tagama, et rongi liikumine vastab signalisti antud juhistele.

11. STOPPSIGNAALI/-TÄHIST NÄITAVAST SIGNAALSEADMEST MÖÖDUMISE LUBA

Asjaomase rongi juhil peab stoppsignaali/-tähist näitavast signaalseadmest möödumiseks olema luba.

Loa andmisel peab signalist andma juhile juhised liikumise kohta.

Juht peab juhiseid järgima ega tohi ületada kiiruspiiranguid, kui need on kehtestatud, kuni rong on jõudnud kohta, kus saab jätkata tavapärast käitamist.

12. RAUDTEEÄÄRSETE SIGNAALSEADMETE KÕRVALEKALDED

Avastada võidakse milline tahes järgmistest kõrvalekalletest:

— signaali ei näidata kohas, kus seda tuleks näidata;

— näidatakse nõuetele mittevastavat signaali;

— signaalseadmele lähenemisel võetakse vastu signaalid nõuetele mittevastavas järjekorras;

— signaal ei ole selgelt nähtav.

Sel juhul tegutseb juht lähtuvalt signaalseadme kõige rangemaid piiranguid seadvast signaalist.

Kõikidel juhtudel peab juht pärast ebatavalise signaalimise avastamist teavitama sellest signalisti.

13. HÄDAKUTSUNG

Hädakutsungi saamisel eeldab juht, et tegu on ohtliku olukorraga, ja võtab kõik vajalikud meetmed, et hoida ära või vähendada kõnealuse olukorra mõju.

Lisaks sellele võtab juht järgmised meetmed:

— rongi kiiruse viivitamatu vähendamine nägemise järgi sõitmiseks ette nähtud kiirusele ja

— nägemise järgi sõitmine, kui signaalija ei ole andnud muid juhiseid, ning

— signaalija antud juhiste järgimine.

Juhid, kes on saanud korralduse peatuda, ei alusta uuesti liikumist ilma signalistilt selleks luba saamata. Ülejäänud juhid jätkavad nägemise järgi sõitmist, kuni signalist teatab neile, et nägemise järgi sõitmine ei ole enam vajalik.

14. VIIVITAMATUD MEETMED RONGIDE JAOKS TEKKIVA OHU ÄRAHOIDMISEKS

1) Kõik raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja töötajad, kes saavad teada ohust rongidele, peavad viivitamata võtma meetmeid nende rongide peatamiseks, mis võivad ohust mõjutatud olla, ning sooritama mis tahes muid toiminguid kahju ärahoidmiseks.

2) Rongi jaoks tekkinud ohust teada saanud juht peab rongi peatama ja signalisti viivitamata ohust teavitama.

▼M2

Liide C

Ohutusteabe vahetamise metoodika

1. RAKENDUSALA JA EESMÄRK

1.1. Käesolevas liites kehtestatakse eeskirjad, mis käsitlevad ohutusteabe vahetamist rongimeeskonna liikmete, eelkõige juhi ja signalisti vahel; eelkõige määratakse kindlaks eeskirjade struktuur ja metoodika. Ohutusteabe vahetamine on igasuguse muu teabevahetusega võrreldes prioriteetne.

2. SIDEPIDAMISSTRUKTUUR

2.1. Ohutusalaste teadete kõneedastus peab toimuma lühidalt ja selgelt ning kasutada ei tohi lühendeid. Eelkõige hõlmab see järgmisi punkte, et oleks tagatud arusaadavus ning vajalike toimingute sooritamine; iga teate edastaja teeb järgmist:

— annab teada oma täpse asukoha;

— teatab ülesandest, mida ta täidab, ja esitab vajalikku toimingut käsitleva teabe;

— veendub, et teade on vastu võetud ja seda on vajalikul moel korratud;

— vajaduse korral parandab teates tehtud vea.

— vajaduse korral annab asjaomasele isikule teada, kuidas temaga saab ühendust võtta.

2.2. Hädateadete eesmärk on anda kiireloomulisi tööjuhiseid, mis on otseselt seotud raudteeohutusega. Selliste teadete puhul võib ära jätta teate kordamise.

3. SIDEPIDAMISMETOODIKA

3.1. Juhid identifitseerivad end ronginumbri ja rongi asukoha abil. Signalistid identifitseerivad end signaalposti kontrollpiirkonna või asukoha järgi.

3.2. Signalistide ja juhtide vahelise side puhul on signalistide ülesandeks tagada, et nad suhtlevad juhiga oma kontrollpiirkonnas. See on oluline juhul, kui suhtlus toimub piirkondades, kus sidepiirkonnad kattuvad. Seda põhimõtet rakendatakse ka pärast teabeedastuses tekkinud katkestusi.

3.3. Osapooled kasutavad selleks järgmisi teateid:

— signalist:

Ronginumber …..... Siin … (signaalposti kontrollpiirkond/asukoht).....

— juht:

..... Siin rong number …, asukohaga … .....

4. TEABEVAHETUSEESKIRJAD

4.1. Et ohutusalasest teabevahetusest õigesti aru saadaks, tuleb kasutatavast teabevahetusviisist sõltumata rakendada järgmisi eeskirju:

▼**M2**

4.2. Kasutatakse rahvusvahelist foneetilist tähestikku:

— tähestikutähtede identifitseerimiseks;

— raskesti hääldatavate või potentsiaalselt vääriti mõistetavate sõnade ja kohanimede tähthaaval ütlemiseks;

— raadio- või telefonisidehäirete korral;

— signaalide või punktide identifitseerimistunnuse väljendamise puhul.

A	Alpha	G	Golf	L	Lima	Q	Quebec	V	Victor
B	Bravo	H	Hotel	M	Mike	R	Romeo	W	Whisky
C	Charlie	I	India	N	November	S	Sierra	X	X-ray
D	Delta	J	Juliet	O	Oscar	T	Tango	Y	Yankee
E	Echo	K	Kilo	P	Papa	U	Uniform	Z	Zulu
F	Foxtrot								

4.3. Arve väljendatakse numberhaaval:

0 = Null
1 = Üks
2 = Kaks
3 = Kolm
4 = Neli
5 = Viis
6 = Kuus
7 = Seitse
8 = Kaheksa
9 = Üheksa

5. TERMINID (ÜLDISED)

Sidetoimingute käigus kasutatavad standardterminid

5.1. Kõneedastusprotseduur

5.1.1. Termin, millega antakse kõnelemisvõimalus üle teisele poolele:

üle

5.2. Teate vastuvõtmise protseduur

5.2.1. Otseteate vastuvõtmisel

Termin, millega kinnitatakse teate kättesaamist:

kätte saadud

▼M2

5.2.2. Termin, millega palutakse halva levi või arusaamatuse korral teadet korrata:

öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

5.2.3. Kinnituseks etteloetud teate kättesaamisel

Terminid, mida kasutatakse, et teatada, kas etteloetud teade vastab täpselt saadetud teatele:

õige

5.2.4. või mitte:

viga (+ ütlen uuesti)

5.3. Side katkestamise protseduur

5.3.1. kui teade on lõppenud:

lõpp

5.3.2. kui katkestus on ajutine ja sidet ei katkestata

Termin, millega jäetakse teine pool ootele:

oodake

5.3.3. Termin, millega teatatakse teisele poolele, et side võidakse katkestada, kuid seda tuleks hiljem jätkata:

võtan uuesti ühendust

6. KIRJALIKUD KÄSUD

6.1. Kirjaliku käsu võib anda üksnes siis, kui rong on täielikult peatunud, ning signalist tähistab käsu kordumatu tunnuse või loanumbriga.

6.2. Kirjalik käsk on ülimuslik raudteeäärsete signaalseadmete ja/või DMI näitude suhtes, välja arvatud juhul, kui tuleb kohaldada kirjalikus loas ettenähtust kiiruspiirangust väiksemat lubatud kiirust või käivituskiirust.

6.3. Kirjalik käsk tuleks anda probleemist mõjutatud piirkonnale võimalikult lähedal.

6.4. Kirjaliku käsu võib anda üksnes siis, kui juht on teatanud ronginumbri ja rongi asukoha / manöövri toimumiskoha.

6.5. Kirjalik käsk peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

— käsu andmise koht (signaalpost …),

— käsu andmise kellaaeg ja kuupäev,

— käsus käsitletav rong/manööver,

— käsus käsitletava rongi asukoht / manöövri toimumiskoht,

— käsu kohaldamise koht,

— selged, täpsed, üheselt mõistetavad juhised,

— kordumatu tunnus või loanumber.

▼**M2**

6.6. Kirjaliku käsu võib edastada:

— paberkandjal või

— suulise juhisena, mille juht üles kirjutab, või

— muu turvalise sidevahendi kaudu, mis vastab eespool nimetatud nõuetele.

6.7. Kui juht saab kirjaliku käsu, kontrollib ta, kas kirjalikus käsus käsitletakse tema rongi/manöövrit ja selle asukohta antud hetkel.

6.8. Antud kirjaliku käsu saab tühistada üksnes uue kirjaliku loaga, milles viidatakse sõnaselgelt eelmisele käsule.

7. TERMINID (KIRJALIKUD KÄSUD)

Sidetoimingute käigus kasutatavad standardterminid

Kirjaliku käsu tühistamine

7.1. Termin, mida kasutatakse käimasoleva kirjaliku käsu protseduuri tühistamiseks:

tühistada protseduur ….....

7.2. Kui teate saatmist on vaja hiljem jätkata, alustatakse protseduuri uuesti algusest.

Eksimus edastuse käigus

7.3. Kui saatja avastab eksimuse saadetavas teabes, taotleb ta tühistamist, saates järgmise teate:

viga (+ koostage uus vorm …).....

või:

viga + ütlen uuesti

ning saadab algse teate seejärel uuesti.

Eksimus ettelugemise käigus

7.4. Kui saatja avastab eksimuse ajal, mil saadetud teadet ette loetakse, saadab ta järgmise teate:

viga + ütlen uuesti

ning saadab algse teate seejärel uuesti.

Arusaamatus

7.5. Kui üks osapool ei saa teatest täielikult aru, peab ta paluma teisel poolel teadet korrata, kasutades järgmist teksti:

öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

8. VORMIDE KOGU

8.1. Taristuettevõtja vastutab vormide kogu ja vormide koostamise eest oma töökeeles.

8.2. Kõik kasutatavad vormid koondatakse vormide kogu nime kandvasse dokumenti või arvutipõhisesse dokumenti.

▼**M2**

8.3. Vormide identifitseerimiseks tuleb välja töötada protseduuri tähistav kordumatu sõnaline või numbriline kood.

8.4. Vormide kogu kasutavad nii juht kui ka rongide liikumislube andvad töötajad. Juhi kasutatav kogu ja rongide liikumislube andvate töötajate kasutatav kogu struktureeritakse ja nummerdatakse ühtmoodi.

8.5. Vormide kogu koosneb kahest osast.

8.5.1. Esimene osa sisaldab vähemalt järgmist:

— kirjaliku käsu vormide loend;

— loetelu juhtudest, mille puhul konkreetseid vorme kohaldatakse;

— rahvusvahelist foneetilist tähestikku sisaldav tabel.

8.5.2. Teine osa sisaldab vorme. Need peab kokku koguma raudteeveo-ettevõtja ja need tuleb anda juhile.

9. RAUDTEETERMINITE SÕNASTIK

9.1. Raudteeveo-ettevõtja koostab raudteeterminite sõnastiku iga võrgu kohta, kus ta ronge käitab. Selles esitatakse üldkasutatavad terminid raudteeveo-ettevõtja valitud keeles ning selle taristuettevõtja töökeeles, kelle taristut raudteeveo-ettevõtja kasutab.

9.2. Sõnastik koosneb kahest osast:

— terminite loend teemade kaupa;

— terminite loend tähestikulises järjekorras.

▼M2

Liide D

Teave, mida taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtjale esitama seoses marsruudiraamatuga ja rongi ühilduvusega kavandataval käitusmarsruudil

Number	Pealkiri	Marsruudiraamat	Rongi ühilduvus kavandataval käitusmarsruudil
1.	**Taristuettevõtja üldandmed**		
1.1.	Taristuettevõtja nimi	**X**	**X**
1.2.	Liikmesriik		**X**
2.	**Kaardid ja skeemid**		
2.1.	**Kaart: skemaatiline ülevaade, sealhulgas**		
2.1.1.	Raudteelõigud	**X**	
2.1.2.	Põhiasukohad (jaamad, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid)	**X**	
2.2.	**Liiniskeem**		
Skeemidel esitatavad andmed, millele vajadusel lisatakse tekst. Kui jaamade/sorteerimisjaamade/depoode kohta esitatakse eraldi skeem, võib liiniskeemis sisalduvat infot lihtsustada.			
2.2.1.	Teave liinide, ümbersõitude, tupikute ja manöövriteedele juurdepääsu kohta	**X**	
2.2.2.	Põhiasukohad (jaamad, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid) ja nende paiknemine liini suhtes	**X**	
2.2.3.	Kõigi rongide puhul asjaomaste püsisignaalide asukohad, liigid ja nimetused	**X**	
2.3.	**Jaamade/sorteerimisjaamade/depoode skeemid**		
Asukohaspetsiifilistel skeemidel esitatavad andmed, millele vajaduse korral lisatakse tekst			
2.3.1.	Asukoha nimi	**X**	**X**
2.3.2.	Koha liik (reisiterminal, kaubaterminal, sorteerimisjaam, depoo)	**X**	
2.3.3.	Ohtlikes punktides kaitset pakkuvate püsisignaalide asukohad, liigid ja tunnused	**X**	
2.3.4.	Rööbasteede, sealhulgas pöörangute identifitseerimistunnused ja plaan	**X**	
2.3.5.	Perroonide identifitseerimistunnused	**X**	**X**
2.3.6.	Perroonide pikkus	**X**	**X**
2.3.7.	Perroonide kõrgus	**X**	**X**
2.3.8.	Ümbersõitude identifitseerimine	**X**	**X**
2.3.9.	Ümbersõitude pikkus		**X**

▼M2

Number	Pealkiri	Marsruudiraamat	Rongi ühilduvus kavandataval käitusmarsruudil
3.	**Konkreetsete liinilõikude andmed**		
3.1.	**Üldandmed**		
3.1.1.	Liinilõigu otspunkt 1	**X**	**X**
3.1.2.	Liinilõigu otspunkt 2	**X**	**X**
3.1.3.	Raudtee-äärsed kaugusetähised (sagedus, välimus ja paigutus)	**X**	
3.1.4.	Lubatud piirkiirus(ed) / eraldatud liini sõiduplaani kohased kiirused	**X**	**X**
3.1.5.	Mis tahes muu teave, millest juht peab teadlik olema	**X**	
3.1.6.	Spetsiifiline geograafiline teave kohaliku taristu kohta	**X**	
3.1.7.	Ohtlike kaupade suhtes kehtivad eripiirangud		**X**
3.1.8.	Spetsiaalsed lastipiirangud		**X**
3.1.9.	Liikluskorraldus-/juhtimiskeskusega harilikes ja halvenenud tingimustes ning hädaolukordades sidepidamise vahendid	**X**	
3.2.	**Tehnilised eritingimused**		
3.2.1.	Rööpmelaius		**X**
3.2.2.	Ehitusgabariit		**X**
3.2.3.	Maksimaalne teljekoormus		**X**
3.2.4.	Maksimaalne koormus jooksva meetri kohta		**X**
3.2.5.	Maksimaalne põikkalde hälve		**X**
3.2.6.	Minimaalne kõveriku raadius		**X**
3.2.7.	Kallete protsent	**X**	**X**
3.2.8.	Kallete asukoht	**X**	**X**
3.2.9.	Pidurdustõhususega seotud teave		**X**
3.2.10.	Lubatav pidurdustõhusus pidurisüsteemidel, mis ei kasuta ratta ja rööpa haardumist		**X**
3.2.11.	Tunnelid: tuleohutuse kategooriad ning punkti 4.2.1.2.2.1 allpunkti c kohased tunneleid käsitlevad andmed	**X**	**X**
3.2.12.	Alad, kus peatumine on keelatud: identifitseerimine, asukoht, liik	**X**	
3.2.13.	Tööstusriskid – kohad, kus juhil on ohtlik rongist väljuda	**X**	

▼M2

Number	Pealkiri	Marsruudiraamat	Rongi ühilduvus kavandataval käitusmarsruudil
3.2.14.	Liivatamisseadme (kui see on olemas) katsetamiseks määratud alade asukohad	**X**	
3.3.	**Energiavarustuse allsüsteem**		
3.3.1.	Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus)	**X**	**X**
3.3.2.	Suurim voolutugevus rongis	**X**	**X**
3.3.3.	Konkreetsete elektrivedukite voolutarbimisega seotud piirangud	**X**	
3.3.4.	Lisavedukite paigutusega seotud piirangud, et täita kontaktliini eraldusnõudeid (pantograafi asend)	**X**	
3.3.5.	Neutraalsete lõikude asukoht	**X**	
3.3.6.	Langetatud pantograafidega läbitavate alade asukohad	**X**	
3.3.7.	Regeneratiivpidurduse tingimused	**X**	**X**
3.3.8.	Suurim vool paigalseisu ajal pantograafi kohta	**X**	**X**
3.3.9.	Nõuded tõstetud pantograafide arvule ja nendevahelisele kaugusele		**X**
3.3.10.	Kontaktliini kõrgus		**X**
3.3.11.	Pantograafi lubatud omadused		**X**
3.3.12.	Keskmine lubatud kontaktjõud		**X**
3.4.	**Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem**		
3.4.1.	Üheaegselt nõutav rohkem kui üks süsteem	**X**	
ERTMS/ETCS			
3.4.2.	Kohaldamistasand		**X**
3.4.3.	Rongis nõutavad lisafunktsioonid: sõidusignaalide uuendamine		**X**
3.4.4.	Tarkvaraversiooni number		**X**
ERTMS/GSM-R raadio			
3.4.5.	Versiooni number		**X**
B-klassi signaalimissüsteemid			
3.4.6.	Süsteemi nimetus		**X**
3.4.7.	Tarkvaraversiooni number		**X**

▼**M2**

Number	Pealkiri	Marsruudiraamat	Rongi ühilduvus kavandataval käitusmarsruudil
B-klassi raadiosüsteemid			
3.4.8.	Süsteemi nimetus		**X**
3.4.9.	Tarkvaraversiooni number		**X**
Pidurdustõhususega seotud kiirusepiirangud			
3.4.10.	B-klassi rongikaitsesüsteemid, juht- ja hoiatussüsteemid		**X**
Ümberlülitused			
3.4.11.	Eritingimused erinevate B-klassi rongikaitse-, juhtimis- ja hoiatussüsteemide vaheliseks ümberlülitamiseks	**X**	
3.4.12.	ERTMS/ETCS- ja B-klassi süsteemide vahelise ümberlülitamise tehnilised eritingimused	**X**	
3.4.13.	Eri raadiosüsteemide vahelise ümberlülitamise erijuhised (asukoht)	**X**	
Taristu juhtkäskude ja signaalimisseadmete EMC-taluvus			
3.4.14.	Pöörisvoolpidurite lubatavus	**X**	**X**
3.4.15.	Magnetpidurite lubatavus	**X**	**X**
3.5.	**Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**		
3.5.1.	Töökeel	**X**	
3.5.2.	Erilised kliimatingimused ja seonduvad eeskirjad (kui need on kohaldatavad)		**X**

▼M2

Liide E

Keeleoskuse ja teabevahetuse tase

Suulise keeleoskuse võib jagada viiele tasemele:

Tase	Kirjeldus
5	— oskus kohandada rääkimisviisi vestluskaaslase järgi — oskus esitada arvamust — oskus läbi rääkida — oskus veenda — oskus anda nõu
4	— oskus toime tulla täiesti ootamatute olukordadega — oskus teha oletusi — oskus väljendada põhjendatud seisukohta
3	— oskus toime tulla ettenägematu asjaoluga seotud praktiliste olukordadega — oskus kirjeldada — oskus pidada lihtsat vestlust
2	— oskus toime tulla lihtsate praktiliste olukordadega — oskus esitada küsimusi — oskus küsimustele vastata
1	— oskus rääkida päheõpitud lausetega

▼M2

Liide F

Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

1. ÜLDNÕUDED

a) Käesolev liide, mida tuleb lugeda koostoimes punktidega 4.6 ja 4.7, sisaldab nende elementide loendit, mida peetakse vajalikuks ülesannete puhul, mis on seotud rongi saatmisega võrgus.

b) Väljend „kutsekvalifikatsioon” tähistab käesolevas KTKs neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.

c) Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetavate ülesannete ning ülesandeid täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik, olenemata nimetustest, ametinimetustest või ametiastmetest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne äriühing.

2. AMETIALASED TEADMISED

Mis tahes volituste saamiseks on vaja sooritada algne eksam ning täita punktis 4.6 kirjeldatud kestva hindamise ja koolituse nõuded.

2.1. **Ametialased põhiteadmised**

a) Organisatsiooni ohutusjuhtimissüsteemi põhimõtted, mis on seotud ülesannetega.

b) Toimingutega seotud oluliste isikute roll ja vastutus.

c) Reisijate või veose ning raudteel ja selle ümbruses viibivate inimeste ohutusega seotud üldtingimused.

d) Töötervishoiu ja -ohutuse tingimused.

e) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused.

f) Isiklik ohutus, sealhulgas rööbasteel rongist lahkudes.

2.2. **Ülesannetega seotud käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine**

a) Käitamisprotseduurid ja ohutusnõuded.

b) Juhtkäskude ja signaalimise süsteemi asjakohased aspektid.

c) Ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

2.3. **Veeremialased teadmised**

a) Reisivagunites olevad seadmed.

b) Vajalikud teadmised ohutuse tagamiseks vajalikest ülesannetest, mis seonduvad veeremi protseduuride ja liidestega.

▼M2

2.4. **Marsruudi tundmine**

a) Asjaomased käitamisprotseduurid (nt rongi lähetamise meetodid) konkreetsetes kohtades (jaamaseadmed ning signaalseadmed jne).

b) Jaamad, kus reisijad võivad rongilt maha minna või rongi peale tulla.

c) Liinide marsruudile iseloomulikud kohalikud käitamis- ja hädaprotseduurid.

2.5. **Reisijate ohutust käsitlevad teadmised**

Reisijate ohutust käsitlev koolitus hõlmab vähemalt järgmist.

a) Reisijate ohutuse tagamise põhimõtted:

— piiratud liikumisvõimega reisijate toetamine;

— ohtude kindlaksmääramine;

— inimestega seotud õnnetusjuhtumite puhul kohaldatavad toimingud;

— tulekahju ja/või suits;

— reisijate evakueerimine.

b) Teabeedastuse põhimõtted:

— määrata kindlaks, kellega tuleb ühendust võtta, ning mõista sidepidamismeetodeid, eelkõige meetodeid, mida kasutatakse side pidamiseks signalistiga evakueerimise korral;

— teha kindlaks teabeedastuse põhjused/olukorrad ja selle algatamise taotlused;

— reisijate teavitamiseks kasutatavad teabeedastusmeetodid;

— halvenenud ja hädaolukorras kasutatavad teabeedastusmeetodid.

c) Käitumisoskused:

— olukorrateadlikkus;

— kohusetunne;

— suhtlemisoskus;

— otsuste tegemise ja tegutsemise oskus.

3. TEADMISTE RAKENDAMISE OSKUS

Et osata rakendada kõnealuseid teadmisi tavapärastes, halvenenud ja hädaolukordades, peavad töötajad olema täielikult teadlikud järgmisest:

— eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodid ja põhimõtted;

— raudtee-äärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamine.

Eelkõige on olulised järgmised valdkonnad:

a) väljumiseelsed kontrollid, sealhulgas vajaduse korral pidurikatsetused ja uste nõuetekohase sulgumise kontroll;

▼**M2**

b) väljumiseelsed protseduurid;

c) halvenenud käitamistingimused;

d) reisijateruumides potentsiaalsete vigade hindamine ja reageerimine vastavalt eeskirjadele ja protseduuridele;

e) eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või juhi abistamiseks vajalikud kaitse- ja hoiatusmeetmed;

f) taristuettevõtja töötajatega suhtlemine juhi abistamise korral;

g) kõikidest rongi käitamise, taristu seisundiga jms seotud ebaharilikest olukordadest teatamine. Vajaduse korral tuleb teated esitada kirjalikult raudteeveo-ettevõtja valitud keeles.

▼M2

Liide G

Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

1. ÜLDNÕUDED

a) Käesolev liide, mida tuleb lugeda koostoimes punktiga 4.6, sisaldab nende elementide loendit, mida peetakse vajalikuks rongi ettevalmistamiseks võrgus.

b) Väljend „kutsekvalifikatsioon” tähistab käesolevas KTKs neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.

c) Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik, olenemata nimetustest, ametinimetustest või ametiastmetest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne äriühing.

2. AMETIALASED TEADMISED

Mis tahes volituste saamiseks on vaja sooritada algne eksam ning täita punktis 4.6 kirjeldatud kestva hindamise ja koolituse nõuded.

2.1. **Ametialased põhiteadmised**

a) Organisatsiooni ohutusjuhtimissüsteemi põhimõtted, mis on seotud ülesandega.

b) Toimingutega seotud oluliste isikute roll ja vastutus.

c) Reisijate ja/või veoste, sealhulgas ohtlike kaupade ja eriveoste ohutusega seotud üldtingimused.

d) Ohtude äratundmine, eelkõige seoses raudtee kasutamise ja elektritoitega.

e) Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused.

f) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused.

g) Isiklik ohutus rööbasteel või selle läheduses viibides.

h) Sidepidamise põhimõtted ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

2.2. **Ülesandega seotud käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine**

a) Rongide käitamine harilikes, halvenenud ja hädaolukordades.

b) Käitamisprotsessid konkreetsetes kohtades (signaalimine, jaama/depoo/-sorteerimisjaama seadmed) ja ohutuseeskirjad.

c) Kohalik käitamiskord.

▼M2

2.3. **Rongiseadmete tundmine**

a) Vaguni- ja veduriseadmete funktsioon ja kasutamine.

b) Tehnoülevaatuse vajaduse väljaselgitamine ja ülevaatuse korraldamine.

c) Vajalikud teadmised ohutuse tagamiseks vajalikest ülesannetest, mis seonduvad veeremi protseduuride ja liidestega.

3. TEADMISTE RAKENDAMISE OSKUS

Et osata rakendada kõnealuseid teadmisi tavapärastes, halvenenud ja hädaolukordades, peavad töötajad olema täielikult teadlikud järgmisest:

— eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodid ja põhimõtted;

— raudtee-äärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamine;

eelkõige:

a) rongi koosseisu eeskirjade, pidurdusnormide, laadimiseeskirjade jne rakendamine, et tagada rongi töökorras olek;

b) veeremil olevate märgistuse ja siltide mõistmine;

c) rongi andmete kindlaksmääramine ja kättesaadavaks tegemine;

d) rongimeeskonnaga suhtlemine;

e) rongiliikluse juhtimise eest vastutavate töötajatega suhtlemine;

f) halvenenud käitamistingimused, eriti juhul, kui need mõjutavad rongide ettevalmistamist;

g) eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või konkreetses kohas kohalike protseduuridega ette nähtud kaitse- ja hoiatusmeetmed;

h) meetmed, mis tuleb võtta ohtlike kaupade veoga seotud vahejuhtumite korral (vastavalt vajadusele).

▼M2

Liide H

Euroopa raudteeveeremi number ja seonduv tähtmärgistus veeremi kerel

1. EUROOPA RAUDTEEVEEREMI NUMBRIT KÄSITLEVAD ÜLDSÄTTED

Euroopa raudteeveeremi number antakse vastavalt koodidele, mis on kindlaks määratud komisjoni otsuse 2007/756/EÜ ([1]) 6. liites.

Euroopa raudteeveeremi number muudetakse ära, kui see ei kajasta koostalitlusvõimet või tehnilisi omadusi vastavalt käesolevale liitele seetõttu, et veeremiüksust on tehniliselt muudetud. Selliste tehniliste muudatuste tõttu võib vaja olla uut kasutuselevõtmist vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklitele 20–25.

2. VÄLISMÄRGISTUSE ÜLDINE KORD

Märgistuse pealekandmiseks kasutatavad suurtähed ja numbrid peavad olema vähemalt 80 mm kõrgused, kirjavahetuse kvaliteediga Sans Serifi kirjatüübis. Väiksemat kõrgust võib kasutada üksnes juhul, kui märgistust ei ole võimalik paigutada mujale kui alusvankri äärtele.

Märgistus ei tohi paikneda kõrgemal kui kaks meetrit rööpa pealispinnast.

Valdaja võib Euroopa raudteeveeremi numbrist suuremate tähtedega lisada ka omapoolse tööks vajaliku numbermärgistuse (mis koosneb üldjuhul seerianumbrist ja sellele lisatud tähtkoodist). Numbermärgistuse asukoha valib valdaja; Euroopa raudteeveeremi numbrit peab aga olema võimalik kergelt eristada valdaja numbermärgistusest.

3. VAGUNID

Märgistus kantakse vagunikeredele järgmiselt:

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

Kus näidetes:

D ja NL tähistavad veeremiüksuse registreerinud liikmesriiki, nagu on sätestatud riiklikku raudteeveeremi registrit käsitleva otsuse 2007/756/EÜ 6. liite 4. osas.

RFC, DB ja ACTS on veeremiüksuse valdaja tähised, nagu on sätestatud riiklikku raudteeveeremi registrit käsitleva otsuse 2007/756/EÜ 6. liite 1. osas.

Vagunitele, mille kerel ei ole selliseks paigutuseks piisavalt ruumi, eelkõige platvormvagunitele, paigutatakse märgistus järgmiselt:

01	87	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks	

([1]) Komisjoni otsus 2007/756/EÜ, 9. november 2007, millega võetakse vastu direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 14 lõigetega 4 ja 5 ettenähtud riikliku raudteeveeremi registri ühised tehnilised kirjeldused (ELT L 305, 23.11.2007, lk 30).

▼M2

Kui vagunile kantakse üks või mitu riigisisese tähendusega märgistustähte, peavad need järgnema rahvusvahelisele tähtmärgistusele ja olema sellest sidekriipsuga eraldatud järgmiselt:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

4. RÖÖBASBUSSID JA REISIVAGUNID

Number kantakse veeremiüksuse mõlemale küljele järgmiselt:

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

Veeremi registreerimisriigi tähis ja tehniliste omaduste tähis trükitakse vahetult kaheteistkümnekohalise veereminumbri ette, taha või alla.

Juhikabiiniga rööbasbusside korral peab Euroopa raudteeveeremi number olema kirjas ka kabiini sees.

5. VEDURID, VEDUKID JA ERIVEEREM

Euroopa raudteeveeremi number peab olema kantud vedava raudteeveeremi mõlemale küljele järgmiselt:

92 10 1108 062-6

Euroopa raudteeveeremi number peab olema kirjas ka vedava raudteeveeremi igas kabiinis.

6. KOOSTALITLUSVÕIME TÄHTMÄRGISTUS

„TEN”: veeremiüksus:

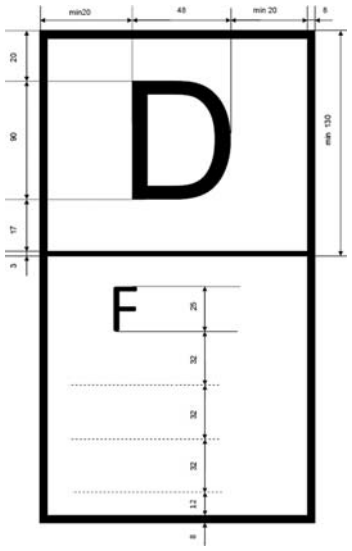
a) mis vastab kõigile tegevusloa saamise ajal kehtivatele asjakohastele KTKdele ja on saanud kasutuselevõtuloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 22 lõikega 1 ning

b) mis on saanud kõikides liikmesriikides kehtiva tegevusloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikega 1.

„PPV/PPW”: veeremiüksus, mis vastab PPV/PPW või PGW lepingule (OSJD riikides). (originaal: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Veeremiüksused, millel ei ole kõikides liikmesriikides kehtivat tegevusluba vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikele 1, peavad kandma märgistust, kus on näidatud liikmesriigid, kus luba kehtib. Märgistus tuleb esitada järgmistest joonistest ühe alusel, kus D tähistab esimese loa andnud liikmesriiki (antud näites Saksamaa) ja F tähistab teise loa andnud riiki (antud näites Prantsusmaa). Liikmesriigid kodeeritakse vastavalt otsuse 2007/756/EÜ 6. liite 4. osale.

▼**M2**



▼M2

Liide I

Avatud punktide loetelu

Liide B (vt punkt 4.4)

Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

▼M2

Liide J

Sõnastik

Sõnastiku mõisted on esitatud tähenduses, milles neid kasutatakse käesolevas käitamise ja liikluskorralduse KTKs.

Mõiste	Määratlus
Õnnetusjuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 3.
Rongide liikumislubade andmine	Rongide liikumise võimaldamine seadmete käitamisega signaalimiskeskustes, elektrivarustuse juhtkeskustes ja liiklusjuhtimiskeskustes. See ei hõlma raudteeveo-ettevõtja töötajaid, kes vastutavad rongimeeskonna, veeremi ja muude ressursside haldamise eest.
Pädevus	Täidetava ülesande ohutuks ja usaldusväärseks täitmiseks vajalik kvalifikatsioon ja kogemused. Kogemusi võib omandada koolituse käigus.
Ohtlikud kaubad	Hõlmatud direktiiviga 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta.
Halvenenud käitamistingimused	Ootamatu sündmuse põhjustatud olukord, mis takistab normaalset rongiliiklust.
Lähetamine	Vt rongi lähetamine.
Juht	Määratletud direktiivi 2007/59/EÜ artiklis 3.
Hädakutsung	Kutsung, mis hoiatab ohtliku olukorra puhul kõiki ronge / manöövrite tegijaid kindlaksmääratud piirkonnas.
Eriveos	Veeremiüksusel veetav koorem, näiteks konteiner, vahetuskere või muu kaup, mille puhul vaguni suurusest ja/või teljekoormusest tingituna on tarvis liikumiseks saada eriluba või rakendada sõidu või selle osa kestel vedamise eritingimusi.
Tervisekaitse- ja ohutusnõuded	Käesolevas KTKs üksnes meditsiiniline ja psühholoogiline kvalifikatsioon, mis on vajalik allsüsteemi teatavate osade käitamiseks.
Ülekuumenenud teljepuks	Teljepuks ja laager, mille temperatuur on ületanud maksimaalse ettenähtud töötemperatuuri.
Vahejuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 3.
Rongi pikkus	Kõikide veeremiüksuste (kaasa arvatud vedur(id)) kogupikkus puhvritest mõõdetuna.
Ümbersõit	Peamiste raudteega ühendatud rööbastee, mida kasutatakse möödumiseks, ületamiseks ja seisuteele paigutamiseks.
Töökeel	Keel või keeled, mida taristuettevõtja kasutab oma igapäevatöös ja mis on tehtud teatavaks tema võrguaruandes ning mida kasutatakse ohutusalaste teadete vahetamiseks taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja töötajate vahel.
Reisija	Rongiga sõitev isik (välja arvatud töötaja, kes täidab rongis konkreetseid ülesandeid) ja enne või pärast rongisõitu raudtee maa-alal viibiv isik.
Toimivuskontroll	Rongiliikluse ja taristu toimivuse süsteemne jälgimine ja salvestamine, et parandada mõlema toimivust.

▼M2

Mõiste	Määratlus
Kvalifikatsioon	Füüsiline ja psühholoogiline sobivus ülesande täitmiseks koos vajalike teadmistega.
Reaalaeg	Võime vahetada või töödelda rongisõidu ajal toimuvate kindlaksmääratud toimingutega (näiteks jaama saabumine, jaamast läbisõit või jaamast väljumine) seotud andmeid nende toimingute ajal.
Meldepunkt	Rongi graafikus olev punkt, kus tuleb teatada saabumis-, väljumis- või läbisõiduaeg.
Marsruut	Konkreetne liinilõik või -lõigud.
Ohutuse seisukohalt oluline ülesanne	Töötajate ülesanne rongi liikumise juhtimisel või mõjutamisel, mis võib mõjutada inimeste tervist ja ohutust.
Sõiduplaanijärgne peatus	Kaubanduslikul või käitamisest tuleneval põhjusel kavandatud peatus.
Manöövritee	Rakenduspunkti mis tahes rööbastee(d), mida kasutatakse ainult rongide liikumisest erinevaks liikumiseks.
Signalist	Rongide marsruutide kindlaksmääramise / manöövrite eest vastutav ja juhtidele juhiseid andev töötaja.
Töötajad	Raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja töötajad või tööettevõtjad, kes täidavad käesolevas KTKs sätestatud ülesandeid.
Stoppsignaal	Mis tahes signaal, mis ei luba juhil signaalist mööduda.
Peatumispunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, kus rongile on ette nähtud peatus, et täita konkreetseid ülesandeid, näiteks võimaldada reisijatel peale ja maha minna.
Sõiduplaan	Dokument või süsteem, mis sisaldab üksikasjalikke andmeid rongi ettenähtud sõidugraafiku kohta konkreetsel marsruudil.
Ajapunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, millele on ette nähtud konkreetne kellaaeg. Tegemist võib olla saabumisaja, väljumisaja või juhul, kui rongile ei ole ette nähtud antud punktis peatuda, läbisõiduajaga.
Veduk	Jõumasinaga veeremiüksus, mis suudab ise liikuda ja liigutada külge haagitud veeremit.
Rong	Rong on üks või mitu veduki(te)ga veeremiüksust, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) kahe või enama kindlaksmääratud punkti vahel.
Rongi lähetamine	Rongijuhi märguanne, et kõik jaama- või depootoimingud on lõpule viidud ja vastutavad töötajad on rongile andnud liikumisloa.
Rongimeeskond	Rongis olevad töötajad, kellel on kutsetunnistus ja kelle raudteeveo-ettevõtja on määranud täitma rongis konkreetseid ohutusega seotud ülesandeid (näiteks rongijuht või valvur).
Rongi ettevalmistamine	Rongi kasutuskõlblikkuse, seadmete toimivuse ning rongi koosseisu ja ettenähtud marsruudi omaduste kokkusobivuse kontrollimine. Rongi ettevalmistamine hõlmab ka enne rongi kasutuselevõttu tehtavaid tehnilisi kontrolle.

▼M2

Lühend	Selgitus
AC	Vahelduvvool (*Alternating current*)
CCS	Juhtkäsud ja signaalimine (*Control-Command and Signalling*)
CEN	Euroopa Standardikomitee (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Rahvusvaheliste raudteevedude konventsioon (*Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*)
dB	Detsibellid
DC	Alalisvool (*Direct Current*)
DMI	Juhi-masina liides (*Driver Machine Interface*)
EC	EÜ – Euroopa Ühendus
ECG	EKG – elektrokardiogramm
EIRENE	Euroopa integreeritud raudteeraadio laiendatud võrk (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*)
EN	Euronorm
ENE	Energia
ERA	Euroopa Raudteeagentuur (*European Railway Agency*)
ERTMS	Euroopa raudteeliikluse juhtimise süsteem (*European Rail Traffic Management System*)
ETCS	Euroopa rongijuhtimissüsteem (*European Train Control System*)
EU	EL – Euroopa Liit
FRS	Funktsionaalnõude kirjeldus (*Functional Requirement Specification*)
GSM-R	Globaalne mobiilsidesüsteem – raudtee
HABD	Teljepuksi ülekuumenemise detektor (*Hot Axle Box Detector*)
Hz	Herts
IM	Taristuettevõtja (*Infrastructure Manager*)
INF	Taristu
OPE	Käitamine ja liikluskorraldus (*Operation and Traffic Management*)
OSJD	Raudteede Koostööorganisatsioon (*Organisation for Co-operation of Railways*)
PPV/PPW	Venekeelne lühend sõnadest „Pravila Polzowanija Wagonami v mezhdunarodnom soobshenii” (raudteeveeremi rahvusvahelises liikluses kasutamise eeskirjad)
RST	Raudteeveerem (*Rolling Stock*)
RU	Raudteeveo-ettevõtja (*Railway Undertaking*)
SMS	Ohutusjuhtimissüsteem (*Safety Management System*)

▼**M2**

Lühend	Selgitus
SPAD	Signaalist möödasõit ohuolukorras (*Signal Passed at Danger*)
SRS	Süsteeminõude kirjeldus (*System Requirement Specification*)
TAF	Kaubaveo telemaatikarakendused (*Telematic Applications for Freight*)
TEN	Üleeuroopaline võrk (*Trans-European Network*)
TSI	KTK – koostalitluse tehniline kirjeldus (*Technical Specification for Interoperability*)
UIC	Rahvusvaheline Raudteeliit (*Union Internationale des Chemins de fer*)
VKM	Veeremiüksuse valdaja tähis (*Vehicle Keeper Marking*)

▼B

II LISA

Otsuse 2007/756/EÜ lisa muudetakse järgmiselt.

1) Jaotist 1 muudetakse järgmiselt:

a) andmevälja 1 „Euroopa raudteeveeremi number” kirjeldus asendatakse järgmisega:

„6. liite kohaselt kindlaks määratud numbriline tunnuskood”;

b) joonealune märkus 1 asendatakse järgmisega:

„([1]) Kasutamata”;

c) andmevälja 2.1 kirjeldus asendatakse järgmisega:

„6. liite 4. osa kohane liikmesriigi arvkood”;

d) andmevälja 11 kirjeldus asendatakse järgmisega:

„6. liite 4. osa kohane liikmesriigi arvkood”.

2) Jaotises 2.1 „Ühendused teiste registritega” asendatakse VKMRi käsitlev selgitus järgmisega:

„VKMR: seda haldavad koostöös ERA ja OTIF (ERA ELi nimel ja OTIF kõigi ELi mittekuuluvate OTIFi liikmesriikide nimel). Valdaja registreeritakse NVRis. 6. liites täpsustatakse teised ülemaailmsed keskregistrid (nt veeremiüksuste tüübikoodid, koostalitlusvõime koodid, riigikoodid jne), mida haldab ERA ja OTIFi koostöös „keskne asutus”;”.

3) Lisatakse järgmine liide:

„*6. liide*

„0”-OSA. VEEREMIÜKSUSE IDENTIFITSEERIMISTUNNUS

Üldmärkused

Käesolevas liites kirjeldatakse Euroopa raudteeveeremi numbrit (EVN) ja seonduvat märgistust, mis paigutatakse hästi nähtavalt ja püsivalt veeremiüksuse külge, et võimaldada seda käitamise ajal eksimatult identifitseerida. Selles ei kirjeldata muid numbreid ega tähiseid, mis graveeritakse või kinnitatakse tootmise ajal püsivalt veeremiüksuse šassiile või põhikomponentidele.

Euroopa raudteeveeremi number ja seonduvad lühendid

Igale veeremiüksusele antakse 12-kohaline number (Euroopa raudteeveeremi number), mille struktuur on järgmine:

▼B

Veeremi liik	Koostalitlusvõime ja veeremiüksuse liik [2 numbrit]	Riik, kus veeremiüksus on registreeritud [2 numbrit]	Tehnilised omadused [4 numbrit]	Seerianumber [3 numbrit]	Kontrollnumber [üks number]
Vagunid	00 kuni 09 10 kuni 19 20 kuni 29 30 kuni 39 40 kuni 49 80 kuni 89 *[täpsed andmed 6. osas]*	01 kuni 99 *[täpsed andmed 4. osas]*	0000 kuni 9999 *[täpsed andmed 9. osas]*	000 kuni 999	0 kuni 9 *[täpsed andmed 3. osas]*
Reisivagunid	50 kuni 59 60 kuni 69 70 kuni 79 *[täpsed andmed 7. osas]*		0000 kuni 9999 *[täpsed andmed 10. osas]*	000 kuni 999	
Vedav raudteeveerem ja püsivalt või eelnevalt koostatud rongikoosseis	90 kuni 99 *[täpsed andmed 8. osas]*		0000000 kuni 8999999 *[nende numbrite tähenduse määravad liikmesriigid hiljem kindlaks kahe- või mitmepoolsete lepingutega]*		
Eriveerem			9000 kuni 9999 *[täpsed andmed 11. osas]*	000 kuni 999	

Konkreetses riigis piisab veeremiüksuse eksimatuks identifitseerimiseks reisivagunite ja eriveeremi seas tehniliste omaduste ja seerianumbri 7 numbrist ([1]).

Numbrile lisandub tähestikuline märgistus:

a) selle riigi lühend, kus veeremiüksus on registreeritud (*täpsed andmed 4. osas*);

b) veeremiüksuse valdaja tähis (*täpsed andmed 1. osas*);

c) tehniliste omaduste lühendid (täpsed andmed vagunite kohta 12. osas, reisivagunite kohta 13. osas).

Euroopa raudteeveeremi number muudetakse ära, kui see ei kajasta koostalitlusvõimet või tehnilisi omadusi vastavalt käesolevale liitele seetõttu, et veeremiüksust on tehniliselt muudetud. Selliste tehniliste muudatuste tõttu võib vaja olla uut kasutuselevõtmist vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklitele 20–25.

1. OSA. VEEREMIÜKSUSE VALDAJA TÄHIS

1. **Veeremiüksuse valdaja tähise mõiste**

Veeremi valdaja tähis (*Vehicle Keeper Marking* – VKM) on 2–5-kohaline tähtkood ([2]). VKM märgitakse igale veeremiüksusele Euroopa raudteeveeremi numbri lähedale. VKM tähistab veeremi valdajat, kes on registreeritud riiklikus raudteeveeremi registris.

VKM on kordumatu igas käesoleva KTKga hõlmatud riigis, kes sõlmib kokkuleppe käesolevas KTKs sätestatud veeremiüksuse nummerdamise süsteemi ja veeremiüksuse valdaja tähise kasutamiseks.

▼B

2. **Veeremiüksuse valdaja tähise vorm**

VKM tähistab veeremiüksuse valdaja täisnime või lühendit, võimaluse korral äratuntaval kujul. Kasutada võib ladina tähestiku kõiki 26 tähte. VKMi tähed kirjutatakse suurtähtedena. Tähed, mis ei ole valdaja nimes sisalduvate sõnade esitähed, võib kirjutada väiketähtedena. Kordumatuse kontrollimisel loetakse väiketähti suurtähtedeks.

Tähed võivad sisaldada diakriitilisi märke ([3]). Kordumatuse kontrollimisel tähtedes kasutatud diakriitilisi märke arvesse ei võeta.

Veeremile, mille valdajate asukohariigis ei kasutata ladina tähestikku, võib VKMi järele kaldkriipsuga („/”) eraldatult kanda VKMi vaste nende oma tähestikus. Andmete töötlemisel kõnealust VKMi vastet arvesse ei võeta.

3. **Sätted veeremiüksuse valdaja tähise määramise kohta**

Veeremiüksuse valdajale võib anda rohkem kui ühe VKMi, kui

— veeremiüksusel valdajal on ametlik nimi rohkem kui ühes keeles;

— veeremiüksuse valdajal on mõistlik põhjus eri veeremiparkide eristamiseks oma organisatsiooni sees.

Kontsernile võib anda ühe VKMi, kui

— kontsern kuulub ühele korporatiivsele struktuurile (nt valdusühing);

— kontsern kuulub ühele korporatiivsele struktuurile, mis on määranud ja volitanud oma struktuuris ühe organisatsiooni kõikide teiste nimel tegutsema;

— kontsern on volitanud enda nimel tegutsema ühe iseseisva juriidilise isiku ja valdajaks on see juriidiline isik.

4. **Veeremiüksuse valdaja tähiste register ja määramise kord**

VKMide register on avalik ja seda uuendatakse reaalajas.

VKMi saamise taotlus esitatakse taotleja pädevale riigiasutusele, kes edastab selle ERA-le. VKMi võib kasutada pärast seda, kui ERA on selle avaldanud.

VKMi omanik peab pädevat riigiasutust teavitama VKMi kasutamise lõpetamisest ning pädev riigiasutus edastab vastavad andmed ERA-le. VKM tunnistatakse kehtetuks, kui valdaja on tõendanud, et kogu asjaomase veeremiüksuse märgistust on muudetud. Järgmise kümne aasta jooksul sama VKMi uuesti välja ei anta, välja arvatud algsele omanikule või tema taotlusel mõnele teisele omanikule.

VKMi võib üle anda teisele omanikule, kes on algse omaniku õigusjärglane. VKM kehtib seni, kui VKMi omanik muudab oma nime selliselt, et nimi ei sarnane VKMiga.

▼B

Valdaja muutmise korral, millega kaasneb ka VKMi muutmine, tuleb asjaomased veeremiüksused märgistada uue VKMiga kolme kuu jooksul alates kuupäevast, mil valdaja muudatus kantakse riiklikusse raudteeveeremi registrisse. Kui veeremiüksusele märgitud VKM ja riiklikus raudteeveeremi registris (NVR) märgitud andmed ei ole omavahel kooskõlas, on NVRi tehtud kanne ülimuslik.

2. OSA

Kasutamata

3. OSA. KONTROLLNUMBRI KINDLAKSMÄÄRAMISE KORD (12. NUMBER)

Kontrollnumber määratakse kindlaks järgmiselt:

— põhinumbris paariskohtadel olevad numbrid võetakse (paremalt vasakule) nende arvulises väärtuses;

— põhinumbris paaritutel kohtadel olevad numbrid (paremalt vasakule) korrutatakse kahega;

— seejärel leitakse paariskohtadel olevate numbrite ja paaritutel kohtadel saadud korrutisi märkivate numbrite summa;

— võetakse selle summa üheliste arv;

— kontrollnumber on arv, mis on vajalik üheliste arvu viimiseks kümneni; kui üheliste arv on null, on ka kontrollnumber null.

Näited

1 – Oletagem, et põhinumber on	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Kordaja	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Summa: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52
Selle summa üheliste arv on 2.

Kontrollnumber on seega 8 ning põhinumbrist saab registreerimisnumber 33 84 4796 100 – 8.

2 – Oletagem, et põhinumber on	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Kordaja	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Summa: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40
Selle summa üheliste arv on 0.

Kontrollnumber on seega 0 ning põhinumbrist saab registreerimisnumber 31 51 3320 198 – 0.

▼B

4. OSA. VEEREMI REGISTREERIMISRIIKIDE KOODID (3.–4. NUMBER NING LÜHEND)

Andmed kolmandate riikide kohta on üksnes informatiivsed.

Riigid	Riigi täht-kood (1)	Riigi numberkood
Albaania	AL	41
Alžeeria	DZ	92
Armeenia	AM	58
Austria	A	81
Aserbaidžaan	AZ	57
Valgevene	BY	21
Belgia	B	88
Bosnia ja Hertsegoviina	BIH	49
Bulgaaria	BG	52
Hiina	RC	33
Horvaatia	HR	78
Kuuba	CU (1)	40
Küpros	CY	
Tšehhi Vabariik	CZ	54
Taani	DK	86
Egiptus	ET	90
Eesti	EST	26
Soome	FIN	10
Prantsusmaa	F	87
Gruusia	GE	28
Saksamaa	D	80
Kreeka	GR	73
Ungari	H	55
Iraan	IR	96
Iraak	IRQ (1)	99
Iirimaa	IRL	60
Iisrael	IL	95
Itaalia	I	83
Jaapan	J	42
Kasahstan	KZ	27
Kõrgõzstan	KS	59
Läti	LV	25
Liibanon	RL	98
Liechtenstein	FL	
Leedu	LT	24
Luksemburg	L	82

Riigid	Riigi täht-kood (1)	Riigi numberkood
Makedoonia	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD (1)	23
Monaco	MC	
Mongoolia	MGL	31
Montenegro	MNE	62
Maroko	MA	93
Madalmaad	NL	84
Põhja-Korea	PRK (1)	30
Norra	N	76
Poola	PL	51
Portugal	P	94
Rumeenia	RO	53
Venemaa	RUS	20
Serbia	SRB	72
Slovakkia	SK	56
Sloveenia	SLO	79
Lõuna-Korea	ROK	61
Hispaania	E	71
►C1 Rootsi	S	74 ◄
Šveits	CH	85
Süüria	SYR	97
Tadžikistan	TJ	66
Tuneesia	TN	91
Türgi	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ukraina	UA	22
Ühendkuningriik	GB	70
Usbekistan	UZ	29
Vietnam	VN (1)	32

(1) Vastavalt 1949. aasta konventsiooni liites 4 ja 1968. aasta maanteevedude konventsiooni artikli 45 lõikes 4 kirjeldatud tähelisele koodisüsteemile.

5. OSA

Kasutamata

▼B

6. OSA. VAGUNITE PUHUL KASUTATAVAD KOOSTALITLUSVÕIME KOODID (1.–2. NUMBER)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2. number
1. number</td><td>0</td><td>1</td><td colspan="2">2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. number
1. number</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Rööpmelaius</td><td>fikseeritud või muudetav</td><td>fikseeritud</td><td colspan="2">muudetav</td><td>fikseeritud</td><td>muudetav</td><td>fikseeritud</td><td>muudetav</td><td>fikseeritud</td><td>muudetav</td><td>fikseeritud või muudetav</td><td>Rööpmelaius</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">Vagunite KTK-le, (a) sh jaotisele 7.1.2 ja liites C sätestatud tingimustele vastavad vagunid</td><td>0</td><td>telgedega</td><td rowspan="4">ei kasutata</td><td colspan="3" rowspan="2">vagunid</td><td colspan="5" rowspan="2">ei kasutata (c)</td><td rowspan="2">PPV/PPW vagunid (muudetav rööpmelaius)</td><td>telgedega</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>pöördvankritega</td><td>pöördvankritega</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>telgedega</td><td colspan="7" rowspan="2">vagunid</td><td rowspan="2">PPV/PPW vagunid (fikseeritud rööpmelaius)</td><td>telgedega</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>pöördvankritega</td><td>pöördvankritega</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Muud vagunid</td><td>4</td><td>Telgedega (b)</td><td rowspan="2">hooldusv-agunid</td><td colspan="7" rowspan="2">muud vagunid</td><td rowspan="2">Tehniliste omaduste erinummerdusega vagunid, mida ei võeta kasutusele ELis</td><td>telgedega (b)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>Pöördvankri-tega (b)</td><td>pöördvankri-tega (b)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td colspan="11"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. number
2. number</td><td>0</td><td>1</td><td colspan="2">2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1. number
2. number</td></tr>
</table>

(a) Komisjoni määrus [vagunite KTK, mis võetakse vastu pärast läbivaatamist].
(b) Fikseeritud või muudetav rööpmelaius.
(c) Ei kohaldata I kategooria vagunite suhtes (reguleeritava temperatuuriga vagunid); ei kasutata uute kasutusloa saanud veeremiüksuste suhtes.

▼B

7. OSA. REISIVAGUNITE RAHVUSVAHELISES LIIKLUSES KASUTATAVUSE KOODID (1.–2. NUMBER)

	Riigisisene liiklus	TEN ([a]) ja/või COTIF ([b]) ja/või PPV/PPW				Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	TEN ([a]) ja/või COTIF ([b])	PPV/PPW		
2. number 1. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Riigisiseses liikluses kasutatavad veeremiüksused	Fikseeritud rööpmelaiusega, kliimaseadmeta vagunid (sh autovagunid)	Muudetava rööpmelaiusega (1435/1520), kliimaseadmeta vagunid	Ei kasutata	Muudetava rööpmelaiusega (1435/1668), kliimaseadmeta vagunid	Ajaloolised veeremiüksused	Ei kasutata ([c])	Fikseeritud rööpmelaiusega veeremiüksused	Pöördvankri vahetamisega, muudetava rööpmelaiusega (1435/1520) veeremiüksused	Telgedega, muudetava rööpmelaiusega (1435/1520) veeremiüksused
6	Hooldusveerem	Fikseeritud rööpmelaiusega, kliimaseadmega veeremiüksused	Muudetava rööpmelaiusega (1435/1520), kliimaseadmega veeremiüksused	Hooldusveerem	Muudetava rööpmelaiusega (1435/1668), kliimaseadmega veeremiüksused	Autovagunid	Ei kasutata ([c])			
7	Kliimaseadmega ja õhukindlad veeremiüksused	Ei kasutata	Ei kasutata	Kliimaseadmega ja õhukindlad fikseeritud rööpmelaiusega veeremiüksused	Ei kasutata	Muud veeremiüksused	Ei kasutata	Ei kasutata	Ei kasutata	Ei kasutata

([a]) Vastavus kohaldatavale KTK-le, vt liite P 5. osa.
([b]) Sealhulgas veeremiüksused, mis kehtivate normide kohaselt kannavad käesolevas tabelis kindlaksmääratud numbreid. COTIF: veeremiüksus, mis kasutuselvõtu ajal vastab rahvusvahelise raudteevedude konventsiooni (COTIF) eeskirjadele.
([c]) Ei kohaldata juba kasutuses olevate fikseeritud rööpmelaiusega vagunite suhtes (56) ega muudetava rööpmelaiusega vagunite suhtes (66); ei kasutata uute veeremiüksuste puhul.

▼B

8. OSA. JÕUALLIKAGA VEEREMI LIIGID NING PÜSIVALT VÕI EELNEVALT KOOSTATUD RONGIKOOSSEIS (1.–2. NUMBER)

Esimene number on „9”.

Kui teine number tähistab jõuallikaga veeremi liiki, on kohustuslikud järgmised koodid:

Kood	Veeremiüksuse põhitüüp
0	Mitmesugused
1	Elektrivedur
2	Diiselvedur
3	Elektriline mootorrong (kiirrong) [veduk või haagis]
4	Elektriline mootorrong (v.a kiirrong) [veduk või haagis]
5	Diisel-mootorrong [veduk või haagis]
6	Eriotstarbeline haagis
7	Elektriline manöövervedur
8	Diisel-manöövervedur
9	Eriveerem

9. OSA. VAGUNITE STANDARDNE NUMBERMÄRGISTUS (5.–8. NUMBER)

9. osas sätestatakse vaguni tehniliste põhiomadustega seotud numbriline märgistus ja see avaldatakse ERA veebilehel (www.era.europa.eu).

Uue koodi taotlus esitatakse registreerimisüksusele (vastavalt otsusele 2007/756/EÜ) ja saadetakse ERA-le. Uut koodi võib kasutada alles pärast seda, kui ERA on selle avaldanud.

10. OSA. REISIVAGUNITE TEHNILISTE OMADUSTE KOODID (5.–6. NUMBER)

10. osa avaldatakse ERA veebilehel (www.era.europa.eu).

Uue koodi taotlus esitatakse registreerimisüksusele (vastavalt otsusele 2007/756/EÜ) ja saadetakse ERA-le. Uut koodi võib kasutada alles pärast seda, kui ERA on selle avaldanud.

11. OSA. ERIVEEREMI TEHNILISTE OMADUSTE KOODID (6.–8. NUMBER)

11. osa avaldatakse ERA veebilehel (www.era.europa.eu).

Uue koodi taotlus esitatakse registreerimisüksusele (vastavalt otsusele 2007/756/EÜ) ja saadetakse ERA-le. Uut koodi võib kasutada alles pärast seda, kui ERA on selle avaldanud.

▼B

12. OSA. VAGUNITE, V.A LIIGEND- JA MOOTORRONGIVAGUNID, TÄHTMÄRGISTUS

12. osa avaldatakse ERA veebilehel (www.era.europa.eu).

Uue koodi taotlus esitatakse registreerimisüksusele (vastavalt otsusele 2007/756/EÜ) ja saadetakse ERA-le. Uut koodi võib kasutada alles pärast seda, kui ERA on selle avaldanud.

13. OSA. REISIVAGUNITE TÄHTMÄRGISTUS

13. osa avaldatakse ERA veebilehel (www.era.europa.eu).

Uue koodi taotlus esitatakse registreerimisüksusele (vastavalt otsusele 2007/756/EÜ) ja saadetakse ERA-le. Uut koodi võib kasutada alles pärast seda, kui ERA on selle avaldanud.

([1]) Eriveeremi number peab olema konkreetses riigis kordumatu esimese numbri ning viie viimase tehniliste omaduste numbri ja seerianumbri osas.
([2]) NMBS/SNCB osas võib jätkata ringistatud üksiku B-tähe kasutamist.
([3]) Diakriitilised märgid on tähtedel À, Ç, Ö, Č, Ž, Å jne olevad rõhumärgid. Eritähed, näiteks Ø ja Æ, esitatakse ühe tähena; kordumatuse kontrollimisel loetakse, et Ø on O ja Æ on A.”