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

►**B**

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 14 päivänä marraskuuta 2012,

Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta

(tiedoksiannettu numerolla C(2012) 8075)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2012/757/EU)

(EUVL L 345, 15.12.2012, s. 1)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Komission päätös 2013/710/EU, annettu 2 päivänä joulukuuta 2013	L 323	35	4.12.2013
►**M2**	Komission asetus (EU) 2015/995, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2015	L 165	1	30.6.2015

Oikaistu:

►**C1** Oikaisu, EUVL L 101, 4.4.2014, s. 15 (2012/757/EU)
►**C2** Oikaisu, EUVL L 21, 28.1.2016, s. 88 (2015/995)

▼B

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 14 päivänä marraskuuta 2012,

Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta

(tiedoksiannettu numerolla C(2012) 8075)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2012/757/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY ([1]) ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Euroopan rautatieviraston perustamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (virastoasetus) (EY) N:o 881/2004/EY ([2]) 12 artiklassa edellytetään, että Euroopan rautatievirasto, jäljempänä ’virasto’, varmistaa, että yhteentoimivuuden tekniset eritelmät, jäljempänä ’YTE:t’, mukautetaan tekniseen kehitykseen ja markkinasuuntauksiin sekä sosiaalisiin vaatimuksiin, ja ehdottaa komissiolle tarpeelliseksi katsomiaan muutoksia YTE:iin.

(2) Komissio antoi 29 päivänä huhtikuuta 2010 tehdyllä päätöksellä C(2010) 2576 virastolle toimeksiannon kehittää ja tarkastella uudelleen yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä siten, että niiden soveltamisala voitaisiin laajentaa kattamaan koko unionin rautatiejärjestelmä. Toimeksiannossa virastoa pyydettiin yhdistämään suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevat YTE:t ja laajentamaan niiden soveltamisalaa. Mainittua osajärjestelmää koskeva suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän YTE hyväksyttiin komission päätöksellä 2008/231/EY ([3]) ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän YTE komission päätöksellä 2011/314/EU ([4]).

(3) Virasto antoi 5 päivänä syyskuuta 2011 suosituksen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevan YTE:n ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevan YTE:n yhdistämisestä, näiden YTE:ien maantieteellisen soveltamisalan laajentamisesta ja eurooppalaista kalustoyksikkönumeroa (EVN) koskevien yksityiskohtaisten tietojen sisällyttämisestä komission päätökseen 2007/756/EY ([5]).

([1]) EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.
([2]) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.
([3]) EUVL L 84, 26.3.2008, s. 1.
([4]) EUVL L 144, 31.5.2011, s. 1.
([5]) EUVL L 305, 23.11.2007, s. 30.

▼B

(4) Kunkin jäsenvaltion olisi päivitettävä vastuulleen kuuluvien ratojen osalta täytäntöönpanosuunnitelma, jonka mukaisesti varmennetaan liitteessä I esitetyn YTE:n täytäntöönpano ja sen kyseeseen tulevien osien noudattaminen.

(5) Nykyään rautatieliikennettä säännellään voimassa olevilla kansallisilla, kahdenvälisillä, monikansallisilla tai kansainvälisillä sopimuksilla. On tärkeää, että kyseiset sopimukset eivät estä yhteentoimivuuden alalla nykyään tai tulevaisuudessa tapahtuvaa edistystä. Siksi olisi luotava menettely näiden jäsenvaltioiden tekemien sopimusten ilmoittamiseksi.

(6) Liikkuvan kaluston yksiköiden rekisteröinnistä vastaavat elimet, jotka pitävät päätöksen 2007/756/EY mukaisia kansallisia kalustorekisterejä direktiivin 2008/57/EY 33 artiklan nojalla.

(7) Eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron muotoa ja sen maalaamista kalustoyksikköön koskevat vaatimukset ovat välttämättömiä kalustoyksikön tunnistamiseksi, ja siksi ne olisi säilytettävä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä.

(8) Jotta kansalliset kalustorekisterit ja kalustoyksikön rekisteröintiprosessit olisivat helpommin ymmärrettäviä, on asianmukaista siirtää eurooppalaiseen kalustoyksikkönumeroon sisältyviä teknisiä tunnuksia koskevat yksityiskohtaiset tiedot päätökseen 2007/756/EY. Sen vuoksi päätöstä 2007/756/EY olisi muutettava.

(9) Komission on ilmoitettava direktiivin 2008/57/EY 29 artiklalla perustetun komitean kautta jäsenvaltioille muutoksista viraston julkaisemissa tunnusten luetteloissa.

(10) Direktiivissä 2008/57/EY osajärjestelmä ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” määritellään toiminnalliseksi osajärjestelmäksi. Tästä syystä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevaa YTE:ää ei arvioida silloin, kun annetaan lupa kalustoyksikön käyttöönottoon, vaan silloin, kun arvioidaan rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiä.

(11) Selvyyden ja yksinkertaisuuden vuoksi on asianmukaista, että päätöksen 2011/314/EU 3, 5 ja 7 artiklassa annettuja siirtymäsäännöksiä ei muuteta.

(12) Päätökset 2008/231/EY ja 2011/314/EY olisi kumottava.

(13) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean lausunnon mukaiset,

▼B

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

▼M2

1 artikla

Kohde

Hyväksytään liitteessä I esitetty koko Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (YTE).

2 artikla

Soveltamisala

1. Liitteessä I esitettyä YTE:ää sovelletaan direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevassa 2.5 kohdassa määriteltyyn Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmään ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta”.

2. YTE:ää sovelletaan seuraaviin verkkoihin:

a) direktiivin 2008/57/EY liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa määritelty Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän rataverkko;

b) direktiivin 2008/57/EY liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa määritelty Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rataverkko ja

c) rautatiejärjestelmän rataverkon muut osat unionissa.

Siihen eivät sisälly direktiivin 2008/57/EY 1 artiklan 3 kohdassa mainitut tapaukset.

3 artikla

Avoimet kohdat

1. Liitteen I lisäyksessä I tarkoitetuiksi ”avoimiksi kohdiksi” luokitelluissa kysymyksissä direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan 3 kohdan mukaisessa yhteentoimivuuden tarkastamisessa noudatettavia ehtoja ovat ne kansalliset säännöt, joita sovelletaan jäsenvaltiossa, jossa käyttö tapahtuu.

2. Kunkin jäsenvaltion on annettava muille jäsenvaltioille ja komissiolle tiedoksi asiaa koskevat kansalliset sääntönsä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016.

3 a artikla

Erityistapaukset

1. Liitteessä I olevassa 7.3 kohdassa tarkoitettujen erityistapausten osalta direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan 3 kohdan mukaisessa yhteentoimivuuden tarkastamisessa noudatettavia ehtoja ovat ne kansalliset säännöt, joita sovelletaan jäsenvaltiossa, jossa käyttö tapahtuu.

2. Kunkin jäsenvaltion on annettava muille jäsenvaltioille ja komissiolle tiedoksi asiaa koskevat kansalliset sääntönsä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016.

▼M2

3 b artikla

Kahdenvälisiä sopimuksia koskevat ilmoitukset

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi seuraavantyyppiset sopimukset viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016, mikäli niistä ei ole jo ilmoitettu komission päätöksen 2006/920/EY ([1]), päätöksen 2008/231/EY, päätöksen 2011/314/EU tai tämän päätöksen nojalla:

a) jäsenvaltioiden ja rautatieyritysten tai rataverkon haltijoiden väliset pysyvät tai väliaikaiset kansalliset sopimukset, jotka ovat suunnitellun junaliikennepalvelun hyvin erityisen tai paikallisen luonteen vuoksi välttämättömiä;

b) rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden tai turvallisuusviranomaisten kahden- tai monenväliset sopimukset, joilla saadaan aikaan merkittävää paikallista tai alueellista yhteentoimivuutta; ja

c) yhden tai useamman jäsenvaltion ja vähintään yhden kolmannen maan väliset kansainväliset sopimukset tai jäsenvaltioiden rautatieyritysten tai rataverkon haltijoiden ja vähintään yhden kolmannen maan rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan väliset kansainväliset sopimukset, joilla saadaan aikaan merkittävää paikallista tai alueellista yhteentoimivuutta.

3 c artikla

Loppuopasteen tyyppiä koskevista säännöistä ilmoittaminen

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi liitteessä I olevassa 4.2.2.1.3.2 ja 4.2.2.1.3.3 kohdassa kuvatun loppuopasteen tyyppiä koskevat säännöt viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016, mikäli niistä ei ole jo ilmoitettu komission päätöksen 2006/920/EY, päätöksen 2008/231/EY, päätöksen 2011/314/EU tai tämän päätöksen nojalla.

3 d artikla

Täytäntöönpanosäännöt

1. Käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivan osajärjestelmän käyttöönotossa noudatettavat vaiheet on määritelty liitteessä I olevassa 7 jaksossa.

2. Jäsenvaltioiden on laadittava liitteessä I olevan 7 jakson mukaisesti kansalliset käyttöönottosuunnitelmat, joissa kuvataan toimet, jotka ne aikovat toteuttaa tämän päätöksen noudattamiseksi.

▼C2

Niiden on toimitettava käyttöönottosuunnitelmansa komissiolle viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2017 Jäsenvaltioiden on toimitettava tiedoksi myös mahdolliset kansallista käyttöönottosuunnitelmaa koskevat päivitykset.

▼M2

3. Komissio julkaisee kansalliset käyttöönottosuunnitelmat ja niiden myöhemmät päivitykset verkkosivustollaan ja ilmoittaa niistä jäsenvaltioille direktiivissä 2008/57/EY tarkoitetun komitean kautta.

([1]) Komission päätös 2006/920/EY, tehty 11 päivänä elokuuta 2006, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 359, 18.12.2006, s. 1).

▼M2

4. Jäsenvaltioiden, jotka ovat jo lähettäneet päivitetyt kansalliset käyttöönottosuunnitelmansa, ei tarvitse lähettää niitä uudelleen.

▼B

4 artikla

Kumotaan päätökset 2008/231/EY ja 2011/314/EY 1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen.

5 artikla

Muutetaan päätös 2007/756/EY seuraavasti:

a) Lisätään 1 artiklan jälkeen artikla seuraavasti:

”1 a artikla

Tämän päätöksen liitteessä olevaa lisäystä 6 sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2014.”

b) Muutetaan liite tämän päätöksen liitteen II mukaisesti.

6 artikla

1. Virasto julkaisee internetsivustollaan luettelot päätöksen 2007/756/EY liitteessä olevan lisäyksen 6 kohdissa 9, 10, 11, 12 ja 13 tarkoitetuista tunnuksista.

2. Virasto pitää 1 kohdassa tarkoitetut tunnusten luettelot ajan tasalla ja ilmoittaa komissiolle tunnusten muutoksista. Komissio ilmoittaa jäsenvaltioille näiden luettelojen muutoksista direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

7 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2014.

8 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

▼**M2**

LIITE I

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto
1.1	Tekninen soveltamisala
1.2	Maantieteellinen soveltamisala
1.3	Tämän YTE:n sisältö
2.	Osajärjestelmän kuvaus ja soveltamisala
2.1	Osajärjestelmä
2.2	Soveltamisala
2.2.1	Henkilökunta ja junat
2.2.2	Periaatteet
2.2.3	Sovellettavuus olemassa oleviin kalustoyksiköihin ja infrastruktuuriin
3.	Olennaiset vaatimukset
3.1	Olennaisten vaatimusten täyttäminen
3.2	Olennaiset vaatimukset – yleiskatsaus
4.	Osajärjestelmän ominaisuudet
4.1	Johdanto
4.2	Osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset eritelmät
4.2.1	Henkilöstöön liittyvät eritelmät
4.2.1.1	Yleiset vaatimukset
4.2.1.2	Kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio
4.2.1.2.1	Kuljettajan sääntökirja
4.2.1.2.2	Liikennöitävien rataosien sekä niillä käytettävien olennaisten ratalaitteiden kuvau
4.2.1.2.2.1	Reittikirjan laatiminen
4.2.1.2.2.2	Muutokset reittikirjan tietoihin
4.2.1.2.2.3	Tiedottaminen kuljettajalle reaaliaikaisesti
4.2.1.2.3	Aikataulut
4.2.1.2.4	Liikkuva kalusto
4.2.1.3	Muulle rautatieyrityksen henkilöstölle kuin kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio
4.2.1.4	Rataverkon haltijan junien kulkulupia myöntävälle henkilöstölle tarkoitettu dokumentaatio
4.2.1.5	Turvallisuuteen liittyvä viestintä junan miehistön, rautatieyrityksen muun henkilöstön ja junien kulkulupia myöntävän henkilöstön välillä
4.2.2	Juniin liittyvät eritelmät
4.2.2.1	Junan näkyvyys
4.2.2.1.1	Yleinen vaatimus
4.2.2.1.2	Etupää
4.2.2.1.3	Takapää
4.2.2.2	Junan kuuluvuus

▼**M2**

4.2.2.2.1	Yleinen vaatimus
4.2.2.2.2	Ohjaus
4.2.2.3	Kalustoyksikön yksilöinti
4.2.2.4	Matkustajien ja kuorman turvallisuus
4.2.2.4.1	Kuorman turvallisuus
4.2.2.4.2	Matkustajien turvallisuus
4.2.2.5	Junan kokoonpano
4.2.2.6	Junan jarrutus
4.2.2.6.1	Jarrujärjestelmän vähimmäisvaatimukset
4.2.2.6.2	Jarrutuskyky ja suurin sallittu nopeus
4.2.2.7	Junan kulkukelpoisuuden varmistaminen
4.2.2.7.1	Yleinen vaatimus
4.2.2.7.2	Tarvittavat tiedot
4.2.2.8	Radan opastimien ja merkkien näkyvyyttä koskevat vaatimukset
4.2.2.9	Kuljettajan valppaus
4.2.3	Junien toimintaan liittyvät eritelmät
4.2.3.1	Junan kulun suunnittelu
4.2.3.2	Junien tunnisteet
4.2.3.2.1	Junanumeron muoto
4.2.3.3	Junan lähtö
4.2.3.3.1	Ennen lähtöä tehtävät tarkastukset ja testit
4.2.3.3.2	Junan kulkuvalmiudesta ilmoittaminen rataverkon haltijalle
4.2.3.4	Liikenteen hallinta
4.2.3.4.1	Yleiset vaatimukset
4.2.3.4.2	Junista ilmoittaminen
4.2.3.4.2.1	Junien kulun seurantaan tarvittavat tiedot
4.2.3.4.2.2	Ennakoitu luovutusaika
4.2.3.4.3	Vaaralliset aineet
4.2.3.4.4	Toiminnan laatu
4.2.3.5	Tietojen tallentaminen
4.2.3.5.1	Valvontatietojen tallentaminen junan ulkopuolella
4.2.3.5.2	Valvontatietojen tallentaminen junassa
4.2.3.6	Vajaatoimintatilanne
4.2.3.6.1	Ilmoittaminen toisille käyttäjille
4.2.3.6.2	Kuljettajien ohjeistaminen
4.2.3.6.3	Varautumisjärjestelyt
4.2.3.7	Hätätilanteiden hallinta
4.2.3.8	Junan miehistön auttaminen vaaratilanteessa tai kun ilmenee merkittävä liikkuvan kaluston toimintahäiriö
4.3	Liitäntöjen toiminnalliset ja tekniset eritelmät
4.3.1	Liitännät infrastruktuuri-YTE:ään
4.3.2	Liitännät ohjaus-, hallinta- ja merkinanto -YTE:ään
4.3.3	Liitännät liikkuvan kaluston YTE:ään
4.3.3.1	Liitännät vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevaan YTE:ään

▼**M2**

4.3.3.2	Liitännät tavaravaunuja koskevaan YTE:ään
4.3.4	Liitännät energia-YTE:ään
4.3.5	Liitännät rautatietunneleiden turvallisuutta koskevaan YTE:ään
4.4	Käyttöä koskevat säännöt
4.5	Kunnossapitoa koskevat säännöt
4.6	Ammatillinen pätevyys
4.6.1	Ammatillinen pätevyys
4.6.2	Kielellinen pätevyys
4.6.2.1	Periaatteet
4.6.2.2	Kielitaidon taso
4.6.3	Henkilöstön alku- ja jatkuva arviointi
4.6.3.1	Peruselementit
4.6.3.2	Koulutustarpeiden analysointi ja päivittäminen
4.6.4	Apuhenkilöstö
4.7	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat vaatimukset
4.7.1	Johdanto
4.7.2	Lääkärintarkastukset ja psykologiset arvioinnit
4.7.2.1	Ennen työhön hyväksymistä
4.7.2.1.1	Lääkärintarkastuksen vähimmäissisältö
4.7.2.1.2	Psykologinen arviointi
4.7.2.2	Työhön hyväksymisen jälkeen
4.7.2.2.1	Määräaikaisten lääkärintarkastusten aikataulu
4.7.2.2.2	Määräaikaisen lääkärintarkastuksen vähimmäissisältö
4.7.2.2.3	Ylimääräiset lääkärintarkastukset ja/tai psykologiset arvioinnit
4.7.3	Terveydentilavaatimukset
4.7.3.1	Yleiset vaatimukset
4.7.3.2	Näkövaatimukset
4.7.3.3	Kuulovaatimukset
4.8	Infrastruktuuria ja kalustoyksikköjä koskevat rekisterit
4.8.1	Infrastruktuuri
4.8.2	Liikkuva kalusto
5.	Yhteentoimivuuden osatekijät
5.1	Määritelmä
5.2	Osatekijöiden luettelo
6.	Osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden ja/tai käyttöönsovel-tuvuuden arviointi ja osajärjestelmän tarkastus
6.1	Yhteentoimivuuden osatekijät
6.2	Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä
6.2.1	Periaatteet

▼**M2**

7.	Täytäntöönpano
7.1	Periaatteet
7.2	Täytäntöönpanon suuntaviivoja
7.3	Erityistapaukset
7.3.1	Johdanto
7.3.2	Erityistapausten luettelo
7.3.2.1	Viroa, Latviaa ja Liettuaa koskeva tilapäinen erityistapaus (T1)
7.3.2.2	Irlantia ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva tilapäinen erityistapaus (T2)
7.3.2.3	Suomea koskeva tilapäinen erityistapaus (T3)
7.3.2.4	Suomea koskeva pysyvä erityistapaus (P1)
Lisäys A:	ERTMS/ETCS-käyttösäännöt
Lisäys B:	Käyttöä koskevat yhteiset periaatteet ja säännöt
Lisäys C:	Turvallisuuteen liittyvän viestinnän menetelmät
Lisäys D:	Elementit, jotka rataverkon haltijan on toimitettava rautatieyritykselle reittikirjaa varten sekä junan soveltuvuuden arvioimiseksi niiden reittien osalta, joilla rautatieyrityksen on tarkoitus liikennöidä
Lisäys E:	Kieli- ja viestintätasot
Lisäys F:	Ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimukset junassa mukana olevan henkilöstön osalta
Lisäys G:	Ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimukset junan valmistelussa
Lisäys H:	Eurooppalainen kalustoyksikkönumero ja siihen liittyvä kirjaintunnus kalustossa
Lisäys I:	Avointen kohtien luettelo
Lisäys J:	Sanasto

▼M2

1. JOHDANTO

1.1 **Tekninen soveltamisala**

Tämä yhteentoimivuuden tekninen eritelmä, jäljempänä ”YTE”, koskee direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevan 1 kohdan luettelossa tarkoitettua osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta”. Lisätietoja tästä osajärjestelmästä on luvussa 2.

YTE:ssä erotetaan tarpeen mukaan toisistaan tavanomaista rautatiejärjestelmää ja direktiivin 2008/57/EY liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa määriteltyä suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää koskevat vaatimukset.

1.2 **Maantieteellinen soveltamisala**

Tämän YTE:n maantieteellinen soveltamisala on koko rautatiejärjestelmän rataverkko, joka koostuu

— direktiivin 2008/57/EY liitteessä I olevassa 1.1 jaksossa ”Rataverkko” tarkoitetusta Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän rataverkosta (TEN),

— direktiivin 2008/57/EY liitteessä I olevassa 2.1 jaksossa ”Rataverkko” tarkoitetusta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rataverkosta (TEN),

— koko rautatiejärjestelmän rataverkon muista osista direktiivin 2008/57/EY liitteessä I olevassa 4 jaksossa esitetyn soveltamisalan laajentamisen mukaisesti,

ja johon eivät sisälly direktiivin 2008/57/EY 1 artiklan 3 kohdassa mainitut tapaukset.

1.3 **Tämän YTE:n sisältö**

Direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tässä YTE:ssä:

a) ilmoitetaan sen tarkoitettu soveltamisala käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa osajärjestelmässä – 2 luku;

b) täsmennetään olennaiset vaatimukset kyseiselle osajärjestelmälle ja sen liitännöille muihin osajärjestelmiin – 3 luku;

c) määritellään toiminnalliset ja tekniset eritelmät, jotka kyseisen osajärjestelmän ja sen liitäntöjen muihin osajärjestelmiin on täytettävä. Tarvittaessa nämä eritelmät voivat poiketa toisistaan osajärjestelmän käytön mukaan, esimerkiksi direktiivin 2008/57/EY liitteessä I mainittujen rataverkkoryhmien, solmukohtien ja/tai liikkuvan kaluston mukaan – 4 luku;

d) määritetään ne yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, jotka Euroopan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamisen kannalta välttämättömät eurooppalaiset eritelmät, standardit mukaan luettuina, kattavat – 5 luku;

e) ilmoitetaan kussakin tapauksessa menettelyt, joita on käytettävä yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa – 6 luku;

▼M2

f) ilmoitetaan YTE:n täytäntöönpanostrategia. Erityisesti täsmennetään välivaiheet ja sovellettavat elementit, joiden kautta siirrytään asteittain nykytilanteesta sellaiseen lopulliseen tilanteeseen, jossa YTE:n noudattaminen on vallitseva normi – 7 luku;

g) ilmoitetaan kyseisen henkilöstön osalta ammattipätevyyttä ja työterveyttä ja -turvallisuutta koskevat edellytykset, joita tarkoitetun osajärjestelmän käyttö ja ylläpito sekä YTE:n täytäntöönpano edellyttävät – 4 luku.

Lisäksi voidaan direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrittää erityistapauksia kutakin YTE:ää varten. Nämä esitetään 7 luvussa.

Tämän YTE:n 4 lukuun sisältyvät myös edellä tämän liitteen 1.1 ja 1.2 kohdassa mainittua soveltamisalaa koskevat käyttö- ja kunnossapitosäännöt.

2. OSAJÄRJESTELMÄN KUVAUS JA SOVELTAMISALA

2.1 **Osajärjestelmä**

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä kuvataan direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevassa 2.5 kohdassa seuraavasti:

”Menettelyt ja niihin liittyvät laitteet, joiden avulla voidaan varmistaa eri rakenteellisten osajärjestelmien yhdenmukainen käyttö sekä niiden tavanomaisen toiminnan että vajaatoiminnan aikana, mukaan lukien erityisesti junan kokoonpano ja junien ajaminen sekä liikenteen suunnittelu ja hallinta.

Palvelujen rajan yli suorittamisen edellyttämä ammatillinen kelpoisuus kaikilta osiltaan.”

2.2 **Soveltamisala**

Tätä YTE:ää sovelletaan junien liikennöintiin 1.2 kohdassa määritellyssä Euroopan rautatiejärjestelmässä liittyvien rataverkon haltijoiden (jäljempänä myös ”IM”) ja rautatieyritysten (jäljempänä myös ”RU”) käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmään.

2.2.1 *Henkilökunta ja junat*

Jäljempänä olevat 4.6 ja 4.7 kohdat koskevat henkilökuntaa, joka on junassa mukana ja suorittaa turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä.

Kohta 4.6.2 koskee veturinkuljettajia, kuten direktiivin 2007/59/EY liitteessä VI olevassa 8 kohdassa säädetään.

Henkilöstöön, joka suorittaa turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä, jotka liittyvät junien lähettämiseen ja junien kulkulupien myöntämiseen, sovelletaan ammatillista pätevyyttä sekä terveyttä ja turvallisuutta koskevien edellytysten vastavuoroista tunnustamista jäsenvaltioiden välillä.

Niihin henkilöstön jäseniin, jotka hoitavat junan loppuvalmisteluun liittyviä turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä ennen junan aikataulun mukaista rajanylitystä ja työskentelevät sellaista paikkaa kauempana, jota rataverkon haltijan verkkoselostuksessa nimitetään ”raja-asemaksi” ja joka on sisällytetty osaksi turvallisuuslupaa, sovelletaan 4.6 kohtaa. Vastavuoroista tunnustamista jäsenvaltioiden välillä sovelletaan 4.7 kohtaan. Junan ei katsota olevan rajat ylittävässä liikenteessä, jos kaikki valtioiden välisen rajan ylittävät junaan kuuluvat kalustoyksiköt kulkevat vain ”raja-asemalle” saakka.

▼M2

2.2.2 *Periaatteet*

Tämä YTE käsittelee niitä käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmän osia (kuten 4 luvussa on selostettu), joiden kohdalla periaatteessa on toiminnallisia liitäntöjä rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden välillä ja jotka ovat erityisen hyödyllisiä yhteentoimivuuden kannalta.

Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan on varmistettava, että kaikki sääntöjä ja menettelyjä sekä asiakirjoja koskevat vaatimukset täytetään laatimalla asianmukaiset prosessit. Näiden prosessien perustaminen on olennainen osa direktiivin 2004/49/EY ([1]) edellyttämää rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää (jäljempänä myös ”SMS”). Itse turvallisuusjohtamisjärjestelmän arvioi kyseeseen tuleva kansallinen turvallisuusviranomainen (jäljempänä myös ”NSA”) ennen kuin se myöntää turvallisuustodistuksen/-luvan.

2.2.3 *Sovellettavuus olemassa oleviin kalustoyksiköihin ja infrastruktuuriin*

Vaikka suurin osa tämän YTE:n vaatimuksista liittyykin prosesseihin ja menettelyihin, osa niistä liittyy myös toiminnan kannalta tärkeisiin fyysisiin elementteihin, juniin ja kalustoyksiköihin.

Näiden elementtien suunnittelukriteerit on esitetty muita osajärjestelmiä, kuten liikkuvaa kalustoa, koskevissa YTE:issä. Tämän YTE:n yhteydessä huomioon otetaan niiden toiminnallinen rooli.

3. OLENNAISET VAATIMUKSET

3.1 **Olennaisten vaatimusten täyttäminen**

Direktiivin 2008/57/EY 4 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan unionin rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja niiden yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä direktiivin liitteessä III esitetyt olennaiset vaatimukset.

3.2 **Olennaiset vaatimukset – yleiskatsaus**

Olennaiset vaatimukset liittyvät seuraaviin asioihin:

— turvallisuus

— luotettavuus ja käytettävyys

— terveysnäkökohdat

— ympäristönsuojelu

— tekninen yhteensopivuus,

— saavutettavuus.

Direktiivin 2008/57/EY mukaan olennaiset vaatimukset voivat koskea yleisesti koko Euroopan rautatiejärjestelmää tai erityisesti kutakin osajärjestelmää ja sen osatekijöitä.

Seuraavassa taulukossa on yhteenveto direktiivin 2008/57/EY liitteessä III esitettyjen olennaisten vaatimusten ja tämän YTE:n välisestä vastaavuudesta.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä direktiivin 95/18/EY ja direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuusdirektiivi) (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44).

▼M2

Kohta	Kohdan otsikko	Turvallisuus					Luotettavuus ja käytettävyys	Terveysnäkökohdat		Ympäristönsuojelu					Tekninen yhteensopivuus	Erityisesti käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevat olennaiset vaatimukset		
		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	Kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio						X									X		X
4.2.1.2.1	Sääntökirja												X			X		X
4.2.1.2.2	Reittikirja															X		X
4.2.1.2.2.1	Reittikirjan laatiminen															X		
4.2.1.2.2.2	Muutokset reittikirjan tietoihin															X		X
4.2.1.2.2.3	Tiedottaminen kuljettajalle reaaliaikaisesti															X	X	X
4.2.1.2.3	Aikataulut															X	X	X
4.2.1.2.4	Liikkuva kalusto						X									X		X
4.2.1.3	Muulle rautatieyrityksen henkilöstölle kuin kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio						X									X		X
4.2.1.4	Rataverkon haltijan junien kulkulupia myöntävälle henkilöstölle tarkoitettu dokumentaatio						X									X	X	
4.2.1.5	Turvallisuuteen liittyvä viestintä junan miehistön, rautatieyrityksen muun henkilöstön ja junien kulkulupia myöntävän henkilöstön välillä						X									X	X	X
4.2.2.1	Junan näkyvyys	X														X		X
4.2.2.1.1	Yleinen vaatimus	X														X		X
4.2.2.1.2	Etupää	X														X		X
4.2.2.1.3	Takapää	X														X		X

▼M2

Kohta	Kohdan otsikko	Turvallisuus					Luotettavuus ja käytettävyys	Terveysnäkökohdat		Ympäristönsuojelu					Tekninen yhteensopivuus	Erityisesti käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevat olennaiset vaatimukset		
		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	Junan kuuluvuus	X											X			X		X
4.2.2.2.1	Yleinen vaatimus	X														X		X
4.2.2.2.2	Ohjaus	X																X
4.2.2.3	Kalustoyksikön yksilöinti						X									X		X
4.2.2.4	Matkustajien ja kuorman turvallisuus															X		
4.2.2.5	Junan kokoonpano															X		
4.2.2.6	Junan jarrutus		X													X		X
4.2.2.6.1	Jarrujärjestelmän vähimmäisvaatimukset		X													X		X
4.2.2.6.2	Jarrutuskyky		X													X		X
4.2.2.7	Junan kulkukelpoisuuden varmistaminen		X													X		X
4.2.2.7.1	Yleinen vaatimus															X		X
4.2.2.7.2	Tarvittavat tiedot															X		X
4.2.2.8	Opastimien ja radanvarren merkkien näkyvyyttä koskevat vaatimukset														X	X		
4.2.2.9	Kuljettajan valppaus															X		

▼M2

Kohta	Kohdan otsikko	Turvallisuus					Luotettavuus ja käytettävyys	Terveysnäkökohdat		Ympäristönsuojelu					Tekninen yhteensopivuus	Erityisesti käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevat olennaiset vaatimukset		
		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	Junan kulun suunnittelu		X														X	X
4.2.3.2	Junien tunnisteet															X	X	X
4.2.3.3	Junan lähtö															X		X
4.2.3.3.1	Ennen lähtöä tehtävät tarkastukset ja testit		X				X									X		X
4.2.3.3.2	Junan kulkuvalmiudesta ilmoittaminen rataverkon haltijalle		X				X										X	X
4.2.3.4	Liikenteen hallinta															X	X	X
4.2.3.4.1	Yleiset vaatimukset															X	X	X
4.2.3.4.2	Junista ilmoittaminen															X	X	X
4.2.3.4.2.1	Junien kulun seurantaan tarvittavat tiedot															X		X
4.2.3.4.2.2	Ennakoitu luovutusaika															X		X
4.2.3.4.3	Vaaralliset aineet															X	X	
4.2.3.4.4	Toiminnan laatu																X	X
4.2.3.5	Tietojen tallentaminen						X										X	

▼M2

Kohta	Kohdan otsikko	Turvallisuus					Luotettavuus ja käytettävyys	Terveysnäkökohdat		Ympäristönsuojelu					Tekninen yhteensopivuus	Erityisesti käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevat olennaiset vaatimukset		
		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	Valvontatietojen tallentaminen junan ulkopuolella						X										X	
4.2.3.5.2	Valvontatietojen tallentaminen junassa						X										X	
4.2.3.6	Vajaatoimintatilanne															X	X	X
4.2.3.6.1	Ilmoittaminen toisille käyttäjille															X		X
4.2.3.6.2	Kuljettajien ohjeistaminen															X		
4.2.3.6.3	Varautumisjärjestelyt															X	X	X
4.2.3.7	Hätätilanteiden hallinta															X	X	X
4.2.3.8	Junan miehistön auttaminen vaaratilanteessa tai kun ilmenee merkittävä liikkuvan kaluston toimintahäiriö																	X
4.4	ERTMS-järjestelmän käyttösäännöt															X	X	
4.6	Ammatilliset pätevyysvaatimukset															X	X	X
4.7	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat vaatimukset															X		

▼M2

4. OSAJÄRJESTELMÄN OMINAISUUDET

4.1 **Johdanto**

Kun otetaan huomioon kaikki asiaan liittyvät olennaiset vaatimukset, 2.2 kohdassa kuvattu käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä käsittää vain tässä luvussa eritellyt elementit.

Direktiivin 2012/34/EU ([1]) mukaisesti rataverkon haltijalla on kokonaisvastuu siitä, että se esittää kaikki ne vaatimukset, joita sen rataverkossa kulkemaan oikeutettujen junien on täytettävä ottaen huomioon eri ratojen maantieteelliset erityispiirteet ja tässä luvussa esitetyt toiminnalliset tai tekniset eritelmät.

4.2 **Osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset eritelmät**

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset eritelmät sisältävät seuraavat osat:

— henkilöstöön liittyvät eritelmät

— juniin liittyvät eritelmät

— junaliikenteeseen liittyvät eritelmät.

4.2.1 *Henkilöstöön liittyvät eritelmät*

4.2.1.1 Yleiset vaatimukset

Tämä kohta koskee henkilöstöä, joka osallistuu osajärjestelmän käyttöön suorittamalla turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä, joihin liittyy rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan välinen suora vuorovaikutus.

1) Rautatieyrityksen henkilöstö, joka

   a) ajaa junia, jäljempänä ”kuljettaja”, ja kuuluu ”junan miehistöön”;

   b) työskentelee junassa (muuta kuin sen ajamista) ja kuuluu ”junan miehistöön”;

   c) hoitaa junan valmisteluun liittyviä tehtäviä.

2) Rataverkon haltijan henkilöstö, joka suorittaa junien kulkulupien myöntämiseen liittyviä tehtäviä

   Katetut osa-alueet koskevat

   — dokumentaatiota

   — viestintää.

Lisäksi tämän YTE:n 2.2.1 kohdassa määritellylle henkilöstölle esitetään vaatimuksia, jotka koskevat:

— pätevyyttä (ks. 4.6 kohta ja lisäys G)

— terveyttä ja turvallisuutta (ks. 4.7 kohta).

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu) (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

▼M2

4.2.1.2 Kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio

Junan toiminnasta vastaavan rautatieyrityksen on annettava kuljettajalle kaikki tämän tehtäviensä hoitamisessa tarvitsemat tiedot ja dokumentaatio.

Näissä tiedoissa on otettava huomioon tarpeelliset perusasiat, jotka koskevat kullakin reitillä tapahtuvaa liikennettä ja käytettävää liikkuvaa kalustoa sekä normaali- että vajaatoiminta- ja hätätilanteissa.

4.2.1.2.1 Kuljettajan sääntökirja

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

Kuljettajan sääntökirjassa on esitettävä ajettavia reittejä ja kyseisillä reiteillä käytettävää liikkuvaa kalustoa koskevat vaatimukset normaali- ja vajaatoimintatilanteissa sekä kuljettajan mahdollisesti kohtaamissa hätätapauksissa.

Kuljettajan sääntökirjan on katettava kaksi erillistä aluetta:

— toinen kuvaa yhteiset säännöt ja menettelyt (lisäysten A, B ja C sisältö huomioon ottaen) ja

— toinen esittää kutakin rataverkon haltijaa koskevat erityiset säännöt ja menettelyt.

Siinä on oltava vähintään seuraavia asioita koskevat menettelyt:

— henkilöstöturvallisuus ja turvatoimenpiteet

— opasteet ja liikenteenohjaus

— junaliikenne vajaatoimintatilanteet mukaan luettuina

— vetokalusto ja muu liikkuva kalusto

— onnettomuudet ja vaaratilanteet.

Rautatieyritys vastaa Kuljettajan sääntökirjan koostamisesta.

Rautatieyrityksen on julkaistava Kuljettajan sääntökirja selkeässä muodossa koko sen rataverkon alueella, jossa sen kuljettajat työskentelevät.

Rautatieyrityksen on koostettava Kuljettajan sääntökirja niin, että kuljettaja pystyy soveltamaan kaikkia käyttötoimintaan liittyviä sääntöjä.

Siinä on oltava kaksi lisäystä:

— lisäys 1: Viestintämenettelyjen käsikirja

— lisäys 2: Lomakekirja.

Ennalta määriteltyjen viestien ja lomakkeiden on oltava rataverkon haltijan ”operointikielellä” laadittuja.

Kuljettajan sääntökirjan laatimis- ja päivitysprosessiin tulee sisältyä seuraavat vaiheet:

▼**M2**

— rataverkon haltijan (tai toimintasääntöjen laatimisesta vastaavan organisaation) on annettava rautatieyritykselle asianmukaiset tiedot rataverkon haltijan ”operointikielellä”,

— rautatieyrityksen tulee laatia alustava tai päivitetty asiakirja,

— jos rautatieyrityksen Kuljettajan sääntökirjaa varten valitsema kieli ei ole sama kuin se, jolla asianmukaiset tiedot alun perin toimitettiin, rautatieyritys vastaa tarvittavan käännöksen järjestämisestä ja/tai selventävien huomautusten laatimisesta toisella kielellä.

Rataverkon haltijan on varmistettava, että rautatieyrityksille annettujen asiakirjojen sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

Rautatieyrityksen on varmistettava, että Kuljettajan sääntökirjan sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

4.2.1.2.2 Liikennöitävien rataosien sekä niillä käytettävien olennaisten ratalaitteiden kuvaus

Kuljettajille on annettava kuljetustehtävän kannalta oleelliset tiedot rataosista ja käytössä olevista ratalaitteista niiden rataosien osalta, joilla he tulevat toimimaan. Nämä tiedot on esitettävä yhdessä asiakirjassa nimeltään ”reittikirja” (joka voi olla joko paperinen tai sähköinen asiakirja).

Seuraavassa on luettelo tiedoista, jotka vähintään on annettava:

— yleiset liikennöintiä koskevat ominaispiirteet

— nousujen ja laskujen kaltevuuslukemat

— yksityiskohtainen linjakaavio.

4.2.1.2.2.1 Reittikirjan laatiminen

Reittikirja on laadittava samassa muodossa kaikille niille rataosille, joita yksittäisen rautatieyrityksen junat käyttävät.

Rautatieyritys vastaa laatimansa reittikirjan täydellisyydestä ja oikeellisuudesta kunkin rataverkon haltijan toimittamien tietojen perusteella.

Rataverkon haltijan on toimitettava rautatieyritykselle reittikirjaa varten vähintään lisäyksessä D määritellyt tiedot.

Seuraavat tiedot on sisällytettävä reittikirjaan (tämä luettelo ei ole tyhjentävä):

a) yleiset liikennöintiä koskevat ominaispiirteet:

   a) opastinjärjestelmän tyyppi ja vastaava liikennöintitapa (kaksiraiteinen rata, kaksisuuntaisuus, vasemman- tai oikeanpuoleinen liikenne jne.);

   b) sähkönsyötön tyyppi;

   c) radan ja junan välisen radiolaitteiston tyyppi;

b) tiedot nousuista ja laskuista sekä niiden kaltevuudesta ja sijainnista;

c) yksityiskohtainen linjakaavio:

▼M2

— linjalla olevien asemien ja tärkeimpien kohtien nimet ja niiden sijainti,

— tunnelit, niiden sijainti, nimi, pituus ja erityiset tiedot, kuten kävelyteiden olemassaolo ja turvallisten poistumispaikkojen kohdat sekä sellaisten turvallisten alueiden sijainti, joissa matkustajat voidaan evakuoida,

— olennaiset paikat, kuten erotusjaksot,

— kunkin raiteen nopeusrajoitukset, mukaan luettuina poikkeavat nopeudet tietyn tyyppisille junille jos sille on tarvetta,

— vastuussa oleva rataverkon haltija,

— viestintätavat liikenteenhallinta-/-ohjauskeskuksen kanssa sekä normaali- että vajaatoimintatilanteessa.

Rataverkon haltijan on varmistettava, että rautatieyrityksille annettujen asiakirjojen sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

Rautatieyrityksen on varmistettava, että reittikirjan sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

4.2.1.2.2.2 Muutokset reittikirjan tietoihin

Rataverkon haltijan on ilmoitettava rautatieyritykselle kaikista pysyvistä tai tilapäisistä muutoksista 4.2.1.2.2.1 kohdan mukaisesti toimitettuihin tietoihin.

Rautatieyrityksen on ryhmiteltävä nämä muutokset tätä tarkoitusta vasten laadittuun paperiseen tai sähköiseen asiakirjaan, jonka on oltava samanmuotoinen kaikkien niiden rataosien osalta, joiden alueella kyseisen rautatieyrityksen junat liikkuvat.

Rataverkon haltijan on varmistettava, että rautatieyrityksille annettujen asiakirjojen sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

Rautatieyrityksen on varmistettava, että reittikirjan tietoihin tehtyjen muutosten koosteasiakirjan sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

4.2.1.2.2.3 Tiedottaminen kuljettajalle reaaliaikaisesti

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kuljettajille kaikista rataa tai ratalaitteita koskevista muutoksista, joita ei ole merkitty muutoksina reittikirjan tietoihin 4.2.1.2.2.2 kohdan mukaisesti.

4.2.1.2.3 Aikataulut

Aikataulutiedot mahdollistavat junien kulun ajallaan ja edistävät palvelun toimivuutta.

Rautatieyrityksen on annettava kuljettajalle junan normaalin kulun edellyttämät tiedot, joihin sisältyy vähintään:

— junan tunniste

— junan kulussaolopäivät (tarpeen mukaan)

— pysähdyspaikat ja niihin liittyvät toimet

— muut ajoituspaikat

▼M2

— saapumis-/lähtö-/sivuutusajat kussakin edellä mainitussa paikassa.

Nämä junan kulkua koskevat tiedot, joiden tulee perustua rataverkon haltijan antamiin tietoihin, voidaan antaa joko sähköisesti tai paperilla.

Tiedot on annettava kuljettajalle samassa muodossa kaikilla niillä rataosilla, joilla rautatieyritys liikennöi.

4.2.1.2.4 Liikkuva kalusto

Rautatieyrityksen on annettava kuljettajalle kaikki liikkuvan kaluston vajaatoimintatilanteessa tapahtuvan työskentelyn (esimerkiksi silloin, kun junaa on avustettava) kannalta olennaiset tiedot. Tässä dokumentaatiossa on myös kiinnitettävä huomiota nimenomaiseen vuorovaikutukseen rataverkon haltijan henkilöstön kanssa näissä tapauksissa.

4.2.1.3 Muulle rautatieyrityksen henkilöstölle kuin kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio

Rautatieyrityksen on annettava tehtävän kannalta tarpeelliseksi katsomansa erityiset tiedot säännöistä, menettelyistä, liikkuvasta kalustosta ja reitistä kaikille sellaisille työntekijöilleen (sekä junassa työskenteleville että muille), jotka hoitavat turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä, joihin liittyy suora vuorovaikutus rataverkon haltijan henkilökuntaan, laitteisiin tai järjestelmiin. Näiden tietojen on oltava sovellettavissa sekä normaali- että vajaatoimintatilanteissa.

Junissa työskentelevälle henkilökunnalle annettavien tällaisten tietojen on rakenteensa, muotonsa, sisältönsä sekä laatimis- ja päivitysmenettelynsä osalta perustuttava 4.2.1.2 kohdassa esitettyyn eritelmään.

4.2.1.4 Rataverkon haltijan junien kulkulupia myöntävälle henkilöstölle tarkoitettu dokumentaatio

Kaikki junien kulkulupia myöntävän henkilöstön ja junien miehistöjen välisen turvallisuuteen liittyvän viestinnän varmistamisen kannalta tarpeelliset tiedot on esitettävä seuraavissa asiakirjoissa:

— viestinnän periaatteita kuvaavat asiakirjat (lisäys C)

— Lomakekirja-niminen asiakirja.

Rataverkon haltijan on laadittava nämä asiakirjat omalla ”operointikielellään”.

4.2.1.5 Turvallisuuteen liittyvä viestintä junan miehistön, rautatieyrityksen muun henkilöstön ja junien kulkulupia myöntävän henkilöstön välillä

Turvallisuuteen liittyvässä viestinnässä junan miehistön, rautatieyrityksen muun henkilöstön (määritelty lisäyksessä G) ja junien kulkulupia myöntävän henkilöstön välillä käytetään rataverkon haltijan kyseisellä reitillä käyttämää ”operointikieltä” (määritelty lisäyksessä J).

Junan miehistön ja junien kulkulupia myöntävän henkilöstön välisen turvallisuuteen liittyvän viestinnän periaatteet on esitetty lisäyksessä C.

▼**M2**

Rataverkon haltijan on ilmoitettava henkilöstönsä päivittäisessä toiminnassaan käyttämä ”operointikieli” direktiivin 2012/34/EU mukaisesti.

Jos paikallinen käytäntö kuitenkin edellyttää myös toisen kielen käyttämistä, rataverkon haltijan on määriteltävä sen käytön maantieteelliset rajat.

4.2.2 *Juniin liittyvät eritelmät*

4.2.2.1 J u n a n n ä k y v y y s

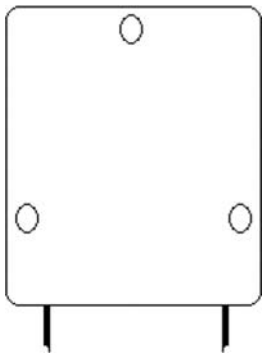
4.2.2.1.1 Yleinen vaatimus

Rautatieyrityksen on varmistettava, että junat on varustettu niiden etu- ja takapään osoituksella.

4.2.2.1.2 Etupää

Rautatieyrityksen on varmistettava junaan asennettujen valkoisten etupäänvalojen ja niiden asettelun avulla, että lähestyvä juna näkyy selvästi ja on tunnistettavissa lähestyväksi junaksi.

Junan kulkusuunnassa ensimmäisessä kalustoyksikössä on oltava kolme kuvitellun tasakylkisen kolmion kärjissä olevaa valoa seuraavan kuvan mukaisesti. Näiden valojen on oltava päällä aina, kun junaa ajetaan tästä päästä.



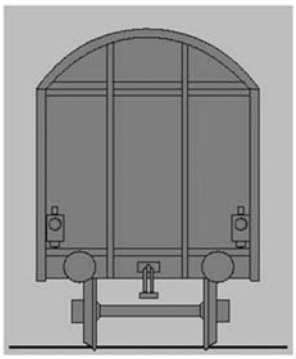
Etuvalojen on tehtävä junasta mahdollisimman helposti havaittava (opastinvalot) sekä annettava junan kuljettajalle riittävä näkyvyys (ajovalot) yöllä ja hämärässä, mutta ne eivät saa häikäistä vastaantulevien junien kuljettajia.

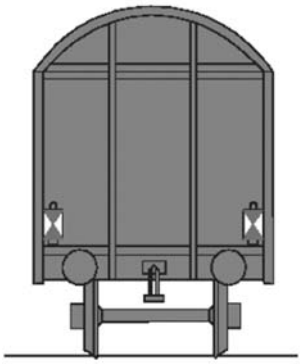
Valojen välinen etäisyys, korkeus kiskon selästä, halkaisija ja valovoima sekä syntyvän valokeilan mitat ja muoto sekä päivä- että yökäytössä on esitetty komission asetuksessa (EU) N:o 1302/2014 (vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevassa YTE:ssä), jäljempänä myös ”LOC&PAS YTE”.

4.2.2.1.3 Takapää

Rautatieyrityksen on esitettävä vaaditut keinot junien takapään osoittamiseksi. Loppuopasteita saa käyttää vain junan viimeisen kalustoyksikön perässä. Ne on asetettava näkyville alla esitetyllä tavalla.

▼**M2**





4.2.2.1.3.1 Henkilöjunat

Henkilöjunan takapää on merkittävä kahdella kiinteällä punaisella valolla, jotka on sijoitettu vaunun poikittaisakselille samalle korkeudelle puskimien yläpuolelle.

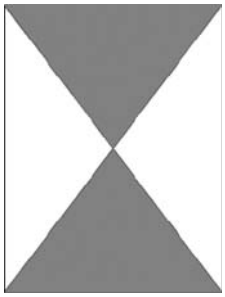
4.2.2.1.3.2 Kansainvälisessä liikenteessä käytettävät tavarajunat

Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle, kumpaa seuraavista säännöistä sovelletaan sen rataverkon alueella jäsenvaltioiden välisen rajan ylittäviin juniin.

Joko

— kaksi kiinteää punaista valoa tai

— kaksi heijastavaa levyä, joiden muoto on seuraava eli valkeat sivukolmiot sekä punainen ylä- ja alakolmio:



Valojen tai levyjen on oltava vaunun poikittaisakselilla samalla korkeudella puskimien yläpuolella.

Niiden jäsenvaltioiden, jotka vaativat kaksi heijastavaa levyä, on myös hyväksyttävä kaksi kiinteää punaista valoa junan takaosan merkkinä.

Niiden jäsenvaltioiden, jotka vaativat kaksi kiinteää punaista valoa, on myös hyväksyttävä kaksi heijastavaa levyä junan takaosan merkkinä, jos seuraavat kaksi edellytystä täyttyvät koko verkon osalta:

— ajoa mahdollisesti varatulle suojastusvälille koskevassa käyttösäännössä todetaan, että veturinkuljettajan on pystyttävä pysähtymään ennen estettä, ja

— liikenteenohjaajan ei tarvitse silmämääräisesti tarkastaa junan takaosan merkkilaitteen olemassaoloa junan kokonaisuuden varmistamiseksi.

▼**M2**

4.2.2.1.3.3 Tavarajunat, jotka eivät ylitä jäsenvaltioiden välistä rajaa

Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle, mitä sääntöjä sovelletaan sen rataverkon alueella juniin, jotka eivät ylitä rajaa.

Niiden junien osalta, jotka eivät ylitä rajaa, on myös hyväksyttävä 4.2.2.1.3.2 kohdan mukaiset ilmoitetut säännöt, joita sovelletaan kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin tavarajuniin.

4.2.2.2 Junan kuuluvuus

4.2.2.2.1 Yleinen vaatimus

Rautatieyrityksen on varmistettava, että junat on varustettu niiden lähestymisestä varoittavalla äänimerkinantolaitteella.

4.2.2.2.2 Ohjaus

Äänimerkin antamisen on oltava mahdollista kaikissa ajoasennoissa.

4.2.2.3 Kalustoyksikön yksilöinti

Jokaisella kalustoyksiköllä on oltava numero, joka yksiselitteisesti yksilöi sen kaikista muista rautatiekalustoyksiköistä. Tämä numero on selvästi merkittävä ainakin kalustoyksikön molemmille sivuille.

Kalustoyksikköä koskevien käyttörajoitusten on myös oltava tunnistettavissa.

Lisävaatimukset esitetään lisäyksessä H.

4.2.2.4 Matkustajien ja kuorman turvallisuus

4.2.2.4.1 Kuorman turvallisuus

Rautatieyrityksen on varmistettava, että kalustoyksiköt, jotka voidaan kuormata, kuormataan turvallisesti ja tukevasti, ja että lasti pysyy koko matkan ajan turvallisesti ja tukevasti kuormattuna.

4.2.2.4.2 Matkustajien turvallisuus

Rautatieyrityksen on varmistettava, että matkustajat kuljetetaan turvallisesti lähdöstä alkaen koko matkan ajan.

4.2.2.5 Junan kokoonpano

Rautatieyrityksen on määriteltävä henkilöstönsä noudatettaviksi tarkoitetut säännöt ja menettelyt, joilla varmistetaan, että juna täyttää sille myönnetyn reitin vaatimukset.

Junan kokoonpanoa koskevissa säännöissä on otettava huomioon seuraavat tekijät:

a) kalustoyksiköt

— junan jokaisen kalustoyksikön on oltava kaikkien niillä reiteillä sovellettavien vaatimusten mukainen, joilla junan on tarkoitus kulkea,

— junan jokaisen kalustoyksikön on sovelluttava kulkemaan junan aikataulun mukaisella enimmäisnopeudella;

b) junan jokaisen kalustoyksikön on pysyttävä sille määrättyjen kunnossapitojaksojen välillä koko matkan ajan (sekä ajan että kuljetun matkan perusteella mitaten);

▼M2

c) juna

— kalustoyksiköistä muodostettavan junan on täytettävä kyseistä reittiä koskevat tekniset vaatimukset, eikä sen pituus saa ylittää väli- ja pääteasemille määriteltyjä suurimpia sallittuja pituuksia;

d) rautatieyrityksen on varmistettava, että juna on lähtöhetkellä teknisesti matkakuntoinen ja pysyy sellaisena koko matkan ajan;

e) paino ja akselipaino;

f) junan painon on oltava niissä rajoissa, jotka voidaan sallia reittiosuus, kytkinten kestokyky, veturin vetokyky ja junan muut olennaiset ominaisuudet huomioon ottaen. Akselipainorajoituksia on noudatettava;

g) junan suurin nopeus

— junan suurimman sallitun nopeuden määrityksessä on otettava huomioon kaikki kyseisillä reiteillä olevat rajoitukset sekä jarrutuskyky, akselipaino ja kalustoyksiköiden tyypit;

h) kinemaattinen ulottuma;

i) junan jokaisen kalustoyksikön kinemaattisen ulottuman (kuorma mukaan luettuna) on oltava reittiosuudelle sallittujen rajojen sisällä.

Tietyissä junissa jarrujärjestelmä tai vetokaluston tyyppi saattaa asettaa lisärajoituksia.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava rautatieyritykselle myönnetyn reitin ominaisuuksia koskevista muutoksista heti, kun muutos ilmenee. Elementit, jotka on tarkistettava sen varmistamiseksi, että juna täyttää sille myönnetyn reitin vaatimukset, esitetään lisäyksessä D.

4.2.2.6 Junan jarrutus

4.2.2.6.1 Jarrujärjestelmän vähimmäisvaatimukset

Junan jokaisen kalustoyksikön on oltava kytkettynä liikkuvan kaluston YTE:ssä määriteltyyn läpikytkettävään itsetoimiseen jarrujärjestelmään.

Jokaisen junan ensimmäisessä ja viimeisessä kalustoyksikössä (vetoyksiköt mukaan luettuina) on oltava itsetoimijarru käytössä.

Jos juna jostain syystä katkeaa, osien on itsetoimisesti pysähdyttävä suurimmalla jarrutusteholla tapahtuvan jarrutuksen seurauksena.

4.2.2.6.2 Jarrutuskyky ja suurin sallittu nopeus

1) Rataverkon haltijan on toimitettava rautatieyritykselle kunkin reitin osalta tiedot kaikista radan oleellisista ominaisuuksista:

— opastimien etäisyydet (varoitus, pysäyttäminen) sekä niiden sisältämät turvamarginaalit

— kaltevuudet

— suurimmat sallitut nopeudet ja

— infrastruktuuriin mahdollisesti vaikuttavien jarrujärjestelmien, kuten magneettijarrujen, sähköjarrujen ja pyörrevirtajarrujen, käyttöä koskevat ehdot.

▼M2

2) Lisäksi rataverkon haltija voi toimittaa seuraavat tiedot:

i) junille, jotka pystyvät kulkemaan yli 200 km/h:n huippunopeudella, hidastuvuusprofiilin ja vastaavan vasteajan tasaisella radalla;

ii) moottorijunille ja kiinteästi kootuista vaunuryhmistä muodostetuille junille, jotka pystyvät kulkemaan korkeintaan 200 km/h:n huippunopeudella, hidastuvuuden (kuten edellä i kohdassa) tai jarrupainoprosentin;

iii) muille junille (vaihtelevat junakokoonpanot, jotka pystyvät kulkemaan korkeintaan 200 km/h:n huippunopeudella) jarrupainoprosentin.

Jos rataverkon haltija toimittaa edellä mainitut tiedot, ne on asetettava kaikkien rataverkon haltijan rataverkon alueella liikennöintiä suunnittelevien rautatieyritysten saataville. Jo käytössä olevat jarrutustaulukot, jotka on hyväksytty olemassa olevien ratojen osalta tämän asetuksen voimaantulopäivänä, on myös asetettava saataville.

3) Rautatieyrityksen on suunnitteluvaiheessa määriteltävä junan jarrutuskyky ja vastaava suurin nopeus ottaen huomioon

— edellä 1 kohdassa esitetyt asiaankuuluvat radan ominaisuudet sekä, mikäli kyseiset tiedot ovat saatavilla, rataverkonhaltijan 2 kohdan mukaisesti toimittamat tiedot. Jos rataverkon haltija on toimittanut 2 kohdan mukaiset tiedot, rautatieyrityksen on ilmoitettava jarrutuskyky kyseisiä tietoja hyödyntäen; sekä

— liikkuvaan kalustoon liittyvät marginaalit, jotka on määritelty jarrujärjestelmän luotettavuuden ja käytettävyyden perusteella.

Rautatieyrityksen on lisäksi varmistettava, että liikennöinnin aikana kukin juna täyttää vähintään vaaditun jarrutustehon. Rautatieyrityksen on määriteltävä ja otettava käyttöön asiaa koskevat säännöt sekä hallittava niitä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä puitteissa.

Rautatieyrityksen on erityisesti määriteltävä säännöt, joita noudatetaan, jos juna ei täytä vaadittua jarrutustehoa liikennöinnin aikana. Rautatieyrityksen on välittömästi ilmoitettava tällaisista tapauksista rataverkon haltijalle. Rataverkon haltija voi ryhtyä asianmukaisiin toimiin rajoittaakseen tapauksen vaikutuksia muuhun sen rataverkon alueella tapahtuvaan rataliikenteeseen.

4.2.2.7 Junan kulkukelpoisuuden varmistaminen

4.2.2.7.1 Yleinen vaatimus

Rautatieyrityksen on määriteltävä prosessi, jolla varmistetaan, että junan kaikki turvallisuuteen liittyvät laitteet ovat täysin toimintakunnossa ja että juna voi kulkea turvallisesti.

Rautatieyrityksen on ilmoitettava rataverkon haltijalle kaikista junan toimintaan vaikuttavista ominaisuuksien muutoksista tai kaikista muutoksista, jotka saattavat vaikuttaa mahdollisuuksiin sovittaa juna sille myönnetylle reitille.

Rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen on määriteltävä ja pidettävä ajan tasalla junan kuljettamista vajaatoimintatilanteen aikana koskevat ehdot ja menettelyt.

▼**M2**

4.2.2.7.2 Tarvittavat tiedot

Turvallista ja tehokasta toimintaa varten tarvittaviin tietoihin ja niiden toimitusprosessiin on sisällyttävä:

— junan tunniste

— junasta vastaavan rautatieyrityksen yksilöivät tiedot

— junan todellinen pituus

— kuljettaako juna matkustajia tai eläimiä, vaikka se ei ole aikataulun mukaista

— kaikki käyttörajoitukset ja tiedot siitä, mitä kalustoyksiköitä ne koskevat (ulottuma, nopeusrajoitukset jne.)

— rataverkon haltijan edellyttämät tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta varten.

Rautatieyrityksen on varmistettava, että nämä tiedot ovat rataverkon haltijoiden saatavilla ennen junan lähtöä.

Rautatieyrityksen on ilmoitettava rataverkon haltijoille, jos juna ei käytä sille myönnettyä reittiä tai jos juna on peruutettu.

4.2.2.8 Radan opastimien ja merkkien näkyvyyttä koskevat vaatimukset

Kuljettajan on kyettävä havaitsemaan opastimet ja radanvarren merkit, ja mikäli on tarpeellista, niiden on oltava kuljettajan nähtävissä. Sama koskee muunkin tyyppisiä radanvarressa olevia merkkejä, jos ne liittyvät turvallisuuteen.

Tämän varmistamiseksi radan merkit, opastimet ja opastaulut on suunniteltava ja sijoitettava riittävän yhdenmukaisesti. Mm. seuraavat seikat on otettava huomioon:

— sijoittelun on oltava sellainen, että kuljettaja näkee lukea ne junan ajovalojen valossa,

— jos merkki on erikseen valaistava, valaistuksen on oltava tyypiltään ja voimakkuudeltaan sopiva,

— heijastavia merkkejä käytettäessä on heijastavien materiaalien ominaisuuksien oltava asiaa koskevien eritelmien mukaisia ja merkit on rakennettava sellaisiksi, että kuljettaja helposti kykenee lukemaan niitä junan ajovalojen valossa.

Ohjaamot on suunniteltava niin yhdenmukaisella tavalla, että kuljettaja helposti näkee hänelle tarkoitetut tarpeelliset tiedot.

4.2.2.9 Kuljettajan valppaus

Junassa on oltava keinot kuljettajan tarkkaavaisuuden seurantaan. Niiden tulee pysäyttää juna, jos kuljettaja ei reagoi tietyn ajan kuluessa; tämä aika määritellään liikkuvan kaluston YTE:issä.

▼M2

4.2.3 *Junien toimintaan liittyvät eritelmät*

4.2.3.1 Junan kulun suunnittelu

Rataverkon haltijan on ilmoitettava direktiivin 2012/34/EU mukaisesti, mitä tietoja tarvitaan ratakapasiteettia haettaessa.

4.2.3.2 Junien tunnisteet

Jokainen juna on yksilöitävä junanumerolla. Junanumeron antaa rataverkon haltija samalla kun se myöntää junalle ratakapasiteetin, ja numeron tulee olla rautatieyrityksen ja kaikkien junaa ohjaavien rataverkon haltijoiden tiedossa. Junanumeron on oltava yksikäsitteinen kyseisessä rataverkossa. Junanumeron vaihtumista kesken matkan tulisi välttää.

4.2.3.2.1 Junanumeron muoto

Junanumeron muoto määritellään ohjaus-, hallinta- ja merkinanto -YTE:ssä (jäljempänä myös ”CCS YTE”; komission päätös 2012/88/EU ([1]) sellaisena kuin se on muutettuna).

4.2.3.3 Junan lähtö

4.2.3.3.1 Ennen lähtöä tehtävät tarkastukset ja testit

Rautatieyrityksen on määriteltävä ennen junan lähtöä tehtävät (esim. ovien, kuorman ja jarrujen) tarkastukset ja testit, joilla varmistetaan turvallinen lähtö.

4.2.3.3.2 Junan kulkuvalmiudesta ilmoittaminen rataverkon haltijalle

Rautatieyrityksen on ilmoitettava rataverkon haltijalle, kun juna on valmis käyttämään rataverkkoa.

Rautatieyrityksen on ilmoitettava rataverkon haltijalle kaikista junaan tai sen toimintaan vaikuttavista epäkohdista, jotka mahdollisesti vaikuttavat junan kulkuun ennen sen lähtöä tai matkan aikana.

4.2.3.4 Liikenteen hallinta

4.2.3.4.1 Yleiset vaatimukset

Liikenteen hallinnalla on varmistettava rautateiden turvallinen, tehokas ja täsmällinen toiminta, mukaan luettuna tehokas palautuminen liikennehäiriöstä.

Rataverkon haltijan on määritettävä menettelyt ja keinot seuraaviin tarkoituksiin:

— junien reaaliaikainen hallinta

— toimintatavat, joilla ylläpidetään infrastruktuurin mahdollisimman tehokasta toimintaa tapahtuneiden tai ennakoitujen viivästysten tai vaaratilanteiden sattuessa, sekä

— rautatieyrityksille tiedottaminen näissä tapauksissa.

([1]) Komission päätös 2012/88/EU, annettu 25 päivänä tammikuuta 2012, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 51, 23.2.2012, s. 1).

▼M2

Kaikki muut rautatieyrityksen tarvitsemat prosessit, jotka vaikuttavat rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan (haltijoiden) väliseen vuorovaikutukseen, voidaan ottaa käyttöön sitten, kun niistä on sovittu rataverkon haltijan kanssa.

4.2.3.4.2 Junista ilmoittaminen

4.2.3.4.2.1 Junien kulun seurantaan tarvittavat tiedot

Rataverkon haltijan tulee

a) järjestää mahdollisuus tallentaa reaaliaikaisesti ajat, joina junat lähtevät, saapuvat tai sivuuttavat verkollaan olevat edeltä määritellyt junien kulun seurantapaikat, sekä poikkeamat aikataulusta;

b) antaa junan kulun seurantaan liittyvät tietyt välttämättömät tiedot. Näihin tietoihin on sisällyttävä:

— junan tunnistetiedot,

— seurantapisteen tunnistetiedot,

— rata, jolla juna kulkee,

— aikataulun mukainen aika seurantapaikasta,

— todellinen aika seurantapaikassa (ja tieto siitä, onko kyseessä lähtö-, saapumis- vai sivuutusaika – sellaisista seurantapaikoista, joissa juna pysähtyy, on annettava erikseen saapumis- ja lähtöaika),

— tieto siitä, montako minuuttia juna oli aikatauluaan edellä tai jäljessä seurantapaikoissa,

— alustava selitys kaikille yksittäisille myöhästymisille, jotka ylittävät 10 minuuttia tai muun suorituskykyä seuraavan järjestelmän asettaman rajan,

— ilmoitus siitä, että juna on myöhässä, sekä siitä, montako minuuttia se on myöhässä,

— junan aiemmat tunnisteet, jos niitä on,

— tieto siitä, että junan matka on kokonaan tai osittain peruttu.

4.2.3.4.2.2 Ennakoitu luovutusaika

Rataverkon haltijalla on oltava prosessi, jonka avulla voidaan ilmoittaa, kuinka monta minuuttia junan rataverkon haltijalta toiselle luovuttamisen ajankohta arviolta poikkeaa aikataulusta.

Tähän tulee sisältyä tiedot liikennehäiriöstä (ongelman kuvaus ja tapahtumapaikka).

4.2.3.4.3 Vaaralliset aineet

Rautatieyrityksen on määriteltävä menettelyt vaarallisten aineiden kuljetuksen valvomiseksi.

Näiden menettelyjen on sisällettävä seuraavat tiedot:

— säännökset, jotka on esitetty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY ([1]),

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

▼M2

— kuljettajalle annettava ilmoitus junassa olevista vaarallisista aineista ja niiden sijainnista,

— rataverkon haltijan vaarallisten aineiden kuljetuksesta tarvitsemat tiedot,

— yhteistyössä rataverkon haltijan kanssa määritetyt viestintäkanavat ja vaarallisiin aineisiin liittyvien hätätilanteiden varalta suunnitellut erityistoimet.

4.2.3.4.4 Toiminnan laatu

Rataverkon haltijalla ja rautatieyrityksellä on oltava käytössä prosessit, joilla valvotaan kaikkien kyseeseen tulevien palvelujen tehokkuutta.

Valvontaprosessit on suunniteltava niin, että niiden avulla pystytään analysoimaan tietoja ja löytämään taustalla olevat tekijät sekä inhimillisten että järjestelmän virheiden osalta. Tämän analyysin tulosten perusteella on toteutettava parannustoimia, joiden tarkoituksena on eliminoida tai lieventää tekijöitä, jotka saattavat haitata rautaverkon tehokasta toimintaa.

Jos tällaisilla toimilla olisi saavutettavissa koko rataverkon laajuisia etuja myös muille rataverkon haltijoille ja rautatieyrityksille, niistä on liikesalaisuuden sallimissa rajoissa tiedotettava.

Rataverkon haltijan on mahdollisimman pian analysoitava tapahtumat, jotka ovat merkittävästi häirinneet toimintaa. Rataverkon haltijan on tarvittaessa ja erityisesti silloin, kun asia koskee niiden palveluksessa olevia henkilöitä, otettava kyseiseen tapahtumaan liittyvät rautatieyritykset mukaan analysointityöhön. Jos tällaisen analyysin tulokset johtavat rataverkon parannusehdotuksiin, joiden tarkoituksena on eliminoida tai vähentää vaaratilanteiden/onnettomuuksien syitä, niistä on kerrottava kaikille asianomaisille rataverkon haltijoille ja rautatieyrityksille.

Nämä prosessit on dokumentoitava ja sisällytettävä sisäisiin auditointeihin.

4.2.3.5 Tietojen tallentaminen

Junien kulkuun liittyvät tiedot on tallennettava ja säilytettävä seuraavia tarkoituksia varten:

— tukemaan turvallisuuden järjestelmällistä valvontaa vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiskeinona,

— tietojen keräämiseksi kuljettajan, junan ja radan sekä ratalaitteiden toiminnasta ennen onnettomuutta tai vaaratilannetta ja tarvittaessa välittömästi sen jälkeen, jotta saadaan selville tapahtuman syyt sekä tuetaan uusien keinojen löytämistä tai entisten kehittämistä tapauksen uusiintumisen estämiseksi,

— veturin/vetoyksikön ja kuljettajan suorituskykyyn liittyvien tietojen tallentamiseksi.

Tallennetut tiedot on voitava yhdistää seuraaviin tietoihin:

— tallennuspäivämäärä ja -aika

— tallennetun tapahtuman tarkka maantieteellinen paikka

— junan tunniste

— kuljettajan yksilöinti.

▼M2

ETCS/GSM-R-järjestelmään tallennettavat tiedot ovat CCS YTE:ssä määritellyt tiedot, jotka ovat merkityksellisiä tämän YTE:n 4.2.3.5 kohdan edellytysten kannalta.

Tiedot on suojattava ja säilytettävä, ja niiden on oltava valtuutettujen elinten saatavilla, kuten esimerkiksi direktiivin 2004/49/EY 19 artiklan mukaista tehtäväänsä suorittavan kansallisen tutkintaelimen käytettävissä.

4.2.3.5.1 Valvontatietojen tallentaminen junan ulkopuolella

Rataverkon haltijan on tallennettava vähintään seuraavat tiedot:

— junan kulkuun liittyvien radanvarsilaitteiden (opastimien, vaihteiden jne.) toimintahäiriöt,

— ylikuumentuneen laakeripesän havaitseminen, jos laitteet sitä varten on asennettu,

— junan kuljettajan ja liikenteenohjaajan välinen turvallisuuteen liittyvä viestintä.

4.2.3.5.2 Valvontatietojen tallentaminen junassa

Rautatieyrityksen on tallennettava vähintään seuraavat tiedot:

— seis-opastetta osoittavan opastimen tai kulkutien päätekohdan ohittaminen

— hätäjarrutuksen käyttö

— junan ajonopeus

— junakulunvalvontalaitteiden (merkinanto) irti kytkeminen tai ohittaminen

— äänimerkin käyttö

— oven hallintalaitteiden (avaus, sulkeminen) käyttö, jos sellaiset on asennettu

— junaan mahdollisesti asennettujen junan turvalliseen toimintaan liittyvien hälytysjärjestelmien hälytykset

— sen ohjaamon yksilöinti, josta tietoja kerätään tarkastusta varten.

Tallennuslaitetta koskevat tekniset lisäeritelmät on esitetty LOC&PAS YTE:ssä.

4.2.3.6 Vajaatoimintatilanne

4.2.3.6.1 Ilmoittaminen toisille käyttäjille

Rataverkon haltijan on yhdessä rautatieyritysten kanssa määriteltävä prosessi, jonka avulla ne välittömästi ilmoittavat toisilleen kaikista rataverkon tai liikkuvan kaluston turvallisuutta, suorituskykyä ja/tai käytettävyyttä huonontavista tilanteista.

4.2.3.6.2 Kuljettajien ohjeistaminen

Kaikissa rataverkon haltijan vastuualueeseen kuuluvissa vajaatoimintatilanteissa rataverkon haltijan on annettava kuljettajille määrämuotoiset ohjeet niistä toimista, joihin näiden tulee ryhtyä, jotta vajaatoimintatilanteesta selvitään turvallisesti.

▼M2

4.2.3.6.3 Varautumisjärjestelyt

Rataverkon haltijan on yhdessä kaikkien sen rataverkolla toimivien rautatieyritysten ja tarvittaessa viereisten rataverkon haltijoiden kanssa määriteltävä, julkaistava ja annettava käytettäväksi asianmukaiset varautumismenettelyt ja jaettava vastuut vajaatoimintatilanteen aiheuttamien kielteisten vaikutusten vähentämiseksi.

Näissä tapauksissa suunnittelun ja reagoinnin on oltava oikeassa suhteessa vajaatoimintatilanteen luonteeseen ja mahdolliseen vakavuuteen.

Näillä toimilla, joiden on vähintään sisällettävä suunnitelmat verkon palauttamiseksi normaalitilaan, voidaan myös käsitellä seuraavia asioita:

— liikkuvan kaluston viat (esim. sellaiset, jotka voivat aiheuttaa merkittävän häiriön liikenteelle, sekä menettelyt rikkoutuneiden junien avustamiseksi),

— infrastruktuurin viat (esim. kun sähkönsyöttö on katkennut tai tilanteet, joissa junia joudutaan poikkeuttamaan suunnitellulta reitiltä),

— äärimmäiset sääolot.

Rataverkon haltijan on kerättävä ja pidettävä ajan tasalla niiden rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen avainhenkilöiden yhteystiedot, joihin voidaan ottaa yhteyttä vajaatoimintatilanteeseen johtavan toimintahäiriön sattuessa. Näihin tietoihin on sisällyttävä yhteystiedot sekä työaikana että sen ulkopuolella.

Rautatieyrityksen on annettava nämä tiedot rataverkon haltijalle ja ilmoitettava tälle kaikki yhteystietojen muutokset.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava rautatieyrityksille kaikki omien yhteystietojensa muutokset.

4.2.3.7 Hätätilanteiden hallinta

Rataverkon haltijan on, neuvoteltuaan seuraavien elinten kanssa:

— kaikki rataverkon haltijan rataverkolla toimivat rautatieyritykset tai näiden edustajat tilanteen mukaan,

— viereisten rataverkkojen haltijat tilanteen mukaan,

— paikalliset viranomaiset, pelastustoimen (mukaan luettuina palokunnat ja pelastuslaitokset) joko alueellisen tai valtakunnallisen tason edustajat tilanteen mukaan,

määriteltävä, julkistettava ja annettava käyttöön tarvittavat keinot, joilla hätätilanteita hallitaan ja radan normaali toiminta palautetaan.

Näiden keinojen on yleensä katettava seuraavat tilanteet:

— törmäykset

— tulipalot junassa

— junien evakuointi

▼M2

— onnettomuudet tunneleissa

— tapaukset, joissa on mukana vaarallisia aineita

— suistumiset.

Rautatieyrityksen on annettava rataverkon haltijalle kaikki näitä tapauksia koskevat tarkat tiedot, erityisesti junien avustamisen tai takaisin raiteelle nostamisen osalta.

Lisäksi rautatieyrityksellä on oltava käytössä prosessit, joilla matkustajille kerrotaan junien hätä- ja turvamenettelyistä.

4.2.3.8 Junan miehistön auttaminen vaaratilanteessa tai kun ilmenee merkittävä liikkuvan kaluston toimintahäiriö

Rautatieyrityksen on määriteltävä asianmukaiset menettelyt, joilla junan miehistöä autetaan vajaatoimintatilanteissa ja vältetään liikkuvan kaluston teknisistä ja muista vioista johtuvat viivästykset tai vähennetään niitä (esimerkiksi viestintäkanavat, junaa evakuoitaessa tehtävät toimet).

4.3 **Liitäntöjen toiminnalliset ja tekniset eritelmät**

Kun otetaan huomioon 3 luvussa luetellut olennaiset vaatimukset, liitäntöjen toiminnalliset ja tekniset eritelmät ovat seuraavat:

4.3.1 *Liitännät infrastruktuuri-YTE:ään*

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Infrastruktuuria koskevan YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Jarrutuskyky ja suurin sallittu nopeus	4.2.2.6.2	Rataan kohdistuvat pitkittäisvoimat	4.2.6.2
Muutokset reittikirjan tietoihin	4.2.1.2.2.2	Käyttöä koskevat säännöt	4.4
Vajaatoimintatilanne	4.2.3.6		

4.3.2 *Liitännät ohjaus-, hallinta- ja merkinanto -YTE:ään*

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmää koskevan YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Sääntökirja	4.2.1.2.1	Käyttöä koskevat säännöt	4.4
Käyttöä koskevat säännöt	4.4		
Radan opastimien ja merkkien näkyvyyttä koskevat vaatimukset	4.2.2.8	Radanvarren ohjaus- ja hallintalaitteiden näkyvyys	4.2.15
Junan jarrutus	4.2.2.6	Junan jarrutuskyky ja -ominaisuudet	4.3.2.3
Sääntökirja	4.2.1.2.1	Hiekoituslaitteiden käyttö	4.2.10

▼**M2**

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmää koskevan YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Junan numero	4.2.3.2.1	ETCS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Tietojen tallentaminen junassa	4.2.3.5	Liitäntä tietojen tallentamiseen sääntelytarkoituksessa	4.2.14

4.3.3 *Liitännät liikkuvan kaluston YTE:iin*

4.3.3.1 Liitännät vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevaan YTE:ään

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		LOC&PAS YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Varautumisjärjestelyt	4.2.3.6.3	Hinauskytkin	4.2.2.2.4
		Päätykytkin	4.2.2.2.3
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Akselipaino-parametri	4.2.3.2
Junan jarrutus	4.2.2.6	Jarrutuskyky	4.2.4.5
Junan näkyvyys	4.2.2.1	Etu- ja takavalot	4.2.7.1
Junan kuuluvuus	4.2.2.2	Äänimerkinantolaite	4.2.7.2
Radan opastimien ja merkkien näkyvyyttä koskevat vaatimukset	4.2.2.8	Näkyvyys ulos	4.2.9.1.3
		Tuulilasin optiset ominaisuudet	4.2.9.2.2
		Sisävalaistus	4.2.9.1.8
Kuljettajan valppaus	4.2.2.9	Kuljettajan aktiivisuuden valvontatoiminto	4.2.9.3.1
Valvontatietojen tallentaminen junassa	4.2.3.5.2	Tietojen tallennuslaite	4.2.9.6
Hätätilanteiden hallinta	4.2.3.7	Nostokaavio ja ohjeet	4.2.12.5
		Pelastustoimiin liittyvät kuvaukset	4.2.12.6
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Käyttöön liittyvät asiakirjat	4.2.12.4
Ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimukset junassa mukana olevan henkilöstön osalta	Lisäys F		

▼**M2**

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		LOC&PAS YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Hiekoitus	Lisäys B	Eristeenä toimivat epäpuhtaudet	4.2.3.3.1.1

4.3.3.2 Liitännät tavaravaunuja koskevaan YTE:ään

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Tavaravaunuja koskevan YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Takapää	4.2.2.1.3.2	Loppuopasteiden kiinnityslaitteet	4.2.6.3
		Loppuopaste	Lisäys E
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Ulottumat	4.2.3.1
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Yhteensopivuus rataosan kantokyvyn kanssa	4.2.3.2
Varautumisjärjestelyt	4.2.3.6.3	Yksikön lujuus – Nostaminen nosturilla tai tunkilla	4.2.2.2
Junan jarrutus	4.2.2.6	Jarru	4.2.4

4.3.4 *Liitännät energia-YTE:ään*

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Viite energia-YTE:ään	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Junan käytettävissä oleva huippuvirta	4.2.4.1
Reittikirjan laatiminen	4.2.1.2.2.1		
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Erotusjaksot:	
Reittikirjan laatiminen	4.2.1.2.2.1	Jakso	4.2.15
		Järjestelmä	4.2.16

▼**M2**

4.3.5 *Liitännät rautatietunneleiden turvallisuutta koskevaan YTE:ään*

Käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Rautatietunneleiden turvallisuutta koskevan YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Junan kulkukelpoisuuden varmistaminen	4.2.2.7	Pelastusohje	4.4.1
Junan lähtö	4.2.3.3		
Vajaatoimintatilanne	4.2.3.6		
Hätätilanteiden hallinta	4.2.3.7	Tunneleita koskeva hätäsuunnitelma	4.4.2
		Harjoitukset	4.4.3
		Turvallisuuden ja hätätilanteiden osalta junassa annettava tiedotus matkustajille	4.4.5
Ammatillinen pätevyys	4.6.1	Junan miehistön ja muun henkilökunnan pätevyys tunneleiden alalla	4.6.1

4.4 **Käyttöä koskevat säännöt**

Euroopan unionin rautatiejärjestelmässä käytettäviksi tarkoitettujen uusien ja erilaisten rakenteellisten osajärjestelmien yhdenmukaisen toiminnan mahdollistavien sääntöjen ja menettelyjen, erityisesti jos ne liittyvät suoranaisesti uuden ohjaus- ja hallintajärjestelmän toimintaan, on oltava samanlaisia silloin, kun tilanteet ovat samanlaisia.

Eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS:n/ETCS:n) ja ERTMS/GSM-R-radiojärjestelmän käyttöä koskevat periaatteet ja säännöt on esitetty lisäyksessä A.

Koko Euroopan unionin rautatiejärjestelmää koskevat yhteiset käyttöä koskevat periaatteet ja säännöt on esitetty lisäyksessä B.

4.5 **Kunnossapitoa koskevat säännöt**

Ei sovelleta

4.6 **Ammatillinen pätevyys**

4.6.1 *Ammatillinen pätevyys*

Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan henkilöstöllä on oltava asianmukainen ammatillinen pätevyys, jotta se kykenee hoitamaan kaikki turvallisuuden kannalta kriittiset tehtävänsä normaaleissa oloissa sekä vajaatoiminta- ja hätätilanteissa. Tämä pätevyys koostuu ammatillisesta tietämyksestä ja kyvystä käyttää sitä käytännössä.

Yksittäisten tehtävien ammatillisten pätevyysvaatimusten vähimmäiselementit on esitetty lisäyksissä F ja G.

▼M2

4.6.2 *Kielellinen pätevyys*

4.6.2.1 Periaatteet

Rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen on varmistettava, että niiden näitä tehtäviä hoitava henkilöstö on pätevää hallitsemaan lisäyksessä C esitetyt viestintäprotokollat ja -periaatteet.

Jos rataverkon haltijan operointikieli on muu kuin se, jota rautatieyrityksen henkilöstö tavallisesti käyttää, tämän tilanteen edellyttämän kielellisen- ja viestintäopetuksen on oltava olennainen osa rautatieyrityksen pätevyyden hallintajärjestelmää.

Niiden rautatieyrityksen työntekijöiden, joiden tehtäviin kuuluu viestintä rataverkon haltijan henkilöstön kanssa turvallisuuden kannalta tärkeissä asioissa niin normaali-, vajaatoiminta- kuin hätätilanteissakin, on omattava riittävä kielitaidon taso rataverkon haltijan operointikielessä.

4.6.2.2 Kielitaidon taso

Rataverkon haltijan käyttämän operointikielen kielitaidon tason on oltava riittävä turvallisuustarkoituksiin:

a) Vähimmäisvaatimuksena on, että kuljettaja kykenee

— lähettämään ja ymmärtämään kaikki lisäyksessä C määritellyt viestit

— tehokkaasti kommunikoimaan rutiini-, vajaatoiminta- ja hätätilanteissa

— täyttämään lomakekirjan käyttöön liittyvät lomakkeet.

b) Muiden junan miehistön jäsenten, joiden tehtävät edellyttävät kommunikointia rataverkon haltijan kanssa turvallisuuden kannalta kriittisissä asioissa, on vähimmäisvaatimuksena kyettävä lähettämään ja ymmärtämään junan ja sen toiminnan tilaa kuvaavia tietoja.

Muun junassa mukana olevan henkilöstön kuin kuljettajan kielitaidon on oltava vähintään lisäyksessä E esitetyllä tasolla 2.

4.6.3 *Henkilöstön alku- ja jatkuva arviointi*

4.6.3.1 Peruselementit

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on määriteltävä henkilöstönsä arvioinnissa käytettävä prosessi komission asetusten (EU) N:o 1158/2010 ([1]) ja (EU) N:o 1169/2010 ([2]) vaatimusten mukaisesti.

4.6.3.2 Koulutustarpeiden analysointi ja päivittäminen

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on selvitettävä henkilöstönsä koulutustarpeet ja määriteltävä prosessi, jolla niiden omat koulutustarpeet tarkistetaan ja päivitetään asetusten (EU) N:o 1158/2010 ja (EU) N:o 1169/2010 vaatimusten mukaisesti.

([1]) Komission asetus (EU) N:o 1158/2010, annettu 9 päivänä joulukuuta 2010, yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi (EUVL L 326, 10.12.2010, s. 11).

([2]) Komission asetus (EU) N:o 1169/2010, annettu 10 päivänä joulukuuta 2010, yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi (EUVL L 327, 11.12.2010, s. 13).

▼M2

Tässä analyysissa on selvitettävä sekä koulutuksen sisältö että sen vaativuus ja otettava huomioon junien, vetoyksiköiden ja liikkuvan kaluston toimintaan liittyvät riskit. Rautatieyrityksen on määriteltävä prosessi, jonka avulla sen junissa työskentelevän henkilökunnan reittituntemus hankitaan ja ylläpidetään. Tämän prosessin on:

— perustuttava rataverkon haltijan antamiin reittitietoihin ja

— oltava tämän YTE:n 4.2.1 kohdassa kuvatun prosessin mukainen.

Junassa mukana olevan henkilöstön ja junan valmistelusta vastaavan henkilöstön tehtävien osalta huomioon otettavat elementit on esitetty lisäyksissä F ja G. Näitä elementtejä on tarpeen mukaan hyödynnettävä osana henkilöstökoulutusta.

On mahdollista, että rautatieyrityksen toimintatavan tai rataverkon haltijan hoitaman rataverkon luonteen takia jotkut lisäyksissä F ja G mainitut elementit eivät tule kysymykseen. Koulutustarpeita selvittävässä analyysissä on mainittava ne elementit, jotka eivät tule kyseeseen, sekä syyt siihen.

4.6.4 *Apuhenkilöstö*

Rautatieyrityksen on varmistettava, että apuhenkilöstö (kuten tarjoilu- ja siivoushenkilöstö), joka ei kuulu ”junan miehistöön”, koulutetaan peruskoulutuksensa lisäksi toimimaan ”junan miehistön” täysin koulutettujen jäsenten ohjeiden mukaisesti.

4.7 **Terveyttä ja turvallisuutta koskevat vaatimukset**

4.7.1 *Johdanto*

Henkilöstön, joka 4.2.1 kohdan mukaan hoitaa 2.2 kohdan mukaisia turvallisuuteen liittyviä tehtäviä, on oltava riittävän hyväkuntoista, jotta toiminnan ja turvallisuuden tasoa koskevat vaatimukset voidaan täyttää.

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on luotava ja dokumentoitava prosessi, jonka ne ovat ottaneet käyttöön henkilöstöönsä kohdistuvien lääketieteellisten, psykologisten ja terveyttä koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Prosessi on sisällytettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmään.

Lääkärin on tehtävä 4.7.2 kohdassa määritellyt lääkärintarkastukset ja niihin liittyvät yksittäisten työntekijöiden soveltuvuutta koskevat päätökset.

Työntekijät eivät saa hoitaa turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä, jos heidän tarkkaavaisuutensa on alkoholin, huumeiden, psykotrooppisen lääkityksen tai vastaavien aineiden vaikutuksesta heikentynyt. Siksi rautatieyrityksellä ja rataverkon haltijalla on oltava käytössä menettelyt, joilla hallitaan riskiä, että henkilöstö on töissä tällaisten aineiden vaikutuksen alaisena tai että he käyttävät tällaisia aineita töissä ollessaan.

Näiden aineiden kohdalla sovelletaan rajoja, jotka on määritelty sen jäsenvaltion kansallisissa säännöissä, jossa juna liikennöi.

▼**M2**

4.7.2 *Lääkärintarkastukset ja psykologiset arvioinnit*

4.7.2.1 Ennen työhön hyväksymistä

4.7.2.1.1 Lääkärintarkastuksen vähimmäissisältö

Lääkärintarkastuksiin on sisällyttävä

— yleinen lääkärintarkastus

— aistien toiminnan tarkastus (näkö, kuulo, värien erottaminen)

— virtsa- tai verikoe sokeritaudin ja muiden kliinisessä tutkimuksessa esille tulleiden tilojen toteamiseksi

— huumetesti.

4.7.2.1.2 Psykologinen arviointi

Psykologisen arvioinnin tarkoitus on auttaa rautatieyritystä palkkaamaan ja johtamaan henkilöstöä, joilla on tehtäviensä turvallisessa suorittamisessa vaadittavat kognitiiviset ja psykomotoriset ominaisuudet, käytös ja persoonallisuus.

Psykologisen arvioinnin sisällöstä päätettäessä on otettava huomioon ainakin seuraavat kaikkien turvallisuuteen liittyvien tehtävien kannalta olennaiset kriteerit:

a) Kognitiiviset:

— huomio- ja keskittymiskyky

— muisti

— käsityskyky

— päättelykyky

— viestintäkyky.

b) Psykomotoriset:

— reaktionopeus

— liikekoordinaatio.

c) Käyttäytyminen ja persoonallisuus:

— itsehillintä

— käytöksen johdonmukaisuus

— kyky itsenäiseen toimintaan

— tunnontarkkuus.

Jos jokin näistä ominaisuuksista jätetään tutkimatta, psykologin on perusteltava ja dokumentoitava päätös.

Hakijan on osoitettava psykologinen soveltuvuutensa läpäisemällä testi, jonka suorittaa asianomaisen jäsenvaltion päätöksen mukaisesti psykologi tai lääkäri tai joka suoritetaan psykologin tai lääkärin valvonnassa.

▼**M2**

4.7.2.2 Työhön hyväksymisen jälkeen

4.7.2.2.1 Määräaikaisten lääkärintarkastusten aikataulu

Järjestelmällinen lääkärintarkastus on tehtävä vähintään seuraavin väliajoin:

— joka viides vuosi työntekijöille, joiden ikä on enintään 40 vuotta;

— joka kolmas vuosi työntekijöille, joiden ikä on 41–62 vuotta;

— joka vuosi työntekijöille, joiden ikä on yli 62 vuotta.

Lääkärin on tihennettävä määräaikaistarkastuksia, jos työntekijän terveydentila sitä edellyttää.

4.7.2.2.2 Määräaikaisen lääkärintarkastuksen vähimmäissisältö

Jos työntekijä on täyttänyt terveydentilaa koskevat vaatimukset ennen työhön ottamista tehdyssä tarkastuksessa, määräaikaistarkastuksilla on oltava seuraava vähimmäissisältö:

— yleinen lääkärintarkastus

— aistien toiminnan tarkastus (näkö, kuulo, värien erottaminen)

— virtsa- tai verikoe sokeritaudin ja muiden kliinisessä tutkimuksessa esille tulleiden tilojen toteamiseksi

— huumetesti, jos kliinisen tutkimuksen tulos sitä edellyttää.

4.7.2.2.3 Ylimääräiset lääkärintarkastukset ja/tai psykologiset arvioinnit

Määräajoin tehtävän lääkärintarkastuksen lisäksi on tehtävä ylimääräinen lääkärintarkastus ja/tai psykologinen arviointi, jos on perusteltua syytä epäillä työntekijän fyysistä tai psykologista soveltuvuutta tai epäillä huumeiden käyttöä tai sallitut rajat ylittävää alkoholin käyttöä. Tämä tulee erityisesti kyseeseen silloin, kun kyseinen henkilö on inhimillisellä erehdyksellä aiheuttanut onnettomuuden tai vaaratilanteen.

Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan on otettava käyttöön järjestelmä, jolla varmistetaan, että tällaiset ylimääräiset tarkastukset ja arvioinnit tehdään, kun ne ovat paikallaan.

4.7.3 *Terveydentilavaatimukset*

4.7.3.1 Yleiset vaatimukset

Henkilöstö ei saa kärsiä sairauksista tai käyttää lääkkeitä, jotka voivat aiheuttaa seuraavia oireita:

— äkillinen tajuttomuus

— tietoisuuden tai keskittymiskyvyn huononeminen

— äkillinen toimintakyvyttömyys

— tasapainon tai koordinaatiokyvyn huononeminen

— merkittävä liikkumiseste.

Työntekijöiden on täytettävä seuraavat näkökykyä ja kuuloa koskevat vaatimukset:

▼M2

4.7.3.2 Näkövaatimukset

— Näkö kauas silmälasien kanssa tai ilman: 0,8 (oikea silmä + vasen silmä – mitattuna erikseen); vähintään 0,3 huonommalla silmällä.

— Vahvimmat sallitut korjauslinssit: kaukotaitteisuus + 5 / likitaitteisuus – 8. Lääkäri voi poikkeustapauksissa, silmätautien erikoislääkärin mielipidettä kysyttyään, sallia nämä rajat ylittävät arvot.

— Keskialueen näkö ja lähinäkö: riittävä joko silmälasien kanssa tai ilman.

— Piilolasien käyttö on sallittu.

— Normaali värinäkö: käytetään jotain tunnettua koetta, kuten Ishihara-koetta, ja täydennetään tarvittaessa jollain muulla tunnetulla kokeella.

— Näkökenttä: normaali (ei mitään kyseisen työntekijän tehtäviä haittaavia poikkeamia normaalista).

— Kummankin silmän näkökyky: normaali.

— Yhteisnäkö: normaali.

— Herkkyys kontrasteille: hyvä.

— Eteneviä silmäsairauksia ei saa olla.

— Linssi-istute, keratotomia ja keratektomia sallitaan vain sillä ehdolla, että ne tarkastetaan vuosittain tai lääkärin määräämin väliajoin.

4.7.3.3 Kuulovaatimukset

Audiogrammin vahvistama riittävä kuulo eli:

— riittävän hyvä kuulo, jotta on mahdollista keskustella puhelimessa ja samalla kuulla hälytysäänet ja radioviestit,

— kuulokojeen käyttö on sallittu.

4.8 **Infrastruktuuria ja kalustoyksikköjä koskevat rekisterit**

Infrastruktuuria ja kalustoyksikköjä koskevien rekisterien direktiivin 2008/57/EY 33, 34 ja 35 artiklassa kuvattujen ominaispiirteiden takia kyseiset rekisterit eivät sovellu käyttötoiminta ja liikenteen hallinta -osajärjestelmän erityistarpeisiin. Tämän vuoksi tässä YTE:ssä ei määritellä mitään näiden rekisterien osalta.

On kuitenkin operatiivisia syitä, joiden vuoksi tiettyjen rataverkkoa koskevien tietojen on oltava rautatieyrityksen käytettävissä ja vastaavasti tiettyjen liikkuvaa kalustoa koskevien tietojen on oltava rataverkon haltijan käytettävissä, kuten 4.8.1 ja 4.8.2 kohdassa on määritelty. Molemmissa tapauksissa kyseisten tietojen on oltava täydellisiä ja paikkansapitäviä.

4.8.1 *Infrastruktuuri*

Ne rataverkkoa koskevat käyttötoimintaan ja liikenteen hallintaan liittyvät tiedot, joiden on oltava rautatieyritysten käytettävissä, eritellään lisäyksessä D. Rataverkon haltija on vastuussa tietojen paikkansapitävyydestä.

▼M2

4.8.2 *Liikkuva kalusto*

Seuraavien liikkuvaan kalustoon liittyvien tietojen on oltava rataverkon haltijoiden käytettävissä. Liikkuvan kaluston haltija vastaa seuraavien tietojen paikkansapitävyydestä:

— onko kalustoyksikkö valmistettu käyttäen materiaaleja, jotka voivat aiheuttaa vaaraa onnettomuuden tai tulipalon sattuessa (esimerkiksi asbesti),

— kalustoyksikön kokonaispituus mukaan lukien puskimet, jos kalustoyksikössä on sellaiset.

5. YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT

5.1 **Määritelmä**

Direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan f kohdan mukaan ”yhteentoimivuuden osatekijöillä” tarkoitetaan ”sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rautatieverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet kuten tietokoneohjelmat”.

5.2 **Osatekijöiden luettelo**

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmää koskevia yhteentoimivuuden osatekijöitä ei ole.

6. OSATEKIJÖIDEN VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA/TAI KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTI JA OSAJÄRJESTELMÄN TARKASTUS

6.1 **Yhteentoimivuuden osatekijät**

Koska tässä YTE:ssä ei toistaiseksi määritellä yhteentoimivuuden osatekijöitä, siinä ei myöskään käsitellä arviointijärjestelyjä.

6.2 **Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä**

6.2.1 *Periaatteet*

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä on direktiivin 2008/57/EY liitteen II mukaan toiminnallinen osajärjestelmä.

Direktiivin 2004/49/EY 10 ja 11 artiklan mukaisesti rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään osoitettava tämän YTE:n vaatimusten mukaisuus hakiessaan uutta tai muutettua turvallisuustodistusta tai -lupaa.

Vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevat yhteiset turvallisuusmenetelmät edellyttävät, että kansalliset turvallisuusviranomaiset laativat tarkastusohjelman valvoakseen ja seuratakseen turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja kaikkien YTE:ien vaatimusten päivittäistä täyttymistä. On huomattava, että mikään tässä YTE:ssä mukana oleva elementti ei tarvitse ilmoitetun laitoksen tekemää erillistä arviointia.

Tässä YTE:ssä esitetyt, liitäntöjen yhteydessä (4.3 kohta) luetellut vaatimukset, jotka liittyvät rakenteellisiin osajärjestelmiin, arvioidaan kyseisten rakenteellisten osajärjestelmien yhteydessä.

7. TÄYTÄNTÖÖNPANO

7.1 **Periaatteet**

Tämän YTE:n täytäntöönpano ja siinä olevien vaatimusten mukaisuus on määritettävä niiden täytäntöönpanosuunnitelmien mukaisesti, jotka jokaisen jäsenvaltion on laadittava radoille, joista ne ovat vastuussa.

Suunnitelmassa on otettava huomioon seuraavat asiat:

▼M2

a) kunkin radan käyttöön liittyvät inhimilliset tekijät;

b) kunkin radan käyttöön ja turvallisuuteen liittyvät tekijät;

c) se, koskeeko kyseisten elementtien täytäntöönpano

— kaikkia rataa käyttäviä junia

— ainoastaan tiettyjä ratoja

— kaikkia ratoja

— kaikkia rataverkossa kulkevia junia;

d) suhde muiden osajärjestelmien (ohjaus, hallinta ja merkinanto, liikkuva kalusto jne.) täytäntöönpanoon.

Tässä vaiheessa kaikki mahdollisesti kyseeseen tulevat poikkeukset on otettava huomioon ja dokumentoitava osana suunnitelmaa.

Täytäntöönpanosuunnitelmassa on otettava huomioon täytäntöönpanon mahdolliset eri tasot seuraavissa tapauksissa:

a) rautatieyritys tai rataverkon haltija aloittaa toimintansa;

b) rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan olemassa olevia toimintajärjestelmiä uudistetaan tai parannetaan;

c) käyttöön otetaan uusia tai parannettuja infrastruktuuri-, energia-, liikkuvan kaluston tai ohjaus- ja hallintaosajärjestelmiä, jotka tarvitsevat vastaavat toimintaohjeet.

On yleisesti tiedossa, että kaikkia tämän YTE:n elementtejä ei voida täysin ottaa käyttöön ennen kuin käytettävät laitteet (rata, ohjaus- ja hallintalaitteet jne.) on yhdenmukaistettu. Tämän takia tässä luvussa esitetyt suuntaviivat on nähtävä vain välivaiheena, jolla tuetaan siirtymistä tavoitteena olevaan järjestelmään.

7.2 **Täytäntöönpanon suuntaviivoja**

Täytäntöönpanossa on kolme erillistä vaihetta:

a) vahvistus siitä, että olemassa olevat järjestelmät ja prosessit ovat tämän YTE:n vaatimusten mukaisia;

b) olemassa olevien järjestelmien ja prosessien mukauttaminen tämän YTE:n vaatimusten mukaisiksi;

c) uudet järjestelmät ja prosessit, jotka ovat seurausta toisten osajärjestelmien käyttöönotosta:

— uudet/parannetut tavanomaisen rautatiejärjestelmän radat (infrastruktuuri/energia),

— uudet tai parannetut ETCS-varustelut, GSM-R-radiolaitteistot, kuumakäynti-ilmaisimet (ohjaus, hallinta ja merkinanto),

— uusi liikkuva kalusto (liikkuva kalusto).

▼**M2**

7.3 **Erityistapaukset**

7.3.1 *Johdanto*

Seuraavat erityissäännökset koskevat jäljempänä esitettyjä erityistapauksia.

Erityistapaukset jakaantuvat kahteen ryhmään:

a) tapauksiin, joissa määräykset ovat voimassa pysyvästi (tapaus ”P”) ja tapauksiin, joissa määräykset ovat voimassa tilapäisesti (tapaus ”T”).

b) Tilapäisissä tapauksissa jäsenvaltioiden on oltava kyseisen osajärjestelmän mukaisia joko vuoteen **2030** (tapaus ”T1”), vuoteen 2024 (tapaus ”T2”) tai vuoteen 2018 (tapaus ”T3”) mennessä.

7.3.2 *Erityistapausten luettelo*

7.3.2.1 Viroa, Latviaa ja Liettuaa koskeva tilapäinen erityistapaus (T1)

Tämän YTE:n 4.2.2.1.3.2 ja 4.2.2.1.3.3 kohdan täytäntöönpanoa varten junat, joita käytetään pelkästään Viron, Latvian ja Liettuan 1 520 mm:n raideleveyden rataverkolla, voivat käyttää muulla tavoin määriteltyä junan loppuopastetta.

7.3.2.2 Irlantia ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva tilapäinen erityistapaus (T2)

Tämän YTE:n 4.2.3.2.1 kohdan täytäntöönpanon osalta todetaan, että Irlannissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa käytetään vanhoissa järjestelmissä aakkosnumeerista tunnusta. Jäsenvaltiot esittävät aakkosnumeerisista junan tunnuksista tavoitteena olevaan numeerisiin tunnuksiin perustuvaan järjestelmään siirtymisen vaatimukset ja aikataulun.

7.3.2.3 Suomea koskeva tilapäinen erityistapaus (T3)

Lisäyksessä B esitetyn käyttöä koskevan yhteisen säännön 5 täytäntöönpanon osalta todetaan, että Suomessa voidaan käyttää muuta sääntöä henkilöjunan loppuopasteen toimintahäiriön vaikutusten lieventämiseksi.

7.3.2.4 Suomea koskeva pysyvä erityistapaus (P1)

Tämän YTE:n 4.2.2.1.3.3 kohdan ja lisäyksessä B esitetyn käyttöä koskevan yhteisen säännön 5 täytäntöönpanon osalta todetaan, että Suomessa ei käytetä loppuopastetta tavarajunissa. Suomessa kuitenkin hyväksytään 4.2.2.1.3.2 kohdassa esitetyt tavarajunien loppuopasteet.

▼**M2**

Lisäys A

ERTMS/ETCS-käyttösäännöt

ERTMS/ETCS- ja ERTMS/GSM-R-käyttösäännöt on eritelty Euroopan rautatieviraston verkkosivuilla (www.era.europa.eu) julkaistussa teknisessä asiakirjassa ”ETCS and GSM-R rules and principles – version 4”.

▼M2

Lisäys B

Käyttöä koskevat yhteiset periaatteet ja säännöt

Vajaatoimintatilanteiden osalta on otettava huomioon myös 4.2.3.6.3 kohdan varautumisjärjestelyt.

1. HIEKOITUS

Jos juna on varustettu manuaalisesti käynnistettävällä hiekoituslaitteella, kuljettajan on aina voitava hiekoittaa, mutta kuljettajan on mahdollisuuksien mukaan vältettävä sitä seuraavissa tapauksissa:

— vaihteiden ja raideristeysten alueella

— jarrutettaessa nopeudesta alle 20 km/h

— junan seistessä paikoillaan.

Poikkeuksia tähän ovat seuraavat tapaukset:

— jos on olemassa mahdollisuus, että seis-opastetta osoittava opastin ohitetaan, tai muun vaaratilanteen vaara, ja jos hiekoittaminen lisäisi kitkaa,

— lähdettäessä liikkeelle,

— kun on tarpeen kokeilla vetoyksikössä olevan hiekoituslaitteen toimintaa.

2. JUNAN LÄHTÖ

Juna voi lähteä liikkeelle lähtöasemalta tai aikataulun mukaisen pysähdyksen jälkeen, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

— kuljettaja on saanut junalle lähtöluvan,

— junan käyttöä koskevat ehdot on täytetty,

— on junan lähtöaika, lukuun ottamatta tapaukset, joissa junalle on myönnetty lupa lähteä liikkeelle ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa.

3. JUNA EI OLE SAANUT LÄHTÖLUPAA MÄÄRÄAIKAAN MENNESSÄ

Jos kuljettaja ei määräaikaan mennessä ole saanut lähtölupaa ja hänellä ei ole syystä tietoa, hänen on ilmoitettava asiasta liikenteenohjaajalle.

4. JUNAN ETUPÄÄSSÄ OLEVIEN VALOJEN TOIMINTAHÄIRIÖ

Jos kuljettaja ei voi laittaa mitään etupäässä olevia valoja päälle:

4.1 **Näkyvyyden ollessa hyvä**

Kuljettajan on ilmoitettava toimintahäiriöstä liikenteenohjaajalle. Juna on ajettava suurimmalla sallitulla nopeudella lähimpään paikkaan, jossa etupäässä olevat valot voidaan korjata tai vaihtaa tai viallinen kalustoyksikkö voidaan vaihtaa. Kuljettajan on ajon aikana käytettävä äänimerkinantolaitetta aina tarvittaessa tai liikenteenohjaajan ohjeiden mukaisesti.

4.2 **Pimeällä tai näkyvyyden ollessa heikko**

Kuljettajan on ilmoitettava toimintahäiriöstä liikenteenohjaajalle. Jos junan etupäähän on asennettu siirrettävä valkoinen valo, juna on ajettava toimintahäiriö huomioon ottaen suurimmalla sallitulla nopeudella lähimpään paikkaan, jossa etupäässä olevat valot voidaan korjata tai vaihtaa tai viallinen kalustoyksikkö voidaan vaihtaa.

▼M2

Jos siirrettävää etupäähän sijoitettavaa valoa ei ole käytettävissä, juna ei saa jatkaa matkaa, ellei liikenteenohjaaja anna määrämuotoista ohjetta jatkaa matkaa lähimpään paikkaan radan vapauttamiseksi.

Kuljettajan on ajon aikana käytettävä äänimerkinantolaitetta aina tarvittaessa tai liikenteenohjaajan ohjeiden mukaisesti.

5. LOPPUOPASTEEN TOIMINTAHÄIRIÖ

1) Jos liikenteenohjaaja havaitsee, että junan loppuopasteessa on toimintahäiriö, liikenteenohjaajan on ryhdyttävä toimenpiteisiin junan pysäyttämiseksi sopivassa paikassa sekä ilmoitettava asiasta kuljettajalle.

2) Kuljettajan on tarkastettava junan tila ja tarvittaessa korjattava tai vaihdettava junan loppuopaste.

3) Kuljettajan on ilmoitettava liikenteenohjaajalle, kun juna on valmis jatkamaan matkaa. Jos korjaustoimet eivät ole mahdolliset, juna ei saa jatkaa matkaa, paitsi jos liikenteenohjaaja ja kuljettaja sopivat erikoisjärjestelyistä.

6. ÄÄNIMERKINANTOLAITTEEN TOIMINTAHÄIRIÖ

Jos äänimerkinantolaitteessa esiintyy toimintahäiriö, kuljettajan on ilmoitettava asiasta liikenteenohjaajalle. Juna ei saa ylittää äänimerkinantolaitteen toimintahäiriötilanteissa sovellettavaa suurinta sallittua nopeutta ajaessaan lähimpään paikkaan, jossa äänimerkinantolaite voidaan korjata tai viallinen kalustoyksikkö voidaan vaihtaa. Kuljettajan on pystyttävä pysäyttämään juna ennen sellaisten tasoristeysten ylittämistä, joissa äänimerkki on annettava, ja ajettava tasoristeyksen yli vasta, kun se on turvallista. Jos moniäänisessä äänimerkinantolaitteessa esiintyy toimintahäiriö mutta vähintään yksi äänimerkeistä toimii, juna voi jatkaa matkaa normaalisti.

7. TASORISTEYKSEN TOIMINTAHÄIRIÖ

7.1 **Viallisen tasoristeyksen ylittämisen estäminen**

Sellaisen teknisen toimintahäiriön, joka vaikuttaa junan ajamiseen tasoristeyksen yli turvallisella tavalla, havaitsemisesta turvatoimintojen palauttamiseen saakka junien normaali ajaminen tasoristeyksen yli on estettävä.

7.2 **Viallisen tasoristeyksen ylittäminen (luvallisesti)**

1) Mikäli toimintahäiriön luonne ei estä junaliikenteen jatkamista, kuljettajalle on annettava lupa ylittää tasoristeys.

2) Kun kuljettajaa on ohjeistettu ylittämään viallinen tasoristeys, kuljettajan on ylitettävä se annettujen ohjeiden mukaisesti. Jos tasoristeyksessä on jokin fyysinen este, kuljettajan on ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin junan pysäyttämiseksi.

3) Tasoristeystä lähestyttäessä kuljettajan on käytettävä äänimerkinantolaitetta aina tarvittaessa tai liikenteenohjaajan määrämuotoisten ohjeiden mukaisesti. Jos tasoristeys on esteetön, kuljettajan on kiihdytettävä heti, kun junan etuosa on ylittänyt tasoristeyksen.

8. PUHEVIESTINTÄÄN TARKOITETUN RADIOYHTEYDEN TOIMINTAHÄIRIÖ

8.1 **Junan valmistelun aikana havaittu junaradion toimintahäiriö**

Jos junaradiossa havaitaan toimintahäiriö, junaa ei saa liikennöidä radoilla, joilla radioyhteyttä edellytetään.

▼M2

8.2 **Junan liikennöinnin aikana havaittu junaradion toimintahäiriö**

Mikäli kuljettaja havaitsee toimintahäiriön junaradiossa, hänen on ilmoitettava asiasta liikenteenohjaajalle mahdollisimman pian. Kuljettajan on tämän jälkeen noudatettava liikenteenohjaajan antamia junan ajamista koskevia määrämuotoisia ohjeita. Juna, jonka junaradio on vioittunut, voi jatkaa matkaa:

— mikäli kuljettajan ja liikenteenohjaajan välillä on otettu käyttöön vaihtoehtoinen hätäviestintäyhteys; tai

— lähimpään paikkaan, jossa radio voidaan korjata tai viallinen kalustoyksikkö voidaan vaihtaa edellyttäen, että kuljettajan ja liikenteenohjaajan välillä on otettu käyttöön jokin toinen viestintäyhteys.

9. AJAMINEN NÄKEMÄLLÄ

Kun kuljettajan on ajettava näkemällä, hänen velvollisuutensa on

— edetä varoen, hallita nopeutta ja huomioida radan näkyvä osuus, jotta hän voi pysäyttää junan nopeasti ennen toista kalustoyksikköä, seisopastetta tai estettä, ja

— noudattaa suurinta sallittua nopeutta näkemällä ajamiselle.

10. RIKKOUTUNEEN JUNAN AVUSTAMINEN

1) Jos juna pysähtyy toimintahäiriön takia, kuljettajan on ilmoitettava toimintahäiriöstä ja siihen liittyvistä olosuhteista liikenteenohjaajalle viipymättä.

2) Mikäli avuksi tarvitaan toista junaa, kuljettajan ja liikenteenohjaajan on käytävä läpi vähintään seuraavat seikat:

— avustavan junan tyyppi,

— onko avustava juna sijoitettava tiettyyn päähän (junan etu- tai takaosaan),

— rikkoutuneen junan sijainti.

Kun kuljettaja on pyytänyt apua, junaa ei saa liikuttaa, vaikka vika korjattaisiin, ennen kuin

— avustava juna on saapunut paikalle tai

— kuljettaja ja liikenteenohjaaja sopivat vaihtoehtoisista järjestelyistä.

3) Liikenteenohjaaja ei saa sallia avustavan junan ajamista rataosuudelle, jolla rikkoutunut juna sijaitsee, ennen kuin hän on saanut vahvistuksen siitä, ettei rikkoutunutta junaa liikuteta.

Kun avustava juna on valmis siirtymään rikkoutuneen junan varaamalle rataosuudelle, liikenteenohjaajan on ilmoitettava avustavan junan kuljettajalle vähintään seuraavat seikat:

— rikkoutuneen junan sijainti ja

— paikka, johon rikkoutunut juna on kuljetettava.

4) Yhdistetyn junan kuljettajan on varmistettava, että

— avustava juna on kytketty rikkoutuneeseen junaan ja

— junan jarrutusteho on tarkastettu, itsetoimijarru (soveltuvissa tapauksissa) on käytössä ja jarrutesti on suoritettu.

▼M2

5) Kun yhdistetty juna on valmis lähtemään liikkeelle, ohjauksesta vastaavan kuljettajan on ilmoitettava liikenteenohjaajalle mahdolliset rajoitukset ja ajettava junaa liikenteenohjaajan antamien ohjeiden mukaisesti.

11. LUPA OHITTAA SEIS-OPASTETTA NÄYTTÄVÄ OPASTIN/OHJE

Kuljettajalla on oltava lupa ohittaa seis-opastetta näyttävä opastin/ohje.

Liikenteenohjaajan on luvan antamisen yhteydessä annettava kuljettajalle ohittamista koskevat ohjeet.

Kuljettajan on noudatettava ohjeita sekä mahdollisia nopeusrajoituksia, kunnes juna saavuttaa paikan, josta eteenpäin normaali liikennöinti on mahdollista.

12. RADANVARREN OPASTIMIEN POIKKEAMAT

Mikäli jokin seuraavista poikkeamista havaitaan:

— opastin ei näytä opastetta, vaikka sen pitäisi,

— opastimen opaste on normaalista poikkeava,

— opastinta lähestyttäessä vastaanotetaan normaalista poikkeava opastinsekvenssi,

— opastimen opaste ei ole selvästi nähtävissä,

kuljettajan on toimittava opastimen rajoittavimman opasteen mukaisesti.

Kuljettajan on kaikissa edellä mainituissa tapauksissa ilmoitettava opastimen poikkeavasta opasteesta liikenteenohjaajalle.

13. HÄTÄVIESTI

Kun kuljettaja vastaanottaa hätäviestin, hänen on oletettava vaaran uhkaavan ja tehtävä kaikki tarvittava välttääkseen tai vähentääkseen tilanteen aiheuttamia seuraamuksia.

Lisäksi kuljettajan on

— hiljennettävä junan vauhtia välittömästi näkemällä ajamiseen sovellettavan nopeuden tasolle,

— ajettava näkemällä, kunnes liikenteenohjaaja toisin ilmoittaa; ja

— noudatettava liikenteenohjaajan antamia ohjeita.

Kuljettajat, joiden on käsketty pysähtyä, eivät saa lähteä uudelleen liikkeelle ilman liikenteenohjaajan lupaa. Muiden kuljettajien on jatkettava näkemällä ajamista, kunnes liikenteenohjaaja ilmoittaa, ettei näkemällä ajaminen ole enää tarpeen.

14. VÄLITTÖMÄT TOIMENPITEET JUNIA KOSKEVIEN VAAROJEN ESTÄMISEKSI

1) Mikäli rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan henkilöstö havaitsee junia koskevan vaaran, niiden on ryhdyttävä välittömiin toimiin vaarassa olevien junien pysäyttämiseksi sekä muihin tarvittaviin toimenpiteisiin vahinkojen välttämiseksi.

2) Mikäli kuljettaja havaitsee junaa koskevan vaaran, hänen on pysäytettävä juna ja ilmoitettava liikenteenohjaajalle vaarasta välittömästi.

▼M2

Lisäys C

Turvallisuuteen liittyvän viestinnän menetelmät

1. SOVELTAMISALA JA TARKOITUS

1.1 Tässä lisäyksessä määritellään junan miehistön, erityisesti junan kuljettajan, ja liikenteenohjaajan välisiä turvallisuuteen liittyviä viestintäyhteyksiä koskevat säännöt sekä erityisesti viestinnän rakenne ja viestintämenetelmät. Turvallisuuteen liittyvä viestintä on etusijalla kaikkeen muuhun viestintään nähden.

2. VIESTINNÄN RAKENNE

2.1 Turvallisuuteen liittyvien ääniviestien on oltava lyhyitä ja selkeitä, eikä niissä saa käyttää lyhenteitä. Niissä on erityisesti otettava huomioon seuraavat seikat, jotta voidaan varmistaa, että ne ymmärretään ja tarvittavat toimenpiteet toteutetaan. Viestin lähettäjän on

— ilmoitettava tarkka sijaintinsa,

— ilmoitettava suorittamansa tehtävä ja tiedot tarvittavista toimenpiteistä,

— varmistettava, että viesti on vastaanotettu ja että se tarvittaessa toistetaan,

— tarvittaessa korjattava viestissä esiintyvät virheet,

— tarvittaessa ilmoitettava vastaanottajalle yhteystietonsa.

2.2 Hätäviestien tarkoitus on antaa kiireellisiä toimintaohjeita, jotka liittyvät välittömästi rautateiden turvallisuuteen. Kyseisten viestien osalta viestin toistamista ei edellytetä.

3. VIESTINTÄMETODOLOGIA

3.1 Tunnistamista varten kuljettajat ilmoittavat junan numeron ja sijainnin. Liikenteenohjaajat ilmoittavat valvonta-alueen tai asetinlaitteen sijainnin.

3.2 Liikenteenohjaajan ja kuljettajan välisessä viestinnässä liikenteenohjaajalla on ensisijainen vastuu sen varmistamisesta, että viestintä tapahtuu hänen valvonta-alueellaan. Tämä on erityisen tärkeää silloin, kun viestintä tapahtuu paikassa, jossa eri viestintäalueilla on päällekkäisyyttä. Tätä periaatetta sovelletaan myös lähetyskatkoksen jälkeen.

3.3 Eri osapuolten tulee käyttää tähän tarkoitukseen seuraavia viestejä.

— liikenteenohjaaja:

Juna numero ….....
tämä on … (valvonta-alue / asetinlaitteen sijainti) .....

— kuljettaja:

.....Tämä on juna numero … paikassa … (sijainti).....

4. VIESTINTÄÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

4.1 Jotta voidaan varmistua siitä, että turvallisuuteen liittyvä viestintä ymmärretään oikein viestintätavasta riippumatta, seuraavia sääntöjä on noudatettava:

▼**M2**

4.2 Kansainvälistä foneettista aakkostoa (International Phonetic Alphabet) on käytettävä

— kirjainten tunnistamiseksi,

— vaikeasti lausuttavien tai helposti väärinymmärrettävien sanojen ja paikannimien tavaamiseksi,

— radio- tai puhelinyhteydessä esiintyvien häiriöiden yhteydessä,

— opastimien tai vaihteiden tunnusten ilmoittamiseksi.

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 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

5. TERMINOLOGIA (YLEINEN)

Viestinnässä käytettävä standarditerminologia

5.1 Puheenvuoron siirtomenettely

5.1.1 Termi, jota käytetään siirrettäessä puheenvuoro toiselle osapuolelle:

kuuntelen

5.2 Viestien vastaanottomenettely

5.2.1 Vastaanotettaessa suora viesti

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

vastaanotettu

▼**M2**

5.2.2 Termi, jota käytetään, kun viesti pitää toistaa kuuluvuuden ollessa heikko tai kun viestiä ei ymmärretä:

sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

5.2.3 Vastaanotettaessa perässä toistettu viesti

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

oikein

5.2.4 Tai:

virhe (+ sanon uudelleen)

5.3 Viestiyhteyden katkaisumenettely

5.3.1 Jos viesti on päättynyt:

loppu

5.3.2 Jos katkos on tilapäinen ja yhteyttä ei katkaista

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

odota

5.3.3 Termi, jota käytetään kerrottaessa toiselle osapuolelle, että viestiyhteys voi katketa mutta viestintää jatketaan myöhemmin, jos mahdollista:

soitan uudelleen

6. KIRJALLISET ILMOITUKSET

6.1 Kirjallinen ilmoitus voidaan antaa vain, kun juna on pysähtynyt. Siihen on liitettävä liikenteenohjaajan antama yksilöllinen tunnistenumero tai lupanumero.

6.2 Kirjallinen ilmoitus on etusijalla asiaankuuluviin radanvarren opastimien ja/tai kuljettajan käyttöliittymän ohjeisiin nähden, paitsi tapauksissa, joissa suurin sallittu nopeus tai jarrun vapauttamisnopeus on alhaisempi kuin kirjallisessa ilmoituksessa määrätty suurin sallittu nopeus.

6.3 Kirjallinen ilmoitus on annettava mahdollisimman lähellä sen vaikutusaluetta.

6.4 Kirjallinen ilmoitus voidaan antaa vain, jos kuljettaja on ilmoittanut junan numeron sekä junan sijainnin / vaihtoliikkeen tekemisen sijainnin.

6.5 Kirjallisessa ilmoituksessa on ilmoitettava vähintään seuraavat tiedot:

— ilmoituksen antamispaikka (asetinlaite…)

— ilmoituksen antamispäivä ja -kellonaika

— juna/vaihtoliike, jota ilmoitus koskee

— kyseisen junan/vaihtoliikkeen sijainti

— alue, johon ilmoitusta sovelletaan

— selkeät, tarkat ja yksiselitteiset ohjeet

— yksilöllinen tunniste tai lupanumero.

▼**M2**

6.6 Kirjallinen ilmoitus voidaan antaa seuraavilla tavoilla:

— paperi-ilmoituksena

— suullisina ohjeina, jotka kuljettaja kirjoittaa ylös, tai

— muiden edellä mainitut vaatimukset täyttävien viestintämenetelmien välityksellä.

6.7 Kuljettajan vastaanotettua kirjallisen ilmoituksen hänen on tarkistettava, että kyseinen kirjallinen ilmoitus koskee kuljettajan junaa / kuljettajan suorittamaa vaihtoliikettä, sekä junan sijainti.

6.8 Kirjallinen ilmoitus voidaan kumota vain uudella kirjallisella ilmoituksella, jossa nimenomaisesti viitataan kyseiseen aiempaan kirjalliseen ilmoitukseen.

7. TERMINOLOGIA (KIRJALLISET ILMOITUKSET)

Viestinnässä käytettävä standarditerminologia

Kirjallisen ilmoituksen peruuttaminen

7.1 Termi, jota käytetään peruuttamaan käynnissä oleva kirjallisen ilmoituksen menettely:

peruuta menettely … .....

7.2 Jos viestiä täytyy myöhemmin jatkaa, menettely täytyy toistaa alusta.

virhe lähetyksen aikana

7.3 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

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

virhe + sanon uudelleen

ja lähettää alkuperäinen viesti uudelleen.

Kun viestiä ei ymmärretä

7.5 Jos jompikumpi osapuolista ei täysin ymmärrä viestiä, hänen täytyy pyytää toista osapuolta toistamaan viesti käyttämällä seuraavaa tekstiä:

sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

8. LOMAKEKIRJA

8.1 Rataverkon haltija vastaa lomakekirjan ja itse lomakkeiden laatimisesta omalla ”operointikielellään”.

8.2 Kaikki käytettävät lomakkeet on koottava paperiseksi tai sähköiseksi asiakirjaksi nimeltään Lomakekirja.

▼**M2**

8.3 Jotta nämä lomakkeet voidaan tunnistaa, on kehitettävä menettelyyn liittyvä ainutkertainen koodisana tai -numero.

8.4 Lomakekirjaa käyttävät sekä junan kuljettaja että junien kulkulupia myöntävä henkilöstö. Kuljettajan käyttämä kirja ja kulkulupia antavan henkilöstön käyttämä kirja on koottava ja numeroitava samalla tavalla.

8.5 Lomakekirjassa on oltava kaksi osaa.

8.5.1 Ensimmäinen osa sisältää vähintään seuraavat kohdat:

— kirjallisten ilmoitusten lomakkeiden hakemisto,

— luettelo tilanteista, joita kukin lomake koskee,

— taulukko kansainvälisestä foneettisesta aakkostosta.

8.5.2 Toinen osa sisältää itse lomakkeet. Rautatieyrityksen on kerättävä ne ja annettava ne kuljettajalle.

9. RAUTATIETERMINOLOGIAN SANASTO

9.1 Rautatieyrityksen on laadittava rautatieterminologian sanasto jokaista yrityksen liikennöimää rataverkkoa varten. Sen on sisällettävä tavallisessa käytössä olevat termit rautatieyrityksen valitsemalla kielellä ja niiden rataverkon haltijoiden ”operointikielillä”, joiden rataverkkoa rautatieyritys käyttää.

9.2 Sanastossa on oltava kaksi osaa:

— aiheen mukainen termiluettelo

— aakkosellinen termiluettelo.

▼M2

Lisäys D

Elementit, jotka rataverkon haltijan on toimitettava rautatieyritykselle reittikirjaa varten sekä junan soveltuvuuden arvioimiseksi niiden reittien osalta, joilla rautatieyrityksen on tarkoitus liikennöidä

Numero	Nimike	Reittikirja	Junan soveltuvuus suunnitellulle reitille
1.	**Rataverkon haltijaa koskevat yleiset tiedot**		
1.1	Rataverkon haltijan nimi	**X**	**X**
1.2	Jäsenvaltio		**X**
2.	**Kartat ja kaaviot**		
2.1	**Kartta: kaaviokuva, joka sisältää seuraavat elementit:**		
2.1.1	Rataosuudet	**X**	
2.1.2	Tärkeimmät kohdat (rautatieliikennepaikkojen matkustaja-, lajittelu- ja tavararaiteet, risteykset)	**X**	
2.2	**Linjakaavio**		
Kaavioihin on sisällytettävä tieto, jota tarpeen mukaan täydennetään tekstillä. Jos laaditaan erillinen rautatieliikennepaikkaa koskeva piirustus, linjakaavion sisältämiä tietoja voidaan karsia.			
2.2.1	Tiedot radoista, ympäriajoraiteista, turvavaihteista ja sivuraideliittymistä	**X**	
2.2.2	Tärkeimmät kohdat (rautatieliikennepaikat) ja niiden sijainti suhteessa rataan	**X**	
2.2.3	Junia koskevien kiinteiden opastimien sijainti, tyyppi ja nimi	**X**	
2.3	**Asemia/ratapihoja/varikkoja esittävä kaavio**		
Paikkakohtaisiin piirustuksiin sisällytettävä tieto, jota tarpeen mukaan täydennetään tekstillä.			
2.3.1	Paikan nimi	**X**	**X**
2.3.2	Paikan tyyppi (matkustajaterminaali, rahtiterminaali, ratapiha, varikko)	**X**	
2.3.3	Vaarallisten kohtien kiinteiden opastimien sijainti, tyyppi ja tunniste	**X**	
2.3.4	Raiteiden tunnisteet ja sijainti, vaihteet mukaan luettuina	**X**	
2.3.5	Laiturien tunnisteet	**X**	**X**
2.3.6	Laiturien pituus	**X**	**X**
2.3.7	Laiturien korkeus	**X**	**X**
2.3.8	Ympäriajoraiteiden tunnisteet	**X**	**X**
2.3.9	Ympäriajoraiteiden pituus		**X**

▼M2

Numero	Nimike	Reittikirja	Junan soveltuvuus suunnitellulle reitille
3.	**Tiettyä rataosaa koskevat tiedot**		
3.1	**Yleiset ominaisuudet**		
3.1.1	Rataosuuden ääripiste 1	**X**	**X**
3.1.2	Rataosuuden ääripiste 2	**X**	**X**
3.1.3	Radanvarressa olevat etäisyystiedot (niiden väli, ulkonäkö ja sijainti)	**X**	
3.1.4	Suurimmat sallitut nopeudet / myönnetyn reitin mukaiset nopeudet	**X**	**X**
3.1.5	Muut tiedot, joista kuljettajan on oltava tietoinen	**X**	
3.1.6	Paikallista rataverkkoa koskevat maantieteelliset erityistiedot	**X**	
3.1.7	Vaarallisia aineita koskevat erityisrajoitukset		**X**
3.1.8	Kuormausta koskevat erityisrajoitukset		**X**
3.1.9	Viestintätavat liikenteenhallinta-/-ohjauskeskuksen kanssa normaali-, vajaatoiminta- ja hätätilanteessa	**X**	
3.2	**Erityiset tekniset ominaisuudet**		
3.2.1	Raideleveys		**X**
3.2.2	Aukean tilan ulottuma		**X**
3.2.3	Suurin sallittu akselipaino		**X**
3.2.4	Suurin sallittu kuormitus pituuden metriä kohden		**X**
3.2.5	Suurin sallittu kallistuksenvajaus		**X**
3.2.6	Kaarteen vähimmäissäde		**X**
3.2.7	Pituuskaltevuus prosentteina	**X**	**X**
3.2.8	Pituuskaltevuuden sijainti	**X**	**X**
3.2.9	Jarrutustehoon liittyvät tiedot		**X**
3.2.10	Muiden kuin pyörien ja kiskojen välistä kitkaa käyttävien jarrujärjestelmien hyväksyttävä jarrutusteho		**X**
3.2.11	Tunnelit: paloturvallisuusluokittelu ja 4.2.1.2.2.1 kohdan c alakohdassa esitetyt tunneleita koskevat tiedot	**X**	**X**
3.2.12	Alueet, joilla ei saa pysähtyä: tunniste, sijainti ja tyyppi	**X**	
3.2.13	Teollisuuteen liittyvät riskit: paikat, joissa kuljettajan on vaarallista poistua junasta	**X**	

▼M2

Numero	Nimike	Reittikirja	Junan soveltuvuus suunnitellulle reitille
3.2.14	Alueet, jotka on tarkoitettu hiekoituslaitteen testaamiseen (mikäli sellainen on asennettu)	**X**	
3.3	**Energian osajärjestelmä**		
3.3.1	Energiansyöttöjärjestelmä (jännite ja taajuus)	**X**	**X**
3.3.2	Junan käytettävissä oleva huippuvirta	**X**	**X**
3.3.3	Yksittäisen sähkökäyttöisen vetoyksikön virrankulutukseen liittyvät rajoitukset	**X**	
3.3.4	Moniajossa olevien vetoyksikköjen sijoittelua koskevat rajoitukset ajojohtimien erottamisen kannalta (virroittimen sijainti)	**X**	
3.3.5	Erotusjaksojen sijainnit	**X**	
3.3.6	Alueet, jotka on ohitettava virroittimet alas laskettuna	**X**	
3.3.7	Hyötyjarrutusta koskevat ehdot	**X**	**X**
3.3.8	Enimmäisvirta virroitinta kohden junan seistessä	**X**	**X**
3.3.9	Ylös nostettujen virroittimien määrää ja niiden välistä etäisyyttä koskevat vaatimukset		**X**
3.3.10	Ajolangan korkeus		**X**
3.3.11	Virroittimen hyväksytyt ominaisuudet		**X**
3.3.12	Sallittu keskimääräinen kosketusvoima		**X**
3.4	**Ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmä**		
3.4.1	Tarve usean järjestelmän samanaikaiseen toimintaan	**X**	

ERTMS/ETCS

3.4.2	Soveltamistaso		**X**
3.4.3	Vaihtoehtoiset veturilaitteistolta vaadittavat toiminnot: lisäajotieto		**X**
3.4.4	Ohjelmistoversion numero		**X**

ERTMS/GSM-R-radio

3.4.5	Version numero		**X**

Luokan B merkinantojärjestelmät

3.4.6	Järjestelmän nimi		**X**
3.4.7	Ohjelmistoversion numero		**X**

▼M2

Numero	Nimike	Reittikirja	Junan soveltuvuus suunnitellulle reitille
Luokan B radiojärjestelmät			
3.4.8	Järjestelmän nimi		**X**
3.4.9	Ohjelmistoversion numero		**X**
Jarrutuskykyyn liittyvät nopeusrajoitukset			
3.4.10	Luokan B kulunvalvontajärjestelmät		**X**
Siirtymiset järjestelmien välillä			
3.4.11	Erityisvaatimukset, joita sovelletaan erilaisten luokkaan B kuuluvien junan kulunvalvontajärjestelmien välillä siirryttäessä	**X**	
3.4.12	Tekniset erityisvaatimukset, joita sovelletaan ERTMS/ETCS-järjestelmien ja luokan B järjestelmien välillä siirryttäessä	**X**	
3.4.13	Erityisohjeet (sijainti), joita sovelletaan siirryttäessä radiojärjestelmästä toiseen	**X**	
Infrastruktuurin ohjaus-, hallinta- ja merkinantolaitteiden herkkyys sähkömagneettisille häiriöille			
3.4.14	Mahdollisuus käyttää pyörrevirtajarrua	**X**	**X**
3.4.15	Mahdollisuus käyttää magneettijarrua	**X**	**X**
3.5	**Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä**		
3.5.1	Operointikieli	**X**	
3.5.2	Erityiset ilmasto-olot ja niihin liittyvät järjestelyt, mikäli sellaiset on määritelty		**X**

▼**M2**

Lisäys E

Kieli- ja viestintätasot

Suullinen kielitaito voidaan jakaa viiteen tasoon:

Taso	Kuvaus
5	— osaa mukauttaa puhetapaansa keskustelukumppanin mukaan — osaa esittää mielipiteen — osaa neuvotella — osaa taivutella — osaa antaa neuvoja
4	— selviytyy täysin arvaamattomissa tilanteissa — osaa tehdä oletuksia — osaa esittää perustellun mielipiteen
3	— selviytyy käytännön tilanteissa, joissa on mukana ennalta arvaamaton elementti — osaa kuvailla asioita — osaa ylläpitää yksinkertaista keskustelua
2	— selviytyy yksinkertaisissa käytännön tilanteissa — osaa tehdä kysymyksiä — osaa vastata kysymyksiin
1	— osaa puhua käyttäen ulkoa opittuja lauseita

▼M2

Lisäys F

Ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimukset junassa mukana olevan henkilöstön osalta

1. YLEISET VAATIMUKSET

a) Tässä lisäyksessä, jota on luettava yhdessä 4.6 ja 4.7 kohdan kanssa, luetellaan ne elementit, joita pidetään oleellisina rautatiejärjestelmässä toimivissa junissa mukana olevan henkilöstön tehtävien kannalta.

b) Tämän YTE:n yhteydessä ilmauksella ”ammatillinen pätevyys” tarkoitetaan niitä elementtejä, jotka ovat tärkeitä sen varmistamiseksi, että käyttöhenkilöstö on koulutettu tehtävään sekä ymmärtää ja osaa hoitaa sen.

c) Säännöt ja menettelyt koskevat sekä suoritettavaa tehtävää että sen suorittavaa henkilöä. Näitä tehtäviä voivat hoitaa kaikki valtuutetut pätevät henkilöt riippumatta yksittäisen yhtiön säännöissä tai menettelyissä käytetystä nimestä, työnimikkeestä tai asemasta.

2. AMMATILLINEN TIETÄMYS

Kaikki hyväksynnät edellyttävät alkukokeen läpäisyä sekä jatkuvaa arviointia ja koulutusta, kuten 4.6 kohdassa kuvataan.

2.1 **Yleinen ammatillinen tietämys**

a) Tehtävän kannalta oleelliset organisaation turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteet

b) Tärkeimpien toiminnoissa mukana olevien toimijoiden roolit ja vastuualueet

c) Matkustajien tai rahdin sekä radalla ja sen läheisyydessä toimivien henkilöiden turvallisuuden kannalta oleelliset yleiset asiat

d) Työterveys- ja työturvallisuusasiat

e) Rautatiejärjestelmän yleiset turvaperiaatteet

f) Henkilökohtainen turvallisuus, mukaan luettuna tilanne, jossa junasta poistutaan ajettavalla radalla

2.2 **Tehtävän kannalta oleellisten toimintamenettelyjen ja turvallisuusjärjestelmien tuntemus**

a) Toimintamenettelyt ja turvallisuussäännöt

b) Ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmän olennaiset osa-alueet

c) Muodolliset viestit sekä viestintälaitteiden käyttö

2.3 **Liikkuvaa kalustoa koskeva tietämys**

a) Matkustajavaunujen sisäpuoliset laitteet

b) Asianmukaiset tiedot turvallisuuden kannalta kriittisistä tehtävistä liikkuvaa kalustoa koskevien menettelyjen ja liitäntöjen osalta.

▼M2

2.4 **Reittituntemus**

a) Oleelliset toiminnalliset järjestelyt (kuten junan lähettämistapa) eri paikoissa (asemalaitteet, opastimet jne.)

b) Asemat, joilla matkustajat voivat nousta junasta tai junaan

c) Reitin radoilla käytettävät toimintaan ja hätätilanteisiin liittyvät järjestelyt

2.5 **Matkustajien turvallisuutta koskeva tietämys**

Matkustajien turvallisuutta koskevassa koulutuksessa on käsiteltävä vähintään seuraavia asioita:

a) Matkustajien turvallisuuden varmistamista koskevat periaatteet:

— liikuntarajoitteisten matkustajien avustaminen

— vaarojen tunnistaminen

— henkilöonnettomuuksiin sovellettavat menettelyt

— tulipalo ja/tai savun muodostuminen

— matkustajien evakuointi.

b) Viestintää koskevat periaatteet:

— yhteyshenkilön tunnistaminen ja viestinnän menetelmien ymmärtäminen sekä erityisesti yhteydenpito liikenteenohjaajaan evakuoinnin aikana

— syiden/tilanteiden sekä viestintäpyyntöjen tunnistaminen

— matkustajille tiedottamista koskevat viestinnän menetelmät

— vajaatoimintatiloissa/hätätilanteissa käytettävät viestinnän menetelmät.

c) Toiminnalliset taidot:

— tilannetietoisuus

— tunnollisuus

— viestintä

— päätöksenteko ja toiminta.

3. KYKY KÄYTTÄÄ TIETÄMYSTÄ

Kyky soveltaa tätä tietämystä normaali-, vajaatoiminta- ja hätätilanteissa edellyttää, että henkilöstö tuntee täysin seuraavat asiat:

— näiden sääntöjen ja menettelyjen soveltamisen menetelmät ja periaatteet,

— ratalaitteiden ja liikkuvan kaluston sekä kaikkien turvallisuuteen liittyvien laitteiden käyttöön liittyvät prosessit;

etenkin:

a) ennen lähtöä tehtävät tarkastukset, mukaan luettuina tarvittaessa jarrujen testaus ja ovien sulkeutumisen toteaminen;

▼**M2**

b) lähtöön liittyvä menettely;

c) vajaatoimintatilanne;

d) matkustajatiloissa mahdollisesti olevien puutteiden arviointi sekä sääntöjen ja toimintaohjeiden mukainen reagointi niihin;

e) sääntöjen ja määräysten edellyttämät tai kuljettajan avustamiseksi tehtävät suojaus- ja varoitustoimet;

f) yhteydenpito rataverkon haltijan henkilöstöön avustettaessa kuljettajaa;

g) junan toimintaan, liikkuvan kaluston kuntoon ja matkustajien turvallisuuteen liittyvistä epätavallisista tapahtumista ilmoittaminen. Nämä raportit on vaadittaessa annettava kirjallisena rautatieyrityksen valitsemalla kielellä.

▼M2

Lisäys G

Ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimukset junan valmistelussa

1. YLEISET VAATIMUKSET

a) Tässä lisäyksessä, jota on luettava yhdessä 4.6 kohdan kanssa, luetellaan ne elementit, joita pidetään oleellisina rautatiejärjestelmässä toimivien junien valmistelua hoitavan henkilöstön kannalta.

b) Tämän YTE:n yhteydessä ilmauksella ”ammatillinen pätevyys” tarkoitetaan niitä elementtejä, jotka ovat tärkeitä sen varmistamiseksi, että käyttöhenkilöstö on koulutettu tehtävään sekä ymmärtää ja osaa hoitaa sen.

c) Säännöt ja menettelyt koskevat sekä suoritettavaa tehtävää että sen suorittavaa henkilöä. Näitä tehtäviä voivat hoitaa kaikki valtuutetut pätevät henkilöt riippumatta yksittäisen yhtiön säännöissä tai menettelyissä käytetystä nimestä, työnimikkeestä tai asemasta.

2. AMMATILLINEN TIETÄMYS

Kaikki hyväksynnät edellyttävät alkukokeen läpäisyä sekä jatkuvaa arviointia ja koulutusta, kuten 4.6 kohdassa kuvataan.

2.1 **Yleinen ammatillinen tietämys**

a) Tehtävän kannalta oleelliset organisaation turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteet

b) Tärkeimpien toiminnoissa mukana olevien toimijoiden roolit ja vastuualueet

c) Matkustajien ja/tai rahdin kannalta oleelliset yleiset asiat mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljettamisen ja erikoiskuljetukset

d) Vaarojen tunnistaminen, erityisesti rautateiden toimintaan ja sähkörataan liittyvien riskien suhteen

e) Työterveys- ja työturvallisuusasiat

f) Rautatiejärjestelmän yleiset turvallisuusperiaatteet

g) Oma turvallisuus työskenneltäessä radalla tai sen läheisyydessä

h) Viestintäperiaatteet ja muodollinen viestintä mukaan lukien viestintälaitteiden käyttö

2.2 **Tehtävän kannalta oleellisten toimintamenettelyjen ja turvallisuusjärjestelmien tuntemus**

a) Junien toiminta normaali-, vajaatoiminta- ja hätätilanteissa

b) Toimintamenettelyt eri paikoissa (opastinjärjestelmät, rautatieliikennepaikkojen laitteet) ja turvallisuussäännöt

c) Paikalliset toimintajärjestelyt

▼**M2**

2.3 **Junalaitteiden tuntemus**

a) Liikkuvan kaluston laitteiden tarkoitus ja käyttö

b) Teknisten tarkastusten tuntemus ja järjestäminen

c) Asianmukaiset tiedot turvallisuuden kannalta kriittisistä tehtävistä liikkuvaa kalustoa koskevien menettelyjen ja liitäntöjen osalta

3. KYKY KÄYTTÄÄ TIETÄMYSTÄ

Kyky soveltaa tätä tietämystä normaali-, vajaatoiminta- ja hätätilanteissa edellyttää, että henkilöstö tuntee täysin seuraavat asiat:

— näiden sääntöjen ja menettelyjen soveltamisen menetelmät ja periaatteet,

— ratalaitteiden ja liikkuvan kaluston sekä kaikkien turvallisuuteen liittyvien laitteiden käyttöön liittyvät prosessit,

etenkin:

a) junan kokoonpanosääntöjen, junan jarrutussääntöjen, junan kuormausmääräysten jne. soveltaminen sen varmistamiseksi, että juna on liikennekelpoinen;

b) liikkuvan kaluston merkintöjen ja merkintäkilpien ymmärtäminen;

c) prosessi, jolla junan tiedot määritetään ja annetaan käyttöön;

d) viestintä junan miehistön kanssa;

e) viestintä kulkulupia antavan henkilöstön kanssa;

f) vajaatoimintatilanne erityisesti siltä osin kuin se vaikuttaa junien valmisteluun;

g) sääntöjen ja määräysten tai kyseisen paikan paikallisten järjestelyjen edellyttämät suojaus- ja varoitustoimet;

h) toimet, joihin ryhdytään vaarallisia aineita kuljetettaessa sattuvissa vaaratilanteissa (sikäli kuin ne tulevat kyseeseen).

▼M2

Lisäys H

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero ja siihen liittyvä kirjaintunnus kalustossa

1. EUROOPPALAISTA KALUSTOYKSIKKÖNUMEROA KOSKEVAT YLEISET MÄÄRÄYKSET

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero annetaan komission päätöksen 2007/756/EY ([1]) lisäyksessä 6 määriteltyjen tunnusten mukaisesti.

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero on vaihdettava, jos se ei kalustoyksikköön tehtyjen teknisten muutosten takia enää ole tässä lisäyksessä esitettyjen yksikön yhteentoimivuuden tai teknisten ominaisuuksien mukainen. Mainitut tekniset muutokset saattavat edellyttää uutta käyttöönottolupaa direktiivin 2008/57/EY 20–25 artiklan mukaisesti.

2. ULKOISIA MERKINTÖJÄ KOSKEVAT YLEISET JÄRJESTELYT

Isoja kirjaimia ja numeroita sisältävät merkinnät on tehtävä vähintään 80 mm korkeaa, selkeää pääteviivatonta kirjasintyyliä käyttäen. Matalampia kirjaimia voidaan käyttää vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa kuin merkitä ne suoraan aluskehykseen.

Merkinnät saavat olla enintään kahden metrin korkeudella kiskojen tasosta.

Kaluston haltija voi merkitä eurooppalaista kalustoyksikkönumeroa suuremmilla merkeillä toiminnan kannalta hyödyllisen oman numerotunnuksensa (joka yleensä koostuu sarjanumerosta ja kirjaintunnuksesta). Kaluston haltija voi itse valita paikan, johon se sijoittaa oman numerotunnuksensa, mutta eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron on kuitenkin aina oltava helposti erotettavissa kaluston haltijan omasta numerotunnuksesta.

3. TAVARAVAUNUT

Merkinnät on tehtävä vaunun koriin seuraavasti:

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		

Näissä esimerkeissä:

D ja NL tarkoittavat rekisteröintimaan tunnuksia, siten kuin ne on määritelty NVR-päätöksen 2007/756/EY lisäyksen 6 osassa 4.

RFC, DB ja ACTS tarkoittavat liikkuvan kaluston haltijoiden tunnuksia, siten kuin ne on määritelty NVR-päätöksen 2007/756/EY lisäyksen 6 osassa 1.

Jos vaunuissa ei ole tarpeeksi tilaa näille merkinnöille (erityisesti sivulaidattomissa vaunuissa), merkinnät on järjestettävä seuraavasti:

01	87	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks	

([1]) Komission päätös 2007/756/EY, tehty 9 päivänä marraskuuta 2007, kansallista rekisteriä koskevasta direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY 14 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetystä yhteisestä eritelmästä (EUVL L 305, 23.11.2007, s. 30).

▼M2

Jos vaunuun merkitään yksi tai useampia kansallisesti merkityksellisiä kirjaimia, ne on merkittävä kansainvälisen merkinnän perään ja erotettava siitä väliviivalla seuraavasti:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

4. MATKUSTAJAVAUNUT

Merkinnät on tehtävä vaunujen molemmille sivuille seuraavasti:

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

Kaluston rekisteröintimaasta ja teknisistä ominaisuuksista kertovat merkinnät tehdään heti vaunun 12-numeroisen tunnuksen eteen, taakse tai alle.

Jos vaunussa on ohjaamo, eurooppalainen kalustoyksikkönumero merkitään myös sen sisäpuolelle.

5. VETURIT, VETOVAUNUT JA ERIKOISVAUNUT

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero on merkittävä vetokaluston molemmille sivuille seuraavasti:

92 10 1108 062-6

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero merkitään myös vetokaluston jokaisen ohjaamon sisäpuolelle.

6. YHTEENTOIMIVUUDEN KIRJAINTUNNUS

”TEN”: Kalustoyksikkö, joka

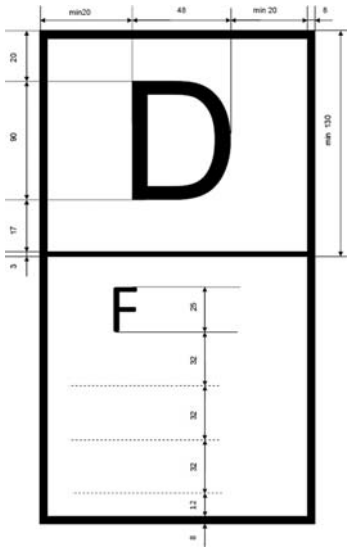
a) on kaikkien niiden asiaa koskevien YTE:ien mukainen, jotka olivat voimassa sen käyttöönottohetkellä, ja on saanut käyttöönottoluvan direktiivin 2008/57/EY 22 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja

b) on saanut kaikissa jäsenvaltioissa voimassa olevan käyttöönottoluvan direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

”PPV/PPW”: kalustoyksikkö, joka on PPV/PPW-sopimuksen tai PGW-sopimuksen mukainen (OSJD-maissa). (alkuperäinen: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Kalustoyksiköt, joille ei ole myönnetty direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdan mukaista käyttöönottolupaa kaikissa jäsenvaltioissa, on merkittävä tunnuksella, joka ilmaisee, missä jäsenvaltioissa kalustoyksikölle on myönnetty käyttöönottolupa. Merkintä tehdään jommallakummalla seuraavissa piirustuksissa kuvatuista tavoista. Piirustuksissa D tarkoittaa jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan ensimmäisenä (tässä esimerkissä Saksa) ja F jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan toisena (tässä esimerkissä Ranska). Jäsenvaltioiden tunnukset ovat komission päätöksen 2007/756/EY lisäyksen 6 osan 4 mukaiset.

▼**M2**



▼**M2**

Lisäys I

Avointen kohtien luettelo

Lisäys B (ks. 4.4 kohta)

Käyttöä koskevat yhteiset periaatteet ja säännöt

▼M2

Lisäys J

Sanasto

Tämän sanaston määritelmät koskevat termien käyttöä tässä YTE:ssä.

Termi	Määritelmä
Onnettomuus	Kuten direktiivin 2004/49/EY 3 artiklassa määritellään.
Junien kulkulupien myöntäminen	Junien kulun mahdollistavien liikenteenohjauspisteiden, sähköratavalvomoiden ja kaukoohjauskeskusten laitteiden käyttäminen. Tähän ei sisälly se rautatieyrityksen henkilökunta, joka vastaa resurssien, kuten junien miehistöjen ja liikkuvan kaluston, käytöstä.
Pätevyys	Tehtävien turvallisen ja luotettavan suorittamisen edellyttämä muodollinen pätevyys ja kokemus. Kokemusta voidaan hankkia osana koulutusprosessia.
Vaaralliset aineet	Vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksesta annetun direktiivin 2008/68/EY mukaiset aineet.
Vajaatoimintatilanne	Toiminta, joka on seurausta odottamattomasta tapahtumasta, joka estää junan normaalin toiminnan.
Lähettäminen	Ks. junan lähettäminen.
Kuljettaja	Kuten direktiivin 2007/59/EY 3 artiklassa määritellään.
Hätäviesti	Viesti, joka lähetetään tietyissä vaarallisissa tilanteissa kaikkien junien varoittamiseksi / vaihtoliikkeiden tekemiseksi tietyllä alueella.
Erikoiskuljetus	Rautatievaunussa, esimerkiksi kontti-, vaihtokori- tai muussa liikenteessä kuljetettava kuorma, jossa vaunun koko ja/tai akselipaino edellyttävät erityistä kuljetuslupaa ja/tai erityisehtojen soveltamista koko matkan tai sen osan ajaksi.
Terveyttä ja turvallisuutta koskevat vaatimukset	Tämän YTE:n yhteydessä termi tarkoittaa vain niitä lääketieteellisiä ja psykologisia edellytyksiä, joita tarvitaan tämän osajärjestelmän osien käyttämiseen.
Kuuma laakeripesä	Laakeripesä ja laakeri, joiden lämpötila ylittää suunnittelun pohjana olevan suurimman sallitun toimintalämpötilan.
Vaaratilanne	Kuten direktiivin 2004/49/EY 3 artiklassa määritellään.
Junan pituus	Kaikkien kalustoyksikköjen yhteenlaskettu pituus puskimineen, veturi(t) mukaan luettuna.
Ympäriajoraide	Päärataan liittyvä rata, jota käytetään ohitukseen, ylitykseen tai seisontaan.
Operointikieli	Rataverkon haltijan päivittäisessä toiminnassa käytettävä kieli tai kielet, jotka on ilmoitettu tämän verkkoselostuksessa ja joita käytetään toimintaan tai turvallisuuteen liittyvässä viestinnässä rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen välillä.
Matkustaja	Junassa matkustava tai rautatiealueella ennen tai jälkeen junamatkan kulkeva henkilö (muu kuin työntekijä, jolla on tiettyjä junaan liittyviä tehtäviä).
Suorituskyvyn seuraaminen	Junan ja rataverkon toiminnan tehokkuuden järjestelmällinen seuraaminen ja siihen liittyvien tietojen tallentaminen tarkoituksena parantaa molempien tehokkuutta.

▼M2

Termi	Määritelmä
Pätevyysvaatimus	Fyysinen ja henkinen sopivuus tehtävään sekä siinä tarvittavat tiedot.
Reaaliaikaisuus	Mahdollisuus vaihtaa tai käsitellä tiettyjä junan kulkuun liittyviä tapahtumia (kuten asemalle saapumista, aseman sivuutusta tai asemalta lähtöä) koskevia tietoja niiden tapahtumahetkellä.
Junan kulun seurantapaikka	Kohta junan aikataulussa, jolta edellytetään saapumis-, lähtö- tai sivuutusajan ilmoittamista.
Reitti	Radan tietty osuus tai tietyt osuudet.
Turvallisuuden kannalta kriittinen tehtävä	Henkilöstön suorittama tehtävä, jossa junan kulkua ohjataan tai siihen vaikutetaan niin, että sillä voi olla vaikutusta ihmisten terveydentilaan ja turvallisuuteen.
Aikataulun mukainen pysähtyminen	Kaupallisista tai toiminnallisista syistä johtuva suunniteltu pysähtyminen.
Sivuraide	Toiminnallisessa pisteessä sijaitseva rata, jota käytetään muuhun kulkuun kuin junan kulkuun.
Liikenteenohjaaja	Henkilö, joka vastaa junan kulkutien asettamisesta / vaihtoliikkeistä sekä kuljettajien ohjeistamisesta.
Henkilöstö	Rautatieyrityksen, rataverkon haltijan tai näiden alihankkijoiden palveluksessa olevat henkilöt, jotka hoitavat tässä YTE:ssä määriteltyjä tehtäviä.
Seis-opaste	Mikä tahansa opaste, joka ei salli kuljettajan ajaa opastimen ohi.
Pysähdyspaikka	Junan aikataulussa määrätty paikka, jossa junan on tarkoitus pysähtyä, yleensä tiettyä tarkoitusta, kuten matkustajien junaan nousemista ja siitä poistumista, varten.
Aikataulu	Asiakirja tai järjestelmä, jossa on tiedot junien aikataulusta tietyllä reitillä.
Ajoituspaikka	Junan aikataulun mukainen paikka, jossa on tarkoitus olla tiettyyn aikaan. Tämä aika voi olla saapumisaika, lähtöaika tai, jos junan ei ole tarkoitus pysähtyä kyseisessä paikassa, sivuutusaika.
Vetoyksikkö	Voimalaitteella varustettu kalustoyksikkö, joka kykenee liikuttamaan itseään ja muita siihen kytkettyjä vaunuja.
Juna	Juna on vetoyksikkö joko siihen kytkettyjen vaunujen kanssa tai ilman niitä, kun se liikennöi kahden tai useamman määrätyn pisteen välillä, ja sitä koskevat junatiedot ovat käytettävissä.
Junan lähettäminen	Junaa kuljettavalle henkilölle annettava ilmoitus siitä, että kaikki aseman tai varikon toimet on tehty ja vastuussa olevan henkilöstön tiedon mukaan junalle voidaan antaa lähtölupa.
Junan miehistö	Junahenkilökunnan jäsenet, joilla on pätevyystodistus ja jotka rautatieyritys on asettanut hoitamaan erikseen määrättyjä junaturvallisuuteen liittyviä tehtäviä junassa, esimerkiksi kuljettaja tai konduktööri.
Junan valmistelu	Sen varmistaminen, että juna on liikennekelpoinen, että sen liikkuva kalusto on järjestetty oikein ja että juna on muodostettu sille tarkoitetun reitin edellyttämällä tavalla. Junan valmisteluun kuuluvat myös ennen junan liikkeellelähtöä tehtävät tekniset tarkastukset.

▼M2

Lyhenne	Selitys
AC	Vaihtovirta (Alternating Current)
CCS	Ohjaus, hallinta ja merkinanto (Control-Command and Signalling)
CEN	Euroopan standardointikomitea (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
dB	Desibeli
DC	tasavirta (Direct Current)
DMI	Kuljettajan ja koneen välinen liitäntä (Driver Machine Interface)
EC	Euroopan yhteisö
ECG	Elektrokardiogrammi (Electro CardioGram)
EIRENE	Yhtenäinen eurooppalainen rautatieliikenteen digitaalinen radiojärjestelmä (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
EN	Eurooppalainen standardi
ENE	Energia
ERA	Euroopan rautatievirasto (European Railway Agency)
ERTMS	Eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Eurooppalainen junaliikenteen valvontajärjestelmä (European Train Control System)
EU	Euroopan unioni
FRS	Toiminnallisten vaatimusten eritelmä (Functional Requirement Specification)
GSM-R	Rautatieliikenteessä käytettävä GSM-järjestelmä (Global System for Mobile Communications – Rail)
HABD	Kuumakäynti-ilmaisin (Hot Axle Box Detector)
Hz	Taajuuden yksikkö, hertsi
IM	Rataverkon haltija (Infrastructure Manager)
INF	Infrastruktuuri
OPE	Käyttötoiminta ja liikenteen hallinta (Operation and Traffic Management)
OSJD	Rautatiehallintojen yhteistyöjärjestö
PPV / PPW	Lyhenne venäjänkielisistä sanoista ”Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii”, jotka tarkoittavat kansainvälisessä liikenteessä käytettävää rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia sääntöjä
RST	Liikkuva kalusto (Rolling Stock)
RU	Rautatieyritys (Railway Undertaking)
SMS	Turvallisuusjohtamisjärjestelmä (Safety Management System)

▼**M2**

Lyhenne	Selitys
SPAD	Seis-asennossa oleva opastin ohitettu (Signal Passed At Danger)
SRS	Järjestelmävaatimusten eritelmä (System Requirement Specification)
TAF	Tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset (Telematic Applications for Freight)
TEN	Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä (Trans-European Network)
YTE	Yhteentoimivuuden tekninen eritelmä
UIC	Kansainvälinen rautatieliitto (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Liikkuvan kaluston haltijan tunnus (Vehicle Keeper Marking)

▼B

LIITE II

Muutetaan päätöksen 2007/756/EY liite seuraavasti:

1) Muutetaan 1 kohta seuraavasti:

a) Korvataan tietokentän 1 ”Eurooppalainen kulkuneuvonumero” kuvaus seuraavasti:

”Lisäyksessä 6 määritelty numerotunniste”.

b) Korvataan alaviite 1 seuraavasti:

”([1]) Ei käytössä”.

c) Korvataan tietokentän 2.1 kuvaus seuraavasti:

”Lisäyksen 6 osassa 4 määritelty jäsenvaltion tunnus”.

d) Korvataan tietokentän 11 kuvaus seuraavasti:

”Lisäyksen 6 osassa 4 määritelty jäsenvaltion tunnus”.

2) Korvataan kohdassa 2.1 ”Yhteydet muihin rekistereihin” VKMR:ää koskeva luetelmakohta seuraavasti:

”VKMR: ERA ja OTIF hallinnoivat yhdessä tätä rekisteriä (ERA EU:n osalta ja OTIF kaikkien niiden OTIF:n jäsenmaiden osalta, jotka eivät ole EU:n jäsenvaltioita). Haltija kirjataan NVR:ään. Lisäyksessä 6 mainitaan muita kattavia keskitettyjä rekisterejä (kuten kalustoyksiköiden tyyppikoodit, yhteentoimivuuskoodit, maakoodit jne.), joita ”keskuselimen” olisi hallinnoitava ja jotka ovat tuloksena ERA:n ja OTIF:n yhteistyöstä.”

3) Lisätään lisäys seuraavasti:

”*Lisäys 6*

OSA ”0” – LIIKKUVAN KALUSTON TUNNISTEET

Yleistä

Tässä lisäyksessä kuvaillaan eurooppalainen kalustoyksikkönumero ja sen näkyvä merkitseminen liikkuvan kaluston yksikköön sen erottamiseksi yksiselitteisesti ja pysyvästi muista liikenteessä olevista yksiköistä. Siinä ei käsitellä muita numeroita tai merkintöjä, joita mahdollisesti on kaiverrettu tai kiinnitetty pysyvästi valmistusvaiheessa kalustoyksikön runkorakenteeseen tai pääkomponentteihin.

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero ja siihen liittyvät lyhenteet

Kullekin liikkuvan kaluston yksikölle annetaan 12-numeroinen tunnus (nimeltään eurooppalainen kalustoyksikkönumero, EVN), joka koostuu seuraavasti:

▼B

Liikkuvan kaluston ryhmä	Yhteentoimivuus ja kalustoyksikön tyyppi [2 numeroa]	Kalustoyksikön rekisteröintimaa [2 numeroa]	Tekniset ominaisuudet [4 numeroa]	Sarjanumero [3 numeroa]	Tarkistusnumero [1 numero]
Tavaravaunut	00–09 10–19 20–29 30–39 40–49 80–89 *[lisätietoja osassa 6]*	01–99 *[lisätietoja osassa 4]*	0000–9999 *[lisätietoja osassa 9]*	000–999	0–9 *[lisätietoja osassa 3]*
Matkustajavaunut	50–59 60–69 70–79 *[lisätietoja osassa 7]*		0000–9999 *[lisätietoja osassa 10]*	000–999	
Vetokalusto ja kiinteään junayksikköön tai ennalta määriteltyyn kokoonpanoon kuuluva kalusto	90–99 *[lisätietoja osassa 8]*		0000001–8999999 *[jäsenvaltiot määrittelevät myöhemmin näiden numeroiden merkityksen kahden- tai monenkeskisillä sopimuksilla]*		
Erikoiskalusto			9000–9999 *[lisätietoja osassa 11]*	000–999	

Tietyssä maassa teknisiä ominaistietoja kuvaavat seitsemän numeroa ja sarjanumero riittävät liikkuvan kaluston yksikäsitteiseen tunnistamiseen matkustajavaunujen ja erikoiskaluston ryhmistä ([1]).

Numerotunnus täydennetään kirjaimilla:

a) sen maan tunnus, jossa kyseinen liikkuva kalusto on rekisteröity (*lisätietoja osassa 4*)

b) haltijan tunnus (*lisätietoja osassa 1*);

c) teknisten ominaistietojen lyhenteet (lisätietoja on osassa 12 tavaravaunujen osalta ja osassa 13 matkustajavaunujen osalta).

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero on vaihdettava, jos se ei kalustoyksikköön tehtyjen teknisten muutosten takia enää ole tässä lisäyksessä esitettyjen yksikön yhteentoimivuuden tai teknisten ominaisuuksien mukainen. Mainitut tekniset muutokset saattavat edellyttää uutta käyttöönottolupaa direktiivin 2008/57/EY 20–25 artiklan mukaisesti.

OSA 1 – LIIKKUVAN KALUSTON HALTIJAN TUNNUS

1. **Liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen (VKM) määritelmä**

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus (VKM) on kirjaintunnus, joka koostuu 2–5 kirjaimesta ([2]). Liikkuvan kaluston haltijan tunnus merkitään kaikkiin kalustoyksiköihin niiden eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron läheisyyteen. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus yksilöi kyseisen haltijan kansalliseen liikkuvan kaluston rekisteriin merkityllä tavalla.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus on yksiselitteinen ja voimassa kaikissa niissä maissa, joita tämä YTE koskee, sekä kaikissa maissa, jotka solmivat tässä YTE:ssä kuvatun liikkuvan kaluston numeroinnin ja haltijan merkinnän soveltamista edellyttävän sopimuksen.

▼B

2. **Liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen muoto**

Haltijan tunnus esittää liikkuvan kaluston haltijan joko koko nimenä tai lyhennettynä, mahdollisuuksien mukaan tunnistettavassa muodossa. Kaikkia latinalaisen kirjaimiston 26 merkkiä voidaan käyttää. Tunnuksessa käytetään isoja kirjaimia. Kirjaimet, jotka eivät ole haltijan nimen muodostavien sanojen alkukirjaimia, voidaan kuitenkin kirjoittaa pienin kirjaimin. Yksiselitteisyyttä tarkistettaessa pieniä kirjaimia pidetään isoina kirjaimina.

Kirjaimissa saa olla diakriittisiä merkkejä ([3]). Diakriittisiä merkkejä ei oteta huomioon yksiselitteisyyttä tarkastettaessa.

Jos liikkuvan kaluston haltijan kotipaikka on maassa, jossa ei käytetä latinalaisia kirjaimia, haltijan tunnuksen perään voidaan merkitä sama tunnus maan omilla kirjaimilla merkittynä ja vinoviivalla (”/”) erotettuna. Tätä käännettyä tunnusta ei oteta huomioon tietojenkäsittelyssä.

3. **Liikkuvan kaluston haltijan tunnusten antamista koskevia määräyksiä**

Liikkuvan kaluston haltijalle voidaan antaa enemmän kuin yksi tunnus seuraavissa tapauksissa:

— liikkuvan kaluston haltijalla on virallinen nimi useammalla kuin yhdellä kielellä,

— liikkuvan kaluston haltijalla on hyvä syy erottaa eri kalustoryhmät organisaationsa sisällä.

Yritysryhmälle voidaan antaa yksi ainoa liikkuvan kaluston haltijan tunnus seuraavissa tapauksissa:

— yritykset kuuluvat samaan yritysrakenteeseen (esim. holdingyhtiön tapauksessa),

— yritykset luuluvat samaan yritysrakenteeseen, joka on valtuuttanut yhden rakenteeseen kuuluvan organisaation hoitamaan kaikki asiat toisten puolesta,

— yritysryhmä on valtuuttanut yhden erillisen juridisen yhteisön hoitamaan kaikki asiat puolestaan, missä tapauksessa tämä juridinen yhteisö on liikkuvan kaluston haltija.

4. **Liikkuvan kaluston haltijatunnusten rekisteri ja tunnuksen antamismenettely**

Haltijatunnusten rekisteri on julkinen, ja sitä päivitetään reaaliaikaisesti.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnusta koskeva anomus jätetään hakijan maan toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, joka toimittaa sen Euroopan rautatievirastolle. Tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen omistajan on ilmoitettava toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, jos se lopettaa tunnuksen käytön, ja toimivaltaisen kansallisen viranomaisen on ilmoitettava asiasta Euroopan rautatievirastolle. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus peruutetaan haltijan osoitettua, että kaikkien asianomaisten kalustoyksiköiden tunnukset on muutettu. Samaa tunnusta ei anneta uudelleen käyttöön kymmeneen vuoteen, paitsi jos se annetaan uudelleen aiemmalle haltijalle tai tämän pyynnöstä toiselle haltijalle.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus voidaan siirtää toiselle haltijalle, joka on alkuperäisen haltijan laillinen seuraaja. Tunnus pysyy voimassa, vaikka sen haltija muuttaa nimensä muotoon, joka ei muistuta kyseistä tunnusta.

▼B

Jos kaluston haltija muuttuu niin, että se edellyttää haltijan tunnuksen vaihtamista, kyseiset kalustoyksiköt on merkittävä uuden haltijan tunnuksella kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun haltijan vaihdos merkittiin kalustoyksikköjä koskevaan kansalliseen rekisteriin. Jos kalustoyksikköön merkitty liikkuvan kaluston haltijan tunnus ei vastaa kalustoyksikköjen kansalliseen rekisteriin merkittyjä tietoja, kansallisen rekisterin tiedot pätevät.

OSA 2

Ei käytössä

OSA 3 – TARKISTUSNUMERON (12. NUMERON) MÄÄRITTÄMISTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

Tarkistusnumero määritetään seuraavasti:

— tunnuksen parillisissa asemissa (oikealta lukien) olevat numerot otetaan huomioon sellaisenaan

— tunnuksen parittomissa asemissa (oikealta lukien) olevat numerot kerrotaan kahdella

— parillisissa asemissa olevat numerot ja kahdella kerrotut parittomissa asemissa olevat numerot lasketaan sitten yhteen

— näin saatu summa merkitään muistiin

— tarkistusnumero on numero, joka summaan on lisättävä, jotta se olisi kymmenellä jaollinen; jos summan ykkösten arvo on nolla, tarkistusnumero on myös nolla.

Esimerkkejä

1 –

Perusnumero	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Kerroin	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
Tämän summan ykkösten arvo on 2.

Tarkistusnumeroksi tulee näin ollen 8, ja koko tunnukseksi tulee 33 84 4796 100–8.

2 –

Perusnumero	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Kerroin	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

Tämän summan ykkösten arvo on 0.

Tarkistusnumeroksi tulee näin ollen 0, ja koko tunnukseksi tulee 31 51 3320 198–0.

▼B

OSA 4 – LIIKKUVAN KALUSTON REKISTERÖINTIMAAN TUNNUKSET (NUMEROT 3–4 JA LYHENTEET)

Kolmansia maita koskevat tiedot on annettu vain tiedoksi.

Maa	Maan kirjain tunnus (1)	Maan numero tunnus
Albania	AL	41
Algeria	DZ	92
Armenia	AM	58
Itävalta	A	81
Azerbaidžan	AZ	57
Valko-Venäjä	BY	21
Belgia	B	88
Bosnia-Hertsegovina	BIH	49
Bulgaria	BG	52
Kiina	RC	33
Kroatia	HR	78
Kuuba	CU (1)	40
Kypros	CY	
Tšekki	CZ	54
Tanska	DK	86
Egypti	ET	90
Viro	EST	26
Suomi	FIN	10
Ranska	F	87
Georgia	GE	28
Saksa	D	80
Kreikka	GR	73
Unkari	H	55
Iran	IR	96
Irak	IRQ (1)	99
Irlanti	IRL	60
Israel	IL	95
Italia	I	83
Japani	J	42
Kazakstan	KZ	27
Kirgisia	KS	59
Latvia	LV	25
Libanon	RL	98
Liechtenstein	FL	
Liettua	LT	24
Luxemburg	L	82

Maa	Maan kirjain tunnus (1)	Maan numero tunnus
Makedonia	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD (1)	23
Monaco	MC	
Mongolia	MGL	31
Montenegro	MNE	62
Marokko	MA	93
Alankomaat	NL	84
Pohjois-Korea	PRK (1)	30
Norja	N	76
Puola	PL	51
Portugali	P	94
Romania	RO	53
Venäjä	RUS	20
Serbia	SRB	72
Slovakia	SK	56
Slovenia	SLO	79
Etelä-Korea	ROK	61
Espanja	E	71
►C1 Ruotsi	S	74 ◄
Sveitsi	CH	85
Syyria	SYR	97
Tadžikistan	TJ	66
Tunisia	TN	91
Turkki	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ukraina	UA	22
Yhdistynyt kuningaskunta	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Vietnam	VN (1)	32

(1) Tieliikennettä koskevien vuoden 1949 yleissopimuksen liitteessä 4 ja vuoden 1968 yleissopimuksen 45 artiklan 4 kohdassa kuvatun kirjaintunnusjärjestelmän mukaisesti.

OSA 5

Ei käytössä

▼B

OSA 6 – TAVARAVAUNUILLE KÄYTETYT YHTEENTOIMIVUUDEN TUNNUKSET (NUMEROT 1–2)

	1. numero / 2. numero		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. numero / 1. numero	
		Raideleveys	kiinteä tai muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä tai muuttuva	Raideleveys	
Vaunut, jotka ovat tavaravaunuja koskevan YTE:n [a] mukaisia, mukaan lukien 7.1.2 kohta ja kaikki lisäyksessä C vahvistetut ehdot	0	akselit	Ei käytetä	Vaunut		Ei käytetä [c]						PPV/PPW-vaunut (muuttuva raideleveys)	akselit	0
	1	telit											telit	1
	2	akselit		Vaunut								PPV/PPW-vaunut (kiinteä raideleveys)	akselit	2
	3	telit											telit	3
Muut vaunut	4	akselit [b]	Kunnossapitoon liittyvät vaunut	Muut vaunut								Vaunut, joilla on erityisiä teknisiä ominaisuuksia vastaava numerointi ja joita ei käytetä EU:n liikenteessä	akselit [b]	4
	8	telit [b]											telit [b]	8
	1. numero / 2. numero		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. numero / 2. numero	

[a] Komission asetus [tavaravaunuja koskeva YTE sellaisena kuin se on muutosten hyväksymisen jälkeen].
[b] Kiinteä tai muuttuva raideleveys.
[c] Poikkeus luokan I kalustolle (vaunut, joiden lämpötilaa säädellään); ei käytetä uusille hyväksytyille käyttöön otettaville kalustoyksiköille.

▼B

OSA 7 – MATKUSTAJAVAUNUILLE KÄYTETYT KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN TUNNUKSET (NUMEROT 1–2)

	Kotimaan liikenne	TEN ([a]) ja/tai COTIF ([b]) ja/tai PPV/PPW				Kotimaan liikenne tai kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	TEN ([a]) ja/tai COTIF ([b])	PPV/PPW		
2. numero 1. numero	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Kotimaan liikenteen kalusto	Kiinteän raideleveyden kalusto, jota ei ole varustettu ilmastoinnilla (mukaan luettuina autonkuljetusvaunut)	Säädettävän raideleveyden (1435/1520) kalusto, jota ei ole varustettu ilmastoinnilla	Ei käytetä	Säädettävän raideleveyden (1435/1668) kalusto, jota ei ole varustettu ilmastoinnilla	Museokalusto	Ei käytetä ([c])	Kiinteän raideleveyden kalusto	Säädettävän raideleveyden kalusto (1435/1520) vaihdettavin telein	Säädettävän raideleveyden kalusto (1435/1520) säädettävin akselein
6	Ei-kaupallisen liikenteen vaunut	Kiinteän raideleveyden ilmastoitu kalusto	Säädettävän raideleveyden (1435/1520) ilmastoitu kalusto	Ei-kaupallisen liikenteen vaunut	Säädettävän raideleveyden (1435/1668) ilmastoitu kalusto	Autojenkuljetusvaunut	Ei käytetä ([c])			
7	Ilmastoidut ja painetiiviit kalustoyksiköt	Ei käytetä	Ei käytetä	Painetiivis kiinteän raideleveyden ilmastoitu kalusto	Ei käytetä	Muu liikkuva kalusto	Ei käytetä	Ei käytetä	Ei käytetä	Ei käytetä

([a]) Asianomaisen YTE:n määräysten mukaisuus; ks. lisäys P, osa 5.
([b]) Mukaan luettuina kalustoyksiköt, jotka nykyisten määräysten nojalla on merkitty tässä taulukossa määritellyillä numeroilla. COTIF: kalustoyksikkö, joka on käyttöönottohetkellä voimassa olleiden COTIF-säännösten mukainen.
([c]) Poikkeuksena jo liikenteessä olevat kiinteän raideleveyden vaunut (56) ja säädettävän raideleveyden vaunut (66); ei käytetä uusille kalustoyksiköille.

▼B

OSA 8 – ERITYYPPINEN VETÄVÄ KALUSTO JA KIINTEÄN JUNAYKSIKÖN TAI ENNALTA MÄÄRITELLYN KOKOONPANON KALUSTOYKSIKÖT (NUMEROT 1–2)

Ensimmäinen numero on 9.

Jos toinen numero kuvaa vetokaluston tyyppiä, seuraavat tunnukset ovat pakollisia:

Tunnus	Kaluston tyyppi
0	Sekalaiset
1	Sähköveturi
2	Dieselveturi
3	Sähköjunayksikkö (suurten nopeuksien) [moottorivaunu tai liitevaunu]
4	Sähköjunayksikkö (muu kuin suurten nopeuksien) [moottorivaunu tai liitevaunu]
5	Dieseljunayksikkö [moottorivaunu tai liitevaunu]
6	Liitevaunu erikoistarkoitukseen
7	Sähkövaihtoveturi
8	Dieselvaihtoveturi
9	Erikoiskalusto

OSA 9 – TAVARAVAUNUJEN STANDARDINUMEROINTI (NUMEROT 5–8)

Osassa 9 esitetään vaunun tärkeimpiin teknisiin ominaisuuksiin liittyvät numerotunnukset, ja se on julkaistu Euroopan rautatieviraston internetsivustolla (www.era.europa.eu).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitetulle) rekisteröinnin tekevälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 10 – MATKUSTAJAVAUNUKALUSTON TEKNISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 5–6)

Osa 10 on julkaistu Euroopan rautatieviraston internetsivustolla (www.era.europa.eu).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitetulle) rekisteröinnin tekevälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 11 – ERIKOISVAUNUJEN TEKNISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 6–8)

Osa 11 on julkaistu Euroopan rautatieviraston internetsivustolla (www.era.europa.eu).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitetulle) rekisteröinnin tekevälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

▼B

OSA 12 – TAVARAVAUNUJEN KIRJAINTUNNUKSET LUKUUN OTTAMATTA NIVELVAUNUJA JA VAUNUYHDISTELMIÄ

Osa 12 on julkaistu Euroopan rautatieviraston internetsivustolla (www.era.europa.eu).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitetulle) rekisteröinnin tekevälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 13 – MATKUSTAJAVAUNUKALUSTON KIRJAINTUNNUKSET

Osa 13 on julkaistu Euroopan rautatieviraston internetsivustolla (www.era.europa.eu).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitetulle) rekisteröinnin tekevälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

([1]) Liikkuvan erikoiskaluston numeron tulee tietyssä maassa olla yksikäsitteinen ja koostua teknisten ominaistietojen ensimmäisestä ja viidestä viimeisestä numerosta sekä sarjanumerosta.

([2]) Belgian rautateillä voidaan edelleen käyttää ympyröityä B-kirjainta.

([3]) Diakriittiset merkit ovat aksentin merkkejä, kuten kirjaimissa À, Ç, Ö, Č, Ž, Å jne. Erikoiskirjaimet, kuten Ø ja Æ, esitetään yhdellä kirjaimella; yksikäsitteisyyttä tutkittaessa Ø on sama kuin O ja Æ sama kuin A.”