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

►B

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/773,

16. mai 2019,

milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 139I, 27.5.2019, lk 5)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2020/778, 12. juuni 2020	L 188	4	15.6.2020
►M2	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/2238, 15. detsember 2021	L 450	57	16.12.2021

▼B

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/773,

16. mai 2019,

milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

Artikkel 1

Käesoleva määrusega kehtestatakse liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK), mis on esitatud lisas.

Lisas esitatud KTKd kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktis 2.5 esitatud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes.

Artikkel 2

Liikmesriigid teatavad komisjonile järgmist tüüpi lepingutest hiljemalt 1. jaanuariks 2020, kui neist ei ole komisjoni otsuse 2006/920/EÜ, ([1]) 2008/231/EÜ, ([2]) 2011/314/EL ([3]) või 2012/757/EL alusel juba teatatud:

a) raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate või ohutusega tegelevate ametiasutuste vahel sõlmitud kahepoolsed või mitmepoolsed lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime;

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

Artikkel 3

Tingimused, mida tuleb koostalitluse tõendamiseks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 13 kohaselt täita, sätestatakse selle liikmesriigi siseriiklikes eeskirjades, kus veeremit käitatakse, järgmistes olukordades:

a) käesoleva määruse lisa punktis 7.2 osutatud konkreetsed olukorrad;

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

([2]) Komisjoni 1. veebruari 2008. aasta otsus 2008/231/EÜ, mis käsitleb nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 osutatud üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni 30. mai 2002. aasta otsus 2002/734/EÜ (ELT L 84, 26.3.2008, lk 1).

([3]) Komisjoni 12. mai 2011. aasta otsus 2011/314/EL, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalituse tehnilist kirjeldust (ELT L 144, 31.5.2011, lk 1).

▼B

b) kõnealuse lisa I liites osutatud avatud punktid ja siseriiklike eeskirjadega seotud valdkonnad.

Artikkel 4

Amet avaldab hiljemalt 1. juuliks 2019 käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi kohaldamise juhendi (kohaldamisjuhend). Amet ajakohastab kohaldamisjuhendit.

Artikkel 5

Otsus 2012/757/EL tunnistatakse kehtetuks alates 16. juunist 2021.

Otsuse 2012/757/EL lisa liiteid A ja C võib jätkuvalt kohaldada kuni hiljemalt 16. juunini 2024.

Artikkel 6

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 16. juunist 2021.

Käesoleva määruse lisa punkte 4.2.2.1.3.2 ja 4.4 kohaldatakse aga alates 16. juunist 2019.

Käesoleva määruse lisa punkti 4.2.2.5 ja D1 liidet kohaldatakse alates 16. juunist 2019 liikmesriikides, kes ei ole ametit ja komisjoni direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõike 2 kohaselt teavitanud.

▼M1

Käesoleva määruse lisa punkti 4.2.2.5 ja D1 liidet kohaldatakse alates 16. juunist 2020 nendes liikmesriikides, kes on teavitanud ametit ja komisjoni vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõikele 2 ning kes ei ole teavitanud ametit ja komisjoni vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõikele 2a.

Käesoleva määruse lisa liite D1 punkti 4.2.2.5 kohaldatakse alates 31. oktoobrist 2020 liikmesriikides, kes on ametit ja komisjoni teavitanud vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõikele 2a.

▼B

Käesoleva määruse lisa A ja C liidet kohaldatakse hiljemalt alates 16. juunist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼B

LISA

SISUKORD

1. Sissejuhatus

1.1. Tehniline kohaldamisala

1.2. Geograafiline kohaldamisala

1.3. Käesoleva määruse sisu

2. Kohaldamisala kirjeldus

2.1. Töötajad ja rongid

2.2. Põhimõtted

2.3. Kohaldamine olemasolevate KTK-le mittevastavate veeremiüksuste ja taristu suhtes

3. Olulised nõuded

3.1. Vastavus olulistele nõuetele

3.2. Olulised nõuded – ülevaade

4. Allsüsteemi omadused

4.1. Sissejuhatus

4.2. Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid

4.2.1. Töötajatega seotud spetsifikatsioonid

4.2.1.1. Üldnõuded

4.2.1.2. Vedurijuhtide dokumentatsioon

4.2.1.2.1. Vedurijuhi käsiraamat

4.2.1.2.2. Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus

4.2.1.2.2.1. Marsruudiraamatu koostamine

4.2.1.2.2.2. Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine

4.2.1.2.2.3. Vedurijuhi teavitamine reaalajas

4.2.1.2.3. Sõiduplaanid

4.2.1.2.4. Veerem

4.2.1.3. Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale vedurijuhtide

4.2.1.4. Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele

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

4.2.2. Rongidega seotud nõuded

4.2.2.1. Rongi nähtavus

4.2.2.1.1. Üldnõue

4.2.2.1.2. Esiosa

4.2.2.1.3. Tagaosa

▼B

4.2.2.1.3.1. Reisirongid

4.2.2.1.3.2. Kaubarongid

4.2.2.2. Rongi kuuldavus

4.2.2.2.1. Üldnõue

4.2.2.2.2. Seadme käsitsemine

4.2.2.3. Veeremiüksuse identifitseerimine

4.2.2.4. Reisijate ja veose ohutus

4.2.2.4.1. Veose ohutus

4.2.2.4.2. Reisijate ohutus

4.2.2.5. Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis

4.2.2.5.1. Marsruudi ühilduvus

4.2.2.5.2. Rongi koosseis

4.2.2.6. Rongi pidurid

4.2.2.6.1. Pidurisüsteemi miinimumnõuded

4.2.2.6.2. Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus

4.2.2.7. Rongi töökorra tagamine

4.2.2.7.1. Üldnõue

4.2.2.7.2. Väljumiseelsed andmed

4.2.2.8. Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded

4.2.2.9. Vedurijuhi valvsus

4.2.3. Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid

4.2.3.1. Rongide planeerimine

4.2.3.2. Rongide identifitseerimine

4.2.3.2.1. Ronginumbri vorming

4.2.3.3. Rongi väljumine

4.2.3.3.1. Väljumiseelsed kontrollid ja katsed

4.2.3.3.2. Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist

4.2.3.4. Liikluskorraldus

4.2.3.4.1. Üldnõuded

4.2.3.4.2. Rongi käsitlev aruandlus

4.2.3.4.2.1. Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed ja prognoositav üleandmisaeg

4.2.3.4.3. Ohtlikud kaubad

4.2.3.4.4. Käitamise kvaliteet

4.2.3.5. Andmete salvestamine

4.2.3.5.1. Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi

▼B

4.2.3.5.2. Jälgimisandmete salvestamine rongis

4.2.3.6. Halvenenud töötingimused

4.2.3.6.1. Teiste kasutajate teavitamine

4.2.3.6.2. Vedurijuhtide teavitamine

4.2.3.6.3. Eriolukordades tegutsemise kord

4.2.3.7. Hädaolukordade haldamine

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

4.3. Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid

4.3.1. Liidesed taristu KTKga

4.3.2. Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga

4.3.3. Liidesed veeremi KTKgas

4.3.3.1. Liidesed vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga

4.3.3.2. Liidesed kaubavagunite KTKga

4.3.4. Liidesed energiavarustuse KTKga

4.3.5. Liidesed raudteetunnelite ohutuse KTKdega

4.3.6. Liidesed müra KTKga

4.3.7. Liidesed määrusega (EL) nr 1300/2014, piiratud liikumisvõimega isikute KTK

4.4. Käitamiseeskirjad

4.4.1. Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

4.4.2. Riiklikud eeskirjad

4.4.3. Nõuete täitmise vastuvõetavad viisid

4.4.4. Üleminek riiklike eeskirjade kohaldamiselt käesoleva määruse rakendamisele

4.5. Hoolduseeskirjad

4.6. Ametialane pädevus

4.6.1. Ametialane pädevus

4.6.2. Keeleoskus

4.6.2.1. Põhimõtted

4.6.2.2. Keeleoskuse tase

4.6.3. Töötajate esialgne ja pidev hindamine

4.6.3.1. Põhielemendid

4.6.3.2. Koolitusvajaduste analüüs ja nende ajakohastamine

4.6.4. Abipersonal

▼B

4.7.	Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused
4.7.1.	Sissejuhatus
4.7.2.	Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine
4.7.2.1.	Enne tööle asumist
4.7.2.1.1.	Minimaalsed terviseuuringud
4.7.2.1.2.	Psühholoogiline hindamine
4.7.2.2.	Pärast tööle asumist
4.7.2.2.1.	Korrapärase tervisekontrolli sagedus
4.7.2.2.2.	Korrapärase tervisekontrolli miinimumsisu
4.7.2.2.3.	Täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine
4.7.3.	Meditsiininõuded
4.7.3.1.	Üldnõuded
4.7.3.2.	Nägemisnõuded
4.7.3.3.	Kuulmisnõuded
4.8.	Täiendav teave taristu ja veeremiüksuste kohta
4.8.1.	Taristu
4.8.2.	Veerem
5.	Koostalitluse komponendid
5.1.	Määratlus
5.2.	Komponentide loetelu
6.	Komponentide vastavuse ja/või kasutamiskõlblikkuse hindamine ja allsüsteemi vastavuse tõendamine
6.1.	Koostalitluse komponendid
6.2.	Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem
6.2.1.	Põhimõtted
7.	Rakendamine
7.1.	Põhimõtted
7.2.	Erijuhud
7.2.1.	Sissejuhatus
7.2.2.	Erijuhtumite loetelu
7.2.2.1.	Eesti, Läti, Leedu, Poola, Ungari ja Slovakkia alaline erijuhtum („P“-juhtum)
7.2.2.2.	Iirimaa ja Ühendkuningriigi alaline erijuhtum Põhja-Iirimaa puhul
7.2.2.3.	Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum („T1“-juhtum)

▼B

7.2.2.4. Soome püsiv erijuhtum (P)

A liide. ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

B liide.Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

C liide. Ohutusteabe vahetamise metoodika

D liide. Marsruudiga ühilduvus ja marsruudiraamat

D1 liide. Veeremi ja rongi ühilduvuse parameetrid ettenähtud käitamismarsruudil

D2 liide. Elemendid, mille taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtjale marsruudiraamatu koostamiseks esitama

E liide. Keeleoskuse ja teabevahetuse tase

F liide. Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

G liide. Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

H liide. Euroopa raudteeveeremi number ja seonduv tähtmärgistus veeremi kerel

I liide. Loetelu valdkondadest, kus riiklikke eeskirju võidakse jätkuvalt kohaldada vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 8

J liide. Sõnastik

▼B

1. SISSEJUHATUS

1.1. **Tehniline kohaldamisala**

Käesolev koostalitluse tehniline kirjeldus (edaspidi „KTK“) hõlmab käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi, mis on ära toodud direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktis 1 esitatud loetelus ja määratletud kõnealuse lisa punktis 2.5.

1.2. **Geograafiline kohaldamisala**

Käesoleva määruse geograafiline kohaldamisala on liidu võrgustik, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 1, välja arvatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud juhtumid.

1.3. **Käesoleva määruse sisu**

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikele 3 on käesolevas määruses:

a) esitatud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi kavandatav kohaldamisala;

b) sätestatud olulised nõuded iga asjaomase allsüsteemi ja selle liideste kohta teiste allsüsteemidega;

c) kehtestatud funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, millele sihtallsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega peavad vastama. Vajaduse korral võivad need kirjeldused varieeruda vastavalt allsüsteemi kasutusele;

d) määratud kindlaks Euroopa kirjelduste, sealhulgas Euroopa standarditega hõlmatud koostalitluse komponendid ja liidesed, mis on vajalikud Euroopa raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks;

e) määratud iga käsitletava juhtumi puhul kindlaks, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitluse komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel;

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

g) esitatud asjaomase allsüsteemi käitamise ja hooldamise ning KTK rakendamise puhul nõutav kutsekvalifikatsioon ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimused;

h) osutatud sätetele, mida kohaldatakse olemasolevate KTK-le mittevastavate allsüsteemide ja veeremiüksuste suhtes, eelkõige ümberehitamise ja uuendamise korral ning sellise muutmise korral, mis nõuab uue kasutuselevõtuloa taotlemist;

i) osutatud veeremiüksuste ja püsivate allsüsteemide parameetritele, mida raudteeveo-ettevõtja peab kontrollima, ja menetlustele, mida ta peab kohaldama kõnealuste parameetrite kontrollimiseks pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda, et tagada veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide vastastikune ühilduvus.

Lisaks võib vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikele 5 iga KTK puhul ette näha erijuhud.

▼B

2. KOHALDAMISALA KIRJELDUS

2.1. **Töötajad ja rongid**

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

Punkti 4.6.2 kohaldatakse vedurijuhtide suhtes, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ ([1]) VI lisa punkti 8 kohaldamist.

Töötajate suhtes, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi rongide lähetamise või rongidele liikumislubade andmisega seotud ülesandeid, kohaldatakse liikmesriikidevahelist kutsekvalifikatsiooni ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimuste vastastikust tunnustamist.

Töötajate suhtes, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi rongi piiriületuseelse ettevalmistusega seotud ülesandeid ning töötavad väljaspool taristuettevõtja raudteevõrgustiku teadaandes „piirialadena“ määratletud kohti ja kelle töö kuulub töötaja ohutusloa alla, kohaldatakse punkti 4.6, samas kui punkti 4.7 puhul kohaldatakse liikmesriikidevahelise vastastikust tunnustamist. Rongi ei loeta piiriüleseks teenuseks, kui see vastab direktiivi (EL) 2016/798 artikli 10 punkti 8 tingimustele.

2.2. **Põhimõtted**

Käesolev määrus hõlmab üksnes raudtee käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi neid elemente, mis sisaldavad raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vahelisi rakendusliideseid või on koostalitluse seisukohalt eriti kasulikud.

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja peavad tagama, et eeskirjade, menetluste ja dokumentatsiooniga seotud kõikide nõuete täitmiseks kehtestatakse asjakohane kord. Kõnealuse korra kehtestamine on raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi asjakohane osa, nagu on nõutud direktiiviga (EL) 2016/798. Ohutusjuhtimissüsteemi ennast hindab asjaomane riiklik ohutusasutus enne ohutusloa andmist ning Euroopa Liidu Raudteeamet või asjaomane riiklik ohutusasutus enne ohutustunnistuse väljaandmist.

2.3. **Kohaldamine olemasolevate KTK-le mittevastavate veeremiüksuste ja taristu suhtes**

Ehkki suurem osa käesolevas määruses sisalduvatest nõuetest on seotud protsesside ja menetlustega, seondub osa neist ka veeremiüksuste ja taristu füüsiliste elementidega, mis on nende kasutamise seisukohalt olulised käesoleva määruse kontekstis.

Need füüsilised elemendid on esitatud struktuursetes KTKdes, mis hõlmavad muid allsüsteeme kui käitamine ja liikluskorraldus. Neid tuleb hinnata kõnealustes KTKdes määratletud menetluste kohaselt.

Käesoleva määruse sätteid ei tohi kasutada struktuurse KTK kohase riikliku eeskirja põhjendamiseks.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 51).

▼B

3. OLULISED NÕUDED

3.1. **Vastavus olulistele nõuetele**

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 3 peavad liidu raudteesüsteem, selle allsüsteemid ja nende koostalitluse komponendid vastama kõnealuse direktiivi III lisas sätestatud olulistele üldnõuetele.

3.2. **Olulised nõuded – ülevaade**

Olulised nõuded hõlmavad järgmist:

— ohutus,

— töökindlus ja käideldavus,

— tervisekaitse,

— keskkonnakaitse,

— tehniline ühilduvus,

— juurdepääsetavus.

Direktiivi (EL) 2016/797 kohaselt võib olulisi nõudeid kohaldada üldiselt kogu liidu raudteesüsteemi suhtes või konkreetselt iga allsüsteemi ja selle komponentide suhtes.

Järgmises tabelis on kokkuvõtlikult esitatud direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud oluliste nõuete ja käesoleva määruse vaheline vastavus.

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus		Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.2	Juhtide dokumentatsioon						X											X		X	
4.2.1.2.1	Vedurijuhi käsiraamat												X					X		X	
4.2.1.2.2	Marsruudiraamat																	X		X	
4.2.1.2.2.1	Marsruudiraamatu koostamine																	X			
4.2.1.2.2.2	Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine																	X		X	
4.2.1.2.2.3	Vedurijuhi teavitamine reaalajas																	X	X	X	
4.2.1.2.3	Sõiduplaanid																	X	X	X	
4.2.1.2.4	Veerem						X											X		X	

▼B

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus		Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.3	Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide						X											X		X	
4.2.1.4	Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele						X											X	X		
4.2.1.5	Ohutusteabe vahetamine rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel						X											X	X	X	
4.2.2.1	Rongi nähtavus	X																X		X	
4.2.2.1.1	Üldnõue	X																X		X	
4.2.2.1.2	Esiosa	X																X		X	
4.2.2.1.3	Tagaosa	X																X		X	
4.2.2.2	Rongi kuuldavus	X											X					X		X	
4.2.2.2.1	Üldnõue	X																X		X	
4.2.2.2.2	Seadme käsitsemine	X																		X	
4.2.2.3	Veeremiüksuse identifitseerimine						X											X		X	
4.2.2.4	Reisijate ja veose ohutus																	X			
4.2.2.5	Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis																	X			
4.2.2.5.1	Marsruudi ühilduvus																	X			
4.2.2.5.2	Rongi koosseis																	X			

▼B

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus		Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.2.6	Rongi pidurid		X															X		X	
4.2.2.6.1	Pidurisüsteemi miinimumnõuded		X															X		X	
4.2.2.6.2	Pidurdustõhusus		X															X		X	
4.2.2.7	Rongi töökorra tagamine		X															X		X	
4.2.2.7.1	Üldnõue																	X		X	
4.2.2.7.2	Väljumiseelsed andmed																	X		X	
4.2.2.8	Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded														X			X			
4.2.2.9	Vedurijuhi valvsus																	X			
4.2.3.1	Rongide planeerimine		X																X	X	
4.2.3.2	Rongide identifitseerimine																	X	X	X	
4.2.3.3	Rongi väljumine																	X		X	
4.2.3.3.1	Väljumiseelsed kontrollid ja katsed		X				X											X		X	
4.2.3.3.2	Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist		X				X												X	X	
4.2.3.4	Liikluskorraldus																	X	X	X	
4.2.3.4.1	Üldnõuded																	X	X	X	
4.2.3.4.2	Rongi käsitlev aruandlus																	X	X	X	
4.2.3.4.2.1	Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed																	X		X	
4.2.3.4.2.2	Prognoositav üleandmisaeg																	X		X	

▼B

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus		Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.3.4.3	Ohtlikud kaubad																	X	X		
4.2.3.4.4	Käitamise kvaliteet																		X	X	
4.2.3.5	Andmete salvestamine						X												X		
4.2.3.5.1	Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi						X												X		
4.2.3.5.2	Jälgimisandmete salvestamine rongis						X												X		
4.2.3.6	Halvenenud töötingimused																	X	X	X	
4.2.3.6.1	Teiste kasutajate teavitamine																	X		X	
4.2.3.6.2	Vedurijuhtide teavitamine																	X			
4.2.3.6.3	Eriolukordades tegutsemise kord																	X	X	X	
4.2.3.7	Hädaolukordade haldamine																	X	X	X	
4.2.3.8	Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral																			X	
4.4	ERMTSi käitamiseeskirjad																	X	X		
4.6	Kutsekvalifikatsioon																	X	X	X	
4.7	Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused																	X			
4.8	Täiendav teave taristu ja veeremiüksuste kohta																	X			
4.8.1	Taristu																	X			
4.8.2	Veeremiüksused																	X			

▼B

4. ALLSÜSTEEMI OMADUSED

4.1. **Sissejuhatus**

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2012/34/EL ([2]) on taristuettevõtja üldjuhul kohustatud kehtestama kõik vajalikud tingimused, millele tema võrgus liikuma lubatud rongid peavad vastama, võttes arvesse konkreetsete liinide geograafilisi iseärasusi ning käesolevas peatükis sätestatud funktsionaalseid ja tehnilisi spetsifikatsioone.

4.2. **Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid hõlmavad järgmist:

— töötajatega seotud spetsifikatsioonid,

— rongidega seotud spetsifikatsioonid,

— rongide käitamisega seotud spetsifikatsioonid.

4.2.1. *Töötajatega seotud spetsifikatsioonid*

4.2.1.1. Üldnõuded

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

(1) Raudteeveo-ettevõtja töötajad:

a) kes täidavad rongide juhtimisega seotud ülesandeid (edaspidi „vedurijuht“) ja kuuluvad rongimeeskonda;

b) kes täidavad ülesandeid rongis (v.a juhtimine) ja kuuluvad rongimeeskonda;

c) kes täidavad rongide ettevalmistamisega seotud ülesandeid.

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

Hõlmatud on järgmised valdkonnad:

— dokumendid,

— teabe edastamine.

Peale selle kehtestatakse käesoleva määrusega punktis 2.1 kindlaksmääratud töötajate puhul nõuded seoses järgmiste valdkondadega:

— kvalifikatsioon (vt G liite punkt 4.6),

— töötervishoiu ja tööohutuse tingimused (vt punkt 4.7).

4.2.1.2. Vedurijuhtide dokumentatsioon

Rongi käitav raudteeveo-ettevõtja peab andma vedurijuhile kõik tema ülesannete täitmiseks vajalikud andmed ja dokumendid. need võivad olla paberkandjal või elektroonilisel kujul.

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

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

▼B

4.2.1.2.1. *Vedurijuhi käsiraamat*

Kõik vedurijuhi jaoks vajalikud menetlused tuleb koondada dokumenti või arvutipõhisesse dokumendi, mida nimetatakse vedurijuhi käsiraamatuks.

Vedurijuhi käsiraamatus tuleb esitada kõikide kasutatavate marsruutide ja neil marsruutidel kasutatava veeremi kohta nõuded tegutsemiseks normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades, millega vedurijuht võib kokku puutuda.

Vedurijuhi käsiraamat peab sisaldama kaht konkreetset aspekti:

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

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

See peab hõlmama vähemalt järgmiste aspektidega seotud toiminguid:

— töötajate ohutus ja turvalisus,

— signaalimine ja juhtkäsud,

— rongi käitamine, sealhulgas halvenenud tingimustes,

— vedurid ja veerem,

— vahejuhtumid ja õnnetused.

Raudteeveo-ettevõtja vastutab vedurijuhi käsiraamatu eest ja koostab selle nii, et see oleks täielik ja täpne ning vedurijuhil oleks võimalik rakendada kõiki käitamiseeskirju.

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

Sellel peab olema kaks liidet:

— 1. liide: sidetoimingute juhend;

— 2. liide: vormide kogu.

Eelnevalt kindlaksmääratud sõnumid ja vormid peavad olema vähemalt taristuettevõtja(te) töökeel(t)es.

Vedurijuhi käsiraamatu koostamisel ja ajakohastamisel peab raudteeveo-ettevõtja järgima järgmisi etappe:

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

— raudteeveo-ettevõtja peab koostama algse või ajakohastatud dokumendi;

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

▼B

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

4.2.1.2.2. *Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus*

Vedurijuhtidele tuleb anda liini kirjeldus ja kasutatavatel liinidel juhtimisega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus. See teave tuleb esitada ühes dokumendis, mida nimetatakse marsruudiraamatuks.

Selles tuleb esitada vähemalt järgmine teave:

— käitamise üldnäitajad,

— andmed tõusude ja languste kohta,

— üksikasjalik liiniskeem.

4.2.1.2.2.1. Marsruudiraamatu koostamine

Marsruudiraamat tuleb koostada samas vormingus kõikide taristute jaoks, millel raudteeveo-ettevõtja rongid sõidavad.

Raudteeveo-ettevõtja vastutab marsruudiraamatu täieliku ja nõuetekohase koostamise eest ning kasutab selleks taristuettevõtja(te) antud teavet. Raudteeveo-ettevõtja tagab, et marsruudiraamat on täielik ja täpne, sealhulgas marsruudiraamatus sisalduvasse teabesse tehtud muudatuste koondamise korral. Raudteeveo-ettevõtja tagab, et marsruudiraamatus kirjeldatakse nõuetekohaselt liini ja veeremi omadustega seotud käitamistingimusi.

Taristuettevõtja peab esitama raudteeveo-ettevõtjale marsruudiraamatu koostamiseks vähemalt D2 liites kindlaks määratud teabe taristuregistri kaudu. See teave peab sisaldama asjakohast teavet, mida tuleb arvesse võtta, et kohandada rongi käitamine liini ja veeremi omadustega. Seni, kuni asjakohaseid parameetreid saab komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/777 ([3]) artikli 6 kohasest taristuregistrist, esitab taristuettevõtja selle teabe muude vahendite kaudu tasuta võimalikult kiiresti ja igal juhul 15 päeva jooksul esimese esitamise korral, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja nõustub pikema tähtajaga.

Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu marsruudiraamatu teabe muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muul viisil seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse.

Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatav teave on täielik ja täpne. Hädaolukordade või reaalajas teabe puhul peab taristuettevõtja tagama, et raudteeveo-ettevõtja saab viivitamata D2 liite kohase teabe asjakohaste alternatiivsete teabevahendite kaudu.

4.2.1.2.2.2. Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine

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

([3]) Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/777, 16. mai 2019, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühtseid kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL (vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 312).

▼B

Raudtee-ettevõtja peab need muudatused koondama vastavasse dokumenti või arvutipõhisesse dokumenti, mille vorming peab olema ühesugune kõikide nende taristute jaoks, millel raudteeveo-ettevõtja rongid sõidavad.

4.2.1.2.2.3. Vedurijuhi teavitamine reaalajas

Taristuettevõtja peab teavitama vedurijuhte kõikidest liini või sellega seotud raudteeäärsete seadmete muudatustest, millest ei ole teatatud kui punkti 4.2.1.2.2.2 kohastest marsruudiraamatus sisalduva teabe muudatustest.

4.2.1.2.3. *Sõiduplaanid*

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

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

— rongi identifitseerimistunnus;

— rongi sõidupäevad (vajaduse korral);

— peatuspunktid ja nendega seotud tegevus;

— muud ajaarvestuspunktid;

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

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

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

4.2.1.2.4. *Veerem*

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

4.2.1.3. Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale vedurijuhtide

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

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

4.2.1.4. Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele

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

— sidepidamispõhimõtteid kirjeldavates dokumentides (C liide);

— dokumendis „Vormide kogu“.

Taristuettevõtja peab koostama need dokumendid oma töökeel(t)es.

▼B

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

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

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

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

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

4.2.2. *Rongidega seotud nõuded*

4.2.2.1. Rongi nähtavus

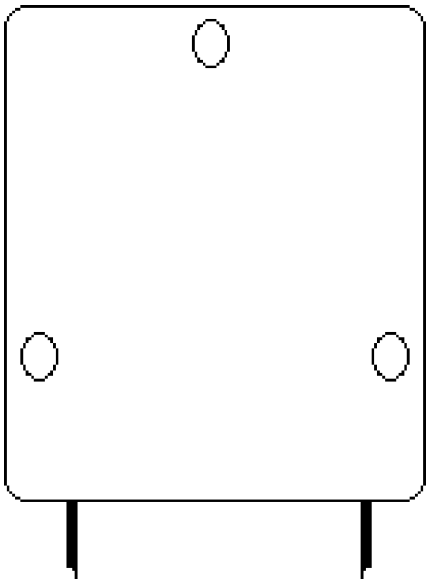
4.2.2.1.1. *Üldnõue*

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

4.2.2.1.2. *Esiosa*

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

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



▼B

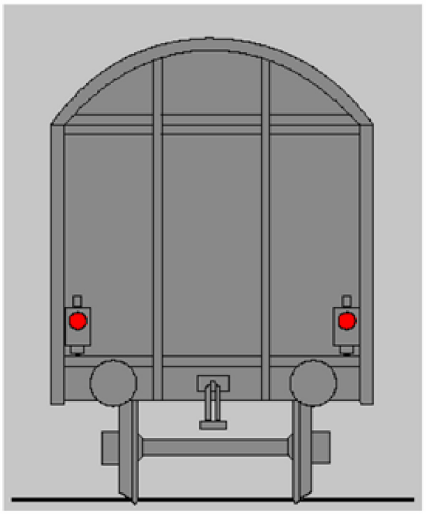
Esilaternad peavad võimaldama rongi võimalikult hõlpsalt märgata (gabariidituled), tagama rongijuhile piisava nähtavuse (esituled) öösel ja alavalgustuse tingimustes ega tohi pimestada vastutulevate rongide vedurijuhte.

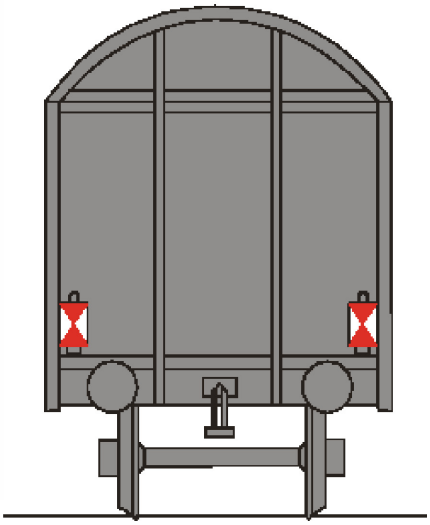
Laternate vahe, kõrgus rööbastest, läbimõõt, valgustustugevus, valguskiire mõõdud ning kuju päeval ja öösel on kindlaks määratud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga.

Punkti 4.2.2.1.3.2 kohase tagaosa signaalseadme kasutamise ühtlustamise kuupäevadeks, millele on osutatud allpool, peab veeremi esilaternate valgustugevus vastama komisjoni määruse (EL) nr 1302/2014 ([4]) (vedurite ja reisijateveoveeremi KTK) lisa punkti 4.2.7.1.1 alapunktile 5, et pääseda ligi taristuregistris kindlaksmääratud liinidele, mille puhul antakse sõitmise luba.

4.2.2.1.3. *Tagaosa*

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





4.2.2.1.3.1. Reisirongid

Reisirongi tagaosa signaalseade peab koosnema kahest fikseeritud punasest tulest, mis asuvad samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel.

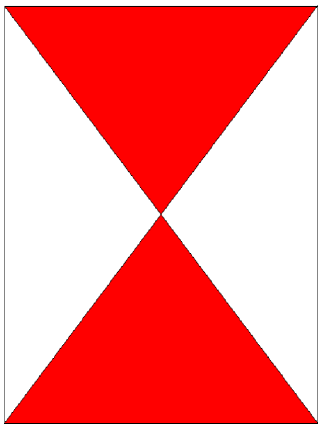
4.2.2.1.3.2. Kaubarongid

Kaubarongi tagaosa signaalseade peab koosnema kahest valgust peegeldavast märgist, mis asuvad samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel. Kõik kahe pideva punase tulega varustatud rongid loetakse sellele kohustusele vastavaks.

Valgust peegeldavad märgid peavad vastama vagunite KTK E liitele ja neil peab olema järgmine kuju ehk valged kolmnurgad külgedel ja punane kolmnurk ülal ja all:

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

▼B



Märgid peavad asuma samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel.

Erijuhud:

Belgia, Hispaania, Itaalia, Portugal, Prantsusmaa ja Ühendkuningriik võivad jätkuvalt kohaldada riiklikke eeskirju, mille kohaselt peavad kaubarongid olema varustatud kahe pideva punase tulega, et neid tohiks kasutada nende võrgustike lõikudel, kui see on õigustatud juba kehtivate käitamistavadega ja/või enne 2019. aasta jaanuari lõppu teatatud riiklike eeskirjadega.

Aruanded:

Hiljemalt ►M1 31. detsembriks 2020 ◄ esitavad asjaomased liikmesriigid komisjonile valgust peegeldavate märkide kasutamise kohta aruanded, milles on ära toodud kõik riiklike eeskirjade kavandatud kaotamisega seotud suured takistused.

Koostöö naaberriikidega:

Vahepeal peavad asjaomased liikmesriigid, eelkõige raudteeveo-ettevõtjate taotluse korral, hindama, kas aktsepteerida kahe valgust peegeldava märgi kasutamist oma võrgustiku ühel või mitmel lõigul, kui hinnang on positiivne, ja määrama kindlaks asjakohased tingimused, millest lähtutakse riskide ja käitamisnõuete hindamisel. Kõnealune hindamine viiakse lõpule hiljemalt kuue kuu jooksul pärast raudteeveo-ettevõtja taotluse saamist. Valgust peegeldavate märkide kasutamist aktsepteeritakse, v.a juhul, kui liikmesriik saab keeldumist nõuetekohaselt põhjendada hindamise negatiivse tulemuse alusel.

Liikmesriigid peavad eelkõige üritama lubada valgust peegeldavate märkide kasutamist raudtee-kaubaveokoridorides, et seada esmatähtsaks praeguste kitsaskohtade kõrvaldamine. Kõnealused lõigud ja nendega seotud tingimuste üksikasjad tuleb kanda taristuregistrisse. Seni, kuni teave taristuregistrisse kantakse, peab taristuettevõtja tagama, et teave edastatakse raudteeveo-ettevõtjatele muul sobival viisil. Taristuettevõtja määrab kindlaks liinilõigud, millel on taristuregistri kohaselt nõutavad kaks pidevat punast tuld.

▼M2

Järkjärguline kaotamine:

Kaubarongidele kinnitatud kahe valgust peegeldava märgi kasutamise aktsepteerimise suhtes kohaldatakse järgmisi tähtaegasid:

(1) alates 1. jaanuarist 2022 raudtee-kaubaveokoridorides, mis on kindlaks määratud vastavalt määrusele (EL) nr 913/2010, järgmiste eranditega liinidel, kus käitamise ohutusnõue on kasutada pidevaid punaseid tulesid:

▼M2

a) alates 1. jaanuarist 2026 Belgia ja Prantsusmaa puhul;

b) alates 1. jaanuarist 2025 Portugali ja Hispaania puhul;

(2) alates 1. jaanuarist 2026 kogu Euroopa Liidu raudteevõrgus.

Liikmesriigid, kelle suhtes kohaldatakse lõike 1 punktides a ja b sätestatud erandeid, esitavad komisjonile hiljemalt 1. märtsiks 2022 üksikasjaliku tegevuskava ja täpsed eesmärgid, millega tagatakse, et kaotatakse nõue kasutada rongi tagaosa signaalseadmena punaseid tulesid. Seejärel esitavad kõnealused liikmesriigid iga kuue kuu järel komisjonile aruande edusammude kohta, mida nende raudteevõrgus on tehtud valgust peegeldavate märkide kasutamisel, eesmärgiga ühtlustada liidu tasandil rongi tagaosa signaalseadmed 1. jaanuariks 2026. Sidusrühmad annavad kõik vajalikud sisendid selleks, et liikmesriigid saaksid täita oma aruandluskohustust.

Komisjon esitab direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komiteele aruande punkti 4.2.2.1 rakendamise edusammude kohta.

▼B

4.2.2.2. Rongi kuuldavus

4.2.2.2.1. *Üldnõue*

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

4.2.2.2.2. *Seadme käsitsemine*

Helisignaalseadet peab olema võimalik käivitada kõikidest juhtimisasenditest.

4.2.2.3. Veeremiüksuse identifitseerimine

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

Samuti peab olema võimalik kindlaks teha veeremiüksuse suhtes kehtivaid käitamispiiranguid.

Täiendavad nõuded on esitatud H liites.

4.2.2.4. Reisijate ja veose ohutus

4.2.2.4.1. *Veose ohutus*

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

4.2.2.4.2. *Reisijate ohutus*

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama reisijate ohutu veo alates väljumisest kogu teekonna jooksul.

4.2.2.5. Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis

4.2.2.5.1. *Marsruudi ühilduvus*

A) Raudteeveo-ettevõtja vastutab selle eest, et kõik rongi moodustatavad veeremiüksused ühilduksid kavandatud marsruudiga/kavandatud marsruutidega.

Raudteeveo-ettevõtja peab oma ohutusjuhtimissüsteemis ette nägema menetluse, millega tagatakse, et kõik tema kasutatavad veeremiüksused on lubatud, registreeritud ja ühilduvad kavandatud marsruudiga/kavandatud marsruutidega, sealhulgas nõuded, mida tema töötajad peavad järgima.

▼B

Marsruudi ühilduvuse protsess ei tohi dubleerida komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2018/545 ([5]) kohaseid veeremile loa andmise protsesse, et tagada tehniline ühilduvus veeremi ja võrgustiku/võrgustike vahel. D1 liites esitatud parameetreid, mida on juba kontrollitud veeremile loa andmise või muude sarnaste protsesside käigus, ei hinnata uuesti marsruudi ühilduvuse kontrollimise käigus.

Direktiivi (EL) 2016/797 kohase loa saanud veeremi puhul asjakohased D1 liites loetletud parameetritega seotud veeremiandmed, mida on loaandmise protsessi käigus juba kontrollitud ja mis on osa:

— direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikes 3 osutatud toimikust ja

— direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikes 10 osutatud veeremiloast,

esitab direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 22 osutatud taotleja või valdaja raudteeveo-ettevõtjale taotluse korral, kui selline teave ei ole lubatud veeremitüüpide Euroopa registris ega muudes veeremiregistrites kättesaadav.

Enne direktiivi (EL) 2016/797 jõustumist loa saanud veeremiüksuste puhul esitab asjakohased D1 liites loetletud parameetritega seotud veeremiandmed raudteeveo-ettevõtjale taotluse korral veeremi loadokumentide omanik või valdaja, kui selline teave ei ole lubatud veeremitüüpide Euroopa registris ega muudes veeremiregistrites kättesaadav.

Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi marsruudi ühilduvuse protsessid peavad hõlmama järgmisi kontrolle, mida võib teha samaaegselt sobival ajal või asjakohases järjestuses:

— iga veeremiüksus on lubatud ja registreeritud;

— rongi kõik veeremiüksused ühilduvad marsruudiga;

— rongi koosseis ühildub marsruudi ja teega;

— rongi ettevalmistamine, mis tagab, et rong on nõuetekohaselt koostatud ja terviklik.

B) Taristuettevõtja peab esitama D1 liites kindlaks määratud marsruudi ühilduvuse teabe taristuregistri kaudu.

D1 liites on esitatud kõik parameetrid, mida tuleb kasutada raudteeveo-ettevõtja protsessi käigus enne veeremi või rongi konfiguratsiooni esimest kasutuskorda, et tagada kõigi rongi moodustavate veeremiüksuste ühilduvus marsruudiga/marsruutidega, kus rongi kavatsetakse käitada, sh vajaduse korral ümbersõidumarsruutide ja töökojamarsruutidega. Arvesse tuleb võtta marsruudi muutmist ja taristu omaduste muutmist. Kui D1 liites esitatud parameeter on ühtlustatud võrgustiku/võrgustike kasutusala tasandil, võib eeldada vastavust sellele parameetrile sellise veeremi puhul, millele on antud luba selle kasutusala jaoks. Võrgustikule juurdepääsu käsitlevaid riiklikke eeskirju või täiendavaid riiklikke nõudeid, mis on seotud marsruudi ühilduvusega, peetakse põhimõtteliselt kokkusobimatuks D1 liites esitatuga. Taristuettevõtja ei nõua marsruudi ühilduvuse kontrollimise eesmärgil lisaks D1 liite kohases loetelus esitatule täiendavate tehniliste kontrollide tegemist.

([5]) Komisjoni 4. aprilli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/545, millega kehtestatakse raudteeveeremile ja raudteeveeremi tüübile loa andmise menetluse praktiline kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797 (ELT L 90, 6.4.2018, lk 66).

▼B

Nagu on nõutud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 23 lõike 1 punktis b, peab taristuettevõtja seni, kuni taristuregistrist saadakse asjakohaste parameetrite kohta kogu vajalik teave, esitama kõnealuse teabe muul viisil tasuta nii kiiresti kui võimalik ja elektrooniliselt raudteeveo-ettevõtjatele, rongiliini taotluste kinnitatud taotlejatele ning, kui see on asjakohane, direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 22 osutatud taotlejale.

Esimene teave marsruudi ühilduvuse kohta, mis taristuettevõtja esitab muude vahendite kui taristuregistri kaudu, esitatakse raudteeveo-ettevõtja nõudmisel niipea kui võimalik ja igal juhul 15 päeva jooksul, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja lepivad kokku pikemas tähtajas. Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatav teave on täielik ja täpne.

Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu marsruudi omaduste muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muul viisil seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse.

Hädaolukordade või reaalajas teabe puhul tagab taristuettevõtja, et raudteeveo-ettevõtjatele antakse kohe teave asjakohase alternatiivse sidevahendi kaudu.

C) Vajaduse korral kontrollitakse marsruudi ühilduvust käsitlevat lisateavet:

— punktis 4.2.3.4.3 osutatud ohtliku kauba vedu;

— väiksema liikluskoormusega raudteeliin, nagu on osutatud müra KTKs;

— I liites osutatud erakorraline transport;

— allmaajaamadele juurdepääsutingimused vedurite ja reisijateveoveeremi KTK punktis 4.2.8.3 osutatud diislimootori ja muude termiliste veosüsteemide puhul.

4.2.2.5.2. *Rongi koosseis*

Rongi koosseisu nõuete puhul võetakse arvesse järgmisi elemente vastavalt eraldatud liinile:

a) kõik rongi moodustatavad veeremiüksused, kaasa arvatud nende koormused,

— peavad ühilduma kõikide nõuetega, mida kohaldatakse marsruutidel, kus rong sõidab;

— peavad suutma sõita maksimumkiirusel, mille juures rong on ette nähtud sõitma;

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

c) rong koos seda moodustavate veeremiüksuste ja sh nende koormustega peab vastama asjaomasel marsruudil kehtivatele tehnilistele ja käitamisega seotud piirangutele ega tohi olla pikem, kui on vahe- ja lõppterminalides maksimaalselt lubatud;

d) raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et kõik rongi moodustavad veeremiüksused ja sh nende koormused on kogu kavandatava veo kestel sobivas tehnilises korras.

Raudteeveo-ettevõtjal võib olla vaja võtta arvesse täiendavaid piiranguid tulenevalt konkreetse rongi pidurdusrežiimi või veduki tüübist (vt punkt 4.2.2.6).

▼B

4.2.2.6. Rongi pidurid

4.2.2.6.1. *Pidurisüsteemi miinimumnõuded*

Rongi kõik veeremiüksused peavad olema ühendatud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs ning vagunite KTKs kindlaks määratud pidevasse automaatpidurdussüsteemi.

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

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

4.2.2.6.2. *Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus*

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

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

— kalded,

— suurim lubatud kiirus ja

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

Seni, kuni asjakohaseid parameetreid saab taristuregistrist, esitab taristuettevõtja selle teabe muude vahendite kaudu tasuta võimalikult kiiresti ja igal juhul 15 päeva jooksul esimese esitamise korral, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja nõustub pikema tähtajaga.

Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu liini omaduste muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muude vahendite kaudu seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse.

Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatav teave on täielik ja täpne.

2) Taristuettevõtja võib esitada järgmise teabe:

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

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

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

Kui taristuettevõtja esitab eespool nimetatud teabe, tehakse see mittediskrimineerival viisil kättesaadavaks kõigile raudteeveo-ettevõtjatele, kes kavatsevad taristuettevõtja raudteevõrgustikus ronge käitada.

Kättesaadavaks tehakse ka käesoleva määruse jõustumise kuupäeval juba kasutusel olevad ja olemasolevate KTK nõuetele mittevastavate liinide puhul aktsepteeritud pidurdustabelid.

▼B

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

— asjaomase liini omadused, mida on kirjeldatud eespool punktis 1, ja teave, mille taristuettevõtja on esitanud vastavalt eespool esitatud punktile 2 (kui selline teave on kättesaadav), ning

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

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

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

4.2.2.7. Rongi töökorra tagamine

4.2.2.7.1. *Üldnõue*

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

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

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

4.2.2.7.2. *Väljumiseelsed andmed*

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama ohutuks ja tõhusaks käitamiseks vajalike järgmiste andmete kättesaadavaks tegemise taristuettevõtja(-te)le enne rongi väljumist:

— rongi identifitseerimistunnus,

— rongi eest vastutava raudteeveo-ettevõtja identifitseerimistunnus,

— rongi tegelik pikkus,

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

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

— andmed, mida taristuettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo korral.

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

▼B

4.2.2.8. Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded

Vedurijuhil peab olema võimalik jälgida signaale ja raudteeäärseid märgiseid ning need peavad olema vedurijuhile nähtavad (kui see on asjakohane). See kehtib ka muude ohutusega seotud raudteeäärsete märkide kohta.

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

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

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

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

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

4.2.2.9. Vedurijuhi valvsus

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

4.2.3. *Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid*

4.2.3.1. Rongide planeerimine

Direktiivi 2012/34/EL kohaselt peab taristuettevõtja teatavaks tegema, milliseid andmeid rongiliini taotlemisel nõutakse.

4.2.3.2. Rongide identifitseerimine

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

4.2.3.2.1. *Ronginumbri vorming*

Ronginumbri vorm määratakse kindlaks juhtkäskude ja signaalimise KTKs (komisjoni määrus (EL) 2016/919) [6].

4.2.3.3. Rongi väljumine

4.2.3.3.1. *Väljumiseelsed kontrollid ja katsed*

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

[6] Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

▼B

4.2.3.3.2. *Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist*

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

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

4.2.3.4. Liikluskorraldus

4.2.3.4.1. *Üldnõuded*

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

Taristuettevõtja peab määrama kindlaks protseduurid ja vahendid:

— rongiliikluse korraldamiseks reaalajas;

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

— raudteeveo-ettevõtja(te) teavitamiseks nimetatud juhtudel.

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

4.2.3.4.2. *Rongi käsitlev aruandlus*

4.2.3.4.2.1. Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed ja prognoositav üleandmisaeg

Taristuettevõtja peab:

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

b) nägema ette menetluse, mis võimaldab kindlaks määrata prognoositava kõrvalekalde minutites rongi plaanijärgsel üleandmisel teisele taristuettevõtjale; see peab hõlmama teenuse häirete andmeid (kirjeldus ja probleemi asukoht);

c) esitama vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1305/2014 ([7]) (kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK) ja komisjoni määrusele (EL) nr 454/2011 ([8]) (reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK) konkreetsed andmed, mida nõutakse seoses rongi asukoha teatamisega. Selline teave peab sisaldama järgmist:

1) rongi identifitseerimistunnus;

2) meldepunkti identifitseerimistunnus;

3) liin, millel rong sõidab;

([7]) Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1305/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 62/2006 (ELT L 356, 12.12.2014, lk 438).

([8]) Komisjoni 5. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 454/2011 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 123, 12.5.2011, lk 11).

▼B

4) plaanijärgne meldepunkti saabumise aeg;

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

6) meldepunkti varem või hiljem saabumise aeg minutites;

7) esialgne selgitus kõikide üle kümneminutiliste viivituste kohta või muude viivituste kohta, mille selgitamine on liikluskontrolli süsteemiga ette nähtud;

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

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

10) rongi tühistamine kogu marsruudi ulatuses või osaliselt.

4.2.3.4.3. *Ohtlikud kaubad*

Raudteeveo-ettevõtja peab kindlaks määrama ohtlike kaupade veo korra.

See kord peab hõlmama järgmist:

— sätted, mis on täpsustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/68/EÜ ([9]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/35/EL, ([10]) olenevalt asjaoludest.

— vedurijuhi teavitamine rongis olevatest ohtlikest kaupadest ja nende asukohast;

— teave, mida taristuettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul;

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

4.2.3.4.4. *Käitamise kvaliteet*

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

Järelevalve menetluste eesmärk peab olema andmete analüüs ja põhisuundumuste kindlakstegemine nii inimeksimuste kui ka süsteemivigade vallas. Analüüsi tulemuste alusel töötatakse välja parendusmeetmed, mille eesmärk on vältida või leevendada juhtumeid, mis võivad kahjustada raudteevõrgu tõhusat toimimist.

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

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

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 2010. aasta direktiiv 2010/35/EL transporditavate surveseadmete kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiivid 76/767/EMÜ, 84/525/EMÜ, 84/526/EMÜ, 84/527/EMÜ ja 1999/36/EÜ (ELT L 165, 30.6.2010, lk 1).

▼B

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

Need toimingud dokumenteeritakse ja nende suhtes rakendatakse sisekontrolli.

4.2.3.5. Andmete salvestamine

Rongi sõiduandmed tuleb salvestada ja säilitada, et:

— toetada süstemaatilist ohutusjärelevalvet kui vahejuhtumite ja õnnetuste vältimise vahendit;

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

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

Salvestatud andmete puhul peab olema võimalik kindlaks teha:

— salvestamise kuupäev ja kellaaeg;

— salvestatava sündmuse täpne geograafiline asukoht;

— rongi identifitseerimistunnus;

— vedurijuhi isik.

ETCSi/GSM-Ri jaoks jäädvustatakse andmed, mis on määratud kindlaks juhtkäskude ja signaalimise KTKs ning on asjakohased käesolevat punkti 4.2.3.5 silmas pidades.

Andmeid tuleb kindlalt kaitsta ja säilitada ning need peavad olema kättesaadavad volitatud asutustele, sealhulgas uurimisasutustele, kes täidavad oma ülesandeid vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 22.

4.2.3.5.1. *Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi*

Taristuettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

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

— teljepukside tuvastatud ülekuumenemine, kui asjaomased seadmed on olemas;

— vedurijuhi ja signalisti vaheline ohutusteabe vahetus.

4.2.3.5.2. *Jälgimisandmete salvestamine rongis*

Raudteeveo-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

— ohuolekus signaalidest või „liikumisloa lõpust“ möödasõidu tuvastamine;

— hädapiduri rakendamine;

▼B

— rongi sõidukiirus;

— rongis olevate kontroll- või signaalseadmete isoleerimine või eiramine;

— helisignaalseadme kasutamine;

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

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

— selle juhikabiini identifitseerimistunnus, kus kontrollimisele kuuluvaid andmeid salvestatakse.

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

4.2.3.6. Halvenenud töötingimused

4.2.3.6.1. *Teiste kasutajate teavitamine*

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

4.2.3.6.2. *Vedurijuhtide teavitamine*

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

4.2.3.6.3. *Eriolukordades tegutsemise kord*

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

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

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

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

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

— äärmuslikud ilmastikuolud.

▼B

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

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

Taristuettevõtja peab kõiki raudteeveo-ettevõtjaid teavitama andmete kõikidest muutustest.

4.2.3.7. Hädaolukordade haldamine

Taristuettevõtja peab kooskõlastatult:

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

— vastavalt vajadusele naabruses asuvate taristuettevõtjatega,

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

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

Need meetmed hõlmavad tavaliselt järgmist:

— kokkupõrked,

— rongitulekahjud,

— rongide evakueerimine,

— õnnetused tunnelites,

— ohtlike kaupadega seotud vahejuhtumid,

— rööbastelt mahasõidud.

Raudteeveo-ettevõtja esitab taristuettevõtjale kõik üksikasjalikud andmed nimetatud juhtumite kohta, eelkõige rongide remondi või rööbastele tagasitõstmise puhul.

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

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

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

4.3. **Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid**

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

▼B

4.3.1. *Liidesed taristu KTKga*

Käesoleva määruse viide		Taristu KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus	4.2.2.6.2	Rööbastee vastupidavus pikijõule	4.2.6.2
Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine	4.2.1.2.2.2	Käitamiseeskirjad	4.4
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6		
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Taristu ja veeremi ühilduvuse kindlaks määramine pärast veeremi kasutusloa väljastamist	7.6

4.3.2. *Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga*

Käesoleva määruse viide		Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Vedurijuhi käsiraamat	4.2.1.2.1	Käitamiseeskirjad (normaal- ja halvenenud tingimused)	4.4
Käitamiseeskirjad	4.4		
Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded	4.2.2.8	Raudteeäärsete juhtimis- ja signaalimisobjektide nähtavus	4.2.15
Rongi pidurid	4.2.2.6	Rongi pidurdustõhusus ja omadused	4.2.2
Vedurijuhi käsiraamat	4.2.1.2.1	Liivatamisseadmete kasutamine Rattaharjade määrimise pardaseadmed Komposiitmaterjalist piduriklotside kasutamine	4.2.10
Ronginumbri vorming	4.2.3.2.1	ETCSi DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Andmete salvestamine	4.2.3.5	Järelevalveotstarbelise andmesalvestuse liides	4.2.14
Rongi töökorra tagamine	4.2.2.7	Võtmehaldus	4.2.8
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	4.9

▼B

4.3.3. *Liidesed veeremi KTKgas*

4.3.3.1. Liidesed vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga

Käesoleva määruse viide		Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Päästetööde haakeseadis	4.2.2.2.4
		Otsahaakeseadis	4.2.2.2.3
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Teljekoormuse parameeter	4.2.3.2.1
Rongi pidurid	4.2.2.6	Pidurdustõhusus	4.2.4.5.
Rongi nähtavus	4.2.2.1	Välistuled	4.2.7.1
Rongi kuuldavus	4.2.2.2	Helisignaalseade (heliline hoiatusseade)	4.2.7.2
Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded	4.2.2.8	Väline nähtavus	4.2.9.1.3
		Tuuleklaasi optilised omadused	4.2.9.2.2
		Sisevalgustus	4.2.9.1.8
Vedurijuhi valvsus	4.2.2.9	Vedurijuhi tegevuse kontrollimise funktsioon	4.2.9.3.1
Jälgimisandmete salvestamine rongis	4.2.3.5.2	Salvestusseade	4.2.9.6
Hädaolukordade haldamine	4.2.3.7	Tõsteskeem ja -juhised	4.2.12.5
		Päästetöödega seotud kirjeldused	4.2.12.6
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Käitusdokumentatsioon	4.2.12.4
Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	F liide		
Liivatamine	B liide	Rööbastee vooluahelatel põhinevate rongituvastussüsteemidega ühilduvust käsitlevad veeremi omadused – isolatsiooniemissioonid	4.2.3.3.1.1
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	4.9

▼B

4.3.3.2. Liidesed kaubavagunite KTKga

Käesoleva määruse viide		Vagunite KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Tagaosa	4.2.2.1.3	Tagaosa signaaltule kinnitusseadmed	4.2.6.3
Kaubarongid	4.2.2.1.3.2	Tagaosa signaaltuli	E liide
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Gabariit	4.2.3.1
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Ühilduvus liinide kandevõimega	4.2.3 2
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Üksuse tugevus – tõstmine	4.2.2.2
Rongi pidurid	4.2.2.6	Pidur	4.2.4
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	4.9

4.3.4. *Liidesed energiavarustuse KTKga*

Käesoleva määruse viide		Energiavarustuse KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Suurim voolutugevus rongis	4.2.4.1
Marsruudiraamatu koostamine	4.2.1.2.2.1		
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Eraldustsoonid:	
Marsruudiraamatu koostamine	4.2.1.2.2.1	Etapp	4.2.15
		Süsteem	4.2.16
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	7.3.5

4.3.5. *Liidesed raudteetunnelite ohutuse KTKdega*

Käesoleva määruse viide		Raudteetunnelite ohutuse KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Rongi töökorra tagamine	4.2.2.7	Hädaolukorras kohaldatav eeskiri	4.4.1
Rongi väljumine	4.2.3.3		
Halvenenud töötingimused	4.2.3.6		

▼B

Käesoleva määruse viide		Raudteetunnelite ohutuse KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Hädaolukordade haldamine	4.2.3.7	Tunnelis hädaolukorra lahendamise plaan	4.4.2
		Õppused	4.4.3
		Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordi käsitleva teabe jagamine	4.4.5
Ametialane pädevus	4.6.1	Rongimeeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus	4.6.1

4.3.6. *Liidesed müra KTKga*

Käesoleva määruse viide		Müra KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Täiendavad sätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes	7.2.2
Rongide planeerimine	4.2.3.1	Väiksema liikluskoormusega raudteeliinid	D liide
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Erieeskirjad vagunite käitamise kohta väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel halvenenud töötingimuste korral	4.4.1

4.3.7. *Liidesed määrusega (EL) nr 1300/2014,* ([11]) *piiratud liikumisvõimega isikute KTK*

Käesoleva määruse viide		Piiratud liikumisvõimega isikute KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Ametialane pädevus	4.6.1	Taristu allsüsteem	4.4.1
Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	F liide		
Ametialane pädevus	4.6.1	Veeremi allsüsteem	4.4.2
Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	F liide		
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Veeremi allsüsteem	4.4.2

([11]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (ELT L 356, 12.12.2014, lk 110).

▼B

4.4. **Käitamiseeskirjad**

4.4.1. *Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad*

Kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemis kohaldatavad käitamispõhimõtted ja -eeskirjad on täpsustatud A (ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad) ja B liites (ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad).

4.4.2. *Riiklikud eeskirjad*

Riiklikud eeskirjad ei ole käesoleva KTKga kooskõlas, v.a I liide, kus on loetletud valdkonnad, mille puhul ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad puuduvad ning mille puhul võib endiselt kohaldada riiklikke eeskirju. Kooskõlas otsusega (EL) 2017/1474 teeb amet avatud punktide hindamisel koostööd asjaomase liikmesriigiga/asjaomaste liikmesriikidega, et

a) veelgi ühtlustada üksikasjalike sätete või nõuete täitmise vastuvõetavate viiside abil käesoleva määruse nõudeid või

b) hõlbustada selliste riiklike eeskirjade integreerimist raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemidesse või

c) kinnitada vajadust riiklike eeskirjade järele.

4.4.3. *Nõuete täitmise vastuvõetavad viisid*

Amet võib tehnilise arvamuse abil kindlaks määrata nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, mis peaksid eeldatavasti tagama käesoleva määruse nõuete täitmise ja ohutuse direktiivi (EL) 2016/798 kohaselt.

Komisjon, liikmesriigid või mõjutatud sidusrühmad võivad paluda ametil määrata kindlaks nõuete täitmise vastuvõetavad viisid kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määruse (EL) 2016/796 ([12]) artikliga 10. Amet konsulteerib liikmesriikide ja mõjutatud sidusrühmadega ning esitab direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komiteele tehnilise arvamuse enne selle vastuvõtmist.

Hiljemalt 16. juunil 2021 esitab amet tehnilise arvamuse, milles on kindlaks määratud nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, mis hõlmavad vähemalt järgmisi valdkondi:

— veose ohutus (vt 4.2.2.4.1),

— reisijate ohutus (vt 4.2.2.4.2),

— väljumiseelsed kontrollid ja katsed, sh pidurid ja kontrollid käitamise ajal (vt 4.2.3.3.1),

— rongi väljumine (vt 4.2.3.3),

— halvenenud käitamistingimused (vt 4.2.3.6).

Kui liikmesriigid ja mõjutatud sidusrühmad arvavad, et konkreetset riiklikku eeskirja tuleb eespool osutatud valdkondade nõuete täitmise vastuvõetava viisiga seoses arvesse võtta, teavitavad nad enne 15. oktoobrit 2019 kõnealustest üksikasjadest ametit, kes toimib punktis 4.4.3. osutatud korra kohaselt.

([12]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

▼B

4.4.4. *Üleminek riiklike eeskirjade kohaldamiselt käesoleva määruse rakendamisele*

Üleminekul riiklike eeskirjade kohaldamiselt käesoleva määruse rakendamisele vaatavad raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemid läbi, et tagada ohutu käitamise jätkumine. Vajaduse korral ajakohastavad nad oma ohutusjuhtimissüsteeme.

Puuduste korral kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 6 kohast korda.

4.5. **Hoolduseeskirjad**

Ei kohaldata

4.6. **Ametialane pädevus**

4.6.1. *Ametialane pädevus*

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

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

4.6.2. *Keeleoskus*

4.6.2.1. Põhimõtted

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

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

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

4.6.2.2. Keeleoskuse tase

Taristuettevõtja töökeelt tuleb osata ohutuse tagamiseks piisaval tasemel.

a) Vedurijuht peab suutma vähemalt:

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

— suhelda tõhusalt normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades;

— täita vormide kogu vorme.

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

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

▼B

4.6.3. *Töötajate esialgne ja pidev hindamine*

4.6.3.1. Põhielemendid

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad kindlaks määrama oma töötajate hindamise menetluse, et täita komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2018/762 ([13]) või komisjoni määrustes (EL) nr 1158/2010 ([14]) ja (EL) nr 1169/2010 ([15]) sätestatud nõudeid.

4.6.3.2. Koolitusvajaduste analüüs ja nende ajakohastamine

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad analüüsima oma asjaomaste töötajate koolitusvajadusi ning määrama kindlaks koolitusvajaduste läbivaatamise ja ajakohastamise menetluse, et täita komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2018/762 või määrustes (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010 sätestatud nõudeid.

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

— põhinema taristuettevõtja antaval marsruudiinfol ning

— olema kooskõlas punktis 4.2.1 kirjeldatud menetlusega.

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

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

4.6.4. *Abipersonal*

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

([13]) Komisjoni 8. märtsi 2018. aasta delegeeritud määrus (EL) 2018/762, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohastele ohutusjuhtimissüsteemi nõuetele vastavad ühised ohutusmeetodid ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010 (ELT L 129, 25.5.2018, lk 26).

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

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

▼B

4.7. **Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused**

4.7.1. *Sissejuhatus*

Punktis 4.2.1 nimetatud töötajad, kes täidavad punkti 2.1 kohaselt ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, peavad olema piisavalt heas füüsilises vormis, et tagada üldiste töö- ja ohutusnormide täitmine.

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

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

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

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

4.7.2. *Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine*

4.7.2.1. Enne tööle asumist

4.7.2.1.1. *Minimaalsed terviseuuringud*

Terviseuuringud peavad hõlmama järgmist:

— üldine tervisekontroll;

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

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

— narkootikumide kuritarvitamise kontroll.

4.7.2.1.2. *Psühholoogiline hindamine*

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

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

a) kognitiivsed võimed:

— tähelepanu- ja keskendumisvõime,

— mälu,

— taju erksus,

— otsustusvõime,

— suhtlus,

b) psühhomotoorsed võimed,

— reaktsiooni kiirus,

— liigutuste koordinatsioon;

▼B

c) käitumine ja isiksuseomadused,

— emotsionaalne enesevalitsemine,

— käitumise usaldusväärsus,

— sõltumatus,

— kohusetunne.

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

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

4.7.2.2. Pärast tööle asumist

4.7.2.2.1. *Korrapärase tervisekontrolli sagedus*

Vähemalt üks põhjalik terviseuuring tuleb teha

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

— 41–62-aastaste töötajate puhul iga 3 aasta järel;

— üle 62-aastaste töötajate puhul kord aastas.

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

4.7.2.2.2. *Korrapärase tervisekontrolli miinimumsisu*

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

— üldine tervisekontroll;

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

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

— narkootikumide kuritarvitamise kontroll, kui esinevad vastavad kliinilised näitajad.

4.7.2.2.3. *Täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine*

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

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

▼B

4.7.3. *Meditsiininõuded*

4.7.3.1. Üldnõuded

Töötajad ei tohi põdeda haigusi ega saada ravi, mis võib põhjustada järgmist:

— ootamatu teadvusekaotus;

— teadvuse või keskendumisvõime nõrgenemine;

— ootamatu teovõimetus;

— tasakaalu või koordinatsiooni halvenemine;

— oluline liikumisvõime halvenemine.

Täidetud peavad olema järgmised nägemis- ja kuulmisnõuded.

4.7.3.2. Nägemisnõuded

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

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

— Kesknägevus ja lähinägevus: piisav, abivahenditega või ilma.

— Lubatud on kontaktläätsed.

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

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

— Mõlema silma nägevus: olemas.

— Binokulaarne vaateväli: olemas.

— Kontrastitundlikkus: hea.

— Puuduvad progresseeruvad silmahaigused.

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

4.7.3.3. Kuulmisnõuded

Toonaudiogrammiga kontrollitud piisav kuulmine, st

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

— Kuulmisaparaadi kasutamine on lubatud.

4.8. **Täiendav teave taristu ja veeremiüksuste kohta**

4.8.1. *Taristu*

Nõuded raudteetaristuga seotud andmeühikutele seoses käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga, mis tehakse raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadavaks taristuregistri kaudu, on täpsustatud D liites.

▼B

Kuni taristuregistri lõpliku loomiseni esitab taristuettevõtja selle teabe muul viisil tasuta võimalikult kiiresti ja igal juhul 15 päeva jooksul esimese esitamise korral, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja nõustub pikema tähtajaga.

Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu taristuandmete muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muude vahendite kaudu seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse. Taristuettevõtja vastutab andmete õigsuse eest.

Hädaolukordade või reaalajas teabe puhul tagab taristuettevõtja raudteeveo-ettevõtjale viivitamata teabe esitamise asjakohaste alternatiivsete teabevahendite kaudu.

4.8.2. *Veerem*

Taristuettevõtjale peavad olema kättesaadavad järgmised veeremiga seotud andmed:

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

— veeremiüksuse, k.a puhvrid (olemasolu korral), kogupikkus; raudteeveo-ettevõtja vastutab andmete õigsuse eest.

5. KOOSTALITLUSE KOMPONENDID

5.1. **Määratlus**

Koostalitluse komponendid on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 7.

5.2. **Komponentide loetelu**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemis koostalitluse komponendid puuduvad.

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

6.1. **Koostalitluse komponendid**

Kuna käesoleva määrusega veel koostalitluse komponente ette ei nähta, ei käsitleta selles ka hindamise korda.

6.2. **Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**

6.2.1. *Põhimõtted*

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem on direktiivi (EL) 2016/797 II lisa kohane funktsionaalne allsüsteem.

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artiklitega 9 ja 10 peavad raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad mis tahes uue või muudetud ohutustunnistuse või tegevusloa kohaldamisel tõendama ohutusjuhtimissüsteemi vastavust käesoleva määruse nõuetele.

▼B

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

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

7. RAKENDAMINE

7.1. **Põhimõtted**

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikliga 9 peavad raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad tõendama käesoleva määruse nõuete täitmist oma ohutusjuhtimissüsteemi alusel.

7.2. **Erijuhud**

7.2.1. *Sissejuhatus*

Allpool loetletud erijuhtudel võib kohaldada järgmisi erisätteid.

Erijuhtumid jagunevad kahte kategooriasse:

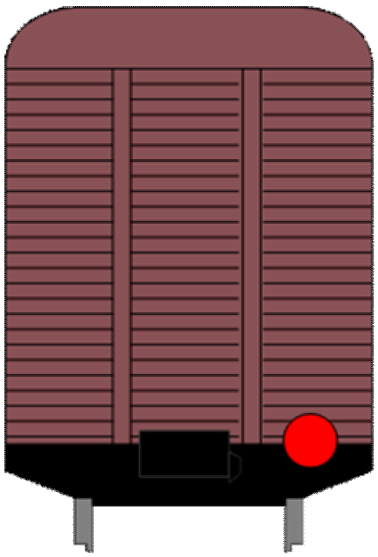
a) sätteid kohaldatakse püsivalt („P“-juhtum) või ajutiselt („T“-juhtum).

b) Ajutise kohaldamise juhtudel täidavad liikmesriigid asjakohase allsüsteemi nõuded 2024. aastaks („T1“-juhtum).

7.2.2. *Erijuhtumite loetelu*

7.2.2.1. Eesti, Läti, Leedu, Poola, Ungari ja Slovakkia alaline erijuhtum („P“-juhtum)

Punkti 4.2.2.1.3.2 rakendamisel võib üksnes Eesti, Läti, Leedu Poola, Ungari ja Slovakkia raudteevõrgustikus rööpmelaiusega 1 520 mm käitatavate rongide tähistamiseks kasutada järgmist tagaosa signaalseadet.



Selle valgust peegeldava ketta läbimõõt peab olema 185 mm ja punase ringi läbimõõt 140 mm.

▼B

7.2.2.2. Iirimaa ja Ühendkuningriigi alaline erijuhtum Põhja-Iirimaa puhul

Punkti 4.2.2.1.3.2 rakendamisel võib üksnes Iirimaa ja Põhja-Iirimaa raudteevõrgustikus rööpmelaiusega 1 600 mm käitatavate rongide tagaosa signaalseadmena kasutada kaht pidevat punast tuld.

7.2.2.3. Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum („T1“-juhtum)

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

7.2.2.4. Soome püsiv erijuhtum (P)

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

▼B

A liide

ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri käitamiseeskirjad on esitatud tehnilises dokumendis „ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad – 5. versioon“, mis on välja antud 9. aprillil 2019 ([1]).

([1]) Avaldatud ERA veebisaidil (www.era.europa.eu).

▼B

B liide

Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

B1. **Peamised käitamispõhimõtted**

1. Rongi liikumise lubamise meetod peab tagama rongide ohutu vahekauguse.

2. Rong sõidab üksnes teataval liinilõigul, kui rongi koosseis ühildub taristuga.

3. Enne sõitma hakkamist või sõidu jätkamist tagatakse reisijate, töötajate ja kaupade ohutu vedu.

4. Enne kui rong võib alustada või jätkata liikumist, peab ta saama liikumiseks loa ja kogu vajaliku teabe loaga seotud tingimuste kohta.

5. Kui on teada või kahtlustatakse, et rongi liikumine ei ole teataval liinilõigul ohutu, tuleb rongi liikumist takistada seni, kuni on võetud meetmeid rongi ohutuks liikumiseks.

6. Kui rongi ohutu liikumine on mis tahes moel seatud kahtluse alla, ei tohi rongi käitada seni, kuni on võetud meetmeid rongi ohutuks liikumiseks.

B2. **Ühised käitamiseeskirjad**

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

1. LIIVATAMINE

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

— pöörangute ja ülesõitude piirkonnas;

— pidurdamisel alla 20 km/h kiirusel;

— rongi seisu ajal.

Erandjuhud on:

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

— paigaltvõtt või

— veduki liivatamisseadmete katsetamine.

▼B

2. RONGI VÄLJUMINE

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

— vedurijuht on saanud rongiliikumisloa;

— rongi toimivustingimused on täidetud;

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

3. EELDATUD AJAKS EI OLE ANTUD RONGILIIKUMISLUBA

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

4. ESITULEDE TÄIELIK RIKE

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

4.1. **Hea nähtavuse puhul**

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

4.2. **Pimedas või halva nähtavuse korral**

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

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

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

5. TAGAOSA SIGNAALSEADME TÄIELIK RIKE

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

▼B

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

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

6. RONGI HELISIGNAALSEADME RIKE

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

7. RAUDTEEÜLETUSKOHA RIKE

7.1. **Mittetoimivat raudteeületuskohta läbivate rongide peatamine**

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

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

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

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

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

8. RAADIO-HÄÄLSIDE RIKE

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

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

▼B

8.2. **Rongi raadio-häälside rike pärast sõidu algust**

Kõik rikketüübid

Kui vedurijuht avastab esmase raadio-häälside rikke, teavitab ta sellest mis tahes vahendite abil võimalikult kiiresti signalisti.

Vedurijuht täidab seejärel signalistilt saadud juhised rongi edasise liikumise kohta.

Rongisisene rike

Mittetoimiva raadio-häälsidega rong võib:

— jätkata oma tööd, kui vedurijuhi ja signalisti vahel on olemas mõni muu suhtlusvahend, või

— liikuda lähimasse kohta, kus raadiot on võimalik parandada või rikkest mõjutatud veeremiüksuse saab välja vahetada, kui puudub muu häälsidevahend vedurijuhi ja signalisti vahel side pidamiseks.

9. NÄGEMISE JÄRGI SÕITMINE

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

— sõidab ettevaatlikult, reguleerib kiirust, võttes arvesse nähtavust eespool oleval rööbasteel, et vabas nähtavusalas oleks võimalik peatuda enne veeremit, stoppsignaali või takistust; ning

— ei ületa nägemise järgi sõitmiseks ette nähtud piirkiirust.

See ei kehti, kui rööbasteele ilmub peatumisteekonnal ootamatu takistus.

10. RIKKEGA RONGILE PAKUTAV ABI

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

2) Kui on vaja abirongi, peavad vedurijuht ja signalist kokku leppima vähemalt järgmises:

— vajaliku abirongi liik;

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

— rikkega rongi asukoht.

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

— abirong on kohale jõudnud või

— signalist ja vedurijuht on kokku leppinud teistsuguses töökorralduses.

▼B

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

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

— rikkega rongi asukoht;

— koht, kuhu rikkega rong tuleb viia.

4) Ühendatud rongide vedurijuht peab tagama järgmise:

— abirong on ühendatud rikkega rongiga ning

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

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

11. STOPPSIGNAALI/-TÄHIST NÄITAVAST SIGNAALSEADMEST MÖÖDUMISE LUBA

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

Loa andmisel peab signalist andma vedurijuhile juhised liikumise kohta.

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

12. RAUDTEEÄÄRSETE SIGNAALSEADMETE KÕRVALEKALDED

Avastada võidakse milline tahes järgmistest kõrvalekalletest:

— signaali ei näidata kohas, kus seda tuleks näidata;

— näidatakse nõuetele mittevastavat signaali;

— signaalseadmele lähenemisel võetakse vastu signaalid nõuetele mittevastavas järjekorras;

— signaal ei ole selgelt nähtav.

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

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

13. HÄDAKUTSUNG

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

▼B

Lisaks sellele teeb vedurijuht järgmist:

— vähendab rongi kiirust viivitamata nägemise järgi sõitmiseks ettenähtud kiirusele ning

— sõidab nägemise järgi, kui signalist ei ole andnud muid juhiseid, ning

— järgib signalisti antud juhiseid.

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

14. VIIVITAMATUD MEETMED RONGIDE JAOKS TEKKIVA OHU ÄRAHOIDMISEKS

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

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

15. PARDASEADMETE RIKE

Raudteeveo-ettevõtja määrab kindlaks juhud, mil pardaseadmete rike mõjutab rongi käitamist.

Raudteeveo-ettevõtja annab vedurijuhile ja/või rongimeeskonnale vajalikku teavet selle kohta, milliseid meetmeid võtta rongi käitamist mõjutavate rongisiseste rikete korral.

Kui vedurijuht saab teada rongi käitamist mõjutavate pardaseadmete rikkest, peab vedurijuht:

— teavitama signalisti olukorrast ja piirangutest rongi pardal, juhul kui rongil on lubatud sõitu jätkata;

— vedurijuht ei tohi alustada või jätkata sõitu seni, kuni signalist on andnud selleks loa;

— kui signalist annab loa rongi sõidu alustamiseks või jätkamiseks, järgib vedurijuht rongi suhtes kehtestatud piiranguid.

Kui signalist ei anna luba rongi sõidu alustamiseks või jätkamiseks, järgib vedurijuht signalisti antud juhiseid.

16. LIIKUMISLOA LÕPUST MÖÖDUMINE ILMA LOATA

— Kui vedurijuht saab aru, et rong on liikumisloa lõpust möödunudilma loata, peatab vedurijuht rongi viivitamata.

— Kui rong peatatakse ATP/TPSi abil, peab vedurijuht võtma hädapidurdust toetavaid meetmeid.

▼B

— Vedurijuht peab teavitama signalisti.

— Kui signalist saab aru, et rong on liikumisloa lõpust möödunud ilma loata, peab signalist võtma rongi koheseks peatamiseks vajalikke meetmeid.

— Vedurijuht ja signalist võtavad kõik vajalikud meetmed kõikide liikumiste kaitsmiseks.

Kui rong saab edasi sõita, teavitab vedurijuht sellest signalisti. Signalist määrab rongi marsruudi või kontrollib seda, et rong saaks oma reisi jätkata, ja annab kõik vajalikud juhised.

17. RAUDTEEÄÄRSETE SEADMETE, SEALHULGAS KONTAKTVÕRGU RIKE

— Taristuettevõtja määrab kindlaks, kas raudteeäärsete seadmete (sealhulgas kontaktvõrgu) rike mõjutab rongide ohutut ja/või tõhusat käitamist.

— Taristuettevõtja annab vedurijuhile käesoleva määruse punkti 4.2.1.2.2.3 kohaselt vajalikud juhised selle kohta, milliseid meetmeid sellise rikke korral võtta.

— Kui vedurijuht saab teada rongide ohutut ja/või tõhusat käitamist mõjutavate raudteeäärsete seadmete (sealhulgas kontaktvõrgu) rikkest, teavitab ta olukorrast signalisti võimalikult kiiresti ja järgib signalisti antud juhiseid.

▼B

C liide

Ohutusteabe vahetamise metoodika

C1. **Suuline suhtlus**

1. **Kohaldamisala ja eesmärk**

Käesolevas liites kehtestatakse eeskirjad, milles käsitletakse ohutusteabe vahetamist rongimeeskonna liikmete, eelkõige vedurijuhi ja signalisti vahel; eelkõige määratakse kindlaks eeskirjade struktuur, metoodika ja sisu. Ohutusteabe vahetamine on igasuguse muu teabevahetusega võrreldes prioriteetne.

2. **Ohutusteabe vahetamine**

2.1. *Sidepidamisstruktuur*

Ohutusteadete edastamine peab toimuma lühidalt ja selgelt ning võimaluse korral ei tohi kasutada lühendeid. Tagamaks teatest arusaamine ja vajalike meetmete võtmine, peab teadet edastav isik käsitlema vähemalt järgmist:

— annab teada oma täpse asukoha;

— teatab, millist ülesannet ta täidab, ja esitab vajalikku toimingut käsitleva teabe.

Vedurijuhid identifitseerivad end ronginumbri ja rongi asukoha abil.

Signalistid identifitseerivad end signaalposti kontrollpiirkonna või asukoha abil.

2.2. *Sidepidamismetoodika*

Teadet edastav isik peab:

— veenduma, et teade on vastu võetud ja seda on vajalikul moel korratud; Kuna hädateadete eesmärk on anda kiireloomulisi tööjuhiseid, mis on otseselt seotud raudteeohutusega, ei tule neid teateid korrata;

— vajaduse korral parandama teates tehtud vea;

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

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

▼B

2.3. *Teabevahetuse sisu*

Eri pooled kasutavad enda identifitseerimiseks järgmisi teateid:

— signalist:

Rong ..... … [ronginumber] siin ..... … (signaalposti kontrollpiirkond/asukoht).

— vedurijuht:

Siin rong ..... … [ronginumber] ..... … [asukoht].

Kõik pooled kasutavad teabevahetuseks järgmist terminoloogiat:

Olukord	Terminoloogia
Termin, millega antakse kõnelemisvõimalus üle teisele poolele:	*üle*
Termin, millega kinnitatakse teate kättesaamist:	*kätte saadud*
Termin, millega palutakse halva levi või arusaamatuse korral teadet korrata:	*öelge uuesti*
Terminid, mida kasutatakse, et teatada, kas etteloetud teade vastab täpselt saadetud teatele:	*õige*
Terminid, mida kasutatakse, et teatada, et etteloetud teade ei vasta saadetud teatele:	*Viga (+ ütlen uuesti)*
Termin, mida kasutatakse, et panna teine pool ootele, kui sidepidamisel on ajutine katkestus ja ühendus ei ole katkenud	*oodake*
Termin, millega teatatakse teisele poolele, et side võidakse katkestada, kuid seda tuleks hiljem jätkata:	*Võtan uuesti ühendust*
Termin, millega teatataks, et teade on lõppenud	*lõpp*

Kõik pooled kasutavad teabevahetuseks järgmist terminoloogiat ilma tõlketa:

Olukord	Standardterminoloogia
Termin, mis näitab, et tegemist on hädaolukorraga	*mayday, mayday, mayday*

Seda terminit ei tõlgita ega pea kasutama juhul, kui rongis on olemas hädaabikõne funktsioon (nt GSM-R).

▼B

3. **Teabevahetuseeskirjad**

Et ohutusalasest teabevahetusest õigesti aru saadaks, tuleb kasutatavast teabevahetusviisist sõltumata järgida järgmisi eeskirju.

3.1. *Rahvusvaheline foneetiline tähestik*

Rahvusvahelist foneetilist tähestikku kasutatakse:

— tähestikutähtede identifitseerimiseks;

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

— signaalide või punktide identifitseerimistunnuse väljendamise puhul.

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

3.2. *Numbrid*

Arve väljendatakse numberhaaval:

0 = null

1 = üks

2 = kaks

3 = kolm

4 = neli

5 = viis

6 = kuus

7 = seitse

8 = kaheksa

9 = üheksa

C2. **Käitamisjuhised**

1. **Sissejuhatus**

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad kasutavad teabevahetuseks Euroopa suuniseid järgmistel juhtudel:

1) liikumisloa lõpust (stoppsignaali/-tähist näitav signaalseade) möödumise luba;

2) luba jätkata pärast hädaseiskamist sõitu (ETCS);

3) kohustus jääda paigale, kohustus viia sõit lõpule (ETCS);

▼B

4) käitamisjuhise tühistamine;

5) kohustus sõita piirangute alusel;

6) kohustus sõita nägemise järgi;

7) luba alustada sõitu töötaja vastutusel (ETCS) pärast liikumise ettevalmistamist;

8) luba mööduda defektsest raudteeületuskohast;

9) kohustus sõita energiavarustuse piiranguid järgides;

10–20) RESERVEERITUD

Numbrid 1–20 on reserveeritud Euroopa juhistele, numbrid 1–5 ja 7 on ETCSi jaoks kohustuslikud. Kui B-klassi süsteemi käsitlevad käitamisjuhised nõuavad rohkem teavet kui Euroopa juhised, võib selle asemel kasutada riiklikke juhiseid. Sellisel juhul võib taristuettevõtja need nõuded kindlaks määrata oma riiklikes juhistes. Kui need on nummerdatud, algavad iga taristuettevõtja kindlaksmääratud riiklikud juhised 21st. Riiklike juhiste sisu peab olema vähemalt sama kui Euroopa juhistel.

2. **Sisu**

Käitamisjuhis peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

— kust see anti (signalisti asukoht);

— selle andmise kuupäev (mitte suulise juhise puhul);

— rong/manööver, mille kohta see käib;

— selged, täpsed, üheselt mõistetavad juhised;

— signalisti esitatud kordumatu tunnus.

Peale selle võib sõltuvalt asjaoludest käitamisjuhis sisaldada ka:

— selle andmise kellaaega;

— rongi/manöövri asukohta, kus see kehtib;

— vedurijuhi identifitseerimistunnust;

— juhiseandja identifitseerimistunnust;

— kinnitust (allkiri või elektrooniline kinnitus) selle kohta, et korraldus on kätte saadud.

Kõik käitamisjuhised, mis on üleskirjutamiseks antud, võib tühistada üksnes Euroopa juhise nr 4 alusel, milles on sõnaselgelt viidatud tühistava juhise kordumatule identifitseerimistunnusele.

▼B

3. **Käitamisjuhise andmine**

Euroopa juhis sisaldab teavet, mis esitatakse elektrooniliselt, suuliselt, füüsiliselt paberil, või suulisi juhiseid, mis vedurijuht peab üles kirjutama, või muid sama teabetasemega turvalisi sidemeetodeid.

Kui vedurijuht peab käitamisjuhise üles kirjutama, peab rong põhimõtteliselt seisma paigal. Raudteeveo-ettevõtja ja asjaomane taristuettevõtja võivad koos riski hinnata, mille tulemusel võidakse kindlaks määrata tingimused, mille korral sellest põhimõttest on ohutu kõrvale kalduda.

Käitamisjuhis tuleb anda probleemist mõjutatud alale võimalikult lähedal.

Käitamisjuhis on ülimuslik raudteeäärsete signaalide ja/või DMI näitude suhtes. Kui lubatud kiirus või käivituskiirus on käitamisjuhises ettenähtud maksimumkiirusest väiksem, tuleb järgida väiksemat kiirust.

Signalist annab käitamisjuhise ainult siis, kui ronginumber ja vajaduse korral rongi/manöövri asukoht on kindlaks tehtud. Enne käitamisjuhise järgimist peab vedurijuht kontrollima, et see käitamisjuhis käiks tema rongi/manöövri ja hetkeasukoha või kindlakstehtud asukoha kohta.

4. **Käitamisjuhise teadvustamine**

Raudteeveo-ettevõtja peab kindlaks määrama menetluse, millega tagatakse, et vedurijuht on käitamisjuhisest teadlik, kuni rong jõuab kohani, kus seda juhist tuleb järgida.

Kui käitamisjuhist ei ole vaja järgida kohe pärast selle andmist, peab vedurijuhil olema võimalik võtta see vastu hiljem.

5. **Täidetud käitamisjuhise jälgimine**

Määruse (EL) 2018/762 ja direktiivi (EL) 2016/798 raames jälgivad taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja käitamisjuhiste andmise ja kasutamise protsessi.

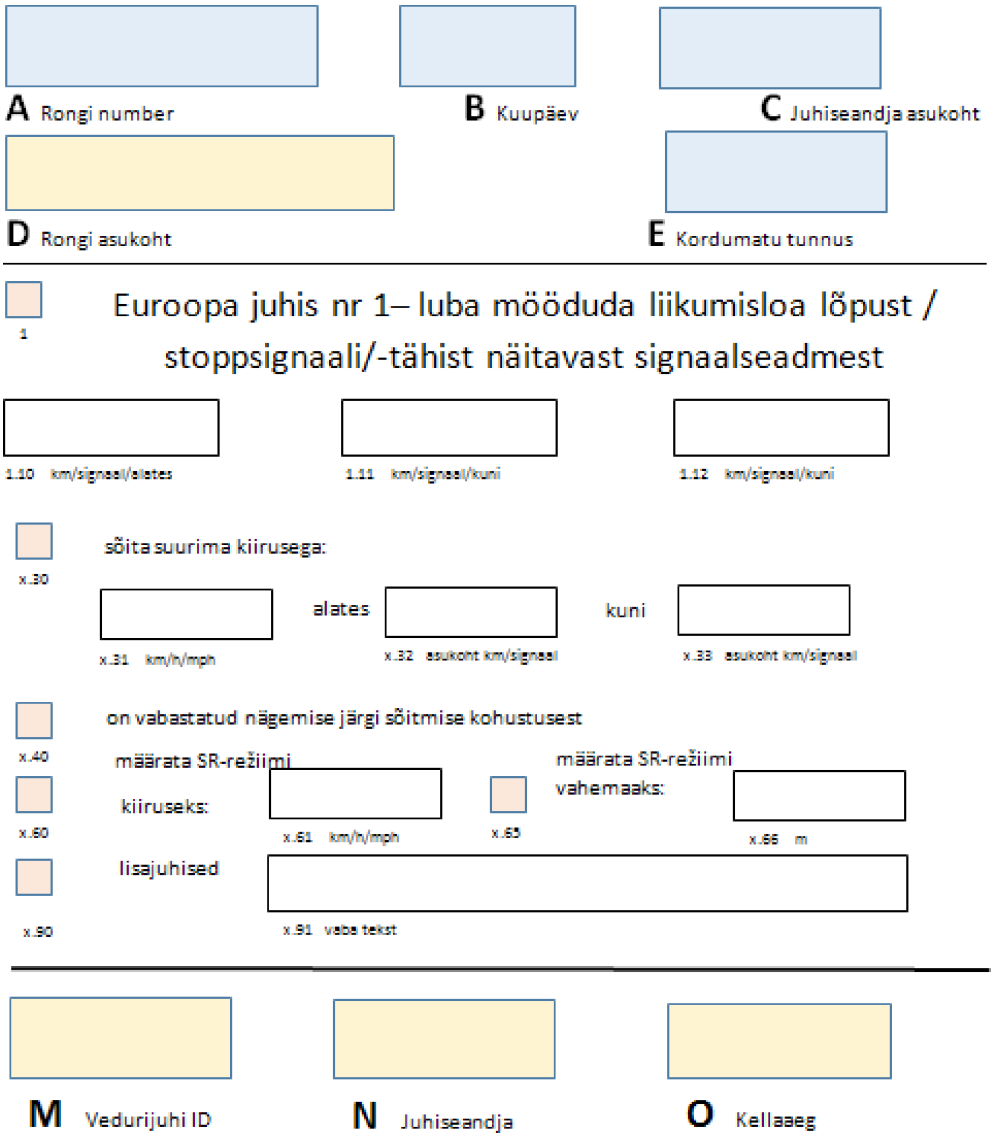
6. **Euroopa juhised**

Igale Euroopa juhistes sisalduvale andmeväljale tuleb anda oma tunnus.

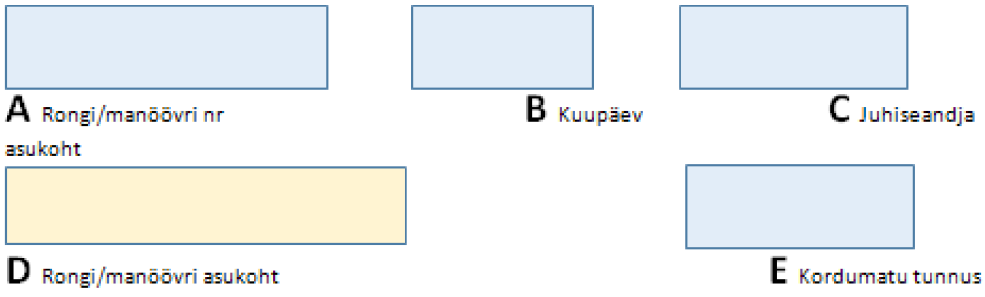
Kuigi kasutatakse sisu ja tunnuseid, on vorming ise soovituslik.

Kui konkreetset välja liikmesriigis või taristuettevõtja võrgustikus ei kasutata, ei ole kohustust seda välja Euroopa juhises kuvada ning ühtegi välja ei lisata.

▼B


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
1
Euroopa juhis nr 1– luba mööduda liikumisloa lõpust / stoppsignaali/-tähist näitavast signaalseadmest
1.10 km/signaal/alates
1.11 km/signaal/kuni
1.12 km/signaal/kuni
x.30
sõita suurima kiirusega:
x.31 km/h/mph
alates
x.32 asukoht km/signaal
kuni
x.33 asukoht km/signaal
x.40
on vabastatud nägemise järgi sõitmise kohustusest
määrata SR-režiimi
kiiruseks:
x.60
x.61 km/h/mph
x.65
määrata SR-režiimi vahemaaks:
x.66 m
lisajuhised
x.90
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja
O Kellaaeg

▼B



☐ 2 Euroopa juhis nr 2 – luba jätkata pärast hädaseiskamist sõitu

☐ 2.10 valida „start" ja kui liikumisluba ei anta, on lubatud alustada liikumist SR-režiimis

☐ 2.11 valida SH-režiim

☐ x.30 sõita suurima kiirusega:

x.31 km/h/mph alates x.32 asukoht km/signaal kuni x.33 asukoht km/signaal

☐ x.40 on vabastatud nägemise järgi sõitmise kohustusest

☐ x.45 kontrollida liini järgmisel põhjusel:

x.46 vaba tekst

☐ x.50 anda tulemustest teada:

x.51 vaba tekst

☐ x.60 määrata SR-režiimi kiiruseks:

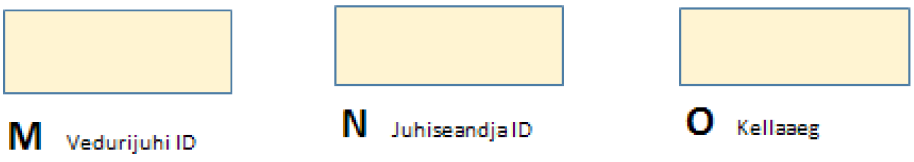
x.61 kmh/mph

☐ x.65 määrata SR-režiimi vahemaaks:

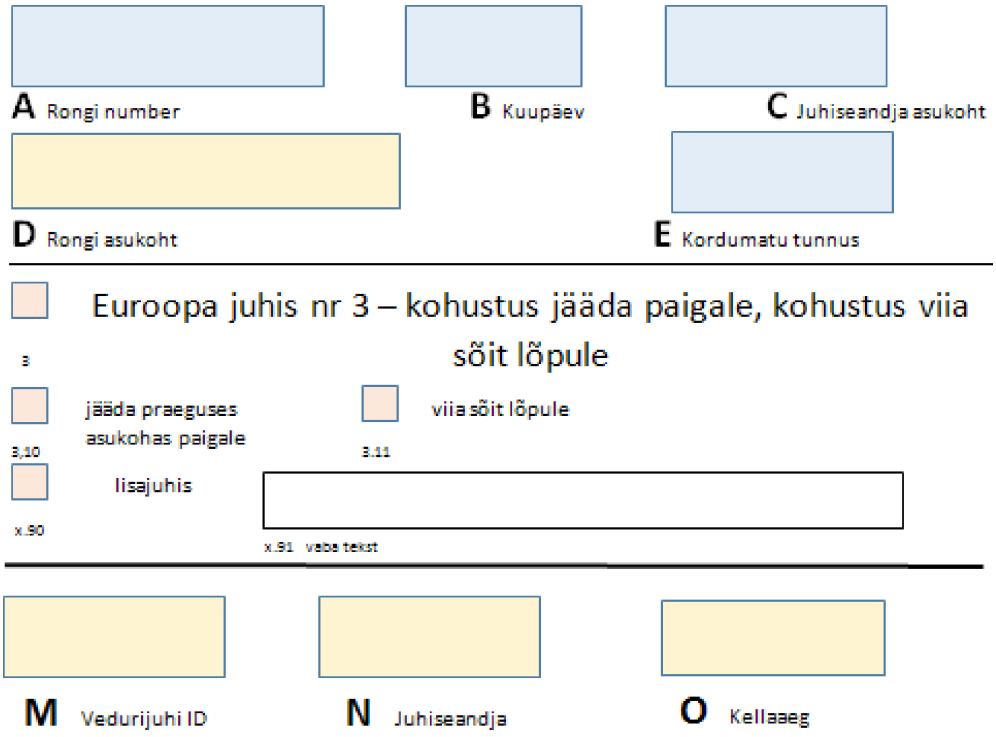
x.66 m

☐ x.90 lisajuhis

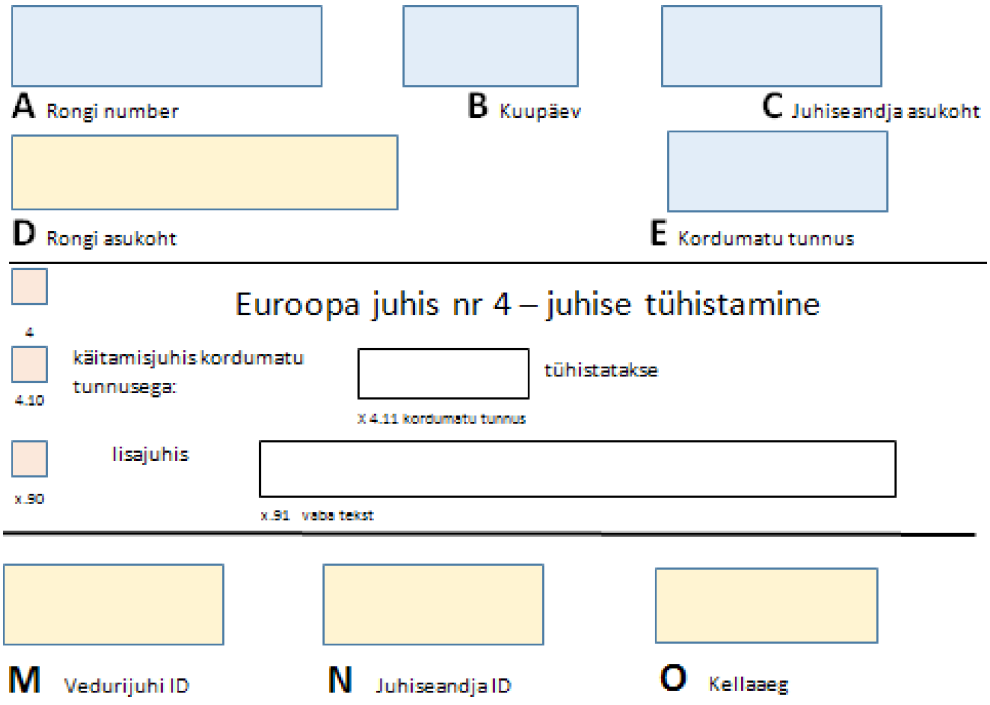
x.91 vaba tekst



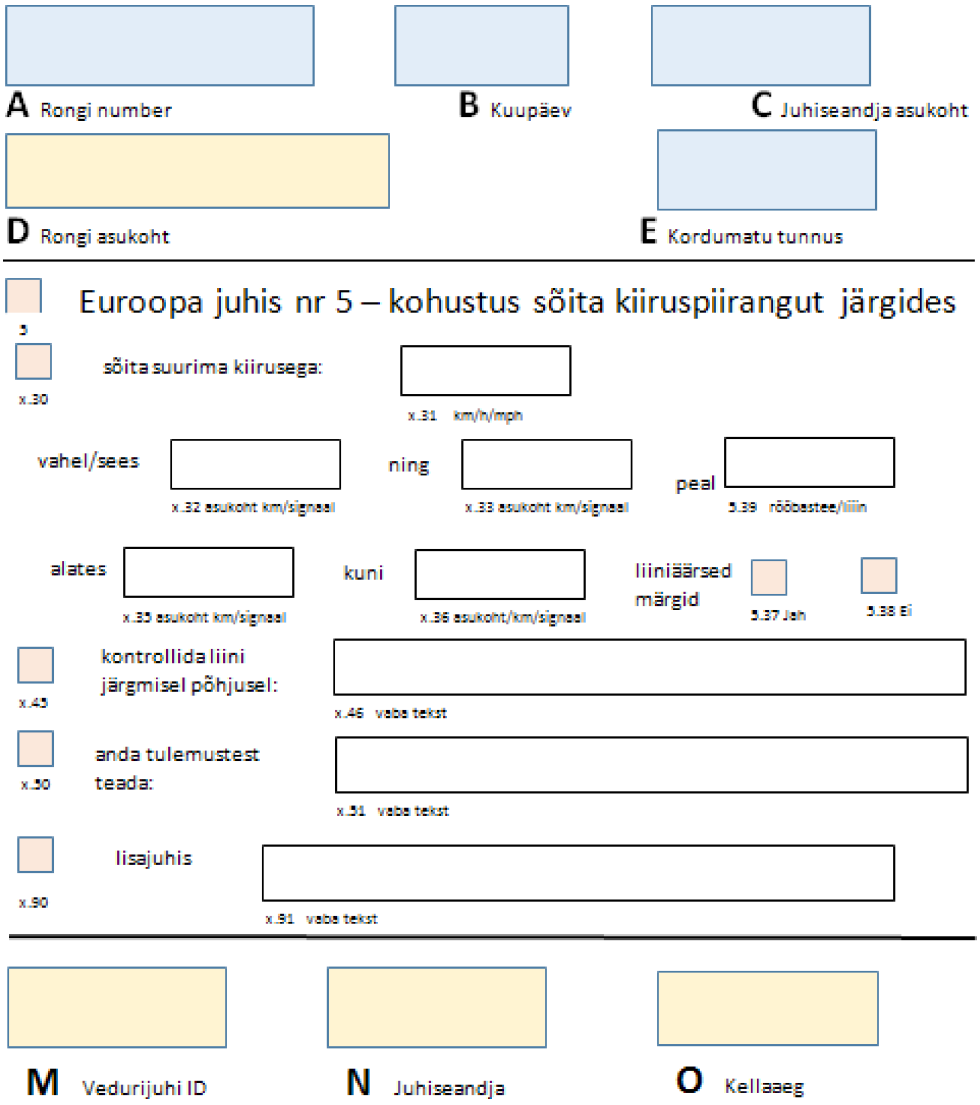
▼B


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
Euroopa juhis nr 3 – kohustus jääda paigale, kohustus viia sõit lõpule
3
jääda praeguses asukohas paigale
3.10
viia sõit lõpule
3.11
lisajuhis
x.90
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja
O Kellaaeg

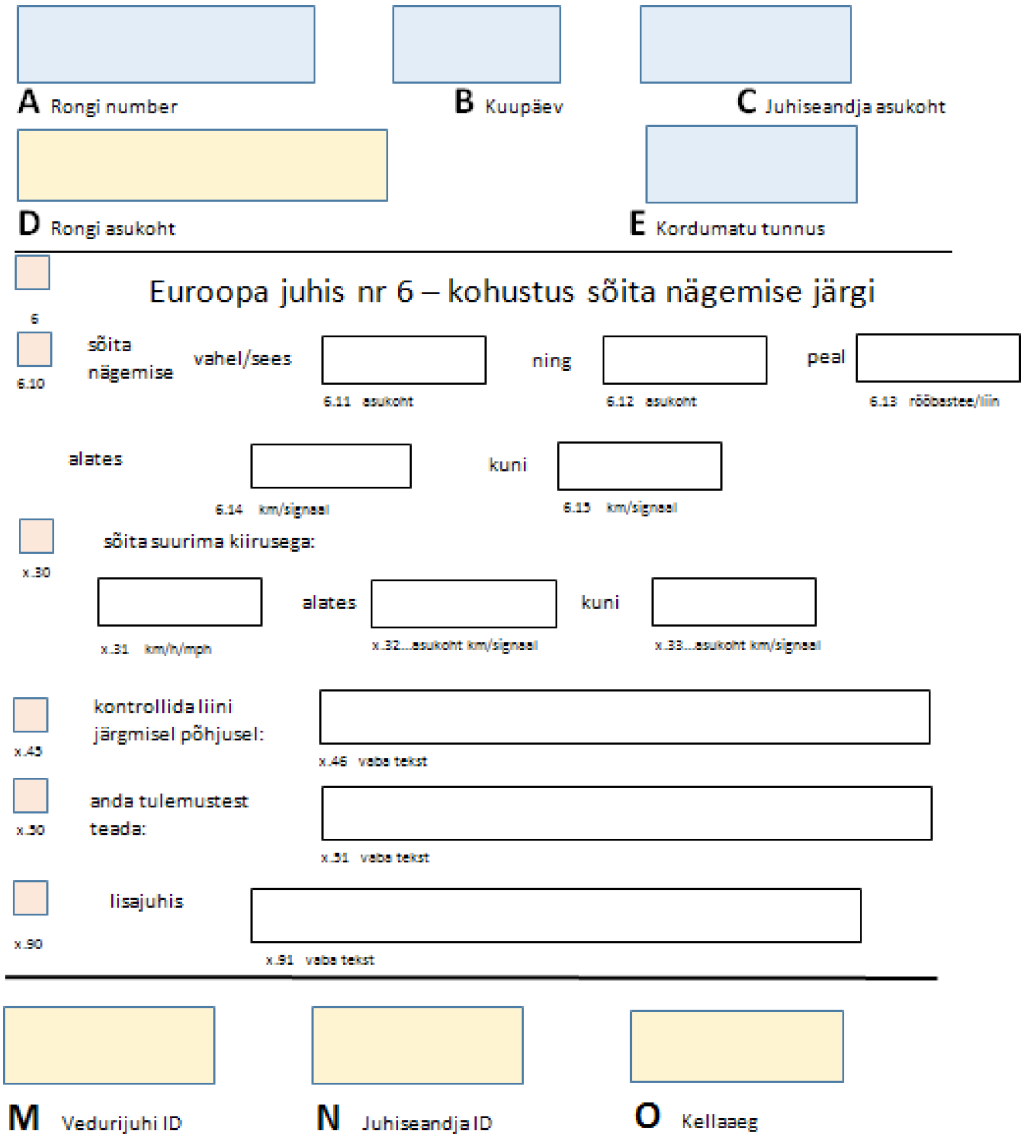
▼B


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
4
Euroopa juhis nr 4 – juhise tühistamine
4.10
käitamisjuhis kordumatu tunnusega:
tühistatakse
X 4.11 kordumatu tunnus
x.90
lisajuhis
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja ID
O Kellaaeg

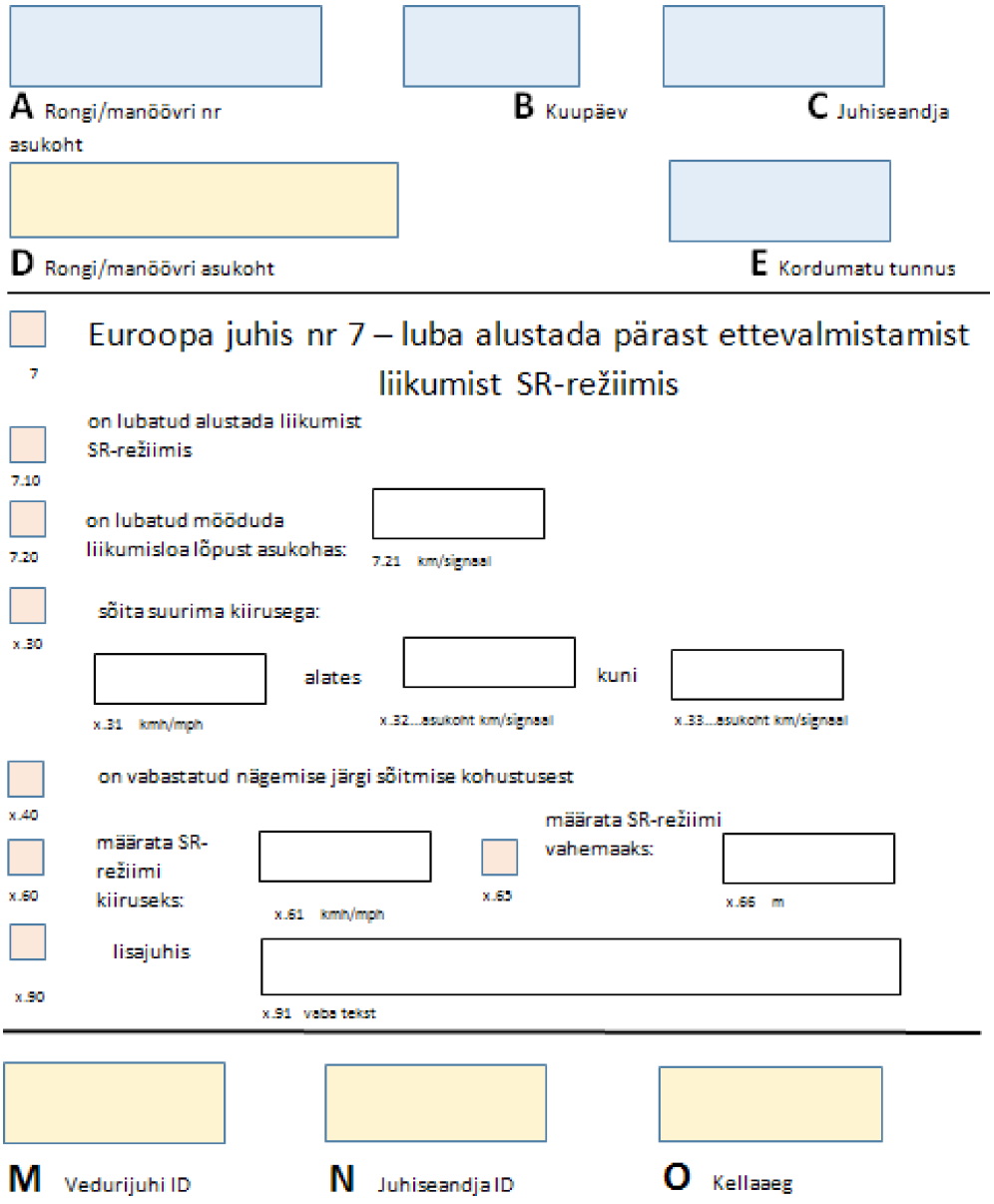
▼B


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
5
Euroopa juhis nr 5 – kohustus sõita kiiruspiirangut järgides
x.30
sõita suurima kiirusega:
x.31 km/h/mph
vahel/sees
x.32 asukoht km/signaal
ning
x.33 asukoht km/signaal
peal
5.39 rööbastee/liiin
alates
x.35 asukoht km/signaal
kuni
x.36 asukoht/km/signaal
liiniäärsed märgid
5.37 Jah
5.38 Ei
x.45
kontrollida liini järgmisel põhjusel:
x.46 vaba tekst
x.50
anda tulemustest teada:
x.51 vaba tekst
x.90
lisajuhis
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja
O Kellaaeg

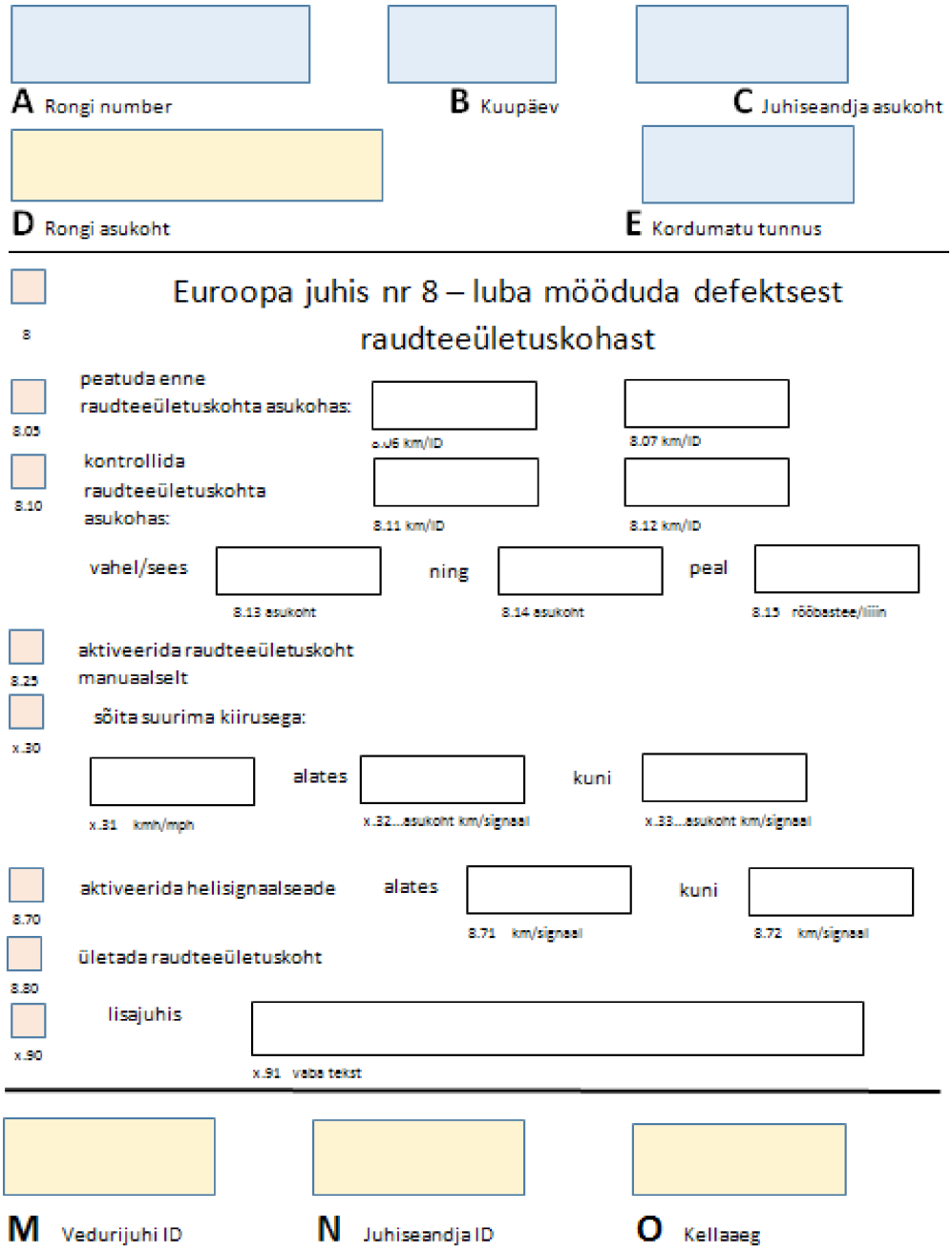
▼B


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
Euroopa juhis nr 6 – kohustus sõita nägemise järgi
6
6.10
sõita nägemise
vahel/sees
6.11 asukoht
ning
6.12 asukoht
peal
6.13 rööbastee/liin
alates
6.14 km/signaal
kuni
6.15 km/signaal
x.30
sõita suurima kiirusega:
x.31 km/h/mph
alates
x.32...asukoht km/signaal
kuni
x.33...asukoht km/signaal
x.45
kontrollida liini järgmisel põhjusel:
x.46 vaba tekst
x.50
anda tulemustest teada:
x.51 vaba tekst
x.90
lisajuhis
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja ID
O Kellaaeg

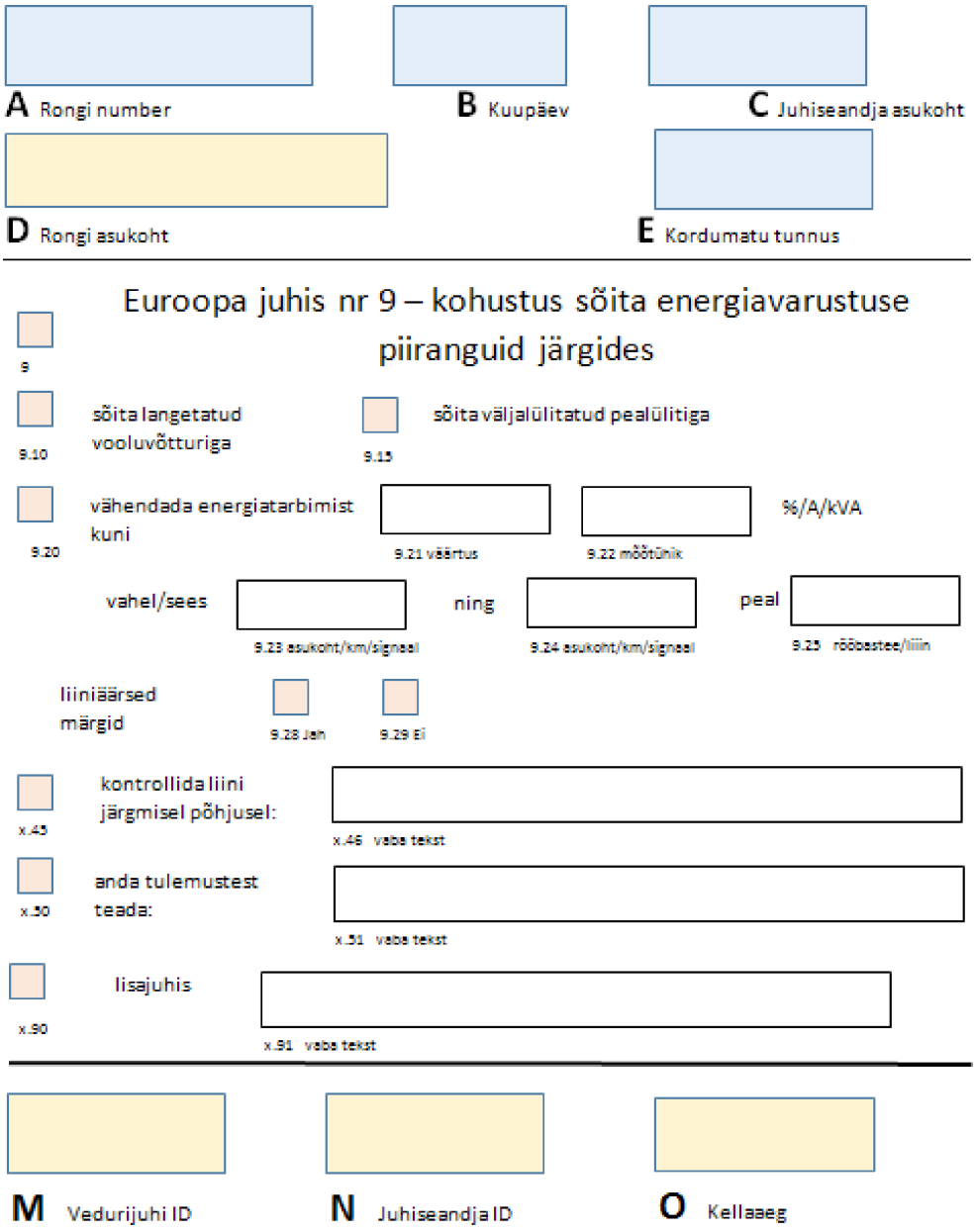
▼B


A Rongi/manöövri nr
B Kuupäev
C Juhiseandja
asukoht
D Rongi/manöövri asukoht
E Kordumatu tunnus
7
Euroopa juhis nr 7 – luba alustada pärast ettevalmistamist liikumist SR-režiimis
on lubatud alustada liikumist SR-režiimis
7.10
on lubatud mööduda liikumisloa lõpust asukohas:
7.20
7.21 km/signaal
sõita suurima kiirusega:
x.30
alates
kuni
x.31 kmh/mph
x.32...asukoht km/signaal
x.33...asukoht km/signaal
on vabastatud nägemise järgi sõitmise kohustusest
x.40
määrata SR-režiimi kiiruseks:
x.60
x.61 kmh/mph
x.63
määrata SR-režiimi vahemaaks:
x.66 m
lisajuhis
x.90
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja ID
O Kellaaeg

▼B


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
8
Euroopa juhis nr 8 – luba mööduda defektsest raudteeületuskohast
8.05
peatuda enne raudteeületuskohta asukohas:
o.06 km/ID
8.07 km/ID
8.10
kontrollida raudteeületuskohta asukohas:
8.11 km/ID
8.12 km/ID
vahel/sees
8.13 asukoht
ning
8.14 asukoht
peal
8.15 rööbastee/liiin
8.25
aktiveerida raudteeületuskoht manuaalselt
x.30
sõita suurima kiirusega:
x.31 kmh/mph
alates
x.32...asukoht km/signaal
kuni
x.33...asukoht km/signaal
8.70
aktiveerida helisignaalseade
alates
8.71 km/signaal
kuni
8.72 km/signaal
8.80
ületada raudteeületuskoht
x.90
lisajuhis
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja ID
O Kellaaeg

▼B


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
Euroopa juhis nr 9 – kohustus sõita energiavarustuse piiranguid järgides
9
9.10
sõita langetatud vooluvõtturiga
9.15
sõita väljalülitatud pealülitiga
9.20
vähendada energiatarbimist kuni
9.21 väärtus
9.22 mõõtühik
%/A/kVA
vahel/sees
9.23 asukoht/km/signaal
ning
9.24 asukoht/km/signaal
peal
9.25 rööbastee/liin
liiniäärsed märgid
9.28 Jah
9.29 Ei
x.45
kontrollida liini järgmisel põhjusel:
x.46 vaba tekst
x.50
anda tulemustest teada:
x.51 vaba tekst
x.90
lisajuhis
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja ID
O Kellaaeg

▼B

7. **Käitamisjuhise andmine**

Kõik pooled kasutavad järgmist terminoloogiat:

Olukord	Terminoloogia
Käitamisjuhise tühistamine	*tühistada protseduur*
Kui teate saatmist on vaja hiljem jätkata, alustatakse protseduuri uuesti algusest	*eksimus edastuse käigus*
Kui saatja avastab edastusvea, peab saatja taotlema tühistamist	*viga (+ koostage uus vorm ...)* *või* *Viga (+ ütlen uuesti)*
Eksimus ettelugemise käigus	*Viga (+ ütlen uuesti)*
Arusaamatus Kui üks pooltest ei saa teatest täielikult aru, tuleb teadet korrata	*öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)*

8. **Vormide kogu**

Taristuettevõtja vastutab vormide kogu ja vormide koostamise eest oma töökeeles.

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

Vormide kogu kasutavad nii vedurijuht kui ka rongide liikumislube andvad töötajad. Vedurijuhi kasutatav kogu ja rongide liikumislube andvate töötajate kasutatav kogu struktureeritakse ja nummerdatakse ühtmoodi.

Vormide kogu koosneb kahest osast.

Esimene osa sisaldab vähemalt järgmist:

— käitamisjuhiste vormide loend;

— loetelu juhtudest, mille puhul konkreetseid vorme kohaldatakse;

— rahvusvahelist foneetilist tähestikku sisaldav tabel.

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

9. **Raudteeterminite sõnastik**

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

▼B

D liide

Marsruudiga ühilduvus ja marsruudiraamat

D1. **Veeremi ja rongi ühilduvuse parameetrid ettenähtud käitamismarsruudil**

Märkus.

1. Punkti 4.2.2.5.1 kohaseid nõudeid järgides võib raudteeveo-ettevõtja teatavate parameetrite vastavust kontrollida ka varasemates etappides.

2. Kõiki parameetreid tuleb kontrollida veeremi tasandil: selle tähistamiseks tehakse „X“ veergu „Veeremi tasand“. Mõnda parameetrit on vaja kontrollida siis, kui rongi koosseis muutub, nagu on kindlaks määratud punktis 4.2.2.5; nende parameetrite kohta tehakse „X“ veergu „Veeremi tasand“.

3. Selleks et mitte dubleerida katseid seoses parameetritega „liikluskoormus ja taristu koormustaluvus“ ning „rongituvastussüsteemid“, esitab taristuettevõtjate taristuregistri kaudu loetelu marsruudiga ühilduvatest veeremitüüpidest või veeremiüksustest, mille puhul nende ühilduvust marsruudiga on juba kontrollinud, kui selline teave on kättesaadav.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Liikluskoormus ja taristu koormustaluvus	Staatilised teljekoormused ning projektijärgne mass ja tegelik mass järgmistel koormusjuhtudel: — projektijärgne mass, nagu on määratletud määruses (EL) nr 1302/2014 — töörežiimil; — tavalise kasuliku koormaga; — erakordselt raske kasuliku koormaga; — kui see on asjakohane, siis tegelik mass vastavalt standardile EN 15663: 2017- A1 2018: — töörežiimil; — tavalise kasuliku koormaga; Suurim valmistajakiirus	1.1.1.1.2.4 Kandevõime 1.1.1.1.2.4.1 Kandevõime riiklik klassifikatsioon 1.1.1.1.2.4.2 Rajatiste vastavus kiirraudteesüsteemi koormusmudelile (HSLM) 1.1.1.1.2.4.3 Erikontrolli nõudvate rajatiste asukoht raudteel 1.1.1.1.2.4.4 Dokument/dokumendid staatilise ja dünaamilise marsruudi ühilduvuse kontrollide menetlus(t)e kohta	x	x	Veeremiüksuste staatilise ühilduvuse kontrollimine, kui vaja, siis taristuettevõtja esitatud teabe alusel, rongide dünaamilise ühilduvuse kontrollimine toimub vastavalt asjaomasele korrale või asjakohasele teabele, mille taristuettevõtja on taristuregistri kaudu parameetri 1.1.1.1.2.4.4 all esitanud. **Kaubavagunid:** Staatilise ühilduvuse kontrollimine toimub vastavalt järgmistele standardi EN 15528:2015 jagudele: 4–7, A liide, D liide või Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi võrgustike puhul asjakohased riiklikud eeskirjad kooskõlas komisjoni määruse (EL) nr 1299/2014 ([1]) punkti 4.2.7.4 alapunktiga 4.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
	Veeremi pikkus Telgede pikisuunaline paiknemine veeremiüksusel (teljevahed) Staatilise ühilduvuse kontrollimine vagunite puhul: Eri liinikategooriate lubatud kasulik koormus vastavalt vagunite KTK-le				
Gabariit	Veeremi gabariit: — võrdlusprofiilid, mille jaoks veeremile on antud luba; — muud hinnatud gabariidid.	1.1.1.1.3.1.1 Gabariit 1.2.1.0.3.4 Gabariit 1.1.1.1.3.1.2 Erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht raudteel 1.1.1.1.3.1.3 Dokument erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta 1.2.1.0.3.5 Erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht raudteel 1.2.1.0.3.6 Dokument erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta	X	X	Esitatud võrdlusprofiilide võrdlus veeremi/rongi ja kavandatud marsruudi vahel. Määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 7.3.2.2 ning määruse (EL) nr 1299/2014 lisa punktides 7.7.17.2 ja 7.7.17.9 osutatud erijuhtumite puhul võib kohaldada erimenetlust marsruudi ühilduvuse kontrollimiseks. Sel eesmärgil teeb taristuettevõtja kättesaadavaks asjakohase teabe. Taristuettevõtja peab kindlaks tegema konkreetsed punktid, mis erinevad taristuregistri parameetrites esitatud võrdlusprofiilist: 1.1.1.1.3.1.1 ja 1.2.1.0.3.4. Sellisel juhul ajakohastatakse taristuregistrit vastavalt (parameetrid: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). *Märkus.* Nende konkreetsete punktide kontrollimiseks võib olla vajalik taristuettevõtja ja raudtee-ettevõtja vaheline täiendav arutelu.
Vertikaalne raadius	Väikseim võimalik: — kumera vertikaalkõveriku raadius — nõgusa vertikaalkõveriku raadius	1.2.2.0.3.3 Vertikaalkõvera väikseim raadius (manöövritee)	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi puhul esitatud vertikaalkõvera minimaalse raadiuse võrdlus

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Rongituvastussüsteemid	Rongituvastussüsteemi tüüp, mille jaoks veerem on projekteeritud ja millele vastavust on hinnatud	1.1.1.3.7.1.1 Rongituvastussüsteemi tüüp 1.1.1.3.7.1.2 Erikontrolli vajavate rööbastee vooluahelate või teljeloendurite tüübid 1.1.1.3.7.1.3 Dokument punktis 1.1.1.3.7.1.2 esitatud rongituvastussüsteemide tüübiga seotud menetlus(t)e kohta Prantsusmaa võrgustiku jaoks: 1.1.1.3.7.1.4 Rongituvastuspiiranguga liinilõik	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud rongituvastussüsteemi(de) võrdlus *Märkus.* KTK ja riiklike eeskirjade kohase veeremiüksusele loa andmise menetluse puhul kontrollitakse veeremiüksuse ja kõikide võrgustiku kasutusalaga seotud rongituvastussüsteemide tehnilist ühilduvust. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel (nt tuvastamisprobleemid veeremi käitamise käigus) võib teha pärast veeremiloa andmist katseid ja/või kontrolle, millesse on kaasatud raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja.
Teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade	Teljepuksi seisundi jälgimine (teljepuksi ülekuumenemise detektor)	1.1.1.1.7.4 Rööbasteeäärne teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade (HABD) Prantsusmaa, Itaalia ja Rootsi võrgustike jaoks. 1.1.1.1.7.5 KTK-le vastav rööbasteeäärne teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade: (JAH/EI), kui EI: — 1.1.1.1.7.6 Rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme identifitseerimistunnus — 1.1.1.1.7.7 Rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme põlvkond — 1.1.1.1.7.8 Rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme asukoht raudteel — 1.1.1.1.7.9 Teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme mõõtmise suund	X		**Olemasolev KTK nõuetele mittevastav veerem:** Võrreldakse rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise detektori kohta esitatud veeremi ja kavandatud marsruudi ühilduvust, kui kasutusala võrgustik sisaldab/võrgustikud sisaldavad rohkem kui üht rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise detektori (HABD) tüüpi. Kui kasutusala võrgustikus/võrgustikes on ainult üht tüüpi raudteeäärse teljepuksi ülekuumenemise detektor, ei ole marsruudi ühilduvust vaja kontrollida. *Märkus.* KTK-le vastava veeremi puhul: ühilduvust kasutusala võrgustiku/võrgustikega kontrollitakse loa andmise etapis. Võrgustiku mis tahes eripära peab olema hõlmatud erijuhtumiga.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Tööomadused	Suurima lubatud kiiruse ja välisrööpa kõrgenduse suurima puudujäägi kombinatsioon, mille puhul veeremile on antud luba (käituspiirid, mille puhul veeremit on hinnatud) Rööbastee kalle	1.1.1.1.4.2. Maksimaalne põikkalde hälve 1.1.1.1.2.5 Suurim lubatud kiirus 1.1.1.1.4.3 Rööbastee kalle	X		Võrreldakse suurima lubatud kiiruse, välisrööpa kõrgenduse suurima puudujäägi ja rööpakalde kombinatsiooni, mille puhul veeremit on hinnatud, taristuregistris või taristuettevõtja esitatud välisrööpa kõrgenduse puudujäägi, kiiruse ja rööbastee kaldega. Kui veeremi omadused ei lange taristu omadustega kokku ning veeremi ja marsruudi ühilduvusega võib probleeme olla, esitab taristuettevõtja ühe kuu jooksul tasuta ja elektrooniliselt kiiruse ja välisrööpa kõrgenduse suurima puudujäägi täpse kombinatsiooni konkreetsetes punktides, kus ühilduvusega võib probleeme olla. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja peaks kontrolli tulemusi arvesse võtma marsruudiraamatu koostamisel. Selle kontrolli tulemusena võidakse kehtestada käitamistingimused (nt kiiruspiirang liinilõigul).
Rattapaar	Rattapaari gabariit	1.1.1.1.4.1 Standardne rööpmelaius 1.2.1.0.4.1 Standardne rööpmelaius	X		Rattapaari gabariidi võrdlemine kavandatud marsruudi rööpmelaiusega
Rattapaar	Väikseim ratta läbimõõt töörežiimil	1.1.1.1.5.2 Väikseim rataste läbimõõt fikseeritud tömp-riströöbaste korral	X		Võrreldakse ratta väikseimat läbimõõtu veeremi ja kavandatud marsruudiga.
Rattapaar	Rööpmelaiuse ümberlülitamise seadme tüüp, mille jaoks veerem on projekteeritud	1.2.0.0.0.5 Rakenduspunkti geograafiline asukoht 1.2.0.0.0.4.1 Rööpmelaiuse ümberlülitamise seadme tüüp/tüübid	X		Võrreldakse selle ümberlülitusseadme tüüpi, mille jaoks veeremiüksus on projekteeritud, ettenähtud marsruudi rööpmelaiuse muutmise seadme tüübiga.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Miinimumkõver	Väikseim võimalik horisontaalne pöörderaadius	1.1.1.1.3.7 Horisontaalkõvera minimaalne raadius 1.2.2.0.3.2 Horisontaalkõvera minimaalne raadius	X	X	Veeremi ja kavandatud marsruudi horisontaalkõvera minimaalse raadiuse võrdlus.
Pidurisüsteem	Hädapidurdus ja maksimaalne sõidupidurdus: peatumisteekond ja maksimaalne aeglustus koormustingimusel „projekteeritud mass tavalise kasuliku koormaga“ suurimal valmistajakiirusel. Üldise käitamise korral (*) lisaks eespool nimetatud andmetele: pidurdusmassi protsent (lambda)	1.1.1.3.11.1 Suurim nõutav pidurdusteekond 1.1.1.1.3.6 Kalde profiil 1.1.1.1.2.5 Suurim lubatud kiirus 1.1.1.1.6.1 Rongi suurim aeglustus 1.1.1.3.11.2 Kas taristuettevõtja on punkti 4.2.2.6.2. alapunktis 2 mainitud lisateabe kättesaadavaks teinud (JAH/EI)? Kui jah: 1.1.1.3.11.3 Viide taristuregistris osutatavale dokumendile/osutatavatele dokumentidele	X	X	**Eelnevalt koostatud rongikoosseis (määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punkt 2.2.1):** Võrreldakse veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud peatumisteekonda ja rongi maksimaalset aeglustust iga koormustingimuse kohta suurimal valmistajakiirusel. **Üldine käitamine (*):** Puudub konkreetne soovitatav menetlus, mida raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem peaks hõlmama
Pidurisüsteem	Soojusmahutavus: — KTK võrdlusjuhtum; — kui võrdlusjuhtumit ei ole märgitud, siis soojusmahtuvus, väljendatuna: — kiirus, — kalle, — vahemaa, — aeg (kui vahemaad ei ole märgitud)	1.1.1.1.3.6 Kalde profiil 1.1.1.1.2.5 Suurim lubatud kiirus	X		Veeremiüksuse võrdlusjuhtumi võrdlemine kavandatud marsruudi omadustega. *Märkus.* Taristuregistri või taristuettevõtja esitatud teave näitab muutuse asukohta kilomeetrites, kallaku pikkust saab arvutada andmete väljavõtmise teel.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Pidurisüsteem	Suurim kalle, millel veeremi paigalhoidmiseks piisab ainult seisupidurist (kui veeremile on seisupidur paigaldatud)	1.1.1.1.3.6 Kalde profiil 1.2.2.0.3.1 Seisuteede kalle	X	X	Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud maksimaalse kalde profiilide võrdlus. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks võrdluse tulemust arvesse võtta (nt täiendavate vahendite kasutamine).
Magnetiline rööpapidur	Magnetpiduri kasutamise takistamise võimalus (ainult siis, kui magnetiline pidur on paigaldatud)	1.1.1.1.6.3 Magnetpidurite kasutamine 1.1.1.1.6.5 Magnetpidurite kasutamise tingimusi sisaldav dokument	X		Kontrollitakse, kas magnetilise rööpapiduri kasutamine on kavandatud marsruudil lubatud. *Märkused.* Kui magnetpiduri kasutamine on lubatud, peab taristuettevõtja esitama selle kasutamise tingimused. Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks kontrolli tulemust arvesse võtta (nt vältida magnetilise rööpapiduri kasutamist liinilõigul).
Pöörisvoolu rööpapidur	Võimalus vältida pöörisvoolupiduri kasutamist (ainult siis, kui pöörisvoolupidur on paigaldatud)	1.1.1.1.6.2 Pöörisvoolupidurite kasutamine 1.1.1.1.6.4 Pöörisvoolupidurite kasutamise tingimusi sisaldav dokument	X		Kontrollitakse, kas pöörisvoolu rööpapiduri kasutamine on kavandatud marsruudil lubatud. *Märkused.* Kui pöörisvoolu rööpapiduri kasutamine on lubatud, peab taristuettevõtja esitama selle kasutamise tingimused. Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks kontrolli tulemust arvesse võtta (nt vältida pöörisvoolu rööpapiduri kasutamist liinilõigul).

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Ilmastikutingimused	Temperatuurivahemik	1.1.1.1.2.6 Temperatuurivahemik	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud temperatuurivahemike võrdlus. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleb võimalikke piiranguid arvesse võtta, kui võrreldud temperatuurivahemik erineb.
Ilmastikutingimused	Lume, jää ja rahe tingimused	1.1.1.1.2.8 Karmid ilmastikutingimused	X		Veeremi kohta esitatud lume, jää ja rahe tingimuste (nt S1) ning kavandatud marsruudi karmide ilmastikutingimuste võrdlus. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleb võimalikke piiranguid arvesse võtta. Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vaheline arutelu võimalike piirangute kindlakstegemiseks.
Pinged ja sagedused	Energiavarustussüsteem: — nimipinge ja -sagedus — kontaktliinide süsteemi tüüp — Olemasoleva, KTK-le mittevastava veeremi korral, mida kavatsetakse käitada määruse (EL) nr 1301/2014 (energiavarustuse KTK) lisa punktis 7.4.2.2.1 nimetatud konkreetsetel liinidel: Umax2.	1.1.1.2.2.1.1 Kontaktliinide süsteemi tüüp 1.1.1.2.2.1.2 Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus) 1.1.1.2.2.1.2.1 KTK-le vastav energiavarustussüsteem Määruse (EL) nr 1301/2014 (energiavarustuse KTK) lisa punktis 7.4.2.2.1 kindlaks määratud erijuhud 1.1.1.2.2.1.3 Määruse (EL) nr 1301/2014 ([2]) lisa punktides 7.4.2.2.1 ja 7.4.2.11.1 osutatud liinide puhul Umax2.	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud toitesüsteemi pinge (nimipinge ja -sagedus) ning kontaktliinide süsteemi tüübi võrdlus.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Regeneratiivpidur	Võimalus vältida regeneratiivpiduri kasutamist (ainult siis, kui regeneratiivpidur on paigaldatud)	1.1.1.2.2.4 Regeneratiivpidurdamise luba	X		Kontrollitakse, kas regeneratiivpiduri kasutamine on kavandatud marsruudil või konkreetsete tingimuste korral lubatud. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks kontrolli tulemust arvesse võtta (nt vältida regeneratiivpiduri kasutamist liinilõigul).
Kehtivad piirangud	Elektrilised veeremiüksused, millel on võimsuse või voolu piiramise funktsioon.	1.1.1.2.5.1 Pardal voolutugevuse või võimsuse piiramine	X		Kontrollitakse, kas kavandatud marsruudi puhul on nõutav, et veeremiüksusel on voolutugevuse või võimsuse piiramise funktsioon. *Märkus.* KTK-le vastaval veeremil, mille suurim võimsus on üle 2 MW, on voolutugevuse või võimsuse piiramise funktsioon.
Vooluvõttur	Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta iga sellise alalisvoolusüsteemi puhul, mille kasutamiseks veerem on seadistatud	1.1.1.2.2.3 Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta 1.2.2.0.6.1 Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta	X		Veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi kohta esitatud iga alalisvoolusüsteemi vooluvõtturi paigalseisu suurima voolutugevuse võrdlus
Vooluvõttur	Vooluvõtturi ja kontaktliinide kokkupuute kõrgus (rööpa kohal) iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud	1.1.1.2.2.5 Kontaktliini suurim kõrgus 1.1.1.2.2.6 Kontaktliini väikseim kõrgus	X		Vooluvõtturi ja kontaktliini kõrguse võrdlus iga energiavarustussüsteemi korral sõiduki ja kavandatud marsruudi puhul
Vooluvõttur	Vooluvõtturi pea iga sellise energiavarustussüsteemi puhul, mille kasutamiseks veeremiüksus on seadistatud	1.1.1.2.3.1 KTK-le vastavad lubatud vooluvõtturi pead 1.1.1.2.3.2 Muud lubatud vooluvõtturi pead	X		Vooluvõtturi pea geomeetria (sh isoleermaterjalist või muust materjalist sarved l 950 mm puhul) võrdlus iga energiavarustussüsteemi korral veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Vooluvõttur	Veeremile paigaldatava vooluvõtturi kontaktkinga materjal iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud	1.1.1.2.3.4 Kontaktkinga lubatud materjal	X		Vooluvõtturi ja kontaktkinga võrdlus iga energiavarustussüsteemi korral sõiduki ja kavandatud marsruudi puhul.
Vooluvõttur	Keskmise kontaktjõu kõver	1.1.1.2.5.2 Lubatud kontaktjõud	X		Keskmise kontaktjõu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul. **KTK-le vastav veeremiüksus, mis on ette nähtud käitamiseks KTK-le mittevastavatel liinidel:** keskmise kontaktjõu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul iga pinge korral. **Olemasolev KTK-le mittevastav veeremiüksus:** keskmise kontaktjõu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul iga pinge korral. *Märkus.* KTK-le vastavat veeremiüksust on lubatud kasutada keskmise kontaktjõuga standardi EN 50367:2012 tabelis 6 kindlaks määratud piirnormide korral.
Vooluvõttur	Kontaktõhuliiniga ühenduses olevate vooluvõtturite arv iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud; lühim kaugus kontaktõhuliiniga kokku puutuva kahe vooluvõtturi vahel (iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veeremiüksus on seadistatud; üksik- ja vajaduse korral liitkäituse puhul) (ainult siis, kui tõstetud vooluvõtturite arv on suurem kui 1) Vooluvõtu tõhususe katsetamiseks kasutatava kontaktõhuliini tüüp (tuleb märkida iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud) (ainult siis, kui tõstetud vooluvõtturite arv on suurem kui 1)	1.1.1.2.3.3 Nõuded tõstetud vooluvõtturite arvule ja vooluvõtturite vahelisele kaugusele teataval kiirusel	X	X	**Eelnevalt koostatud rongikoosseis (määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punkt 2.2.1):** Iga energiavarustussüsteemi puhul: — Kontaktõhuliiniga kokku puutuvate vooluvõtturite arvu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul — Kontaktõhuliiniga kokku puutuva kahe vooluvõtturi vahelise lühima vahemaa võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul **Üldine käitamine (*):** Hõlmatud raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemiga, võttes arvesse taristuettevõtja kehtestatud tingimusi, nagu on esitatud taristuregistris või taristuettevõtja esitatud teabes.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
					Märkus. Kahe tõstetud vooluvõtturi vahelise miinimumkauguse puhul võib võrdluse tulemuseks olla veeremi käitamispiirangu seadmine, mida tuleb raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem arvesse võtta (nt kahe tõstetud vooluvõtturiga elektriline mootorrong on sunnitud ühe vooluvõtturi langetama).
Vooluvõttur	On paigaldatud automaatne langetamisseade iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	1.1.1.2.5.3 Nõutud automaatne langetamisseade	X		Kontrollitakse, kas kavandatud marsruudi puhul on nõutav, et veeremiüksusel on automaatne langetamisseade.
Prantsusmaa võrgustiku jaoks: Faaside eraldus	Juhikabiini ja vooluvõtturi vaheline kaugus pöörd- või mootorrongide puhul	1.1.1.2.4.3 Kaugus signaalmärgist faasidevahelise eraldustsooni lõpuni		x	Kontrollida, kas nende signaalmärkide asend, millel on näidatud koht, kus vedurijuht võib vooluvõtturi tõsta või võimsuslüliti jälle välja lülitada kavandatud marsruudil/marsruutidel, vastab juhikabiini ja vooluvõtturi vahelisele kaugusele pöörd- või mootorrongide puhul. Kui esineb mittevastavus, tuleb signaalmärgi asukohta muuta ja see peab olema piisavalt kaugel, tagamaks, et vedurijuhid ei tõsta vooluvõttureid liiga vara.
Tunnel	Tuleohutuse kategooria	1.1.1.1.8.10 Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria 1.1.1.1.8.11 Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria 1.2.1.0.5.7 Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria	X		Tuleohutuskategooria võrdlemine veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
		1.2.1.0.5.8 Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria 1.2.2.0.5.7 Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria 1.2.2.0.5.8 Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria			
ongi pikkus	Rongi pikkus	1.2.2.0.2.1 Manöövritee kasutatav pikkus 1.2.1.0.6.4 Perrooni kasutatav pikkus	X	X	**Püsivalt ja eelnevalt koostatud rongikoosseis (määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punkt 2.2.1):** Veeremiüksuste pikkuse (üksik- või liitkäitamine) võrdlemine kavandatud marsruudi manöövritee ja perrooni pikkusega. **Üldine käitamine (*):** Koostatud rongi pikkuse võrdlemine kavandatud marsruudi manöövritee ja perrooni pikkusega. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja peaks kontrolli tulemusi arvesse võtma oma ohutusjuhtimissüsteemis. Selle kontrolli tulemusena võidakse kehtestada käitamistingimused.
Perrooni kõrgus ning sisse- ja väljapääs	Perrooni kõrgused, mille jaoks veerem on projekteeritud	1.2.1.0.6.5 Perrooni kõrgus	X		Perroonide kõrguse võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja peaks kontrolli tulemusi arvesse võtma oma ohutusjuhtimissüsteemis. Selle kontrolli tulemusena võidakse kehtestada käitamistingimused.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
ETCS	ETCSi ühilduvus	1.1.1.3.2.9 ETCSi ühilduvus	X		Taristuregistris esitatud ETCSi ühilduvuse väärtuse võrdlus on esitatud veeremi loas.
ETCS	Rongi terviklikkus	1.1.1.3.2.8 Rongisisene rongi terviklikkuse kinnitus on liinile juurdepääsu saamiseks vajalik	X	X	Võrreldakse, kas veerem/rong suudab kinnitada rongi terviklikkust, kui raudteeäärsed seadmed seda nõuavad.
GSM-R	Raadiosüsteemi ühilduvus (kõne)	1.1.1.3.3.9 Raadiosüsteemi ühilduvus (kõne)	X		Taristuregistris esitatud raadiosüsteemi ühilduvuse (kõne) väärtuse võrdlus on esitatud veeremi loas.
GSM-R	Raadiosüsteemi ühilduvus (andmed)	1.1.1.3.3.10 Raadiosüsteemi ühilduvus (andmed)	X		Taristuregistris esitatud raadiosüsteemi ühilduvuse (andmed) väärtuse võrdlus on esitatud veeremi loas.
GSM-R	SIM-kaardi GSM-R koduvõrk	1.1.1.3.3.5 Rändluskokkuleppega hõlmatud GSM-Ri võrgud	X		Võrreldakse, kas SIM-kaardi GSM-R koduvõrk on nende GSM-R-võrkude loendis, mille puhul on marsruudi kõikide lõikude kohta sõlmitud rändlusleping. Seda tuleb teha kõigi veeremi SIM-kaartide (kõne ja andmed) puhul.
GSM-R	SIM-kaardi rühmatunnus 555*(group ID 555)*.	1.1.1.3.3.4 Rühma 555 *(group 555)* kasutamine	X		Kontrollitakse, kas rühmatunnust 555 *(group ID 555)* kasutatakse raudtee ääres. Kui seda ei konfigureerita rongisiseselt, tuleks koos taristuettevõtjaga kehtestada kõigepealt alternatiivsed käitamisprotseduurid.

▼B

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
B-klass	Kasutusel olev B-klassi rongiturvangusüsteem	1.1.1.3.5.3 Kasutusel olevad rongiturvangusüsteemid	X		Kasutusel oleva B-klassi rongiturvangusüsteemi nime ja versiooni võrdlus.
B-klass	Kasutusel olev B-klassi raadiosüsteem	1.1.1.3.6.1 Kasutusel olev raadiosüsteem	X		Kasutusel oleva B-klassi rongiturvangusüsteemi nime ja versiooni võrdlus.

(*) üldine käitamine: veeremiüksus on projekteeritud üldiseks käitamiseks, kui see veeremiüksus on ette nähtud haakimiseks teiste veeremiüksustega, mis kuuluvad rongikoosseisu, mis ei ole projekteerimisetapis kindlaks määratud.

([1]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 1).

([2]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1301/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 179).

▼B

D2. **Elemendid, mille taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtjale marsruudiraamatu koostamiseks esitama**

Number	Marsruudiraamat
1	**Taristuettevõtja üldandmed**
1.1	Taristuettevõtja nimi
2	**Kaardid ja skeemid**
2.1	**Kaart: skemaatiline ülevaade, sealhulgas**
2.1.1	Liinilõigud
2.1.2	Põhiasukohad (jaamad, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid)
2.2	**Liiniskeem**
2.2.1	Teave liinide, ümbersõitude, tupikute ja manöövriteedele juurdepääsu kohta
2.2.2	Põhiasukohad (jaamad, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid) ja nende paiknemine liini suhtes
2.2.3	Kõigi rongide puhul asjaomaste püsisignaalide asukohad, liigid ja nimetused
2.3	**Jaamade/sorteerimisjaamade/depoode skeemid**
2.3.1	Asukoha nimi
2.3.2	Koha liik (reisiterminal, kaubaterminal, sorteerimisjaam, depoo)
2.3.3	Ohtlikes punktides kaitset pakkuvate püsisignaalide asukohad, liigid ja tunnused
2.3.4	Rööbasteede, sealhulgas pöörangute identifitseerimistunnused ja plaan
2.3.5	Perroonide identifitseerimistunnused
2.3.6	Perroonide pikkus
2.3.7	Perroonide kõrgus
2.3.8	Perroonide kõverus
2.3.9	Ümbersõitude identifitseerimistunnused
2.3.10	Muud seadmed
3	**Konkreetsete liinilõikude andmed**
3.1	**Üldandmed**
3.1.1	Liinilõigu otspunkt 1
3.1.2	Liinilõigu otspunkt 2
3.1.3	Raudteeäärsed kaugusetähised (sagedus, välimus ja paigutus)
3.1.4	Iga rööbastee lubatud maksimaalne sõidukiirus, sealhulgas vajaduse korral eri kiirused teatavat tüüpi rongide jaoks
3.1.5	Mis tahes muu teave, millest vedurijuht peab teadlik olema

▼B

Number	Marsruudiraamat
3.1.6	Spetsiifiline geograafiline teave kohaliku taristu kohta
3.1.7	Liikluskorraldus-/juhtimiskeskusega normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades sidepidamise vahendid.
3.2	**Tehnilised eritingimused**
3.2.1	Kallete protsent
3.2.2	Kallete asukoht
3.2.3	Tunnelid: asukoht, pikkus, üksikasjalikud andmed, näiteks jalgteede ja evakuatsioonipääsude olemasolu, samuti selliste turvaalade asukohad, kust on võimalik reisijaid evakueerida; tuleohutuse kategooria
3.2.4	Alad, kus peatumine on keelatud: identifitseerimine, asukoht, liik
3.2.5	Tööstusriskid – kohad, kus vedurijuhil on ohtlik rongist väljuda
3.2.6	Liivatamisseadme (kui see on olemas) katsetamiseks määratud alade asukohad
3.2.7	Signaalimissüsteemi ja vastava käitamisrežiimi tüüp (topeltliin, muutsuunaline, vasak- või parempoolse suunaga jne)
3.2.8	Rongiraadiosideseadmete tüüp
3.3	**Energiavarustuse allsüsteem**
3.3.1	Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus)
3.3.2	Suurim voolutugevus rongis
3.3.3	Konkreetsete elektrivedukite voolutarbimisega seotud piirangud
3.3.4	Lisavedukite paigutusega seotud piirangud, et täita kontaktliini eraldusnõudeid (vooluvõtturi asend)
3.3.5	Neutraalsete lõikude asukoht
3.3.6	Langetatud vooluvõtturitega läbitavate alade asukohad
3.3.7	Regeneratiivpidurduse tingimused
3.3.8	Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta
3.4	**Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem**
3.4.1	Üheaegselt nõutav rohkem kui üks süsteem
3.4.2	Eritingimused erinevate B-klassi rongiturvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteemide vaheliseks ümberlülitamiseks
3.4.3	ERTMS-/ETCS- ja B-klassi süsteemide vahelise ümberlülitamise tehnilised eritingimused
3.4.4	Eri raadiosüsteemide vahelise ümberlülitamise erijuhised (asukoht)
3.4.5	Pöörisvoolpidurite lubatavus
3.4.6	Magnetpidurite lubatavus
3.5	**Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**
3.5.1	Töökeel

▼B

E liide

Keeleoskuse ja teabevahetuse tase

Suulise keeleoskuse võib jagada viieks tasemeks:

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

▼B

F liide

Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

1. **Üldnõuded**

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

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

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

2. **Ametialased teadmised**

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

2.1. *Ametialased põhiteadmised*

a) Organisatsiooni ohutusjuhtimissüsteemi põhimõtted, mis on seotud ülesannetega.

b) Toimingutega seotud oluliste isikute roll ja vastutus.

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

d) Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused.

e) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused.

f) Isiklik ohutus, sealhulgas rööbasteel rongist lahkudes.

2.2. *Ülesannetega seotud käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine*

a) Käitamisprotseduurid ja ohutusnõuded.

b) Juhtkäskude ja signaalimise süsteemi asjakohased aspektid.

c) Ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

2.3. *Veeremialased teadmised*

a) Reisivagunites olevad seadmed.

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

2.4. *Marsruudi tundmine*

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

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

c) Liinide marsruudile iseloomulikud kohalikud käitamise ja hädaolukorraga seotud protseduurid.

▼B

2.5. *Reisijate ohutust käsitlevad teadmised*

Reisijate ohutust käsitlev koolitus hõlmab vähemalt järgmist.

a) Reisijate ohutuse tagamise põhimõtted:

— piiratud liikumisvõimega reisijate toetamine;

— ohtude kindlaksmääramine;

— inimestega seotud õnnetusjuhtumite puhul kohaldatavad toimingud;

— tulekahju ja/või suits;

— reisijate evakueerimine.

b) Teabeedastuse põhimõtted:

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

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

— reisijate teavitamiseks kasutatavad teabeedastusmeetodid;

— halvenenud ja hädaolukorras kasutatavad teabeedastusmeetodid.

c) Käitumisoskused:

— olukorrateadlikkus;

— kohusetunne;

— teabevahetus;

— otsuste tegemise ja tegutsemise oskus.

3. **Teadmiste rakendamise oskus**

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

— eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodid ja põhimõtted;

— raudteeäärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamine.

Eelkõige on olulised järgmised valdkonnad:

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

b) väljumiseelsed protseduurid;

c) halvenenud käitamistingimused;

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

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

f) taristuettevõtja töötajatega suhtlemine vedurijuhi abistamise korral;

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

▼B

G liide

Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

1. **Üldnõuded**

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

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

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

2. **Ametialased teadmised**

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

2.1. *Ametialased põhiteadmised*

a) Organisatsiooni ohutusjuhtimissüsteemi põhimõtted, mis on seotud ülesandega.

b) Toimingutega seotud oluliste isikute roll ja vastutus.

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

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

e) Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused.

f) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused.

g) Isiklik ohutus rööbasteel või selle läheduses viibides.

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

2.2. *Ülesandega seotud käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine*

a) Rongide käitamine normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades.

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

c) Kohalik käitamiskord.

2.3. *Rongiseadmete tundmine*

a) Vaguni- ja veduriseadmete funktsioon ja kasutamine.

b) Tehnoülevaatuse vajaduse väljaselgitamine ja ülevaatuse korraldamine.

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

▼B

3. **Teadmiste rakendamise oskus**

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

— eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodid ja põhimõtted;

— raudteeäärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamine.

eelkõige:

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

b) veeremil olevate märgistuse ja siltide mõistmine;

c) rongi andmete kindlaksmääramine ja kättesaadavaks tegemine;

d) rongimeeskonnaga suhtlemine;

e) rongiliikluse juhtimise eest vastutavate töötajatega suhtlemine;

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

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

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

▼B

H liide

Euroopa raudteeveeremi number ja seonduv tähtmärgistus veeremi kerel

1. EUROOPA RAUDTEEVEEREMI NUMBRIT KÄSITLEVAD ÜLDSÄTTED

Euroopa raudteeveeremi number (EVN) määratakse kooskõlas komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614 II lisa 6. liitega ([1]).

ENVi muudetakse kooskõlas rakendusotsuse (EL) 2018/1614 II lisa punktiga 3.2.2.8.

ENVi võib muuta valdaja taotluse korral kooskõlas rakendusotsuse (EL) 2018/1614 II lisa punktiga 3.2.2.9.

2. VÄLISMÄRGISTUSE ÜLDINE KORD

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

Märgistus ei tohi paikneda kõrgemal kui kaks meetrit rööpa pealispinnast.

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

3. VAGUNID

Märgistus kantakse vagunikeredele järgmiselt:

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

Kus näidetes:

D ja NL tähistavad veeremiüksuse registreerinud liikmesriiki, nagu on esitatud otsuse (EL) 2018/1614 6. liite 4. osas.

RFC, DB ja ACTS on veeremiüksuse valdaja tähised, nagu on esitatud otsuse (EL) 2018/1614 6. liite 1. osas.

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

01.87	3320 644–7	
TEN	F-SNCF	Ks

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

01.87	3320 644–7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

([1]) Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks (ELT L 268, 26.10.2018, lk 53).

▼B

4. RÖÖBASBUSSID JA REISIVAGUNID

Number kantakse veeremiüksuse mõlemale küljele järgmiselt:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 – 7

B^{10} tu

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

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

5. VEDURID, VEDUKID JA ERIVEEREM

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

92 10 1108 062–6

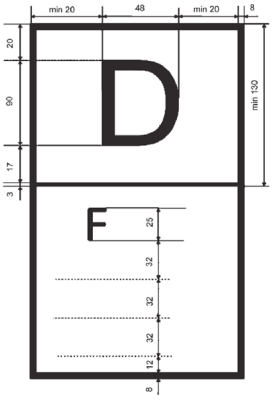
Euroopa raudteeveeremi number peab olema kirjas ka vedava raudteeveeremi igas kabiinis.

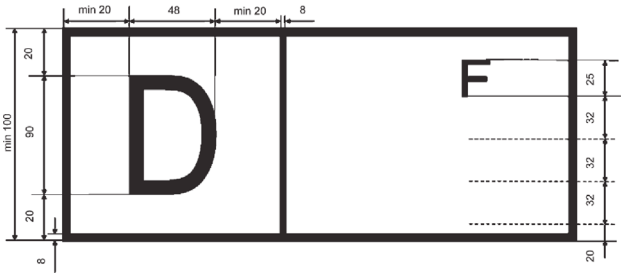
6. KOOSTALITLUSVÕIME TÄHTMÄRGISTUS

„TEN“ – veerem, millele on antud luba, mis kehtib kasutusalal, mis hõlmab kõiki liikmesriike.

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

Veeremiüksused, mille luba kehtib kasutusalal, mis ei hõlma kõiki liikmesriike, vajavad märgistust, mis näitab, millised liikmesriigid on osa veeremi kasutusalast. Märgistus tuleb esitada järgmistest joonistest ühe alusel, kus D tähistab esimese loa andnud liikmesriiki (antud näites Saksamaa) ja F tähistab teise loa andnud riiki (antud näites Prantsusmaa). Liikmesriigid kodeeritakse vastavalt otsuse (EL) 2018/1614 6. liite 4. osale.





▼B

I liide

Loetelu valdkondadest, kus riiklikke eeskirju võidakse jätkuvalt kohaldada vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 8

1. RIIKLIKE EESKIRJADE VALDKONNAD

Manööverdamine

Signaalimise eeskirjad

Riikliku signaalimissüsteemi kasutamise eeskirjad

Maksimumkiirus halvenenud tingimustes, sealhulgas nägemise järgi sõitmine

Käitamisel tuleb olla ettevaatlik

Kohalik käitamiseeskiri

Lisateavet eeldavate konkreetsete kohalike tingimustega seotud eeskiri – kasutamine piirdub nõuetega, mida käesolev määrus ei hõlma.

Käitamine tööde ajal

Katserongi ohutu käitamine

Rongi nähtavus — esiosa (vt punkt 4.2.2.1.2)

Olemasolevad KTK-le mittevastavad veeremiüksused

Hädaolukorras tegutsemine ja hädaolukorrale reageerimine (vt punkt 4.2.3.7)

Kohalike/riiklike ametiasutuste ja hädaabiteenistuste roll

Teatamine vahejuhtumist või õnnetusest: riiklikud juhised ametiasutustele teatamise korra kohta

Ohutusalase teabevahetuse terminoloogia (vt C liide)

Riiklikud käitamisjuhised

Direktiivi 2007/59/EÜ (rongijuhtide direktiiv) ülevõtvate siseriiklike õigusaktide nõuded marsruuditeadmiste valdkonnas

2. AVATUD PUNKTIDE LOETELU

Erakorraline transport

Ajakava (vt punkt 4.2.1.2.3)

Lisateave

Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi (vt 4.2.3.5.1)

Lisateave

Jälgimisandmete salvestamine rongis (vt 4.2.3.5.2)

Lisateave

Ametialane pädevus (vt punkt 4.6)

— Muud ohutuse seisukohalt oluliste ülesannetega töötajad kui vedurijuhid;

— Lisateave töötajatele, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud rongi saatmisega, välja arvatud vedurijuht.

▼B

— Lisateave töötajatele, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud rongi piiriületuseelse ettevalmistusega, ning töötavad väljaspool taristuettevõtja raudteevõrgustiku teadaandes „piirialadena“ määratletud kohti ja kes kuuluvad tema ohutusloa alla.

töötervishoiu ja tööohutuse tingimused (vt punkt 4.7).

— Muud ohutuse seisukohalt oluliste ülesannetega töötajad kui vedurijuhid;

— Lisateave töötajatele, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud rongi saatmisega, välja arvatud vedurijuht.

— Alkoholi piirmäärad (vt punkt 4.7.1).

Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad (vt punkt 4.4 ja B liide)

— Liivatamine – automaatne liivatamisseade ja aruanne juhul, kui liivatamisseadet kasutatakse

— Raudteeületuskoha rike – lisateave

Ohutusalase teabevahetuse terminoloogia (vt C liide)

Lisaterminid

Käitamine pikkades tunnelites (vt 4.3.5)

Lisateave

▼B

J liide

Sõnastik

Sõnastiku mõisted on esitatud tähenduses, milles neid kasutatakse käesolevas määruses.

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse mõisteid, mis on esitatud direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 2 ning vedurite KTK ja reisijateveoveeremi KTK punktis 2.2.

Mõiste	Määratlus
Õnnetusjuhtum	Määratletud direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 3.
Rongide liikumislubade andmine	Rongide liikumise võimaldamine seadmete käitamisega signaalimiskeskustes, elektrivarustuse juhtkeskustes ja liiklusjuhtimiskeskustes. See ei hõlma raudteeveo-ettevõtja töötajaid, kes vastutavad rongimeeskonna, veeremi ja muude ressursside haldamise eest.
Pädevus	Täidetava ülesande ohutuks ja usaldusväärseks täitmiseks vajalik kvalifikatsioon ja kogemused. Kogemusi võib omandada koolituse käigus.
Ohtlikud kaubad	Hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta ([1]).
Halvenenud käitamistingimused	Ootamatu sündmuse põhjustatud olukord, mis takistab normaalset rongiliiklust.
Lähetamine	Vt rongi lähetamine.
Vedurijuht	Määratletud direktiivi 2007/59/EÜ artiklis 3.
Hädakutsung	Kutsung, mis hoiatab ohtliku olukorra puhul kõiki ronge/manöövrite tegijaid kindlaksmääratud piirkonnas.
Liikumisloa lõpust möödumine ilma loata	Liikumisloa lõpust möödasõit ilma loata on olukord, mille puhul rong sõidab liikumisloa lõpust kaugemale järgmistel juhtudel: — raudteeäärne ohusignaal või peatumiskorraldus, kui ATP ei tööta; — ATPga ettenähtud liikumisloa lõpp; — eeskirjade kohaselt suuliselt või kirjalikult teatatud punkt; — peatumistähised; — käemärguanded. See hõlmab ETCSis kirjeldatud liikumislube ja juhistega/signaalidega hõlmatud liikumislube. See ei hõlma mingil juhul vedukita veeremiüksust või järelevalveta veeremiüksust.
Euroopa juhised	Ühtlustatud käitamisjuhised, mis annavad rongijuhtidele üle kogu Euroopa Liidu sarnast teavet, et nad saaksid sarnases olukorras reageerida ühetaoliselt.
Evakuatsioon	Rongi evakueerimine tähendab olukorda, kus kõigil reisijatel kästakse rongist lahkuda ja minna rongipersonali järelevalve all olevasse kohta taristul. Rongipersonal, kes on signalisti või muude taristuettevõtja vastutavate töötajatega kokku leppinud, et see on ohutu.

▼B

Mõiste	Määratlus
Erakorraline transport	Veeremiüksus ja/või veos, mis selle konstruktsiooni, mõõtmete või kaalu tõttu ei vasta marsruudi parameetritele ja mille tarvis on liikumiseks vaja eriluba või rakendada sõidu või selle osa kestel vedamise eritingimusi.
Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused	Käesolevas määruses viidatakse sellega üksnes meditsiinilisele ja psühholoogilisele sobivusele, mida on vaja allsüsteemi teatavate osade käitamiseks.
Ülekuumenenud teljepuks	Teljepuks ja laager, mille temperatuur on ületanud maksimaalse ettenähtud töötemperatuuri.
Intsident	Määratletud direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 3.
Rongi pikkus	Kõikide veeremiüksuste (kaasa arvatud vedur(id)) kogupikkus puhvritest mõõdetuna.
Ümbersõit	Peamise raudteega ühendatud rööbastee, mida kasutatakse möödumiseks, ületamiseks ja seisuteele paigutamiseks.
Riiklikud juhised	Riigi tasandil või taristuettevõtja poolt kindlaks määratud juhised, mis hõlmavad B-klassi süsteemiga seotud olukordi või üleminekut A-klassi süsteemidelt B-klassi süsteemidele.
Töökeel	Keel või keeled, mida taristuettevõtja kasutab oma igapäevatöös ja mis on tehtud teatavaks tema raudteevõrgustiku teadaandes ning mida kasutatakse ohutusteadete vahetamiseks taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja töötajate vahel.
Käitamisjuhised	Signalisti ja vedurijuhi vahel vahetatav ametlik teave, et tagada/jätkata eriolukordades raudteevedusid. Käitamisjuhised on olemas nii riiklikul kui ka Euroopa tasandil.
Reisija	Rongiga sõitev isik (välja arvatud töötaja, kes täidab rongis konkreetseid ülesandeid) ja enne või pärast rongisõitu raudtee maa-alal viibiv isik.
Toimivuskontroll	Rongiliikluse ja taristu toimivuse süsteemne jälgimine ja salvestamine, et parandada mõlema toimivust.
Kvalifikatsioon	Füüsiline ja psühholoogiline sobivus ülesande täitmiseks koos vajalike teadmistega.
Reaalaeg	Võime vahetada või töödelda rongisõidu ajal toimuvate kindlaksmääratud toimingutega (näiteks jaama saabumine, jaamast läbisõit või jaamast väljumine) seotud andmeid nende toimingute ajal.
Meldepunkt	Rongi graafikus olev punkt, kus tuleb teatada saabumis-, väljumis- või läbisõiduaeg.
Marsruut	Konkreetne liinilõik või -lõigud.
Ohutuse seisukohalt oluline ülesanne	Töötajate ülesanne rongi liikumise juhtimisel või mõjutamisel, mis võib mõjutada raudteeohutust.
Sõiduplaanijärgne peatus	Kaubanduslikul või käitamisest tuleneval põhjusel kavandatud peatus.
Manöövritee	– rakenduspunktis asuv mis tahes rööbastee, mida rongiliikluseks ei kasutata.
Signalist	Rongide marsruutide kindlaksmääramise/manöövrite eest vastutav ja vedurijuhtidele juhiseid andev töötaja.
Töötajad	Raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja töötajad või tööettevõtjad, kes täidavad käesolevas määruses täpsustatud ülesandeid.

▼B

Mõiste	Määratlus
Stoppsignaal	Mis tahes signaal, mis ei luba juhil signaalist mööduda.
Peatumispunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, kus rongile on ette nähtud peatus, et täita konkreetseid ülesandeid, näiteks võimaldada reisijatel peale ja maha minna.
Sõiduplaan	Dokument või süsteem, mis sisaldab üksikasjalikke andmeid rongi ettenähtud sõidugraafiku kohta konkreetsel marsruudil.
Ajapunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, millele on ette nähtud konkreetne kellaaeg. Tegemist võib olla saabumisaja, väljumisaja või juhul, kui rongile ei ole ette nähtud antud punktis peatuda, läbisõiduajaga.
Veduk	Jõumasinaga veeremiüksus, mis suudab ise liikuda ja liigutada külge haagitud veeremit.
Rong	Rong on üks või mitu veduki(te)ga veeremiüksust, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) kahe või enama kindlaksmääratud punkti vahel.
Rongi lähetamine	Vedurijuhi märguanne, et kõik jaama- või depootoimingud on lõpule viidud ja vastutavad töötajad on rongile andnud liikumisloa.
Rongimeeskond	Rongis olevad töötajad, kellel on kutsetunnistus ja kelle raudteeveo-ettevõtja on määranud täitma rongis konkreetseid ohutusega seotud ülesandeid (näiteks vedurijuht või valvur).
Rongi ettevalmistamine	Rongi kasutuskõlblikkuse, seadmete toimivuse kontroll ning selle tagamine, et rongi koosseis vastab ettenähtud marsruudi omadustele. Rongi ettevalmistamine hõlmab ka enne rongi kasutuselevõttu tehtavaid tehnilisi kontrolle.

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

Lühend	Selgitus
AC	Vahelduvvool (*alternating current*)
ATP	Automaatne rongiturvangusüsteem (*Automatic Train Protection*)
CCS	Juhtkäsud ja signaalimine (*Control-Command and Signalling*)
CEN	Euroopa Standardikomitee (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Rahvusvaheliste raudteevedude konventsioon (*Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*)
dB	Detsibellid
DC	Alalisvool (*Direct Current*)
DMI	Vedurijuhi-masina liides (*Driver Machine Interface*)
EÜ	Euroopa Ühendus
EKG	Elektrokardiogramm
EIRENE	Euroopa integreeritud raudteeraadio laiendatud võrk (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*)
EN	Euroopa standard

▼B

Lühend	Selgitus
ENE	Energiavarustus (*Energy*)
ERA	Euroopa Liidu Raudteeamet (*European Union Agency for Railways*)
ERATV	Lubatud sõidukitüüpide Euroopa register (*European Register of Authorised Types of Vehicles*)
ERTMS	Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (*European Rail Traffic Management System*)
ETCS	Euroopa rongijuhtimissüsteem (*European Train Control System*)
EL	Euroopa Liit
FRS	Funktsionaalnõude kirjeldus (*Functional Requirement Specification*)
GSM-R	Globaalne mobiilsidesüsteem – raudtee (*Global System for Mobile Communications - Rail*)
IM	Taristuettevõtja (*Infrastructure Manager*)
INF	Taristu (*Infrastructure*)
OPE	Käitamine ja liikluskorraldus (*Operation and Traffic Management*)
OSJD	Raudteede Koostööorganisatsioon (Organisation for Co-operation between Railways)
PPV/PPW	Venekeelne lühend sõnadest *Pravila Polzowanija Wagonami v mezhdunarodnom soobshenii* (raudteeveeremi rahvusvahelises liikluses kasutamise eeskirjad)
RINF	Taristuregister (*Register of Infrastructure*)
RST	Veerem (*Rolling Stock*)
RU	Raudteeveo-ettevõtja (*Railway Undertaking*)
SMS	Ohutusjuhtimissüsteem (*Safety Management System*)
SPAD	Signaalist möödasõit ohuolukorras (*Signal Passed at Danger*)
SRS	Süsteeminõude kirjeldus (*System Requirement Specification*)
TAF	Kaubaveo telemaatikarakendused (*Telematic Applications for Freight*)
TEN	Üleeuroopaline võrk (*Trans-European Network*)
TPS	Rongiturvangusüsteem (*Train Protection System*)
KTK	Koostalitluse tehniline kirjeldus (*Technical Specification for Interoperability*)
UIC	Rahvusvaheline Raudteeliit (*Union Internationale des Chemins de fer*)
Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust.
Juhtkäskude ja signaalimise KTK	Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta.

▼B

Lühend	Selgitus
Müra KTK	Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL.
Vagunite KTK	Komisjoni 13. märtsi 2013. aasta määrus (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ.
Piiratud liikumisvõimega isikute KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis.
Energiavarustuse KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1301/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust.
Taristu KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust.
Raudteetunnelite ohutuse KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1303/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust „Raudteetunnelite ohutus“.