Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B**

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 30 päivänä toukokuuta 2002,

direktiivin 96/48/EY 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän käyttötoimintaosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä

(tiedoksiannettu numerolla K(2002) 1951)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2002/734/EY)

(EYVL L 245, 12.9.2002, s. 370)

Oikaistu:

►**C1** Oikaisu, EYVL L 275, 11.10.2002, s. 11 (2002/734/EY)

▼B

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 30 päivänä toukokuuta 2002,

direktiivin 96/48/EY 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän käyttötoimintaosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä

(tiedoksiannettu numerolla K(2002) 1951)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2002/734/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ([1]) ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Direktiivin 96/48/EY 2 artiklan c kohdan mukaan Euroopan laajuinen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä on jaettu rakenteellisiin ja toiminnallisiin osajärjestelmiin. Nämä osajärjestelmät esitetään direktiivin liitteessä II.

(2) Direktiivin 5 artiklan 1 kohdan mukaan kutakin osajärjestelmää varten laaditaan yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (YTE).

(3) Direktiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaan yhteinen edustuselin laatii YTE-suunnitelmat.

(4) Direktiivin 96/48/EY 21 artiklalla perustettu komitea on nimennyt Euroopan rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuden liiton (AEIF) mainitun direktiivin 2 artiklan h kohdassa määritellyksi yhteiseksi edustuselimeksi.

(5) AEIF:lle on annettu toimeksi laatia käyttötoimintaosajärjestelmän YTE-suunnitelma direktiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Toimeksianto on annettu direktiivin 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

(6) AEIF on laatinut YTE-suunnitelman sekä kustannushyötyanalyysin sisältävän alustavan raportin direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

(7) Jäsenvaltioiden edustajat ovat tarkastaneet YTE-suunnitelman direktiivillä perustetun komitean työn puitteissa alustavan raportin perusteella.

(8) Tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluva YTE ei edellytä erityistekniikoiden tai teknisten ratkaisujen käyttöä paitsi silloin, kun se on Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden kannalta ehdottomasti tarpeen.

(9) Tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluva YTE perustuu sitä koskevan suunnitelman valmisteluajankohtana parhaisiin käytettävissä olleisiin asiantuntijatietoihin. Tämän YTE:n muuttaminen tai täydentäminen saattaa olla tarpeen teknisen kehityksen tai yhteiskunnallisten vaatimusten takia. Tarvittaessa aloitetaan tarkastusmenettely tai ajan tasalle saattamista koskeva menettely direktiivin 96/48/EY 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(10) Joissakin tapauksissa tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluva YTE tarjoaa mahdollisuuden valita erilaisten ratkaisujen välillä, jolloin voidaan soveltaa lopullisia tai siirtymäkauteen liittyviä yhteentoimivia ratkaisuja, jotka ovat nykytilanteen kanssa yhdenmukaisia. Lisäksi direktiivissä 96/48/EY annetaan erityiset täytäntöönpanoa koskevat säännökset tiettyjä erityistapauksia

([1]) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6.

▼B

varten. Direktiivin 7 artiklassa säädetyissä tilanteissa jäsenvaltioille on tarjottava mahdollisuus olla soveltamatta tiettyjä teknisiä eritelmiä. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden on tarpeellista varmistaa, että infrastruktuuriluettelo ja liikkuvan kaluston luettelo julkaistaan ja saatetaan ajan tasalle vuosittain. Luetteloissa ilmoitetaan kansallisen infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston pääominaisuudet (esimerkiksi perusparametrit) ja niiden vastaavuus sovellettavissa YTE:issä määriteltyjen ominaisuuksien kanssa. Tätä tarkoitusta varten tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluvassa YTE:ssä ilmoitetaan täsmällisesti, mitkä tiedot luetteloiden on sisällettävä.

(11) Tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluvaa YTE:ää sovellettaessa on otettava huomioon erityisperusteet, jotka liittyvät tekniseen ja käyttöä koskevaan yhteensopivuuteen infrastruktuurien ja käyttöön otettavan liikkuvan kaluston ja sen verkon välillä, johon ne on tarkoitus liittää. Näihin yhteensopivuutta koskeviin vaatimuksiin liittyy moninainen tekninen ja taloudellinen analyysi, joka on tehtävä tapauskohtaisesti. Analyysissä on otettava huomioon:

— erilaisten osajärjestelmien väliset liityntäkohdat, joihin viitataan direktiivissä 96/48/EY,

— erilaiset rataluokat ja liikkuvan kaluston luokat, joihin viitataan kyseisessä direktiivissä, ja

— nykyisen verkon tekninen ja käyttöympäristö.

(12) Tämän päätöksen säännökset ovat direktiivillä 96/48/EY perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Komissio vahvistaa direktiivin 96/48/EY 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän käyttötoimintaosajärjestelmän YTE:n. Kyseinen YTE on tämän päätöksen liitteenä. Kyseistä YTE:ää sovelletaan täysin direktiivin 96/48/EY liitteessä I määriteltyyn Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän infrastruktuuriin ja liikkuvaan kalustoon ottaen huomioon liitteenä olevan YTE:n 7 luvussa vahvistetut perusteet.

2 artikla

Liitteenä oleva YTE tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua tämän päätöksen tiedoksi antamisesta.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

▼B

LIITE

KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄÄ KOSKEVA YHTEENTOIMIVUUDEN TEKNINEN ERITELMÄ

▼C1

SISÄLLYSLUETTELO

1	**JOHDANTO**
1.1	ASIAKIRJAN TEKNINEN ALA
1.2	ASIAKIRJAN MAANTIETEELLINEN ALA
1.3	TÄMÄN YTE:N SISÄLTÖ
2	**OSAJÄRJESTELMÄN MÄÄRITELMÄ JA SOVELTAMISALA**
3	**OLENNAISET VAATIMUKSET**
3.1	OLENNAISTEN VAATIMUSTEN TÄYTTÄMINEN
3.2	OLENNAISIIN VAATIMUKSIIN LIITTYVÄT NÄKÖKULMAT
3.3	ERITYISESTI KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄÄN LIITTYVIÄ PIIRTEITÄ
3.3.1	Turvallisuus
3.3.2	Luotettavuus ja käytettävyys
3.3.3	Terveysnäkökohdat
3.3.4	Ympäristönsuojelu
3.3.5	Tekninen yhteensopivuus
3.4	VAATIMUSTENMUKAISUUDEN TARKASTAMINEN
4	**KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄN KUVAUS**
4.1	KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄN PARAMETRIT
4.1.1	Uuden järjestelmän toimintaa koskevat menettelyt
4.1.2	Dokumentaatio
4.1.2.1	Kuljettajan dokumentaatio
4.1.2.2	Junahenkilökuntaa koskeva dokumentaatio
4.1.3	Turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä toimivien junayhtiön kuljettajien ja junahenkilökunnan pätevyysvaatimukset
4.1.3.1	Perusvaatimukset, menettelyt ja kielet
4.1.3.2	Reittitieto
4.1.3.3	Erityiset pätevyysvaatimukset
4.1.4	Henkilökunnan välinen turvallisuuteen liittyvä viestintä
4.1.4.1	Viestien luonne ja esitystapa sekä turvallisuuteen liittyvän viestinnän metodologia
4.1.4.2	Ohjauskeskuksen ja junan kesken käytettävä kieli
4.1.4.3	Junahenkilökunnan kesken ja junahenkilökunnan ja kuljettajan kesken käytettävä kieli
4.1.4.4	Junahenkilökunnan ja matkustajien kesken käytettävä kieli
4.1.5	Kuljettajien auttaminen häiriötilanteessa tai kun ilmenee merkittävä liikkuvan kaluston toimintahäiriö
4.1.6	Onnettomuutta tai häiriötilannetta seuraava tutkimus tai kuulustelu
4.1.7	Junan käyttötilan ilmoittaminen infrastruktuurin haltijalle
4.1.8	Toimintasuunnitelmat ja menettelyt merkittäviä häiriötilanteita varten
4.1.9	Ajaminen erityisoloissa (testijunat ja vioittuneet junat)
4.1.10	Järjestelmän valvonta turvallisuuden kannalta
4.1.10.1	Vaatimustenmukaisuuden tarkastaminen
4.1.10.2	Kokemukseen perustuva palaute

▼C1

4.1.11	Toiminnan laadun valvonta
4.1.12	Liikennöinti
4.1.12.1	Miehitys
4.1.12.2	Matkustajien määrä junassa
4.2	LIITYNTÄKOHDAT KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄÄN
4.3	MÄÄRITETYT SUORITUSTASOT
5	**YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT**
6	**VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA/TAI KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTI**
6.1	YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT
6.2	KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄ
6.2.1	Arviointimenettelyt ja käytettävät moduulit
6.2.2	Moduulien käyttö
7	**KÄYTTÖTOIMINTA-YTE:N TOTEUTTAMINEN**
LIITE A	**OSAJÄRJESTELMÄÄN OSALLISTUVAN HENKILÖKUNNAN VÄLINEN TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ VIESTINTÄ**

▼B

1 JOHDANTO

1.1 *ASIAKIRJAN TEKNINEN ALA*

Tämä YTE koskee käyttötoimintaosajärjestelmää, joka on yksi direktiivin 96/48/EY liitteessä II olevassa 1 kohdassa luetelluista osajärjestelmistä.

Tämä YTE on yksi niistä kuudesta YTE:stä, jotka yhdessä kattavat kaikki kahdeksan direktiivissä määriteltyä osajärjestelmää. Ne käyttäjiä ja ympäristöasioita koskeviin osajärjestelmiin liittyvät eritelmät, jotka ovat tarpeen Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi olennaisten vaatimusten mukaisesti, on esitetty vastaavissa YTE:issä.

Luvussa 2 on lisätietoja käyttötoimintaosajärjestelmästä.

1.2 *ASIAKIRJAN MAANTIETEELLINEN ALA*

Tämän YTE:n maantieteellinen ala on direktiivin 96/48/EY liitteessä I kuvattu Euroopan laajuinen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä.

Asiakirjassa viitataan erityisesti niihin Euroopan laajuisen rautatieverkon ratoihin, jotka on kuvattu 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY koskien yhteisön suuntaviivoja Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tai jossain tämän päätöksen 21 artiklan perusteella tehdyssä päivityksessä.

1.3 *TÄMÄN YTE:N SISÄLTÖ*

Direktiivin 96/48/EY 5 artiklan 3 kohdan ja liitteessä I olevan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti tässä YTE:ssä:

a) määritellään käyttötoimintaosajärjestelmän ja sen liityntäkohtien olennaiset vaatimukset (3 luku);

b) määritetään kyseisen direktiivin liitteessä II olevassa 3 kohdassa kuvatut perusparametrit, jotka ovat tarpeen olennaisten vaatimusten täyttämiseksi (4 luku);

c) määritetään ehdot, jotka on täytettävä, jotta seuraaville ratatyypeille määritellyt suoritustasot saavutetaan (4 luku):

   — tyyppi I: erityisesti suurnopeusjunia varten rakennetut radat, joilla nopeudet ovat yleensä 250 km/h tai enemmän,

   — tyyppi II: erityisesti uusitut suurnopeusjunia varten tarkoitetut radat, joilla nopeudet ovat luokkaa 200 km/h,

   — tyyppi III: erityisesti uusitut suurnopeusjunia varten tarkoitetut radat, joilla on erityispiirteitä maaston, sen korkeussuhteiden tai kaupunkien asemakaavojen asettamien vaatimusten seurauksena ja joilla nopeus on sovitettava tapauskohtaisesti;

d) määritetään toteutusta koskevat määräykset tietyissä tapauksissa (7 luku);

e) määritetään ne yhteentoimivuuden osatekijät ja liityntäkohdat, joihin on sovellettava eurooppalaisia normeja, eurooppalaiset standardit mukaan luettuina, ja jotka ovat tarpeen yhteentoimivuuden saavuttamiseksi Euroopan laajuisessa suurten nopeuksien rautatiejärjestelmässä samalla, kun täytetään olennaiset vaatimukset (5 luku);

f) kerrotaan, mitä neuvoston päätöksessä 93/465/ETY määriteltyjä moduuleja tai määrättyjä menettelyjä, milloin ne tulevat kyseeseen, on kussakin käsiteltävässä tapauksessa käytettävä yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioimisessa sekä osajärjestelmien EY-tarkastuksessa (6 luku).

2 OSAJÄRJESTELMÄN MÄÄRITELMÄ JA SOVELTAMISALA

Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän käyttötoimintaosajärjestelmä sisältää kaikki ne tekijät, jotka mahdollistavat rautatietoimintojen järjestelmän kokonaistoteutuksen ja -toimivuuden sen jälkeen, kun muiden osajärjestelmien tekniset ja toiminnolliset tekijät on määritetty.

Rautatiejärjestelmän toimintaa säätelevät infrastruktuurin haltijoiden laatimat säännöt ja määräykset, jotka junayhtiöiden on pantava täytäntöön.

▼B

Toiminnan aloittaminen rautatieverkossa edellyttää pätevää henkilökuntaa, joka soveltaa määritettyjä menettelyjä yhdenmukaisesti verkon kokonaisturvajärjestelmän kanssa.

Järjestelmän toiminnallisen toteutuksen kannalta on erotettava toisistaan seuraavat käyttöturvallisuuteen liittyvät päätoiminnot:

— junan kuljettaminen,

— junahenkilökunta,

— liikenteenohjaus.

Näiden lisäksi on organisaatioita, jotka vastaavat prosessien, menettelyjen ja tarvittavan dokumentaation laatimisesta ja päivittämisestä.

Kuhunkin edellä mainittuun toimintoon tarvittava henkilökunta on yksilöitävä ja lueteltava tarvittavissa asiakirjoissa.

Menettelyt tulee julkaista sääntelyasiakirjassa.

Yhteentoimivuuden saavuttamiseksi asiakirjat tulee laatia siten, että niissä tarkastellaan pelkästään yhteentoimivuuden tarpeita ja otetaan samalla huomioon ne inhimilliset tekijät, joita tarvitaan menettelyjen luotettavaan ja tehokkaaseen soveltamiseen.

Ihanteellinen ratkaisu olisi standardoida tai yhdenmukaistaa kaikkien rautateiden käyttösäännöt asianomaisilla reiteillä.

Vaikka tähän vaikeasti saavutettavaan ihannetilaan päästäisiinkin, se saattaisi kuitenkin kumota verkon ”yhtenäisen kokonaisturvallisuuden” ja häiritä siten muiden junien turvallista kulkua samoilla reiteillä, mikä olisi direktiivin vastaista.

Sen vuoksi direktiivin olennaisessa vaatimuksessa 2.7.1 esitetty vaatimus verkon käyttösääntöjen yhtenäistämisestä voi koskea vain asiakirjojen rakenteen yhdenmukaistamista siten, että esimerkiksi kuljettaja voi noudattaa kunkin infrastruktuurin haltijan laatimia sääntöjä reitillä turvallisesti ja tehokkaasti.

Kääntäen menettelyt, jotka liittyvät suoraan yhteentoimivassa verkossa toteutetun uuden, yhteisen järjestelmän toimintaan, täytyy standardoida.

Koska henkilökunnan ja erityisesti kuljettajien pätevyys vaikuttaa olennaisesti korkean turvallisuustason ylläpitämiseen, pätevyydestä on huolehdittava yhtenäisesti, jotta kaikissa mahdollisesti käytettävissä infrastruktuuriverkoissa saavutetaan sama turvallisuustaso.

Lisäksi toimittaessa näiden menettelyjen mukaisesti kaikkien henkilökuntaan kuuluvien täytyy ymmärtää toisiaan viipymättä myös hätätilanteissa. Tämän vuoksi täytyy määrittää viestinnässä ja erityisesti kielten käytössä noudatettavat säännöt.

Käyttöturvallisuus edellyttää myös järjestelmän johdonmukaista tarkkailua tarkastusten ja kentältä tulevan, kokemukseen perustuvan palautteen avulla.

Soveltamisalaksi voidaan määrittää yhden tai useamman tarjotussa junaliikennepalvelussa määritetyn reitin käyttö nimetyllä liikkuvalla kalustolla ja määritettyjen henkilökunnan jäsenten toimesta.

Kaikki käyttötoimintaosajärjestelmän piirteet, jotka liittyvät Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuteen, voidaan ryhmitellä seuraavien otsikoiden alle:

— menettelyt,

— dokumentaatio,

— henkilökunnan pätevyys,

— viestintä,

— järjestelmän valvonta.

Infrastruktuurin haltija tarkoittaa direktiivin 91/440/ETY 3 ja 7 artiklassa ja direktiivin 2001/12/EY 1 artiklassa tarkoitettuja laitoksia. Tehtäviä voidaan jakaa uudelleen muille laitoksille kuin infrastruktuurin haltijoille direktiivin 2001/12/EY mukaisesti, ja tätä uudelleenjakoa koskevat tiedot täytyy mainita verkkolausunnossa, jonka infrastruktuurin haltijat julkaisevat direktiivin 2001/14/EY mukaisesti.

3 **OLENNAISET VAATIMUKSET**

3.1 *OLENNAISTEN VAATIMUSTEN TÄYTTÄMINEN*

Direktiivin 96/48/EY 4 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja niiden yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä direktiivin liitteessä III lyhyesti esitetyt olennaiset vaatimukset.

▼B

3.2 *OLENNAISIIN VAATIMUKSIIN LIITTYVÄT NÄKÖKULMAT*

Olennaiset vaatimukset liittyvät seuraaviin asioihin:

— turvallisuus,

— luotettavuus ja käytettävyys,

— terveysnäkökohdat,

— ympäristönsuojelu,

— tekninen yhteensopivuus.

Direktiivin 96/48/EY mukaan olennaiset vaatimukset voivat koskea yleisesti koko Euroopan laajuista suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää tai erityisesti kutakin osajärjestelmää ja sen osatekijöitä.

3.3 *ERITYISESTI KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄÄN LIITTYVIÄ PIIRTEITÄ*

Direktiivin liitteessä III esitettyjen näkökohtien lisäksi käyttötoimintaosajärjestelmään liittyvät seuraavassa esitetyt erityispiirteet.

3.3.1 TURVALLISUUS

Direktiivin 96/48/EY liitteen III mukaisesti käyttötoimintaosajärjestelmää koskevat seuraavat turvallisuuteen liittyvät olennaiset vaatimukset.

Olennainen vaatimus 1.1.1:

”Turvallisuuden kannalta olennaisten laitteiden, erityisesti junaliikenteessä käytettyjen laitteiden suunnittelun, rakentamisen tai valmistamisen sekä huollon ja valvonnan on taattava sellainen turvataso, joka vastaa verkolle vahvistettuja tavoitteita, myös määritellyissä vaaratilanteissa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 1.1.2:

”Pyörien ja kiskojen kosketuksessa vaikuttavien tekijöiden on oltava sellaisten junankulun vakavuusperusteiden mukaisia, että niillä taataan turvallinen liikenne sallitulla enimmäisnopeudella.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 1.1.3:

”Käytettävien laitteiden on kestettävä käyttöaikanaan niille määritetyt tavanomaiset tai poikkeukselliset rasitukset. Niiden satunnaisista vioista turvallisuudelle aiheutuvat seuraukset on rajoitettava asianmukaisilla keinoilla.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 1.1.4:

”Kiinteät laitteistot ja liikkuva kalusto on suunniteltava ja käytettävät materiaalit valittava siten, että tulipalon sattuessa voidaan rajoittaa tulen leviäminen, savunmuodostus ja niiden vaikutukset.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 1.1.5:

”Laitteet, jotka on tarkoitettu matkustajien käytettäviksi, on suunniteltava siten, ettei heille muodostu vaaraa, jos he käyttävät näitä laitteita muutoin kuin ohjeissa tarkoitetulla tavalla.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Kuitenkin seuraavat turvallisuuteen liittyvät vaatimukset koskevat käyttötoimintaosajärjestelmää.

Olennainen vaatimus 2.7.1:

”Verkoilla on oltava yhtenäiset käyttösäännöt ja kuljettajilla sekä junahenkilökunnalla on oltava riittävä pätevyys, jotta voidaan taata turvallinen kansainvälinen käyttö.

Huoltotoimien ja huoltovälin, huoltohenkilökunnan koulutuksen ja pätevyyden ja asianomaisten toimijoiden huoltokeskuksissa käyttöönottaman laadunvarmistusjärjestelmän on oltava sellaiset, että voidaan taata korkea turvataso.”

Tämän olennaisen vaatimuksen ensimmäistä osaa (yhtenäiset käyttösäännöt ja henkilökunnan pätevyysvaatimukset) tarkastellaan

▼B

seuraavissa tämän eritelmän alakohdissa, ja se liittyy suurimmaksi osaksi inhimillisiin tekijöihin:

— samankaltaisissa suoraan uuden järjestelmän toimintaan liittyvissä tilanteissa käytettävien menettelyjen yhtenäisyys: 4.1.1 alakohta,

— kuljettajille tarkoitetun dokumentaation laajuuden määrittäminen ja sen esitystavan yhdenmukaistaminen:

  — menettelyjen osalta: 4.1.2.1.1 alakohta,

  — aikataulujen osalta: 4.1.2.1.4 alakohta,

— ”menettelykäsikirjan” laatiminen junahenkilökuntaa varten: 4.1.2.2 alakohta,

— radan ja reitillä käytettävien laitteistojen kuvauksen formalisointi ja yhdenmukaistaminen ja sen prosessin formalisointi, jota käytetään niiden asiakirjojen laatimiseen ja päivitykseen, joilla kuljettajalle viestitään etukäteen, ja sen prosessin formalisointi, jonka avulla kuljettajalle tiedotetaan tosiaikaisesti: 4.1.2.1.2 alakohta,

— turvaviestien, metodologian ja turvallisuuteen liittyvissä eri ääniviestintätavoissa käytettävän kielen määrityksen formalisointi: 4.1.4 kohta,

— sen prosessin formalisointi, jota käytetään järjestelmän tarkastamiseen turvallisuuden kannalta: 4.1.10 kohta,

— miehistöjen kokoonpanon tarkastusprosessin formalisointi: 4.1.12.1 kohta,

— matkustajaylikuormatilanteessa noudatettavan menettelyn formalisointi: 4.1.12.3 kohta.

Kuljettajan ja junan miehistön pätevyys varmistetaan:

— formalisoimalla ja yhdenmukaistamalla organisaatio, joka on perustettu antamaan henkilökunnalle pätevyys menettelyjen ja kielten osalta: 4.1.3.1 kohta,

— formalisoimalla reitinoppimisprosessi ja reittitiedon ylläpitoprosessi: 4.1.3.2 kohta,

— määrittämällä erityiskoulutusohjelma erityispätevyyttä vaativia tehtäviä varten: 4.1.3.3 kohta.

Liikkuvan kaluston huollosta vastaavaa henkilökuntaa koskevia koulutus- ja pätevyysvaatimuksia tarkastellaan liikkuvan kaluston osajärjestelmän eritelmässä.

3.3.2 LUOTETTAVUUS JA KÄYTETTÄVYYS

Olennainen vaatimus 1.2:

”Junaliikenteen kiinteiden tai liikkuvien osatekijöiden seuranta ja huolto on järjestettävä ja toteutettava sekä niiden laajuus määritettävä siten, että ne toimivat asianmukaisesti säädetyissä oloissa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 2.7.2:

”Huoltotoimien ja huoltovälin, huoltohenkilökunnan koulutuksen ja pätevyyden ja asianomaisten toiminnanharjoittajien huoltokeskuksissa käyttöönottaman laadunvarmistusjärjestelmän on oltava sellainen, että järjestelmälle voidaan taata korkea luotettavuus- ja käyttötaso.”

Liikkuvan kaluston huollosta vastaavaa henkilökuntaa koskevia vaatimuksia tarkastellaan liikkuvan kaluston osajärjestelmän eritelmässä.

3.3.3 TERVEYSNÄKÖKOHDAT

Olennainen vaatimus 1.3.1:

”Sellaisia materiaaleja, jotka voivat käyttötavastaan johtuen vaarantaa niiden kanssa kosketuksiin joutuvien ihmisten terveyden, ei saa käyttää junissa eikä rautateiden infrastruktuureissa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 1.3.2:

”Materiaalien ja niiden käytön on oltava sellaisia, että voidaan rajoittaa haitallisten ja vaarallisten savujen tai kaasujen muodostuminen, erityisesti tulipaloissa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

▼B

3.3.4 YMPÄRISTÖNSUOJELU

Olennainen vaatimus 1.4.1:

”Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rakentamisen ja käytön ympäristövaikutukset on arvioitava ja otettava huomioon voimassa olevien yhteisön säännösten mukaisesti järjestelmää suunniteltaessa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 1.4.2:

”Junissa ja infrastruktuureissa käytettyjen materiaalien on oltava sellaisia, että voidaan välttää ympäristölle haitallisten tai vaarallisten savujen tai kaasujen muodostuminen, erityisesti tulipalossa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 1.4.3:

”Liikkuva kalusto ja sähkönottojärjestelmä on suunniteltava ja toteutettava siten, että ne sopivat sähkömagneettisilta ominaisuuksiltaan yhteen sellaisten julkisten tai yksityisten laitteistojen, laitteiden ja verkkojen kanssa, joihin ne saattavat vaikuttaa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

3.3.5 TEKNINEN YHTEENSOPIVUUS

Olennainen vaatimus 1.5:

”Infrastruktuurien ja kiinteiden laitteistojen teknisten ominaisuuksien on sovittava yhteen keskenään sekä Euroopan laajuisessa suurten nopeuksien rautatiejärjestelmässä liikennöivien junien ominaisuuksien kanssa.

Jos näiden vaatimusten noudattaminen osoittautuu vaikeaksi tietyissä verkon osissa, voidaan turvautua väliaikaisiin ratkaisuihin, joiden on taattava yhteensopivuus tulevaisuudessa.”

Tämä olennainen vaatimus ei liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Olennainen vaatimus 2.7.3:

”Verkoilla on oltava yhtenäiset käyttösäännöt ja kuljettajien, junahenkilökunnan ja liikenteenohjaajien pätevyyden on oltava sellainen, että voidaan taata Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän tehokas käyttö.”

Tämän olennaisen vaatimuksen täyttäminen varmistetaan

— yhtenäistämällä samankaltaisissa suoraan uuden järjestelmän toimintaan liittyvissä tilanteissa käytettävät menettelyt: 4.1.1 alakohta,

— formalisoimalla turvaviestit, metodologia ja turvallisuuteen liittyvissä eri ääniviestintätavoissa käytettävän kielen määritys: 4.1.4 kohta,

— auttamalla kuljettajaa häiriötilanteessa: 4.1.5 kohta,

— ilmoittamalla liikenteenohjaajille liikkuvan kaluston käyttötilasta: 4.1.7 kohta,

— formalisoimalla menettelyt ja suunnitelmat, joita noudatetaan merkittävissä järjestelmän vaaratilanteissa tai häiriötilanteissa: 4.1.8 kohta,

— formalisoimalla järjestelmien yhdenmukaisuus toiminnan laadun kannalta: 4.1.11 kohta.

3.4 *VAATIMUSTENMUKAISUUDEN TARKASTAMINEN*

Se, että osajärjestelmä ja sen osatekijät ovat olennaisten vaatimusten mukaiset, tarkastetaan direktiivissä 96/48/EY esitettyjen vaatimusten mukaisesti.

4 KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄN KUVAUS

Euroopan laajuinen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä, jota direktiivi 96/48/EY koskee ja jonka osa käyttötoimintaosajärjestelmä on, on integroitu järjestelmä, jonka yhtenäisyys on tarkastettava erityisesti perusparametrien, liityntäkohtien ja suoritustasojen osalta, jotta varmistettaisiin olennaisten vaatimusten mukainen järjestelmän yhteentoimivuus.

Perusparametrit ja kunkin yhteentoimivuutta koskevan tekijän määritykset, jotka kuvaavat käyttötoimintaosajärjestelmää, on esitetty seuraavassa.

▼B

4.1 *KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄN PARAMETRIT*

Mitkään direktiivin 96/48/EY liitteessä II luetellut perusparametrit eivät liity käyttötoimintaosajärjestelmään.

Muut osajärjestelmään liittyvät parametrit ovat seuraavat.

Käyttötoimintaosajärjestelmän on täytettävä kaikki siihen liittyville seuraaville Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ratatyypeille määritetyt suoritustasot:

— erityisesti suuria nopeuksia varten rakennetut radat,

— erityisesti suuria nopeuksia varten uusitut radat,

— erityisesti suuria nopeuksia varten uusitut radat, joilla on erityispiirteitä.

Käyttötoimintaosajärjestelmän tapauksessa jotkin tietyt muut, seuraavassa määritetyt parametrit on täytettävä käytettäessä yhteentoimivia suurnopeusjunia, mutta ne kaikki eivät erityisesti koske suurta nopeutta.

Koska kaikkia junia koskevaa tarvemäärittelyä ei ole, vähintään seuraavat turvallisuuden kannalta olennaiset tekijät on määritettävä.

4.1.1 UUDEN JÄRJESTELMÄN TOIMINTAA KOSKEVAT MENETTELYT

Menettelyjen, jotka on tarkoitettu käytettäväksi samankaltaisissa tilanteissa, jotka liittyvät suoraan yhteentoimivassa eurooppalaisessa verkossa käytettäväksi tarkoitetun uuden järjestelmän toimintaan, täytyy olla ainutkertaisia; erityisesti ERTMS/ETCS:n osalta niiden täytyy olla laadittavan eurooppalaisen normin mukaisia.

4.1.2 DOKUMENTAATIO

4.1.2.1 ***Kuljettajan dokumentaatio***

4.1.2.1.1 **Menettelyt**

Kaikkien kuljettajaa koskevien menettelyjen tulee sisältyä ”Kuljettajan sääntökirja” -nimiseen asiakirjaan tai tietovälineeseen.

Kuljettajan sääntökirjassa on mainittava ajettavia reittejä ja kyseisillä reiteillä käytettävää liikkuvaa kalustoa koskevat vaatimukset sekä normaalitilanteita että niitä vaaratilanteita varten, joihin kuljettaja voi joutua.

Jokainen kuljettajan sääntökirja tulee laatia seuraavassa esitetyn standardoidun rungon (esitystavan) mukaisesti:

A — Palvelun organisaatio

B — Henkilökohtainen turvallisuus

C — Ohjaus, hallinta ja merkinanto

D — Liikkuvan kaluston ajoehdot

E — Junan järjestelmät

F — Junan kuljettaminen

G — Poikkeamat, häiriötilanteet ja onnettomuudet

Sääntökirjan liite 1: Viestintämenettelyjen käsikirja

Sääntökirjan liite 2: Lomakekirja (Book of Forms / Livret Formulaires)

Kuljettajan sääntökirja tulee kirjoittaa jonkin yhteentoimivaan verkkoon kuuluvan maan kielellä, jonka valitsee junayhtiö yhdessä liikenteessä käytettävien verkkojen infrastruktuurin haltijoiden kanssa. Tämä ei koske viestejä ja lomakkeita (forms/formulaires), jotka ovat infrastruktuurin haltijan kielellä (katso 4.1.4.1 alakohta).

Junayhtiön tulee kirjoittaa kuljettajan sääntökirja, ja sen tulee sisältää infrastruktuurin haltijoiden toimittamat tiedot.

Kuljettajan sääntökirjan laatimis- ja päivitysprosessiin tulee sisältyä seuraavat vaiheet:

— infrastruktuurin haltijan tulee lähettää junayhtiölle rajatut määräykset infrastruktuurin haltijan kielellä,

— junayhtiön tulee laatia alkuperäinen tai päivitetty asiakirja infrastruktuurin haltijan kielellä,

— infrastruktuurin haltijan tulee tarkastaa itseään koskeva junayhtiön laatiman asiakirjan osa,

▼B

— infrastruktuurin haltijan tulee myöntää lupa käyttää itseään koskevia asiakirjan osia,

— jos junayhtiön valitsema kieli ei ole sama kuin se, jota infrastruktuurin haltija käyttää, asiakirjan käännös täytyy teettää pätevällä ja yleisesti hyväksytyllä laitoksella, jonka infrastruktuurin haltija ja junayhtiö valitsevat. Junayhtiön tulee toimittaa käännöksen yhdenmukaisuutta koskeva todistus. Todistus ei koske viestit ja lomakkeet sisältävää osaa (katso 4.1.4.1 kohtaa). Junayhtiöllä ja infrastruktuurin haltijalla on pyynnöstä oikeus osallistua käännösprosessiin.

4.1.2.1.2 **Käytettävien ratojen rata- ja radanvarsilaitteiden kuvaus**

4.1.2.1.2.1 *Peruselementit*

Kaikki elementit, jotka tarvitaan asianomaisen liikkuvan kaluston käyttöön määritetyillä reiteillä, tulee esittää ”Reittikirja”-nimisessä asiakirjassa tai tietovälineessä.

Reittikirjan tulee sisältää vähintään seuraavat tiedot:

— yleiset käyttöä koskevat ominaispiirteet:

  — merkinantojärjestelmän ja vastaavan ajojärjestelmän tyyppi (kaksiraiteinen rata, kaksisuuntaisuus, jne.),

  — virransyötön tyyppi,

  — ohjauskeskuksen ja junan välisen radioliikennelaitteiston tyyppi,

— ylä- ja alamäkien jyrkkyydet:

  — jyrkkyysarvot ja erityisen jyrkkien alueiden tarkka määrittäminen,

— yksityiskohtainen ratapiirustus:

  — radan varren asemien nimet sekä tärkeimmät paikat ja niiden sijainti,

  — kunkin radan ja asianomaisen liikkuvan kaluston nopeusrajoitukset,

  — liikenteenohjauksesta vastaavien organisaatioiden nimet,

  — käytettävät radiokanavat,

  — radan kaaviokuvaus.

Reittikirja tulee laatia samalla tavalla kaikille niille infrastruktuureille, joita yksittäisen junayhtiön junat käyttävät.

Reittikirja tulee kirjoittaa jonkin yhteentoimivaan verkkoon kuuluvan jäsenvaltion kielellä, jonka junayhtiö valitsee.

Junayhtiön tulee kirjoittaa reittikirja käyttäen infrastruktuurin haltijan toimittamia tietoja.

Junayhtiön tulee määrittää reittikirjan laatimis- ja päivitysprosessit. Infrastruktuurin haltijan tulee vahvistaa oikeaksi ne asiakirjan elementit, joista se on vastuussa ja joihin sen kielitaito riittää.

4.1.2.1.2.2 *Muutetut elementit*

Infrastruktuurin haltijoiden tulee ilmoittaa joko pysyvästi tai tilapäisesti muutetuista elementeistä junayhtiölle; junayhtiön tulee ryhmitellä nämä muutokset erilliseen asiakirjaan tai tietovälineeseen, jonka esitystavan tulee olla sama kaikissa niissä infrastruktuureissa, joita yksittäisen junayhtiön junat käyttävät.

Junayhtiön tulee määrittää tämän asiakirjan tai tietovälineen valmisteluprosessi, joka infrastruktuurin haltijan tulee vahvistaa oikeaksi niiden elementtien osalta, joista se on vastuussa ja joihin sen kielitaito riittää.

4.1.2.1.2.3 *Tiedottaminen kuljettajalle tosiaikaisesti*

Asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden tulee määrittää menettely, jota käytetään tiedotettaessa kuljettajille tosiaikaisesti kaikista reitin turvallisuusjärjestelyihin tehdyistä muutoksista (prosessin tulee olla ainutkertainen siellä, missä ERTMS/ETCS on käytössä).

4.1.2.1.3 **Liikkuva kalusto**

Kaikki liikkuvan kaluston kuljettamista normaaleissa ja vaaratilanteissa koskevat tiedot, jotka kuljettajan täytyy tietää, tulee kerätä ”Kuljettajan liikkuvan kaluston kirja” -nimiseen asiakirjaan tai tietovälineeseen.

Junayhtiön tulee laatia kuljettajan liikkuvan kaluston kirja.

▼B

4.1.2.1.4 **Aikataulut**

Tiedot, jotka tarvitaan junan normaalia kuljettamista varten, tulee kerätä yhteen ”Aikataulu”-nimiseen asiakirjaan tai tietovälineeseen (Timetable Sheet / Fiche Train), joka annetaan kuljettajalle ja jonka tulee sisältää vähintään seuraavat tiedot:

— pysähdyspaikat ja muut aikapisteet,

— saapumis-/lähtö-/ohitusajat kussakin pisteessä.

Asianomaisen junayhtiön tulee laatia aikatauluasiakirja keräämällä asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden toimittamat aikatiedot.

Junayhtiön tulee formalisoida laatimisprosessi, joka asianomaisen infrastruktuurin haltijan tulee vahvistaa oikeaksi niiden asiakirjan elementtien osalta, joista se on vastuussa ja joihin sen kielitaito riittää.

4.1.2.2 ***Junahenkilökuntaa koskeva dokumentaatio***

Kaikki junahenkilökunnalle tarpeelliset menettelyt tulee ryhmitellä ”Junahenkilökunnan sääntökirja” -nimiseen asiakirjaan tai tietovälineeseen.

Junayhtiön tulee laatia junahenkilökunnan sääntökirja, ja sen tulee sisältää infrastruktuurin haltijoiden toimittamat tiedot.

Infrastruktuurin haltijat voivat pyytää niitä koskevien osien osalta, että asiakirja laaditaan ja päivitetään saman prosessin mukaisesti, jota käytetään kuljettajan sääntökirjan yhteydessä (4.1.2.1.1 alakohta edellä).

Kaikki liikkuvan kaluston käyttöä normaaleissa ja vaaratilanteissa koskevat asiat, jotka junahenkilökunnan täytyy tietää, tulee kerätä ”Junahenkilökunnan liikkuvan kaluston kirja” -nimiseen asiakirjaan tai tietovälineeseen.

Junayhtiön tulee kirjoittaa junahenkilökunnan liikkuvan kaluston kirja.

4.1.3 TURVALLISUUTEEN LIITTYVISSÄ TEHTÄVISSÄ TOIMIVIEN JUNAYHTIÖN KULJETTAJIEN JA JUNAHENKILÖKUNNAN PÄTEVYYSVAATIMUKSET

4.1.3.1 ***Perusvaatimukset, menettelyt ja kielet***

Turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä toimivien kuljettajien ja junahenkilökunnan osalta junayhtiön tulee soveltaa pätevöittämisprosessia, joka muodostuu seuraavista vaiheista ja osista:

A — Henkilökunnan valinta

— henkilökunnan kokemuksen ja heidän ammatillisten ja fyysisten ominaisuuksiensa arviointi,

— heidän ammatillisen vieraiden kielten taitonsa tai heidän kielenoppimiskykynsä arviointi.

B — Ammatillinen alkukoulutus

— koulutusvaatimusten määrittäminen,

— koulutusohjelman resurssit,

— opettajien pätevyys.

C — Alkusertifiointi

— sertifiointiohjelman vaatimusten laatiminen,

— luvan myöntäminen sertifioijille,

— pätevyystodistuksen antaminen.

D — Pätevyystason ylläpito ja henkilökunnan seuranta

— uranseurantasuunnitelma,

— terveydenseurantasuunnitelma.

E — Pätevyystason ylläpito ja kertauskoulutus

— koulutustarpeiden arvioinnin periaatteet,

— koulutuksen toteutuksen periaatteet,

— koulutuksen arvioinnin periaatteet.

F — Pätevyystason ylläpito ja jatkosertifioinnin ylläpito

— jatkosertifioinnin periaatteet,

— jatkosertifioinnin menettelyjen formalisointi.

▼B

Pätevöittämisprosessi määritetään siten, että siinä otetaan huomioon asianomaisia infrastruktuureja koskevat säännöt.

Prosessia yksityiskohtaisesti kuvaava asiakirja lähetetään kullekin asianomaiselle infrastruktuurin haltijalle.

4.1.3.2 ***Reittitieto***

Junayhtiön tulee määrittää infrastruktuurin haltijoiden laatimien sääntöjen perusteella prosessi, jonka avulla liikenteessä käytettäviä reittejä koskeva tieto hankitaan ja jonka avulla sitä ylläpidetään.

4.1.3.3 ***Erityiset pätevyysvaatimukset***

Joissakin infrastruktuurirekisteriin sisältyvissä tapauksissa (esimerkiksi kun kyseessä on erikoislaitteita sisältävä tunneli) junayhtiön tulee asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden laatimien sääntöjen perusteella laatia erityinen koulutus- ja tiedonylläpito-ohjelma kaikkia niitä junahenkilökunnan jäseniä varten, jotka voivat joutua tekemisiin turvallisuusmenettelyjen kanssa.

4.1.4. HENKILÖKUNNAN VÄLINEN TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ VIESTINTÄ

4.1.4.1 ***Viestien luonne ja esitystapa sekä turvallisuuteen liittyvän viestinnän metodologia***

Junayhtiöiden ja infrastruktuurin haltijoiden sovellettaviksi tarkoitetut periaatteet, jotka koskevat

— viestien luonnetta ja esitystapaa sekä

— viestintämetodologiaa,

määritetään tämän YTE:n liitteessä A.

Näiden periaatteiden soveltamisen helpottamiseksi valmistellut toiminnalliset elementit määritetään asiakirjoissa, jotka on tarkoitettu kuljettajien ja liikenteenohjaushenkilökunnan käyttöön.

Kuljettajan sääntökirjassa on liitteitä kuljettajia varten.

— Liite 1: Viestintämenettelyjen käsikirja

— Liite 2: Lomakekirja (Book of Forms / Livret Formulaires).

4.1.4.2 ***Ohjauskeskuksen ja junan kesken käytettävä kieli***

Käytettävän kielen tulee olla sama kuin sen, jota käytetään asianomaisessa infrastruktuurissa. Infrastruktuurin haltija päättää, mitä kieltä käytetään.

Turvallisuustiedon tason tulee olla seuraavanlainen:

— Ajotehtävä (kuljettaja)

Kyky lähettää ja ymmärtää tämän YTE:n liitteessä A määritettyjä viestejä.

Infrastruktuurin haltijan tulee laatia näiden viestien sisältö.

— Junansaattotehtävä (junahenkilökunta)

Kyky lähettää tietoa, joka kuvaa junaa ja sen käyttötilaa henkilökunnan osalta sekä hyödylliset toimet matkustajia koskevissa erityistilanteissa toimimista varten.

Infrastruktuurin haltijan tulee laatia näiden viestien sisältö.

4.1.4.3 ***Junahenkilökunnan kesken ja junahenkilökunnan ja kuljettajan kesken käytettävä kieli***

Käytettävän kielen tulee olla sama kuin sen, jota käytetään jollakin yhteentoimivan verkon alueella. Sen valitsee junayhtiö.

4.1.4.4 ***Junahenkilökunnan ja matkustajien kesken käytettävä kieli***

Matkustajien turvallisuuteen ja terveyteen liittyvissä tilanteissa junahenkilökunnan ja matkustajien kesken käytettävän kielen tulee olla jokin jollakin yhteentoimivan verkon alueella käytettävistä kielistä. Sen valitsee junayhtiö yhteisymmärryksessä infrastruktuurin haltijoiden kanssa.

Lisäksi infrastruktuurin haltijat voivat laatia erityissääntöjä erikoistapauksia varten (esimerkiksi pitkissä tunneleissa ajamista varten) tai yksittäisten jäsenvaltioiden määräysten mukaisia sääntöjä.

▼B

4.1.5 KULJETTAJIEN AUTTAMINEN HÄIRIÖTILANTEESSA TAI KUN ILMENEE MERKITTÄVÄ LIIKKUVAN KALUSTON TOIMINTAHÄIRIÖ

Aina junan ollessa ajossa junayhtiön tulee pitää tavoitettavissa asiantuntija, johon kuljettaja voi ottaa suoraan yhteyden tosiaikaisesti häiriötilanteessa tai kun ilmenee merkittävä liikkuvan kaluston toimintahäiriö.

4.1.6 ONNETTOMUUTTA TAI HÄIRIÖTILANNETTA SEURAAVA TUTKIMUS TAI KUULUSTELU

Junayhtiön tulee määrittää yhteisymmärryksessä infrastruktuurin haltijan kanssa henkilöt, joihin otetaan yhteyttä.

Infrastruktuurin haltijan tulee yhteisymmärryksessä junayhtiön kanssa laatia onnettomuutta tai häiriötilannetta koskevan tutkimuksen tai kuulustelun aikataulut.

Mitä tulee vaadittujen turvallisuuteen liittyviä tapahtumia koskevien tallenteiden säilytykseen, saantiin ja lukemiseen, junayhtiön täytyy yhteisymmärryksessä infrastruktuurin haltijan kanssa laatia menettely, jotta nämä toimet voidaan tehdä.

4.1.7 JUNAN KÄYTTÖTILAN ILMOITTAMINEN INFRASTRUKTUURIN HALTIJALLE

Infrastruktuurin haltijan ja junayhtiön välille tulee määrittää menettely, jonka mukaisesti liikenteenohjauksesta vastaavalle organisaatiolle raportoidaan mahdollisista liikkuvaan kalustoon vaikuttavista poikkeamista, joilla on mahdollisia vaikutuksia junan kulkuun (ennen lähtöä ja matkalla).

4.1.8 TOIMINTASUUNNITELMAT JA MENETTELYT MERKITTÄVIÄ HÄIRIÖTILANTEITA VARTEN

Infrastruktuurin haltijoiden tulee yhteistyössä junayhtiön kanssa määrittää toimintasuunnitelmat ja menettelyt seuraavia häiriötilanteita varten:

— Onnettomuus

  — ihmisten pelastaminen

— Liikkuvan kaluston häiriöt

  — matkustajien evakuointi

  — vioittuneen kaluston pelastaminen

— Infrastruktuurin häiriöt

  — uudelle reitille ohjatun junan ajoehdot.

Junayhtiöiden ja infrastruktuurin haltijoiden tulee ottaa nämä toimintasuunnitelmat ja menettelyt huomioon sääntökirjoissa ja omissa henkilökunnan koulutusvaatimuksissaan.

Lisäksi, ja jotta infrastruktuurin haltijat pystyisivät määrittämään ennalta sääntöjen ja määräysten mukaisesti tehtävät toimet häiriötilanteiden luonteen mukaan, junayhtiön tulee toimittaa niille niiden pyynnöstä luettelo sellaisista liikkuvan kaluston erityisistä toimintahäiriöistä, joilla voi olla merkittäviä liikenteellisiä seurauksia.

4.1.9 AJAMINEN ERITYISOLOISSA (TESTIJUNAT JA VIOITTUNEET JUNAT)

Junayhtiöiden tulee määrittää erityisehdot, jotka koskevat junien ajamista liikkuvan kaluston testeissä ja vioittuneen ja sen jälkeen korjatun kaluston siirtämistä, ja asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden tulee tarkastaa ehdot hyväksymistä varten.

4.1.10 JÄRJESTELMÄN VALVONTA TURVALLISUUDEN KANNALTA

4.1.10.1 ***Vaatimustenmukaisuuden tarkastaminen***

Yhdenmukaisuus yhteentoimivuutta koskevien vaatimusten kanssa tulee selvittää erityisesti tarkastusten avulla.

Infrastruktuurin haltijoiden tulee

— tehdä vähintään kerran vuodessa verkkonsa tarkastus, joka koskee

  — sitä, miten junayhtiöt ovat toteuttaneet määräykset,

  — junayhtiöiden perustaman valvontajärjestelmän tehokkuutta,

— ilmoittaa junayhtiöille verkossa tehtyjen tarkastusten tuloksista.

▼B

Junayhtiöiden tulee

— tarkastaa vähintään kerran vuodessa niitä koskeva yhteentoimiva suurnopeusliikennepalvelu,

— ilmoittaa tarkastusten tulokset asianomaisille infrastruktuurin haltijoille.

4.1.10.2 ***Kokemukseen perustuva palaute***

Infrastruktuurin haltijoiden tulee

— luoda prosessi kentältä tulevaa palautetta varten, joka koskee yhteentoimivan suurnopeusjärjestelmän toimintaa,

— ilmoittaa asianomaisille junayhtiöille niiden alueilla sattuneista häiriötilanteista ja onnettomuuksista,

— välittää junayhtiöille tutkimuksen tai kuulustelun analyysit ja johtopäätökset silloin, kun kyseessä on yhtiön henkilökuntaan kuuluva henkilö.

Junayhtiöiden tulee

— luoda prosessi kentältä tulevaa palautetta varten, joka koskee yhteentoimivan suurnopeusjärjestelmän toimintaa,

— määräajoin ja tarvittaessa ilmoittaa infrastruktuurin haltijoille palautteen tuloksista ja alueista, joilla korjaustoimia odotetaan.

4.1.11 TOIMINNAN LAADUN VALVONTA

Junayhtiön ja asianomaisen infrastruktuurin haltijan tulee yhdessä analysoida mahdollisimman pian tapahtumat, jotka ovat merkittävästi häirinneet toimintaa.

Junayhtiön ja asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden tulee yhdessä analysoida mahdolliset toistuvat tapahtumat vähintään kerran vuodessa.

Junayhtiön tulee määrittää nämä prosessit yhteisymmärryksessä infrastruktuurin haltijoiden kanssa.

4.1.12 LIIKENNÖINTI

4.1.12.1 ***Miehitys***

Junahenkilökunnan vähimmäismäärän ja heidän pätevyytensä tulee olla kunkin käytettävän infrastruktuurin junamiehityssääntöjen mukaisia.

Junayhtiön tulee laatia yhteisymmärryksessä infrastruktuurin haltijan kanssa menettely ennen junan lähtöä tehtävien tarkastusten määrittämiseksi.

4.1.12.2 ***Matkustajien määrä junassa***

Kun junayhtiö käyttää suurnopeuksista liikkuvaa kalustoa, joka ei voi ajaa nimellisnopeudellaan huomattavan matkustajaylikuorman vuoksi, sen tulee ryhtyä tarvittaviin toimiin varmistaakseen, ettei sellaista ylikuormitustilannetta tavallisesti koskaan esiintyisi.

Poikkeustapauksissa, joissa tällainen tilanne kuitenkin esiintyy, junayhtiön tulee ilmoittaa infrastruktuurin haltijalle edellytyksistä, joilla junaa voidaan siirtää.

Joissakin infrastruktuurirekisteriin sisältyvissä tapauksissa (esimerkiksi kun kyseessä on tunneli, jota varten infrastruktuurin haltija on laatinut evakuointisuunnitelman, jonka mukaisesti matkustajien täytyy kävellä pitkin junaa), infrastruktuurin haltijan tulee yhdessä junayhtiön kanssa sopia sallitusta junamatkustajien enimmäismäärästä.

Lisäksi edellä mainitussa tapauksessa ja samoista syistä matkatavaroita ei sallita käytävillä eikä ovensuissa.

4.2 *LIITYNTÄKOHDAT KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄÄN*

Ei ole.

4.3 *MÄÄRITETYT SUORITUSTASOT*

Ei ole.

▼B

5 YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT

5.1 Direktiivin 96/48/EY 2 artiklan d kohdan mukaan yhteentoimivuuden osatekijät ovat ”sellaisessa osajärjestelmässä olevia tai siihen tarkoitettuja perusosia, perusosien ryhmiä, osakokonaisuuksia tai kokonaisuuksia, josta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatieverkon yhteentoimivuus on suoraan tai epäsuorasti riippuvainen”.

5.2 Yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevat niihin liittyvät direktiivin 96/48/EY määräykset.

5.3 Joihinkin yhteentoimivuuden osatekijöihin liittyy eritelmiä, joissa on määritetty niitä koskevat suoritustasovaatimukset. Niiden vaatimustenmukaisuuden ja/tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi tulee tehdä yleensä yhteentoimivuuden osatekijöiden liityntäkohtien avulla. Rakenteeseen tai kuvaileviin ominaisuuksiin tulee luottaa vain poikkeustapauksissa.

Käyttötoimintaosajärjestelmällä ei ole yhteentoimivuuden osatekijöitä.

6 VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA/TAI KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTI

6.1 *YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT*

Käyttötoiminnan YTE ei sisällä yhteentoimivuuden osatekijöitä.

6.2 *KÄYTTÖTOIMINTAOSAJÄRJESTELMÄ*

6.2.1 ARVIOINTIMENETTELYT JA KÄYTETTÄVÄT MODUULIT

Kyseessä olevien parametrien vaatimustenmukaisuuden arviointiin liittyy kunkin parametrin osalta seuraavien ajettavia reittejä ja käytettävää liikkuvaa kalustoa koskevien seikkojen tarkastaminen:

— ennen palvelun aloittamista: kaikkien määritettyjen asiakirjojen, menettelyjen, prosessien tai erikoismääräysten ominaisuudet,

— toiminnan aikana: kaikkien laadunvalvontajärjestelmään liittyvien määritettyjen elementtien toteutus ja valvonta.

Vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa käytettävät moduulityypit ovat seuraavat:

— Ennen palvelun aloittamista:

  — Kun kyseessä ovat infrastruktuurin haltijaa koskevat suunnitteluparametrit, on käytettävä tyyppiä A olevaa moduulia.

  — Kun kyseessä ovat junayhtiötä koskevat suunnitteluparametrit, on käytettävä tyyppiä A olevaa moduulia yhdessä lisämääräyksen A1 kanssa seuraavasti:

    ”junayhtiön valitseman ilmoitetun laitoksen tulee tarkastaa sitä koskevien suunnitteluparametrien elementtien ominaisuudet ennen palvelun aloittamista”.

Tähän moduuliin viitataan tunnuksella AE, ja se kuvataan jäljempänä 6.2.2 kohdassa.

— Toiminnan aikana:

Kun kyseessä ovat laadunvalvontajärjestelmään liittyvät parametrien elementit, on käytettävä tyyppiä D olevaa moduulia yhdessä määräyksen D1 kanssa seuraavasti:

”ilmoitetun laitoksen tai infrastruktuurin haltijan ja junayhtiöiden valitseman ilmoitetun organisaation tulee arvioida joka toinen vuosi niiden parametrien elementit, jotka liittyvät laadunvalvontajärjestelmän prosesseihin (laadunvalvontajärjestelmän soveltaminen, merkitty tunnuksella SQ taulukkoon 6.2.2) ja jotka koskevat junayhtiötä ja/tai infrastruktuurin haltijaa. Ilmoitettu laitos valitaan asianomaisen jäsenvaltion laatiman menettelyn mukaisesti niiden ilmoitettujen laitosten joukosta, joilla on tarpeellinen osaaminen, yhteisymmärryksessä asianomaisen jäsenvaltion turvallisuustodistusten myöntäjäksi nimittämän viranomaisen kanssa.”

Tähän moduuliin viitataan tunnuksella DE, ja se kuvataan jäljempänä 6.2.2 kohdassa.

▼B

6.2.2 MODUULIEN KÄYTTÖ

Seuraavassa taulukossa

— luetellaan arvioitavat parametrit ja kunkin parametrin tarkastettavat elementit ja yksilöidään arvioitavat laadunvalvontajärjestelmän elementit (merkitty tunnuksella SQ),

— annetaan YTE-viite eri parametreille ja kerrotaan käytettävät moduulit.

Tämä taulukko muodostaa moduulien käytön perustan.

Arvioitavat parametrit	Kunkin parametrin tarkastettavat elementit	YTE-viite	Käytettävät moduulit	
			JY	IH
Uuden järjestelmän käyttöä koskeva menettely	Järjestelmää varten laaditussa eurooppalaisessa normissa annettujen määräysten soveltaminen tätä järjestelmää varten	4.1.1		A
Dokumentaatio				
Kuljettajan sääntökirja	Olemassaolo	4.1.2.1.1	AE	A
	Rakenne		AE	
	Tekstin kieli		AE	
	Laatimis- ja päivitysprosessi, mukaan luettuina pätevän ja yleisesti hyväksytyn laitoksen valinta ja käännöksen oikeaksi todistaminen		AE	
Reittikirja	Olemassaolo	4.1.2.1.2.1	AE	
	Vähimmäissisältö		AE	
	Junayhtiön käyttämä esitystapa		AE	
	Tekstin kieli		AE	
	Laatimis- ja päivitysprosessi		AE	A
Muutetut elementit sisältävä asiakirja tai tiedosto	Olemassaolo	4.1.2.1.2.2	AE	
	Junayhtiön käyttämä esitystapa		AE	
	Laatimis- ja päivitysprosessi		AE	A
Menettely, jonka avulla kuljettajalle tiedotetaan tosiaikaisesti	Olemassaolo	4.1.2.1.2.3	AE	A
Kuljettajan liikkuvan kaluston kirja	Olemassaolo	4.1.2.1.3	AE	
Aikataulu	Olemassaolo	4.1.2.1.4	AE	
	Vähimmäissisältö		AE	
	Junayhtiön käyttämä esitystapa		AE	
	Tekstin kieli		AE	
	Laatimisprosessi		AE	A

▼B

Arvioitavat parametrit	Kunkin parametrin tarkastettavat elementit	YTE-viite	Käytettävät moduulit	
			JY	IH
Junahenkilökunnan sääntökirja	Näiden asiakirjojen olemassaolo	4.1.2.2	AE	
	Asianmukainen laatimis- ja päivitysprosessi		AE	A
Junahenkilökunnan liikkuvan kaluston kirja	Olemassaolo		AE	
Kuljettajien ja junahenkilökunnan pätevyys				
Prosessi kuljettajien ja junahenkilökunnan yleisiä pätevyysvaatimuksia varten	Olemassaolo	4.1.3.1	AE	
	Rakenne		AE	
	Prosesseja kuvaavan asiakirjan toimittaminen junayhtiöstä kullekin infrastruktuurin haltijalle		AE	
Reittitiedon hankinta- ja ylläpitoprosessi	Olemassaolo	4.1.3.2	AE	A
Koulutus- ja tiedonylläpitoprosessi erityispätevyyttä vaativia tehtäviä varten	Erityisohjelman olemassaolo	4.1.3.3	AE	A
Turvallisuuden kannalta olennainen viestintä				
Asiakirjoissa esiintyvät toiminnalliset elementit ohjauskeskuksen ja junan välistä viestintää varten: — kuljettajan käyttöön (sääntökirjan liitteet) — viestintämenettelyjen käsikirja — lomakekirja — liikenteenohjauksesta vastaavan henkilökunnan käyttöön	Liitteessä A esitettyjen periaatteiden soveltaminen	4.1.4.1	AE	A
Ohjauskeskuksen ja junan kesken käytettävä kieli	Määritys	4.1.4.2	AE	
Junahenkilökunnan ja kuljettajan kesken käytettävä kieli	Määritys	4.1.4.3	AE	
Junahenkilökunnan ja matkustajien kesken käytettävät kielet	Määritys	4.1.4.4	AE	A

▼B

Arvioitavat parametrit	Kunkin parametrin tarkastettavat elementit	YTE-viite	Käytettävät moduulit	
			JY	IH
Kuljettajien auttamiseksi tarkoitetut toimet	Olemassaolo	4.1.5	AE	
Toimet tutkimus- ja kuulustelutarkoituksia varten sekä tallennettuihin turvallisuustietoihin pääsemiseksi ja niiden lukemiseksi	Olemassaolo	4.1.6	AE	A
Menettely junan käyttötilan ilmoittamiseksi infrastruktuurin haltijalle	Olemassaolo	4.1.7	AE	A
Toimintasuunnitelmat ja menettelyt merkittäviä häiriötilanteita varten	Olemassaolo	4.1.8	AE	A
	Sisällyttäminen sääntökirjoihin ja koulutusvaatimuksiin		AE	A
	Toimintahäiriöiden luettelo		AE	A
Testattavan liikkuvan kaluston ajoehtoja ja vioittuneen liikkuvan kaluston palauttamista koskevat toimet	Määritys	4.1.9	AE	A
	Sisällyttäminen tarkastusohjelmiin			
Järjestelmän tarkastaminen turvallisuuden kannalta				
Tarkastusprosessi	Olemassaolo	4.1.10.1	AE	A
	Prosessin soveltaminen toiminnassa (SQ)		DE	DE
Palaute	Olemassaolo	4.1.10.2	AE	A
	Prosessin soveltaminen toiminnassa (SQ)		DE	DE
Järjestelmän tarkastaminen toiminnan laadun kannalta	Olemassaolo	4.1.11	AE	A
	Prosessin soveltaminen toiminnassa (SQ)		DE	DE
Liikennöinti				
Junamiehistöjen kokoonpanoa koskevat määräykset	Junahenkilökunnan vähimmäismäärän ja sen pätevyysvaatimusten määritys	4.1.12.1	AE	A
Menettely junahenkilökunnan määrän tarkistamiseksi ennen junan lähtöä	Olemassaolo		AE	A

▼B

Arvioitavat parametrit	Kunkin parametrin tarkastettavat elementit	YTE-viite	Käytettävät moduulit	
			JY	IH
Junan kuormitusastetta koskevat määräykset	Olemassaolo	4.1.12.2	AE	
	Varmentaminen osana tarkastusta			
Matkustajien enimmäismäärää koskevat määräykset silloin, kun on olemassa evakuointisuunnitelmat	Olemassaolo		AE	A
Matkatavaroita koskevat määräykset	Olemassaolo		AE	

(SQ) Laadunvalvontajärjestelmää koskevat (SQ)-elementit on tarkastettava toiminnan aikana.

Moduulien toteuttamista koskevat seuraavat järjestelyt:

Moduuli A

Tuottajan (infrastruktuurin haltijan) tulee itseään koskevien parametrien elementtien osalta:

a) laatia käyttödokumentaatio kyseistä yhteentoimivaa järjestelmää varten:

   — käytettävää liikkuvaa kalustoa ja ajettavaa reittiä koskeva dokumentaatio,

   — kutakin parametria koskeva dokumentaatio: asiakirja, prosessin nimi, menettely tai erikoismääräykset,

   — luettelo sovellettavista eurooppalaisista normeista,

   ja arkistoida tämä materiaali ja säilyttää sitä vähintään 10 vuotta, jotta kansalliset viranomaiset voivat sen tarkastaa;

b) tarkastaa kunkin edellä olevassa luettelossa mainitun parametrin ja parametrien suunnitteluelementtien osalta, että ne ovat YTE:ssä määritettyjen ominaisuuksien mukaisia;

c) laatia vaatimustenmukaisuusvakuutus, mukaan luettuna luettelo tarkastettavista parametreista ja elementeistä (edellisestä taulukosta), ja kullekin niistä osoitus yhdenmukaisuudesta. Tämä vakuutus tulee arkistoida käyttödokumentaation kanssa.

Moduuli AE

Tuottajan (junayhtiön) tulee itseään koskevien elementtien osalta:

a) laatia käyttödokumentaatio kyseistä yhteentoimivaa järjestelmää varten:

   — käytettävää liikkuvaa kalustoa ja ajettavaa reittiä koskeva dokumentaatio,

   — kutakin parametria koskeva dokumentaatio: asiakirja, prosessin sanamuoto, menettely tai erikoismääräykset,

   — luettelo sovellettavista eurooppalaisista normeista,

   ja arkistoida tämä materiaali ja säilyttää sitä vähintään 10 vuotta, jotta kansalliset viranomaiset voivat sen tarkastaa;

b) valita ilmoitettu laitos ja pyytää tarkastamaan kunkin edellä olevassa luettelossa mainitun parametrin ja suunnitteluparametrin elementin osalta, että koko ajettavalla reitillä toimitaan YTE:ssä määritettyjen ominaisuuksien mukaisesti.

Ilmoitetun laitoksen tulee:

c) tarkastaa kunkin edellä olevassa luettelossa mainitun parametrin ja suunnitteluparametrin elementin osalta, että ne ovat YTE:ssä määritettyjen ominaisuuksien mukaisia;

d) ilmoittaa saadut tulokset tarkastuksia pyytäneelle tuottajalle.

▼B

Tuottajan tulee:

e) laatia vaatimustenmukaisuusvakuutus, mukaan luettuna luettelo tarkastettavista parametreista ja elementeistä (edellisestä taulukosta), ja kullekin niistä osoitus vaatimustenmukaisuudesta. Tämä vakuutus tulee arkistoida käyttödokumentaation kanssa.

Moduuli DE

Tuottajien (junayhtiön ja infrastruktuurin haltijan, kummankin sitä itseään koskevalta osalta) tulee:

a) laatia käyttödokumentaatio kyseistä yhteentoimivaa järjestelmää varten:
   — käytettävää liikkuvaa kalustoa ja ajettavaa reittiä koskeva dokumentaatio,
   — laadunvalvontajärjestelmään liittyvä organisaatiota, vastuita ja valtuuksia koskeva dokumentaatio,
   — kutakin käytettävään laadunvalvontajärjestelmään liittyvää parametria koskeva dokumentaatio:
      — prosessien nimet,
      — tarkastusten tulokset,
      — palautetta koskevat elementit,
      — kokonaislaadunvalvontajärjestelmää koskevat elementit,

   ja arkistoida tämä materiaali ja säilyttää sitä vähintään 10 vuotta, jotta kansalliset viranomaiset voivat sen tarkastaa;

b) valita ilmoitettu laitos tai organisaatio joka toinen vuosi ja pyytää sitä arvioimaan niitä koskevien, laadunvalvontajärjestelmään liittyvien parametrien elementit (niiden laadunvalvontajärjestelmän prosessien soveltaminen, jotka on merkitty tunnuksella SQ edellä olevaan taulukkoon).

Ilmoitetun laitoksen tai organisaation tulee:

c) arvioida tuottajia (junayhtiötä ja/tai infrastruktuurin haltijaa) koskevat valvontaprosessit ja laatia kustakin raportti, josta käy ilmi erityisesti seuraavat tiedot:
   — ovatko tuottajat toteuttaneet prosessit suunnitellulla tavalla,
   — hallitsevatko tuottajat prosesseja;

d) antaa tämän arvioinnin tulos ja siihen liittyvä raportti raporttia pyytäneille tuottajille.

Tuottajien (junayhtiön ja infrastruktuurin haltijan, kummankin sitä itseään koskevalta osalta) tulee:

e) laatia vaatimustenmukaisuusvakuutus, jossa esitetään tämän arvioinnin tulokset ja siihen liittyvä raportti, ja säilyttää tätä vakuutusta käyttödokumentaation kanssa.

7 KÄYTTÖTOIMINTA-YTE:N TOTEUTTAMINEN

Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän asianomaisessa osassa harjoitettavan junaliikenteen täytyy olla käyttötoiminta-YTE:n mukainen:

— kun uusi tai parannettu yhteentoimiva infrastruktuuri otetaan käyttöön direktiivin 96/48/EY 14 artiklan mukaisesti,
— kun uusi rajanylitysliikenne aloitetaan,
— tai kun kyseessä on tämän YTE:n 1.2 kohdassa mainittu, jo olemassa oleva infrastruktuuri, vaiheittain ja, jos mahdollista, vuoteen 2005 mennessä.

Kuitenkin jos kyseessä on infrastruktuuri, jossa ajetaan jo olemassa olevilla junilla, jotka eivät ole direktiivin 96/48/EY mukaisia, tämän YTE:n soveltamisesta seuraavat käyttösäännöt voidaan sovittaa paikalliseen tilanteeseen, jotta säilytettäisiin jo olemassa olevan rautatiejärjestelmän yhteensopivuus ja sen nykyinen turvallisuustaso. Tällaiset poikkeukset täytyy mainita infrastruktuurirekisterissä.

▼B

LIITE A

OSAJÄRJESTELMÄÄN OSALLISTUVAN HENKILÖKUNNAN VÄLINEN TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ VIESTINTÄ

VIESTIEN LUONNE JA RAKENNE

VIESTINTÄMETODOLOGIA

JOHDANTO

Tässä asiakirjassa määritetään ohjauskeskuksen ja junan sekä junan ja ohjauskeskuksen välistä turvallisuuteen liittyvää viestintää koskevat säännöt, joita sovelletaan niihin tietoihin, joita lähetetään tai vaihdetaan turvallisuuden kannalta kriittisissä tilanteissa yhteentoimivassa verkossa, ja joiden avulla erityisesti:

— määritetään turvallisuuteen liittyvien viestien luonne ja rakenne,

— määritetään ääniviestintään liittyvä metodologia.

Tämän liitteen pohjalta:

— Infrastruktuurin haltija voi laatia viestit ja lomakekirjat (forms/formulaires). Nämä elementit osoitetaan junayhtiöille samanaikaisesti kun rajatut säännöt ja määräykset toimitetaan saataville.

— Infrastruktuurin haltijat ja junayhtiö voivat laatia asiakirjat operaattoreita varten (lomakekirjat (Book of Forms / Livret Formulaires)), ohjeet liikenteenohjauksesta vastaavaa henkilökuntaa varten ja liitteen 1 kuljettajan sääntökirjaan (viestintämenettelyjen käsikirja).

1 *TURVALLISUUTEEN LIITTYVIEN VIESTIEN LUONNE JA RAKENNE*

1.1 LUONNE

Kukin infrastruktuurin haltija määrittää turvallisuuteen liittyvät viestit muodollisesti neljän tyypin mukaan:

— kiireelliset hätäviestit,

— menettelytapaviestit,

— lisäviestit,

— sisällöltään muuttuvat tiedotusviestit.

Näiden viestien lähettämistä koskevat säännöt annetaan 2 osassa (viestintämetodologia).

1.1.1 **Kiireelliset hätäviestit**

Kiireellisten hätäviestien avulla annetaan toimintaohjeita hätätilanteissa.

Väärinymmärtämisen riskin välttämiseksi viesti toistetaan aina.

Tärkeimmät viestit, joita voi lähettää, esitetään jäljempänä luokiteltuina tarpeen mukaan; lisäksi infrastruktuurin haltija voi tarvittaessa määrittää muita kiireellisiä hätäviestejä.

Kiireellisten hätäviestien jälkeen voidaan lähettää menettelytapaviestejä (katso 1.1.2 alakohtaa).

Kaikki tärkeät kiireelliset hätäviestit on mainittu kuljettajien sääntökirjan liitteessä 1 (viestintämenettelyjen käsikirja) ja ohjekirjoissa, jotka on tarkoitettu liikenteenohjauksesta vastaavan henkilökunnan käyttöön.

1.1.1.1 *Joko ohjauskeskuksen tai kuljettajan lähettämät viestit*

— Kaikki junat täytyy pysäyttää:

Hätätilanne; kaikki junat pysäytettävä
Hätätilanne; kaikki junat pysäytettävä

Paikkaa tai aluetta koskevat tiedot määritetään tarvittaessa viestissä.

▼B

Tätä viestiä täytyy lisäksi nopeasti täydentää, mikäli mahdollista, ilmoittamalla syy, tapahtumapaikka ja junan tunnistustieto:

Este
tai tulipalo
tai ..... (**muu syy**)
Radalla ..... (**nimi**) **paikassa** ..... (**paikka**)
Junan ..... (**numero**) **kuljettaja**

— Jokin tietty juna täytyy pysäyttää:

Juna ..... (**numero**) ..... **radalla** ..... (**nimi**)
Hätäpysäytys ..... (**paikka**)
Juna ..... (**numero**) **radalla** ..... (**nimi**)
Hätäpysäytys ..... (**paikka**)

— Tarvitaan radiohiljaisuus

Radiohiljaisuus
Radiohiljaisuus

1.1.1.2 *Kuljettajan lähettämät viestit*

— Radan virransyöttö on katkaistava:

Hätätilanne; virta poikki
Hätätilanne; virta poikki

Tätä viestiä täytyy nopeasti täydentää, mikäli mahdollista, ilmoittamalla syy, tapahtumapaikka ja junan tunnistustieto:

..... (**paikka**)
Radalla ..... (**nimi**)
Välillä ..... (**asema**) — ..... (**asema**)
Syy .....
Junan ..... (**numero**) **kuljettaja**

▼B

1.1.2 **Menettelytapaviestit**

1.1.2.1 *Viestien luonne*

Menettelytapaviestien avulla lähetetään toimintaohjeita, jotka liittyvät kuljettajan sääntökirjassa esitettyihin tilanteisiin.

Ne sisältävät itse viestin tekstin, joka vastaa tilannetta, ja viestin tunnistusnumeron.

Jos viesti edellyttää, että vastaanottajan on raportoitava takaisin, myös raportin teksti annetaan.

Näissä viesteissä käytetään ennalta määritettyä sanamuotoa, jonka infrastruktuurin haltijat ovat laatineet omalla kielellään, ja viestit esitetään valmiiksi painetuilla paperilomakkeilla.

1.1.2.2 *Menettelytapalomakkeet*

Menettelytapalomakkeet ovat muodollinen väline menettelytapaviestien välittämiseen.

Niiden tarkoituksena on:

— antaa käyttöön yhteinen työasiakirja, jota liikenteenohjauksesta vastaava henkilökunta ja kuljettajat käyttävät tosiaikaisesti,

— mahdollistaa viestinnän jäljitettävyys.

Nämä lomakkeet tunnistetaan menettelyyn liittyvän ainutkertaisen koodisanan tai -numeron avulla.

Kukin infrastruktuurin haltija laatii ne omalla kielellään.

1.1.2.3 *Lomakekirja (Book of Forms / Livret Formulaires)*

Koko lomakesarja täytyy kerätä paperisiksi kirjoiksi (lomakekirjoiksi):

— kuljettajalle tarkoitettu lomakekirja, johon on ryhmitelty kaikki ne lomakkeet, joita eri infrastruktuurin haltijat voivat käyttää missä tahansa ajettavan reitin osassa. Lomakekirjan tulee muodostaa kuljettajan sääntökirjan liite 2,

— liikenteenohjauksesta vastaavalle henkilökunnalle tarkoitettu lomakekirja, jonka ansiosta he voivat panna käytäntöön kaikki heidän alueellaan käytettävät menettelyt.

Lomakekirjat ovat kaksiosaisia.

Ensimmäinen osa sisältää seuraavat asiat:

— muistutuksen lomakekirjan käytöstä,

— ohjauskeskukselta peräisin olevien menettelytapalomakkeiden hakemiston,

— kuljettajalta peräisin olevien menettelytapalomakkeiden hakemiston,

— tilanteiden luettelon, jonka ristiviittaukset osoittavat, mitä menettelytapalomaketta tulee käyttää,

— sanaston, jossa on lueteltu tilanteet, joita kukin menettelytapalomake koskee,

— viestien tavaamissäännöt (foneettinen aakkosto jne.).

Toinen osa sisältää itse menettelytapalomakkeet.

Lomakekirjassa on useita mallilomakkeita, ja siinä tulee käyttää välilehtiä.

Junayhtiö voi lisätä kuljettajan lomakekirjaan kuhunkin lomakkeeseen ja tarkasteltaviin tilanteisiin liittyviä selitystekstejä.

1.1.3 **Lisäviestit**

Lisäviestit ovat tiedotusviestejä, joita kuljettaja käyttää tiedon välittämiseen liikenteenohjauksesta vastaavalle henkilökunnalle tai joita liikenteenohjauksesta vastaava henkilökunta käyttää kertoakseen kuljettajalle joistakin tietyistä ennustettavissa olevista tilanteista, jotka liittyvät junan kulkuun tai junan tai infrastruktuurin tekniseen kuntoon.

Infrastruktuurin haltijat määrittelevät tarvittavat lisäviestit, ja ne sisältyvät kuljettajan sääntökirjan liitteeseen 1 (viestintämenettelyjen käsikirjaan) ja niihin ohjekirjoihin, jotka on tarkoitettu liikenteenohjauksesta vastaavan henkilökunnan käyttöön.

▼B

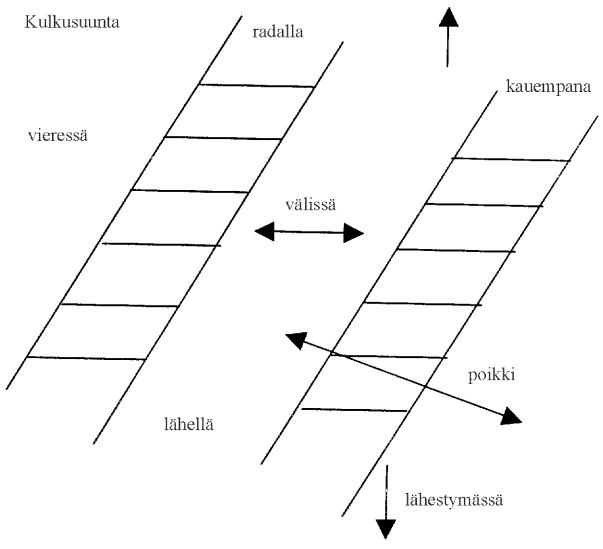
1.1.4 **Sisällöltään muuttuvat tiedotusviestit**

Kuljettajan tulee käyttää näitä viestejä joissakin tilanteissa ilmoittaakseen liikenteenohjauksesta vastaavalle henkilökunnalle tilanteista, jotka ovat harvinaisia tai joita varten ei ole ennalta määritettyjä viestejä.

Jotta tilanteiden kuvaaminen ja tiedotusviestien muodostaminen olisi helpompaa, tulee laatia viestimalli, rautatieterminologian sanasto, käytettävää liikkuvaa kalustoa kuvaava kaavio ja infrastruktuurin laitteita (esimerkiksi rataa tai ajojohtimia) kuvaava esitys.

1.1.4.1 *Viestien mallirakenne*

Nämä muuttujakenttiä sisältävät viestit tulee muodostaa seuraavan perusmallin mukaisesti:

Viestinnän vaihe	Viestin elementti
Tiedonvälityksen syy	☐ tiedoksi ☐ toimenpiteitä varten
Havainto	☐ täällä on ☐ minä näin ☐ minulle sattui ☐ minä törmäsin
Sijainti — radan varrella — junaani nähden	☐ ..... (aseman nimi) ☐ ..... (helposti tunnistettava kohta) ☐ maili-/kilometripylväs ..... (numero) ☐ moottorivaunu ..... (numero) ☐ perävaunu ..... (numero)
Luonne — kohde — henkilö	☐ ..... (Ks. sanasto)
Tila — liikkumaton — liikkuva	☐ seisomassa ☐ makaamassa ☐ kaatuneena ☐ kävelemässä ☐ juoksemassa ☐ kohti
Sijainti raiteisiin nähden	

▼B

Näitä viestejä voi seurata pyyntö ohjeiden saamiseksi.

Viestien elementit ovat saatavissa sekä junayhtiön valitsemalla kielellä että asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden kielillä.

1.1.4.2 *Rautatieterminologian sanasto*

Junayhtiön tulee laatia rautatieterminologian sanasto kutakin rautatieverkkoa varten. Sen on sisällettävä tavallisessa käytössä olevat termit junayhtiön valitsemalla kielellä ja niiden infrastruktuurin haltijoiden kielillä, joiden infrastruktuuria käytetään.

Siinä tulee olla kaksi osaa:

— aiheen mukainen termiluettelo,

— aakkosellinen termiluettelo.

1.1.4.3 *Liikkuvaa kalustoa kuvaava kaavio*

Junayhtiön tulee laatia käytettävää liikkuvaa kalustoa kuvaava kaavio, jossa on lueteltava niiden eri komponenttien nimet, jotka voivat olla viestinnän kohteena asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden kanssa. Sen on sisällettävä vakiotermien yleiset nimitykset junayhtiön valitsemalla kielellä ja niiden infrastruktuurin haltijoiden kielillä, joiden infrastruktuuria käytetään.

1.1.4.4 *Infrastruktuurin laitteiden (esimerkiksi radan tai ajojohtimien) ominaisuuksia kuvaava esitys*

Junayhtiön tulee laatia ajettavalla reitillä olevien infrastruktuurin laitteiden (esimerkiksi radan tai ajojohtimien) ominaisuuksia kuvaava esitys, josta on käytävä ilmi niiden eri komponenttien nimet, jotka voivat olla viestinnän kohteena asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden kanssa. Sen on sisällettävä vakiotermien yleiset nimitykset junayhtiön valitsemalla kielellä ja niiden infrastruktuurin haltijoiden kielillä, joiden infrastruktuuria käytetään.

2 *VIESTINTÄMETODOLOGIA*

2.1 METODOLOGIAN ELEMENTIT JA SÄÄNNÖT

2.1.1 **Menettelyissä käytettävien termien sanasto**

2.1.1.1 *Puheenvuoron siirtomenettely*

Termi, jota käytetään siirrettäessä puheenvuoro toiselle osapuolelle:

Kuuntelen

2.1.1.2 *Viestien vastaanottomenettely*

— vastaanotettaessa suora viesti

Termi, jota käytetään vahvistamaan, että lähetetty viesti on vastaanotettu:

Vastaanotettu

Termi, jota käytetään, kun viesti pitää toistaa kuuluvuuden ollessa heikko tai ymmärrettäessä viesti väärin:

Sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

— vastaanotettaessa perässä toistettu viesti

Termit, joita käytetään tarkistettaessa, vastaako perässä toistettu viesti täsmälleen lähetettyä viestiä:

Oikein

vai ei:

Virhe (+ sanon uudelleen)

2.1.1.3 *Viestiyhteyden katkaisumenettely*

— jos viesti on päättynyt

Loppu

— jos katkos on tilapäinen, mutta yhteyttä ei katkaista

▼B

Termi, jota käytetään, kun halutaan toisen osapuolen jäävän odottamaan:

Odota

— jos katkos on tilapäinen, mutta yhteys katkaistaan

Termi, jota käytetään kerrottaessa toiselle osapuolelle, että viestiyhteys katkaistaan, mutta viestintää jatketaan myöhemmin:

Soitan uudelleen

2.1.1.4 *Viestien peruuttamismenettely*

Termi, jota käytetään peruuttamaan käynnissä oleva menettely:

Peruuta menettely …

Jos viestiä täytyy myöhemmin jatkaa, menettely täytyy toistaa alusta.

2.1.2 **Virhe- tai väärinymmärrystilanteessa sovellettavat säännöt**

Jotta mahdolliset virheet voitaisiin korjata viestiyhteyden aikana, on sovellettava seuraavia sääntöjä:

2.1.2.1 *Virheet*

— Virhe lähetyksen aikana

Kun lähettäjä itse huomaa lähetysvirheen, hänen täytyy pyytää peruutusta lähettämällä seuraava menettelytapaviesti:

Virhe (+ valmistele uusi lomake)…

tai:

Virhe + sanon uudelleen

ja lähettää sitten alkuperäinen viesti uudelleen.

— Virhe perässä toistamisen aikana

Kun lähettäjä havaitsee virheen, kun viestiä ollaan toistamassa hänelle, hänen tulee lähettää seuraavat menettelytapaviestit:

Virhe + sanon uudelleen

ja lähettää alkuperäinen viesti uudelleen.

2.1.2.2 *Väärinymmärtäminen*

Jos jompikumpi osapuolista ymmärtää viestin väärin, hänen täytyy pyytää toista osapuolta toistamaan viestin käyttämällä seuraavaa tekstiä:

Sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

2.1.3 **Sanojen, lukujen, ajan, etäisyyden, nopeuden ja päivämäärän esityssäännöt**

Viestien ymmärtämisen ja ilmaisemisen helpottamiseksi eri tilanteissa jokainen termi täytyy lausua hitaasti ja oikein, ja sellaiset sanat ja luvut täytyy tavata, jotka voi helposti ymmärtää väärin. Seuraavia tavaamissääntöjä tulee soveltaa:

2.1.3.1 *Sanojen ja kirjainryhmien tavaaminen*

Tulee käyttää kansainvälistä foneettista aakkostoa (International Phonetic Alphabet).

A Alpha

B Bravo

C Charlie

D Delta

E Echo

F Foxtrott

G Golf

H Hotel

I India

J Juliette

K Kilo

▼B

L Lima

M Mike

N November

O Oscar

P Papa

Q Québec

R Roméo

S Sierra

T Tango

U Uniforme

V Victor

W Whisky

X X-ray

Y Yankee

Z Zulu

Esimerkki: pisteet A B = pisteet alpha-bravo. Signaali numero KX 835 = signaali Kilo X-Ray kahdeksan kolme viisi.

Junayhtiö voi laatia lisää ääntämisohjeita, jos se katsoo sen tarpeelliseksi.

2.1.3.2 *Lukujen ilmaiseminen*

Luvut tulee lausua numero kerrallaan.

0 nolla

1 yksi

2 kaksi

3 kolme

4 neljä

5 viisi

6 kuusi

7 seitsemän

8 kahdeksan

9 yhdeksän

Esimerkki: juna **2183** = juna kaksi-yksi-kahdeksan-kolme.

Desimaalien ilmaisemisessa tulee käyttää pilkku-sanaa.

Esimerkki: **12,50** = yksi-kaksi-pilkku-viisi-nolla.

2.1.3.3 *Ajan ilmaiseminen*

Aika ilmaistaan paikallisen ajan mukaan samalla tavalla kuin tavallisessa kielenkäytössä.

Esimerkki: **kello 10.52** = kymmenen viisikymmentäkaksi.

Tarvittaessa ajan voi lausua numero kerrallaan (kello yksi nolla viisi kaksi).

2.1.3.4 *Etäisyyksien ja nopeuksien ilmaiseminen*

Etäisyydet tulee ilmaista kilometreinä ja nopeudet kilometreinä tunnissa. Maileja voi käyttää, jos kyseistä yksikköä käytetään asianomaisessa infrastruktuurissa.

2.1.3.5 *Päivämäärien ilmaiseminen*

Päivämäärät tulee ilmaista tavalliseen tapaan.

Esimerkki: **10. joulukuuta.**

▼B

2.2 VIESTINNÄN RAKENNE

Turvallisuuteen liittyvissä ääniviesteissä tulee olla periaatteessa kaksi seuraavaa vaihetta:

— tunnistaminen ja pyyntö ohjeiden saamiseksi,

— itse viestin lähettäminen ja lähetyksen päättäminen.

Ensimmäistä vaihetta voi lyhentää tai sen voi ohittaa kokonaan, jos kyseessä on kiireellinen hätäviesti.

2.2.1 **Tunnistamista ja ohjepyyntöjä koskevat säännöt**

Jotta osapuolet pystyisivät tunnistamaan toisensa, määrittämään toimintatilanteen ja lähettämään menettelyohjeita, tulee soveltaa seuraavia sääntöjä:

2.2.1.1 *Tunnistaminen*

Kaikki muut kuin kiireelliset hätäviestit täytyy aloittaa tunnistusviesteillä myös lähetyksessä olleen katkon jälkeen.

Eri osapuolten tulee käyttää tähän tarkoitukseen seuraavia viestejä.

— Liikenteenohjauksesta vastaava henkilökunta:

Juna …

… (numero)

Tässä … …kutsuu

… (nimi)

— Kuljettaja:

… kutsuu

… (nimi)

Tämä on juna …

… (numero)

Huomautus:

Tunnistamista voi seurata lisätiedotusviesti, jossa annetaan liikenteenohjauksesta vastaavalle henkilölle tarpeeksi yksityiskohtaisia tietoja tilanteesta, jotta hän voi tarkasti valita menettelyn, jota kuljettaja voidaan vaatia seuraavaksi noudattamaan.

2.2.1.2 *Pyyntö ohjeiden saamiseksi*

Ennen kuin menettelyä voidaan soveltaa, on ensin pyydettävä ohjeita. Ohjeita pyydettäessä tulee käyttää seuraavia termejä:

Valmistele menettely…

2.2.2 **Viestinlähetysmenettelyjä koskevat säännöt**

2.2.2.1 *Kiireelliset hätäviestit*

Kiireellisen ja pakottavan luonteensa vuoksi näitä viestejä koskevat seuraavat seikat:

— Niitä voi lähettää tai vastaanottaa junan kulkiessa.

— Niiden tunnistamisosa voidaan ohittaa.

— Ne tulee toistaa.

— Niiden jälkeen tulee mahdollisimman pian lähettää lisätietoja.

2.2.2.2 *Menettelytapaviesti*

Jotta lomakekirjaan (Book of Forms / Livret Formulaires) sisältyviä menettelytapaviestejä voisi lähettää luotettavasti (junan ollessa pysähdyksissä), tulee noudattaa seuraavia sääntöjä:

2.2.2.2.1 Viestin lähettäminen

Lomakkeen voi täydentää ennen viestin lähettämistä, jotta viestin koko teksti voidaan lähettää kerralla.

2.2.2.2.2 Viestin vastaanottaminen

Viestin vastaanottajan täytyy täyttää lomakekirjasta löytyvä lomake lähettäjän antamien tietojen perusteella.

▼B

2.2.2.2.3 Toistaminen

Kaikki lomakekirjasta löytyvät ennalta määritetyt rautatieliikenteen viestit tulee vaatia toistettaviksi perässä. Toistoviestiin tulee sisältyä lomakkeiden harmaassa kentässä näkyvä viesti, takaisin raportoitava osa ja mahdolliset lisä- tai täydentävät tiedot.

2.2.2.2.4 Virheettömän toiston kuittaaminen

Jokaista toistoviestiä tulee seurata viestin lähettäjän antama kuittaus yhtäpitävyydestä tai yhtäpitämättömyydestä.

Oikein

tai

Virhe + sanon uudelleen

ja alkuperäisen viestin uudelleenlähettäminen.

2.2.2.2.5 Kuittaaminen

Jokainen vastaanotettu viesti tulee kuitata positiivisesti tai negatiivisesti seuraavalla tavalla:

Vastaanotettu

tai

Epäselvä, sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

2.2.2.2.6 Jäljitettävyys ja tarkastaminen

Kaikkien ohjauskeskuksen lähettämien viestien mukana tulee lähettää ainutkertainen tunnistus- tai lupanumero:

— jos viesti koskee sellaista tointa, jolle kuljettajan on saatava erityinen lupa (esimerkiksi opasteen ohittaminen vaaratilanteessa):

Lupa …

… (numero)

— kaikissa muissa tapauksissa (esimerkiksi eteneminen varovasti):

Viesti …

… (numero)

2.2.2.2.7 Takaisin raportoiminen

Jokaista sellaista viestiä, johon sisältyy pyyntö ”raportoida takaisin”, tulee seurata ”raportti”.

2.2.2.3 *Lisäviestit*

Lisäviestejä koskevat seuraavat seikat:

— Niitä tulee edeltää tunnistusmenettely.

— Niiden tulee olla lyhyitä ja täsmällisiä (aina kun mahdollista, niiden tulee sisältää vain välitettävät tiedot ja tieto siitä, mitä ne koskevat).

— Ne tulee toistaa perässä, ja toistettu viesti tulee kuitata oikeaksi tai vääräksi.

— Niitä voi seurata pyyntö ohjeiden tai lisätietojen saamiseksi.

2.2.2.4 *Ennalta määrittämättömät, sisällöltään muuttuvat tiedotusviestit*

Sisällöltään muuttuvia tiedotusviestejä koskevat seuraavat seikat:

— Niitä tulee edeltää tunnistusmenettely.

— Ne tulee valmistella ennen lähettämistä.

— Ne tulee toistaa perässä, ja toistettu viesti tulee kuitata oikeaksi tai vääräksi.