Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B**

KOMISJONI OTSUS,

11. august 2006,

mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust

(teatavaks tehtud numbri K(2006) 3593 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2006/920/EÜ)

(ELT L 359, 18.12.2006, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni otsus 2009/107/EÜ, 23. jaanuar 2009	L 45	1	14.2.2009
►**M2**	Komisjoni otsus 2010/640/EL, 21. oktoober 2010	L 280	29	26.10.2010

▼B

KOMISJONI OTSUS,

11. august 2006,

mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust

(teatavaks tehtud numbri K(2006) 3593 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2006/920/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta, [1] eriti selle artikli 6 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 2 punktile c jaotatakse üleeuroopaline tavaraudteesüsteem struktuurilisteks ja talitluslikeks allsüsteemideks.

(2) Kõnealuse direktiivi artikli 23 lõike 1 kohaselt on vaja kehtestada käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehniline kirjeldus.

(3) Koostalitluse tehnilise kirjelduse kehtestamiseks peab ühiseks esindusorganiks määratud Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsioon (AEIF) koostama kõigepealt koostalitluse tehnilise kirjelduse projekti.

(4) AEIF on saanud direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõike 1 kohaselt volituse koostada käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse projekt. Kõnealuse direktiivi artikli 6 lõikes 4 sätestatud põhiparameetreid on käsitletud käesolevale otsusele lisatud koostalitluse tehnilise kirjelduse osana.

(5) Koostalitluse tehnilise kirjelduse projektile oli lisatud sissejuhatav aruanne, mis sisaldas kõnealuse direktiivi artikli 6 lõikega 5 ette nähtud tulude ja kulude analüüsi.

(6) Koostalitluse tehniliste kirjelduste projekti on sissejuhatava aruande põhjal läbi vaadanud direktiivi 2001/16/EÜ artiklis 21 nimetatud komitee, mis on loodud vastavalt nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivile 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta [2].

[1] EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 114).

[2] EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ.

▼B

(7) Koostalitluse tehnilise kirjelduse praegune versioon ei käsitle täielikult kõiki koostalitluse osi; teemad, mida ei käsitleta, on koostalitluse tehnilise kirjelduse lisas U loetletud “avatud punktidena”. Et direktiivi 2001/16/EÜ artikli 16 lõike 2 kohaselt toimub koostalitlusvõime tõendamine koostalitluse tehnilise kirjelduse nõuete alusel, on vaja käesoleva otsuse väljaandmise ja lisatud koostalitluse tehnilise kirjelduse täieliku rakendamise vahelisel üleminekuperioodil näha ette tingimused, mida tuleb täita lisaks kõnealuses koostalitluse tehnilises kirjelduses selgelt nimetatud nõuetele. Selleks peab liikmesriik teavitama teisi liikmesriike ja komisjoni riiklikest tehnilistest eeskirjadest, mida kasutatakse koostalitluse saavutamiseks ja direktiivi 2001/16/EÜ nõuete täitmiseks, samuti asutustest, kelle ta määrab nõuetekohasust või kasutuskõlblikkust hindama, ning menetlusest, mida kasutatakse direktiivi 2001/16/EÜ artikli 16 lõikes 2 sätestatud allsüsteemide koostalitlusvõime tõendamiseks. Komisjon peaks analüüsima liikmesriikide edastatud teavet ja vajaduse korral arutama komiteega täiendavate meetmete võtmist.

(8) Kõnealune koostalitluse tehniline kirjeldus ei peaks eeldama eritehnoloogia või tehniliste erilahenduste kasutamist, välja arvatud juhul, kui see on üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitluseks hädavajalik.

(9) Koostalitluse tehnilise kirjelduse aluseks on parimad erialateadmised, mis on kättesaadavad projekti ettevalmistamise ajal. Tehnoloogia areng, käitamise või ohutusega seotud või sotsiaalsed nõudmised võivad muuta vajalikuks kõnealuse koostalitluse tehnilise kirjelduse muutmise või täiendamise. Vajaduse korral tuleks algatada läbivaatamis- või ajakohastamismenetlus vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõikele 3.

(10) Uuenduste edendamiseks ja kogemuste arvesse võtmiseks tuleks lisatud koostalitluse tehniline kirjeldus korrapäraselt läbi vaadata.

(11) Uuenduslike lahenduste kavandamisel kirjeldab tootja või tellija kõrvalekallet koostalitluse tehnilise kirjelduse asjakohasest jaotisest. Euroopa Raudteeamet vormistab asjakohased lahenduse talitlemise ja liideste spetsifikaadid ning töötab välja hindamismeetodid.

(12) Lisatud koostalitluse tehnilise kirjelduse rakendamist ja koostalitluse tehnilise kirjelduse asjaomaste sätete täitmist kontrollitakse rakenduskava alusel, mille koostab iga liikmesriik tema vastutusalasse kuuluvate liinide kohta. Komisjon peaks analüüsima liikmesriikide edastatud teavet ja vajaduse korral arutama komiteega täiendavate meetmete võtmist.

(13) Raudteeliiklust korraldatakse praegu vastavalt olemasolevatele riiklikele, kahepoolsetele, mitmepoolsetele või rahvusvahelistele lepingutele. Oluline on, et need lepingud ei pidurdaks koostalitluse praegust ja edasist arengut. Seetõttu peaks komisjon uurima kõnealuseid lepinguid, et määrata kindlaks käesolevas otsuses esitatud koostalitluse tehnilise kirjelduse muutmise vajadus.

▼B

(14) Käesoleva otsuse sätted on kooskõlas direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Komisjon võtab vastu direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõikes 1 nimetatud üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse (“KTK”).

Koostalitluse tehniline kirjeldus on esitatud käesoleva otsuse lisas.

Koostalitluse tehnilist kirjeldust kohaldatakse direktiivi 2001/16/EÜ II lisa punktis 2.4 määratletud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes.

▼M2

Artikkel 1a

Tehniliste reeglite haldamine

1. Euroopa Raudteeagentuur (ERA) avaldab oma veebilehel lisades P.9, P.10, P.11, P.12 ja P.13 osutatud tehniliste reeglite loetelud.

2. ERA ajakohastab lõikes 1 osutatud reeglite loetelusid ja teavitab komisjoni nende muudatustest. Komisjon teavitab liikmesriike direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 kohaselt asutatud komitee kaudu kõnealuste tehniliste reeglite muudatustest.

Artikkel 1b

Kui veerem müüakse või renditakse järjestikuseks kuueks kuuks ja kui kõik tehnilised omadused, mille alusel lubati veerem kasutusele võtta, on jäänud samaks, võib kuni 31. detsembrini 2013 Euroopa raudteeveeremi numbrit muuta, registreerides veeremi uuesti ja tühistades selle esimese registreerimise.

Kui uus registreerimine on seotud liikmesriigiga, mis on esimese registreerimise liikmesriigist erinev, võib uue registreerimise eest vastutav registreerimisüksus nõuda eelmist registreerimist käsitlevate dokumentide koopiat.

Euroopa raudteeveeremi numbri muutmine ei piira direktiivi 2008/57/EÜ artiklite 21–26 kohaldamist lubade andmise menetluse osas.

Euroopa raudteeveeremi numbri muutmisega seotud halduskulud katab numbri muutmise taotleja.

▼B

Artikkel 2

1. KTK lisa U avatud punktide hulgas loetletud teemade puhul tuleb direktiivi 2001/16/EÜ artikli 16 lõike 2 kohaseks koostalitluse vastavustõendamiseks järgida nõudeid, mis on kehtestatud liikmesriigis kohaldatavate tehniliste eeskirjadega, mille alusel lubatakse kasutusele võtta käesoleva otsusega hõlmatud allsüsteem.

▼B

2. Iga liikmesriik edastab teistele liikmesriikidele ja komisjonile kuue kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavaks tegemisest järgmise teabe:

a) lõikes 1 nimetatud kohaldatavate tehniliste eeskirjade loetelu;

b) nimetatud eeskirjade täitmise suhtes kohaldatavad hindamis- ja kontrollimenetlused;

c) asutused, kellele liikmesriik teeb ülesandeks läbi viia kõnealuseid hindamis- ja kontrollimenetlusi.

Artikkel 3

Liikmesriigid teavitavad komisjoni kuue kuu jooksul pärast lisatud KTK jõustumiskuupäeva järgmistest lepingutest:

a) liikmesriikide ja raudtee-ettevõtja(te) või infrastruktuuri haldaja(te) vahel ajutiselt või püsivalt sõlmitud riiklikud, kahe- või mitmepoolsed lepingud, mida vajatakse kavandatava rongiliikluse spetsiifilise või kohaliku laadi tõttu;

b) liikmesriigi (liikmesriikide), raudtee-ettevõtja(te) või infrastruktuuri haldaja(te) vahel sõlmitud kahe- või mitmepoolsed lepingud, millega saavutatakse märkimisväärne kohaliku või piirkondliku koostalitluse tase;

c) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahel või liikmesriikide raudtee-ettevõtja(te) või infrastruktuuri haldaja(te) ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri haldaja vahel sõlmitud rahvusvahelised lepingud, millega saavutatakse märkimisväärne kohaliku või piirkondliku koostalitluse tase.

Artikkel 4

Liikmesriigid kehtestavad KTK riikliku rakenduskava vastavalt lisa 7. peatükis määratletud kriteeriumidele.

Liikmesriigid edastavad rakenduskava teistele liikmesriikidele ja komisjonile hiljemalt üks aasta pärast käesoleva otsuse kohaldamise kuupäeva.

Artikkel 5

Käesolevat otsust hakatakse kohaldama kuus kuud pärast selle teatavaks tegemist.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

▼B

LISA

ÜLEEUROOPALISE TAVARAUDTEEVÕRGUSTIKU ALASÜSTEEMI

“KÄITAMINE JA LIIKLUSKORRALDUS” TEHNILIS KOOSTALITLUS-NÕUDED

1.	SISSEJUHATUS
1.1.	**TEHNILINE KOHALDAMISALA**
1.2.	**GEOGRAAFILINE KOHALDAMISALA**
2.	ALLSÜSTEEMI MÕISTE/KOHALDAMISALA
2.1.	**ALLSÜSTEEM**
2.2.	**KOHALDAMISALA**
2.2.1.	Töötajad ja rongid
2.2.2.	Tööpõhimõtted
2.2.3.	Olemasolevate liiklusvahendite ja infrastruktuuri suhtes kohaldamine
2.3.	**KÄESOLEVATE KTKDE SEOS DIREKTIIVIGA 2004/49/EÜ**
3.	OLULISED NÕUDED
3.1.	**OLULISTELE NÕUETELE VASTAVUS**
3.2.	**OLULISED NÕUDED – ÜLEVAADE**
3.3.	**NÕUETEGA SEOTUD KONKREETSED ASPEKTID**
3.3.1.	Ohutus
3.3.2.	Töökindlus ja käideldavus
3.3.3.	Töötervishoid
3.3.4.	Keskkonnakaitse
3.3.5.	Tehniline ühilduvus
3.4.	**KONKREETSELT KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEMIGA SEOTUD ASPEKTID**
3.4.1.	Ohutus
3.4.2.	Töökindlus ja käideldavus
3.4.3.	Tehniline ühilduvus
4.	ALLSÜSTEEMI OMADUSED
4.1.	**SISSEJUHATUS**
4.2.	**ALLSÜSTEEMI FUNKTSIONAALSED JA TEHNILISED NÄITAJAD**
4.2.1.	Personaliga seotud näitajad
4.2.1.1.	Üldnõuded
4.2.1.2.	Juhtide dokumentatsioon
4.2.1.2.1.	Käsiraamat
4.2.1.2.2.	Liinikirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus
4.2.1.2.2.1.	Marsruudiraamatu koostamine
4.2.1.2.2.2.	Muudetud elemendid

▼B

4.2.1.2.2.3.	Juhi teavitamine reaalajas
4.2.1.2.3.	Sõiduplaanid
4.2.1.2.4.	Veerem
4.2.1.3.	Dokumendid raudtee-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide
4.2.1.4.	Dokumentatsioon rongide liikumislube andvale raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personalile
4.2.1.5.	Ohutusalane teabevahetus rongimeeskonna, raudtee-ettevõtja muu personali ja rongide liikumislube andva personali vahel
4.2.2.	Rongidega seotud näitajad
4.2.2.1.	Rongi nähtavus
4.2.2.1.1.	Põhinõue
4.2.2.1.2.	Esiosa
4.2.2.1.3.	Tagaosa
4.2.2.2.	Rongi kuuldavus
4.2.2.2.1.	Põhinõue
4.2.2.2.2.	Juhtimine
4.2.2.3.	Veeremi identifitseerimine
4.2.2.4.	Kaubavagunite laadimine
4.2.2.4.1.	Raskuse jaotus
4.2.2.4.2.	Teljekoormus
4.2.2.4.3.	Veose kinnitamine
4.2.2.4.4.	Kineetiline mõõde
4.2.2.4.5.	Veose katmine
4.2.2.5.	Rongi koosseis
4.2.2.6.	Rongi pidurid
4.2.2.6.1.	Pidurisüsteemi miinimumnõuded
4.2.2.6.2.	Pidurdustõhusus
4.2.2.7.	Rongi töökorra tagamine
4.2.2.7.1.	Põhinõue
4.2.2.7.2.	Nõutavad andmed
4.2.3.	Rongiliikluse korraldamise näitajad
4.2.3.1.	Rongide planeerimine
4.2.3.2.	Rongide identifitseerimine
4.2.3.3.	Rongi väljumine
4.2.3.3.1.	Väljumiseelsed kontrollid ja katsed
4.2.3.3.2.	Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist
4.2.3.4.	Liikluskorraldus
4.2.3.4.1.	Põhinõuded
4.2.3.4.2.	Rongi aruandlus
4.2.3.4.2.1.	Rongi asukoha teatamiseks nõutavad andmed

▼B

4.2.3.4.2.2.	Prognoositav üleandmise aeg
4.2.3.4.3.	Ohtlikud kaubad
4.2.3.4.4.	Töö kvaliteet
4.2.3.5.	Andmesalvestus
4.2.3.5.1.	Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi
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.	Rongijuhtide teavitamine
4.2.3.6.3.	Eriolukordades tegutsemise kord
4.2.3.7.	Eriolukordade haldamine
4.2.3.8.	Rongimeeskonna abistamine vahejuhtumi või veeremi tõsise rikke korral
4.3.	**LIIDESTE FUNKTSIONAALSED JA TEHNILISED NÄITAJAD**
4.3.1.	Liidesed infrastruktuuri KTKdega
4.3.2.	Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKdega
4.3.2.1.	Jälgimisandmete salvestamine
4.3.2.2.	Juhi valvsus
4.3.2.3.	ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri kasutuseeskirjad
4.3.2.4.	Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavus
4.3.2.5.	Rongi pidurid
4.3.2.6.	Liivatamine. Rongi juhtimiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooniga seotud miinimumnõuded
4.3.2.7.	Andmesalvestus ja teljepukside ülekuumenemise detektorid
4.3.3.	Liidesed veeremi KTKdega
4.3.3.1.	Veeremi identifitseerimine
4.3.3.2.	Pidurdamine
4.3.3.3.	Nõuded reisivagunitele
4.3.3.4.	Rongi nähtavus
4.3.3.4.1.	Rongi juhtsõidukil, mis on esiosaga sõidusuunas
4.3.3.4.2.	Tagaosas
4.3.3.5.	Rongi kuuldavus
4.3.3.6.	Signaalide nähtavus
4.3.3.7.	Juhi valvsus
4.3.3.8.	Rongi koosseis ja lisa B
4.3.3.9.	Kaubavaguni laadimine
4.3.3.10.	Rongi töökorra tagamine ja ohtlikud kaubad
4.3.3.11.	Rongi koosseis, lisa L
4.3.3.12.	Eriolukordades tegutsemise kord ja ohuolukordade haldamine

▼B

4.3.3.13.	Andmesalvestus
4.3.4.	Liidesed telemaatikarakenduste KTKdega
4.3.5.	Veeremi identifitseerimine
4.3.4.1.	Rongide identifitseerimine
4.3.4.2.	Rongi koosseis
4.3.4.3.	Rongi väljumine
4.3.4.4.	Rongi sõit
4.4.	**KASUTUSEESKIRJAD**
4.5.	**HOOLDUSEESKIRJAD**
4.6.	**KUTSEKVALIFIKATSIOON**
4.6.1.	Ametialane pädevus
4.6.1.1.	Kutsealased teadmised
4.6.1.2.	Teadmiste ellurakendamise oskus
4.6.2.	Keeleoskus
4.6.2.1.	Põhimõtted
4.6.2.2.	Keeleoskuse tase
4.6.3.	Personali esialgne ja pidev hindamine
4.6.3.1.	Põhiseisukohad
4.6.3.2.	Koolitusvajaduste analüüs
4.6.3.2.1.	Koolitusvajaduste analüüsi koostamine
4.6.3.2.2.	Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine
4.6.3.2.3.	Rongimeeskonna ja abipersonali erielemendid
4.6.3.2.3.1.	Marsruudi tundmine
4.6.3.2.3.2.	Veeremi tundmine
4.6.3.2.3.3.	Abipersonal
4.7.	**TÖÖTERVISHOIU JA TÖÖOHUTUSE NÕUDED**
4.7.1.	Sissejuhatus
4.7.2.	Töötervishoiuarstide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamise tingimused
4.7.3.	Psühholoogilises hindamises osalevate psühholoogide tunnustamise kriteeriumid ja psühholoogilise hindamise nõuded
4.7.3.1.	Psühholoogide sertifitseerimine
4.7.3.2.	Psühholoogilise hindamise sisu ja tõlgendamine
4.7.3.3.	Hindamisvahendite valik
4.7.4.	Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine
4.7.4.1.	Enne tööleasumist
4.7.4.1.1.	Minimaalsed terviseuuringud
4.7.4.1.2.	Psühholoogiline hindamine
4.7.4.2.	Pärast tööleasumist
4.7.4.2.1.	Perioodiliste terviseuuringute sagedus
4.7.4.2.2.	Minimaalsed korrapärased terviseuuringud
4.7.4.2.3.	Täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine

▼B

4.7.5.	Tervisenõuded
4.7.5.1.	Üldnõuded
4.7.5.2.	Nägemisnõuded
4.7.5.3.	Kuulmisnõuded
4.8.	**INFRASTRUKTUURI- JA VEEREMIREGISTRID**
4.8.1.	Infrastruktuur
4.8.2.	Veerem
5.	KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID
5.1.	**MÕISTE**
5.2.	**KOMPONENTIDE LOEND**
5.3.	**KOMPONENTIDE TOIMIVUS JA NÄITAJAD**
6.	KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSSOBIVUSE HINDAMINE NING ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE
6.1.	**KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID**
6.2.	**KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEM**
6.2.1.	Põhimõtted
6.2.2.	Eeskirjade ja protseduuride dokumentatsioon
6.2.3.	Hindamismenetlus
6.2.3.1.	Pädeva asutuse otsus
6.2.3.2.	Kui hindamine on vajalik
6.2.4.	Süsteemi toimivus
7.	**RAKENDAMINE**
7.1.	**PÕHIMÕTTED**
7.2.	**RAKENDUSSUUNISED**
7.3.	**ERIJUHTUMID**
7.3.1.	Sissejuhatus
7.3.2.	Erijuhtumite loend
LISA A	ERTMSI/ETCSI JA ERTMSI/GSM-RI KASUTUSEESKIRJAD
LISA B	MUUD EESKIRJAD, MIS VÕIMALDAVAD UUTE STRUKTUURSETE ALLSÜSTEEMIDE ÜHTSET KASUTAMIST
LISA C	OHUTUSALASE SIDE METOODIKA
LISA D	ANDMED, MIS PEAVAD RAUDTEE-ETTEVÕTJALE OLEMA KÄTTESAADAVAD MARSRUUTIDE KOHTA, MIDA TA KAVATSEB KASUTADA
LISA E	KEELEOSKUSE JA TEABEVAHETUSE TASE
LISA F	KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEMI HINDAMISSUUNISED
LISA G	INFORMATIIVNE JA MITTEKOHUSTUSLIK LOEND IGA PÕHIPARAMEETRI PUHUL KONTROLLITAVATE ELEMENTIDE KOHTA

▼B

LISA I	KASUTAMATA
LISA J	RONGI SAATMISEKS VAJALIKU KUTSEKVALIFIKATSIOONI MIINIMUMNÕUDED
LISA K	KASUTAMATA
LISA L	RONGIDE ETTEVALMISTAMISEKS VAJALIKU KUTSEKVALIFIKATSIOONI MIINIMUMNÕUDED
LISA M	KASUTAMATA
LISA N	RAKENDUSSUUNISED
LISA O	KASUTAMATA
LISA P	VEEREMI IDENTIFITSEERIMINE
LISA Q	KASUTAMATA
LISA R	RONGIDE IDENTIFITSEERIMINE
LISA S	RONGI NÄHTAVUS – TAGAOSA
LISA T	PIDURDUSTÕHUSUS
LISA U	AVATUD PUNKTIDE LOEND
LISA V	JUHI EESKIRJADE KOOSTAMINE JA AJAKOHASTAMINE
SÕNASTIK	

▼B

TEHNILISED KOOSTALITLUSNÕUDED

KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEM

1. **SISSEJUHATUS**

1.1. *TEHNILINE KOHALDAMISALA*

Käesolevad koostalitluse tehnilised kirjeldused (KTKd) hõlmavad direktiivi 2001/16/EÜ II lisa punktis 1 esitatud nimekirjas sisalduvat käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi.

Täpsemad andmed käesoleva allsüsteemi kohta on esitatud 2. peatükis.

1.2. *GEOGRAAFILINE KOHALDAMISALA*

Käesolevate KTKde geograafiline kohaldamisala on üleeuroopaline tavaraudteesüsteem, nagu seda kirjeldatakse direktiivi 2001/16/EÜ I lisas.

Käesolevate KTKde sisu

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 5 lõikele 3 on käesolevate KTKde eesmärk:

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

b) kehtestada olulised nõuded, millele peab vastama iga asjaomane allsüsteem ja selle liidesed teiste süsteemidega – 3. peatükk;

c) näha ette funktsionaalsed ja tehnilised nõuded, millele allsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega peavad vastama. Vajadusel võivad need nõuded varieeruda olenevalt allsüsteemi kasutusviisist, näiteks olenevalt direktiivi I lisas sätestatud liini-, jaama- ja/või veeremiliikidest – 4. peatükk;

d) määrata kindlaks Euroopa nõuete, sealhulgas Euroopa standarditega hõlmatud koostalitlusvõime komponendid ja liidesed, mis on vajalikud üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks – 5. peatükk;

e) määrata kindlaks iga käsitletava juhtumi puhul rakendatavad vastavus- või kasutussobivuse hindamise menetlused. See hõlmab eelkõige otsuses 93/465/EMÜ määratletud mooduleid või vajadusel erimenetlusi, mida kasutatakse koostalitlusvõime komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel ja allsüsteemide EÜ vastavustõendamisel. Kui on dokumente, mida saab kasutada KTKde rakendamisel viitematerjalina, on need loetletud – 6. peatükk;

f) sätestada KTKde rakendamise strateegia. Eelkõige on vaja määratleda etapid, mis tuleb läbida, ning vahendid, mida saab kohaldada, et saavutada astmeline üleminek praegusest olukorrast olukorrani, kus vastavus KTKdele on muutunud normiks – 7. peatükk;

▼B

g) sätestada asjaomaste töötajate kutsekvalifikatsioon ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimused, mis on nõutavad asjaomase allsüsteemi käitamiseks ja hooldamiseks ning KTKde rakendamiseks – 4. peatükk;

Lisaks tuleb vastavalt artikli 5 lõikele 5 ette näha iga KTK erijuhtumid; need on esitatud 7. peatükis.

Käesolevad KTKd sisaldavad 4. peatükis ka punktides 1.1 ja 1.2 nimetatud kohaldamisalas kehtivaid käitamis- ja hooldusseeskirju.

2. **ALLSÜSTEEMI MÕISTE/KOHALDAMISALA**

2.1. *ALLSÜSTEEM*

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem on määratletud direktiivi 2001/16/EÜ II lisa punktis 2.4.

Eelkõige hõlmab see:

— "protseduure ja seonduvaid seadmeid, mis on vajalikud erinevate struktuursete allsüsteemide, eelkõige rongijuhtimise, liikluse plaanimise ja korraldamise ühtlaseks toimimiseks nii harilikes kui ka halvenenud kasutustingimustes;

— kutsekvalifikatsioone, mis võivad olla vajalikud piiriüleste teenuste osutamiseks."

2.2. *KOHALDAMISALA*

Käesolevate KTKde kohaldamisalasse kuuluvat rakendatakse nende raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes, kes on seotud rongide käitamisega TENi tavaraudteeliinidel.

Käitamise ja liikluskorralduse KTKdega ette nähtud spetsifikatsioone võib kasutada viitedokumendina ka selliste rongide käitamisel, mis ei kuulu käesolevate KTKde kohaldamisalasse.

▼M2

2.2.1. TÖÖTAJAD JA RONGID

Punkte 4.6 ja 4.7 kohaldatakse töötajate suhtes, kes täidavad selliseid ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid nagu rongi saatmine, kui töö hõlmab riikidevaheliste piiride ületamist ja tööd väljaspool infrastruktuuri-ettevõtja võrguaruandes „piirialadena" määratletud kohti ning kuulub selle ohutusloa alla.

Punkti „4.6.2. Keeleoskus" kohaldatakse täiendavalt vedurijuhtidele vastavalt direktiivi 2007/59/EÜ VI lisa punktis 8 sätestatule.

Töötajat ei loeta piiriületajaks, kui tegevus hõlmab üksnes töötamist käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud piirialadel.

Töötajate puhul, kes täidavad ohutuse seisukohalt tähtsaid rongide lähetamise või rongidele liikumislubade andmise ülesandeid, kohaldatakse liikmesriikidevahelisi kutsekvalifikatsiooni ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimuste vastastikuse tunnustamise nõudeid.

▼M2

Töötajate puhul, kes täidavad ohutuse seisukohalt tähtsaid rongi piiriületuse-eelse ettevalmistusega seotud ülesandeid ning töötavad käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud piirialadest kaugemal, kohaldatakse punkti 4.6 ning liikmesriikidevahelisi töötervishoiu ja tööohutuse tingimuste vastastikuse tunnustamise nõudeid. Rongi ei loeta piiriülest teenust osutavaks, kui riigipiiri ületav rong ega tema osa ei välju pärast piiri ületamist käesoleva punkti esimeses lõigus kirjeldatud piirialadelt.

Eespool öeldu on kokku võetud järgmistes tabelites.

Töötajad, kes on seotud riigipiire ületavate ja seejärel piirialalt väljuvate rongide käitamisega

Ülesanne	Kutsekvalifikatsioon	Meditsiininõuded
Rongi saatmine	4.6	4.7
Rongi liikumislubade andmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi ettevalmistamine	4.6	Vastastikune tunnustamine
Rongi lähetamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine

Töötajad rongidel, mis ei ületa riigipiire või ületavad neid üksnes piirialade piires

Ülesanne	Kutsekvalifikatsioon	Meditsiininõuded
Rongi saatmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi liikumislubade andmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi ettevalmistamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi lähetamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine

▼B

2.2.2. TÖÖPÕHIMÕTTED

Euroopas valitsevaid erinevusi infrastruktuuri ülesehituse ja põhimõtete vallas, mis on vähemalt osaliselt ka praeguste eeskirjade ja menetluste erinevuste põhjuseks, on sageli võimalik likvideerida üksnes ülisuurte investeeringute abil.

Sellest tulenevalt ei ole käesolevate KTKde – mis on esimesed pärast direktiivi 2001/16/EÜ jõustumist – praeguse versiooni üldeesmärk kehtestada tavaraudteeliikluse korraldamiseks ja haldamiseks ühtset Euroopa reeglistikku. Samas peavad eeskirjad ja menetlused, mis võimaldavad TENis kasutamiseks ette nähtud uute struktuursete allsüsteemide ühtset kasutamist, ning eelkõige uue rongijuhtimis- ja signaalimissüsteemiga seotud eeskirjad ja menetlused, olema ühesugustes olukordades ühetaolised.

▼B

Algselt hõlmasid käesolevad KTKd üksnes tavaraudtee “Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi” neid elemente (nagu on sätestatud 4. peatükis), mis sisaldavad eelkõige raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelisi rakendusliideseid või on koostalitlusvõime seisukohalt eriti kasulikud. Seejuures peeti nõuetekohaselt silmas direktiivi 2004/49/EÜ (raudteeohutuse direktiiv) nõudeid.

▼M2

Sellest tulenevalt sätestati käesoleva KTK lisas A Euroopa rongijuhtimissüsteemi (ETCS) ja raudteealase globaalse mobiilsidesüsteemi (GSM-R) üksikasjalikud kasutuseeskirjad.

▼B

2.2.3. OLEMASOLEVATE LIIKLUSVAHENDITE JA INFRASTRUKTUURI SUHTES KOHALDAMINE

Ehkki suurem osa käesolevates KTKdes sisalduvatest nõuetest on seotud protsesside ja menetlustega, seondub osa neist ka kasutamise seisukohalt oluliste füüsiliste elementide, rongide ja liiklusvahenditega.

Nende elementide projekteerimistingimusi kirjeldatakse teisi allsüsteeme, näiteks veeremit käsitlevates KTKdes. OPE KTKdes võetakse arvesse nende toimimisfunktsioone.

Sellistel juhtudel arvestatakse, et olemasoleva veeremi/-infrastruktuurirajatiste muutmine täielikult käesolevate KTKde nõuetele vastavaks ei pruugi olla tasuv. Asjaomaseid nõudeid tuleb seepärast kohaldada üksnes uutele elementidele või olemasoleva elemendi uuendamise või taastamise korral, kui selle kasutuselevõtuks on vaja uut luba direktiivi 2001/16/EÜ artikli 14 lõike 3 tähenduses.

2.3. *KÄESOLEVATE KTKDE SEOS DIREKTIIVIGA 2004/49/EÜ*

Ehkki käesolevad KTKd töötatakse välja koostalitlusvõime direktiivi 2001/16/EÜ alusel, käsitlevad need tingimusi, mis on tihedalt seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või raudtee-ettevõtjalt ohutusdirektiivi 2004/49/EÜ kohase ohutussertifikaadi taotlemisel nõutavate tööeeskirjade ja -protsessidega.

3. **OLULISED NÕUDED**

3.1. *OLULISTELE NÕUETELE VASTAVUS*

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 4 lõikele 1 peavad üleeuroopaline tavaraudteesüsteem, allsüsteemid ja nende koostalitlusvõime komponendid vastama direktiivi III lisas sätestatud olulistele üldnõuetele.

3.2. *OLULISED NÕUDED – ÜLEVAADE*

Olulised nõuded hõlmavad järgmist:

— ohutus;

— töökindlus ja käideldavus;

— töötervishoid;

— keskkonnakaitse;

— tehniline ühilduvus.

▼B

Direktiivi 2001/16/EÜ kohaselt võib olulisi nõudeid kohaldada üldiselt kogu üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi suhtes või konkreetselt iga allsüsteemi ja selle komponentide suhtes.

3.3. *NÕUETEGA SEOTUD KONKREETSED ASPEKTID*

Üldnõuete kehtivus käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes on sätestatud alljärgnevates punktides.

3.3.1. OHUTUS

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ III lisale kohaldatakse käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes järgmisi ohutusega seotud olulisi nõudeid.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.1.1 oluline nõue:

"Ohutuse seisukohast oluliste komponentide ja eriti rongi liikumisse kaasatud komponentide projekteerimine, ehitamine või kokkupanek, hooldus ja järelevalve peavad tagama ohutuse tasemel, mis vastab võrgustiku kohta kehtestatud eesmärkidele, sealhulgas halvenenud olukordade kohta kehtestatud eesmärkidele."

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas käsitletakse seda olulist nõuet rongi nähtavuse (punktid 4.2.2.1 ja 4.3) ning rongi kuuldavuse (punktid 4.2.2.2 ja 4.3) spetsifikatsioonides.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.1.2 oluline nõue:

"Ratta/rööpa kokkupuutega seotud parameetrid peavad vastama stabiilsusnõuetele, et tagada ohutu liikumine maksimaalsel lubatud kiirusel."

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.1.3 oluline nõue:

"Kasutatavad komponendid peavad taluma mis tahes normaalseid või erandlikke pingeid, mis on nende kasutusajaks ette nähtud. Juhuslikest tõrgetest põhjustatud ohutuse vähenemist tuleb piirata asjakohaste vahenditega."

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas käsitletakse seda olulist nõuet rongi nähtavuse (punktid 4.2.2.1 ja 4.3) spetsifikatsioonides.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.1.4 oluline nõue:

"Püsiseadmete ja veeremi projekteerimisel ning materjalide valikul tuleb seada eesmärgiks tule puhkemise ja suitsu tekke, leviku ja mõju piiramine tulekahju korral."

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.1.5 oluline nõue:

"Kasutajate käsitsetavad seadised peavad olema projekteeritud viisil, mis ei kahjusta seadiste ohutut kasutamist või kasutajate tervist ja turvalisust, kui seadiseid kasutatakse viisil, mis ei vasta esitatud juhistele."

▼B

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

3.3.2. TÖÖKINDLUS JA KÄIDELDAVUS

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.2 oluline nõue:

“Rongi liikumisega seotud püsi- või liikuvate komponentide järelevalve ja hooldus peavad olema korraldatud, teostatud ja kvantifitseeritud viisil, mis hoiab neid töös ettenähtud tingimustel.”

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

3.3.3. TÖÖTERVISHOID

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.3.1 oluline nõue:

“Materjale, mis võivad kasutusviisi tõttu tõenäoliselt kahjustada nende isikute tervist, kellel on materjalidele juurdepääs, ei tohi kasutada rongides ja raudtee infrastruktuurides.”

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.3.2 oluline nõue:

“Kõnealuseid materjale tuleb valida, tarvitusele võtta ja kasutada selliselt, et kahjulike ja ohtlike aurude ja gaaside eraldumine oleks piiratud, eriti tulekahju korral.”

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

3.3.4. KESKKONNAKAITSE

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.4.1 oluline nõue:

“Üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi rajamise ja töötamise mõjusid keskkonnale tuleb hinnata ja arvesse võtta süsteemi projekteerimisetapil kooskõlas ühenduses kehtivate sätetega.”

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.4.2 oluline nõue:

“gaaside eraldumise, eriti tulekahju korral.”

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.4.3 oluline nõue:

“Veerem ja toitesüsteemid peavad olema projekteeritud ja toodetud viisil, mis tagab nende elektromagnetilise ühilduvuse seadmete, seadmestike ja avalike või eravõrgustikega, mille tööd need võivad häirida.”

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.4.4 oluline nõue:

“Üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamisel tuleb järgida kehtivaid määrusi mürareostuse kohta.”

▼B

Ehkki seda olulist nõuet käsitletakse peamiselt müra KTKdes, nähakse käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi punktidega 4.2.2.2 ja 4.3 ette teatavad elemendid seoses rongi kuuldavusega.

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.4.5 oluline nõue:

"Üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamine nõuetekohasel tasemel ei tohi põhjustada maapinna vibratsiooni ulatuses, mis on vastuvõetamatu infrastruktuuri läheduses asuvatele piirkondadele ja elutegevusele ning normaalsele hooldustasemele."

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

3.3.5. TEHNILINE ÜHILDUVUS

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 1.5 oluline nõue:

"Infrastruktuuri ja püsiseadmete tehnilised omadused peavad ühilduma üksteisega ja üleeuroopalises tavaraudteesüsteemis kasutatavate rongide tehniliste omadustega.

Kui kõnealuste omaduste tagamine osutub võrgustiku teatavates lõikudes keerukaks, võib rakendada ajutisi lahendusi, mis tagavad ühilduvuse tulevikus."

See oluline nõue ei seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

3.4. *KONKREETSELT KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEMIGA SEOTUD ASPEKTID*

3.4.1. OHUTUS

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 2.6.1 oluline nõue:

"Võrgustiku kasutuseeskirjade, vedurijuhtide, rongi ja juhtimiskeskuste personali kvalifikatsiooni kooskõla peab tagama ohutu töötamise, pidades silmas rahvusvaheliste ja riiklike teenuste erinevaid nõudeid.

Hooldustegevus ja selle intervallid, hooldus- ja juhtimiskeskuse personali koolitus ja kvalifikatsioon ning asjaomaste raudtee-ettevõtjate poolt juhtimis- ja hoolduskeskustes sisseseatud kvaliteedi tagamise süsteem peavad tagama ohutuse kõrge taseme."

Seda olulist nõuet käsitletakse käesolevate nõuete järgmistes punktides:

— Veeremi identifitseerimine (punkt 4.2.2.3)

— Rongi pidurid (punkt 4.2.2.6)

— Rongi koosseis (punkt 4.2.2.5)

— Kaubavaguni laadimine (punkt 4.2.2.4)

— Rongi töökorra tagamine (punkt 4.2.2.7)

— Rongi nähtavus (punktid 4.2.2.1 ja 4.3)

— Rongi kuuldavus (punktid 4.2.2.2 ja 4.3)

▼B

— Rongi väljumine (punkt 4.2.3.3)

— Liikluskorraldus (punkt 4.2.3.4)

— Signaalide nähtavus ja valvsusseade (punkt 4.3)

— Ohutusalane teabevahetus (punktid 4.2.1.5 ja 4.6)

— Juhtide dokumentatsioon (punkt 4.2.1.2)

— Dokumendid raudtee-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide (punkt 4.2.1.3)

— Dokumentatsioon rongide liikumislube andvale infrastruktuuriettevõtja personalile (punkt 4.2.1.4)

— Halvenenud töötingimused (punkt 4.2.3.6)

— Eriolukordade haldamine (punkt 4.2.3.7)

— ERTMSi kasutuseeskirjad (punkt 4.4)

— Kutsekvalifikatsioon (punkt 4.6)

— Töötervishoiu ja tööohutuse nõuded (punkt 4.7)

3.4.2. TÖÖKINDLUS JA KÄIDELDAVUS

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 2.6.2 oluline nõue:

"Hooldustegevus ja selle intervallid, hooldus- ja juhtimiskeskuse personali koolitus ja kvalifikatsioon ning asjaomaste raudtee-ettevõtjate poolt juhtimis- ja hoolduskeskustes sisseseatud kvaliteedi tagamise süsteem peavad tagama võrgustiku töökindluse ja käideldavuse kõrge taseme."

Selle olulise nõude täitmine tagatakse käesolevate nõuete järgmiste punktidega:

— Rongi koosseis (punkt 4.2.2.5)

— Rongi töökorra tagamine (punkt 4.2.2.7)

— Liikluskorraldus (punkt 4.2.3.4)

— Ohutusalane teabevahetus (punkt 4.2.1.5)

— Halvenenud töötingimused (punkt 4.2.3.6)

— Eriolukordade haldamine (punkt 4.2.3.7)

— Kutsekvalifikatsioon (punkt 4.6)

— Töötervishoiu ja tööohutuse nõuded (punkt 4.7)

3.4.3. TEHNILINE ÜHILDUVUS

Direktiivi 2001/16/EÜ III lisa punkti 2.6.3 oluline nõue:

"Võrgustiku käituseeskirjade, vedurijuhtide, rongi personali ja liikluskorraldajate kvalifikatsiooni reguleeritus peab tagama üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi tõhusa käitustegevuse, pidades silmas piiriüleste ja riigisiseste teenuste erinevaid nõudeid."

Seda olulist nõuet käsitletakse käesolevate nõuete järgmistes punktides:

— Veeremi identifitseerimine (punkt 4.2.2.3)

— Rongi pidurid (punkt 4.2.2.6)

— Rongi koosseis (punkt 4.2.2.5)

▼B

— Kaubavaguni laadimine (punkt 4.2.2.4)

— Ohutusalane teabevahetus (punkt 4.2.1.5)

— Halvenenud töötingimused (punkt 4.2.3.6)

— Eriolukordade haldamine (punkt 4.2.3.7)

4. ALLSÜSTEEMI OMADUSED

4.1. *SISSEJUHATUS*

Üleeuroopaline tavaraudteesüsteem (TEN), mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2001/16/EÜ ning mille üheks osaks on käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem, on ühtne süsteem, mille ühilduvust on vaja kontrollida. Ühilduvust tuleb kontrollida eriti neil juhtudel, mis seonduvad allsüsteemi (koos selle liidestega süsteemis, millesse see on integreeritud) spetsifikatsioonidega ning käitamise eeskirjadega.

Kõiki nimetatud olulisi nõudeid silmas pidades hõlmab käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem, nagu seda kirjeldatakse punktis 2.2, üksnes alljärgnevalt sätestatud elemente.

Vastavalt direktiivile 2001/14/EÜ on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üldjuhul kohustatud kehtestama kõik vajalikud tingimused, millele tema võrgustikus liikuma lubatud rongid peavad vastama, võttes arvesse konkreetsete liinide geograafilisi iseärasusi ning allpool sätestatud funktsionaalseid ja tehnilisi nõudeid.

4.2. *ALLSÜSTEEMI FUNKTSIONAALSED JA TEHNILISED NÄITAJAD*

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised näitajad hõlmavad järgmist:

— personaliga seotud näitajad;

— rongidega seotud näitajad;

— rongide käitamisega seotud näitajad.

4.2.1. PERSONALIGA SEOTUD NÄITAJAD

4.2.1.1. ***Üldnõuded***

Käesolev punkt käsitleb personali, kes on seotud allsüsteemi toimimisega, täites ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis seonduvad raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vaheliste otseste liidestega.

— Raudtee-ettevõtja personal:

  — kes täidab rongide juhtimisega seotud ülesandeid (käesolevas dokumendis läbivalt nimetatud “juht”) ning moodustab osa rongi meeskonnast;

  — kes täidab ülesandeid rongis (v.a. juhtimine) ning moodustab osa rongi meeskonnast;

  — kes täidab rongide ettevalmistamisega seotud ülesandeid.

— Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personal, kes täidab rongide liikumislubade andmisega seotud ülesandeid.

▼B

Hõlmatud valdkonnad on järgmised:

— dokumentatsioon,

— side,

ning käesolevate KTKde punktis 2.2 sätestatud kohaldamisalas:

— kutsekvalifikatsioonid (vt punkt 4.6 ning lisad H, J ja L),

— töötervishoiu ja tööohutuse nõuded (vt punkt 4.7).

4.2.1.2. ***Juhtide dokumentatsioon***

Rongi käitav raudtee-ettevõtja peab andma juhile kõik tema ülesannete täitmiseks vajalikud andmed.

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

4.2.1.2.1. **Käsiraamat**

Kõik juhile vajalikud protseduurid tuleb koondada dokumenti või arvuti andmekandjale, mida nimetatakse "Juhi käsiraamatuks".

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

"Juhi käsiraamat" peab käsitlema kaht konkreetset aspekti:

— üks, mis käsitleb kogu TENi ulatuses kehtivaid üldeeskirju ja protseduure (võttes arvesse lisade A, B ja C sisu);

— teine, mis käsitleb vajalikke konkreetse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja puhul kehtivaid eeskirju ja protseduure.

See peab hõlmama vähemalt järgmiste aspektidega seotud toiminguid:

— personali ohutus ja julgeolek;

— signaalimine ja juhtkäsud;

— rongi käitamine, sealhulgas halvenenud tingimustes;

— vedurid ja veerem;

— vahejuhtumid ja õnnetused.

Nimetatud dokumendi koostamise eest vastutab raudtee-ettevõtja.

Raudtee-ettevõtja peab juhi käsiraamatu esitama samas vormingus kogu infrastruktuuri kohta, kus tema juhid töötavad.

Sellel peab olema kaks liidet:

— 1. liide: sidetoimingute kasutusjuhend;

— 2. liide: vormide kogu.

▼B

Raudtee-ettevõtja peab juhi käsiraamatu koostama mõne liikmesriigi keeles või mõne eeskirjade kohaldamisalasse kuuluva raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeeles. See ei kehti sõnumite ja vormide suhtes, mis peavad jääma raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(te) töökeelde.

Juhi käsiraamatu koostamise ja ajakohastamise protsess peab hõlmama järgmisi etappe:

— raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja (või kasutuseeskirjade eest vastutav organisatsioon) peab esitama raudtee-ettevõtjale nõuetekohased andmed raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeeles;

— raudtee-ettevõtja peab koostama algse või ajakohastatud dokumendi;

— kui keel, mille raudtee-ettevõtja on juhi käsiraamatu koostamiseks valinud, ei ole sama keel, milles asjakohane teave algselt esitati, on raudtee-ettevõtja kohustatud tegema vajaliku tõlke.

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteem sisaldama kinnitamisprotsessi, millega tagatakse, et raudtee-ettevõtja(te)le esitatavate dokumentide sisu on täielik ja täpne.

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peab raudtee-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteem sisaldama kinnitamisprotsessi, millega tagatakse, et käsiraamatu sisu on täielik ja täpne.

V lisas esitatakse see protsess vooskeemina ning antakse protsessist ülevaade.

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

Juhtidele tuleb anda liinikirjeldus ja kasutatavatel liinidel juhtimisega seonduvate raudteeäärsete seadmete kirjeldus. See teave tuleb esitada marsruudiraamatuks nimetatava ühtse dokumendina (mis võib olla tava- või arvutipõhine dokument).

Selles tuleb esitada vähemalt järgmised andmed:

— kasutamisega seotud üldnäitajad;

— andmed tõusude ja languste kohta;

— üksikasjalik liiniskeem.

4.2.1.2.2.1. *Marsruudiraamatu koostamine*

Marsruudiraamat tuleb koostada mõne liikmesriigi keeles, mille valib raudtee-ettevõtja, või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasutatavas töökeeles.

▼B

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

— kasutamisega seotud üldnäitajad:

  — signaalide ja vastava sõidurežiimi liik (topeltliin, muutsuunaline, vasak- või parempoolse suunaga jne);

  — toiteallika liik;

  — pinnas-rong raadioseadmete liik;

— andmed tõusude ja languste kohta:

  — kallete suurused ja nende täpne asukoht;

— üksikasjalik liiniskeem:

  — liinil asuvate jaamade ja sõlmpunktide nimed ja asukohad;

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

  — olulised asukohad, näiteks neutraalsed lõigud;

  — iga rööbastee lubatud sõidukiirus, sealhulgas vajadusel eri kiirused teatavat tüüpi rongide jaoks;

  — liikluskorralduse juhtimise eest vastutava organisatsiooni nimi ja liikluskorralduse juhtimispiirkondade nimed;

  — juhtimis- või liikluskorralduskeskuste, näiteks signaalpostide nimed ja tööpiirkonnad;

  — andmed kasutatavate raadiokanalite kohta.

Marsruudiraamat tuleb koostada ühes vormis kõikide infrastruktuuride kohta, mida konkreetse raudtee-ettevõtja rongid kasutavad.

Marsruudiraamatu koostamise eest vastutab raudtee-ettevõtja, kes kasutab selleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(te)lt saadud andmeid.

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteem sisaldama kinnitamisprotsessi, millega tagatakse, et raudtee-ettevõtja(te)le esitatavate dokumentide sisu on täielik ja täpne.

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peab raudtee-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteem sisaldama kinnitamisprotsessi, millega tagatakse, et marsruudiraamatu sisu on täielik ja täpne.

4.2.1.2.2.2. *Muudetud elemendid*

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab raudtee-ettevõtjale teatama kõikidest elementidest, mida on püsivalt või ajutiselt muudetud. Raudtee-ettevõtja peab need muudatused koondama spetsiaalsesse dokumenti või arvuti andmekandjale, mille vorming peab olema ühesugune kõikidel infrastruktuuridel, mida konkreetse raudtee-ettevõtja rongid kasutavad.

▼B

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteem sisaldama kinnitamisprotsessi, millega tagatakse, et raudtee-ettevõtja(te)le esitatavate dokumentide sisu on täielik ja täpne.

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peab raudtee-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteem sisaldama kinnitamisprotsessi, millega tagatakse, et muudetud elemente käsitleva dokumendi sisu on täielik ja täpne.

4.2.1.2.2.3. *Juhi teavitamine reaalajas*

Asjaomane raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab ette nägema juhtide reaalajas teavitamise kõikidest marsruudil ohutuskorralduses tehtud muudatustest (ERTMSi/ETCSi kasutamisel peab protsess olema kordumatu).

4.2.1.2.3. **Sõiduplaanid**

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

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

— rongi identifitseerimisandmed;

— rongi sõidupäevad (vajaduse korral);

— peatuspunktid ja nendega seotud tegevused;

— muud ajaarvestuspunktid;

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

Need rongi sõiduandmed, mis peavad põhinema raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja esitatud teabel, võib anda elektrooniliselt või paberil.

Kõikidel liinidel, kus raudtee-ettevõtja tegutseb, tuleb nende esitamiseks juhile kasutada sama esitusviisi.

4.2.1.2.4. **Veerem**

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

4.2.1.3. ***Dokumendid raudtee-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide***

Raudtee-ettevõtja peab kõikidele oma töötajatele (rongis või mujal), kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, millel on otsene kokkupuude raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personali, seadmete või süsteemidega, esitama eeskirjad, protseduurid ning veeremi ja konkreetsete marsruutidega seotud andmed, mida ta peab nende ülesannete täitmisel vajalikuks. Need andmed peavad olema kohaldatavad nii harilikes kui ka halvenenud kasutustingimustes.

Rongides töötavale personalile ette nähtud informatsiooni struktuur, vorming, sisu ning koostamise ja ajakohastamise protsess peavad põhinema käesolevate KTKde punktis 4.2.1.2 sätestatud nõuetel.

▼B

4.2.1.4. ***Dokumentatsioon rongide liikumislube andvale raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personalile***

Kõik andmed, mis on vajalikud ohutusalase sidevahetuse tagamiseks rongide liikumislube andva personali ja rongimeeskondade vahel, tuleb esitada:

— sidepõhimõtteid kirjeldavates dokumentides (lisa C);

— dokumendis pealkirjaga "Vormide kogu".

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab koostama need dokumendid oma töökeeles.

4.2.1.5. ***Ohutusalane teabevahetus rongimeeskonna, raudtee-ettevõtja muu personali ja rongide liikumislube andva personali vahel***

Rongimeeskonna, raudtee-ettevõtja teiste töötajate (nagu on määratletud lisas L) ja rongide liikumislube andva personali vahelises ohutusalases teabevahetuses kasutatav keel on asjaomase marsruudi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeel (vt sõnastikku).

Rongimeeskonna ja rongide liikumislube andva personali vahelise ohutusalase teabevahetuse põhimõtted on esitatud lisas C.

Vastavalt direktiivile 2001/14/EÜ on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustatud avaldama töökeele, mida tema personal igapäevases töös kasutab.

Kui aga kohalikud tavad nõuavad ka mõne teise keele kasutamist, on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustatud kindlaks määrama selle kasutusala geograafilised piirid.

4.2.2. RONGIDEGA SEOTUD NÄITAJAD

4.2.2.1. ***Rongi nähtavus***

4.2.2.1.1. **Põhinõue**

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

4.2.2.1.2. **Esiosa**

Raudtee-ettevõtja peab sisselülitatud valgete esilaternate olemasolu ja nende paigutuse abil tagama, et lähenev rong on selgelt nähtav ja äratuntav. Sellega võimaldatakse lähedalasuvatel maanteesõidukitel või muudel liikuvatel objektidel tuvastada, et tegemist on läheneva rongiga.

Üksikasjalikud nõuded on antud punktis 4.3.3.4.1.

4.2.2.1.3. **Tagaosa**

Nõuded on sätestatud lisas S.

4.2.2.2. ***Rongi kuuldavus***

4.2.2.2.1. **Põhinõue**

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

▼B

4.2.2.2.2. **Juhtimine**

Helisignaalseadet peab olema võimalik käivitada kõikidest juhtimisasenditest.

4.2.2.3. ***Veeremi 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 kasutuspiiranguid.

Täiendavad nõuded on sätestatud lisas P.

4.2.2.4. ***Kaubavagunite laadimine***

Raudtee-ettevõtja peab tagama kõikide vagunite ohutu ja kindla laadimise ning nende püsimise samas seisundis kogu veo kestel, pidades silmas järgmist.

4.2.2.4.1. **Raskuse jaotus**

Vagunid tuleb laadida selliselt, et koormamass jaotuks ühtlaselt kõikidele telgedele. Kui see ei ole võimalik konkreetse veose suuruse või kuju tõttu, peab raudtee-ettevõtja kogu veo kestel rakendama veo eritingimusi.

4.2.2.4.2. **Teljekoormus**

Raudtee-ettevõtja peab tagama, et veeremit ei laadita üle ettenähtud teljekoormuse. Samuti peab ta tagama, et veeremit ei laadita üle lubatud teljekoormuse kavandatava marsruudi ühelgi osal (välja arvatud juhul, kui asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad on sõiduks loa andnud).

4.2.2.4.3. **Veose kinnitamine**

Raudtee-ettevõtjad peavad tagama, et kogu veos ja veeremiühikute kasutamata koormakinnitusseadmed on kinnitatud ohutult, vältimaks tarbetut liikumist veo ajal.

4.2.2.4.4. **Kineetiline mõõde**

Rongi iga veeremiüksuse kineetiline gabariit (koos veosega) peab olema marsruudi asjaomase osa lubatud maksimumi piires.

4.2.2.4.5. **Veose katmine**

Raudtee-ettevõtjad peavad tagama, et kõik veeremiüksuse veose katmiseks kasutatavad materjalid on ohutult veeremiüksuse või veose külge kinnitatud. Katted peavad olema asjaomase veose katmiseks sobivast materjalist, võttes arvesse veo käigus tekkida võivaid jõude.

4.2.2.5. ***Rongi koosseis***

Raudtee-ettevõtja peab kehtestama eeskirjad ja protseduurid, mida tema personal peab järgima, et tagada rongi vastavus eraldatud liini nõuetele.

▼B

Nõuded rongi koosseisule peavad lähtuma alljärgnevast:

— veeremiüksused

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

  — rongi kõik veeremiüksused peavad taluma maksimumkiirust, millega rong on ette nähtud sõitma;

  — rongi kõik veeremiüksused peavad kogu kavandatava veo kestel olema ettenähtud hooldusintervallide piires (nii aja kui ka teekonna pikkuse osas);

— rong

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

  — raudtee-ettevõtja peab tagama, et rong on kogu kavandatava veo kestel sobivas tehnilises korras;

— mass ja teljekoormus

  — rongi mass peab olema marsruudi asjaomases osas lubatud ning haakeseadiste, veojõu ja muude rongi omadustega seoses ette nähtud maksimumi piires. Tuleb kinni pidada teljekoormuse piirangutest;

— rongi suurim kiirus

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

— kineetiline mõõde

  — rongi iga veeremiüksuse kineetiline gabariit (koos veosega) peab olema marsruudi asjaomase osa lubatud maksimumi piires.

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

Rongi koosseis peab olema kirjeldatud ühtlustatud rongi koostedokumendis (vt lisa U).

4.2.2.6. ***Rongi pidurid***

4.2.2.6.1. **Pidurisüsteemi miinimumnõuded**

Rongi kõik veeremiüksused peavad olema ühendatud RST KTKdes sätestatud pidevasse automaatpidurdussüsteemi.

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

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

▼M2

4.2.2.6.2. **Pidurdustõhusus**

Infrastruktuuri-ettevõtja peab teatama raudtee-ettevõtjale tegelikult nõutava pidurdustõhususe. Need andmed sisaldavad vajaduse korral selliste pidurisüsteemide kasutamise tingimusi, mis võivad infrastruktuuri mõjutada, näiteks magnet-, regeneratiiv- ja keerisvoolupidurid.

Raudtee-ettevõtja peab tagama rongi piisava pidurdustõhususe, andes oma töötajatele täitmiseks kohustuslikud pidurduseeskirjad.

Pidurdustõhususe eeskirju tuleb täita infrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja ohutusjuhtimise süsteemi raames.

Täiendavad nõuded on sätestatud lisas T.

▼B

4.2.2.7. ***Rongi töökorra tagamine***

4.2.2.7.1. **Põhinõue**

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

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

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja peavad kindlaks määrama ja ajakohastama rongi halvenenud tingimustes liiklemise tingimused ja protseduurid.

4.2.2.7.2. **Nõutavad andmed**

Ohutuks ja tõhusaks kasutamiseks vajalikud andmed ning nende edastamise menetlus peavad hõlmama järgmist:

— rongi identifitseerimisandmed;

— rongi eest vastutava raudtee-ettevõtja identifitseerimisandmed;

— rongi tegelik pikkus;

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

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

— andmed, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul.

Raudtee-ettevõtja peab kehtestama menetluse, millega tagatakse nende andmete teatavakstegemine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale enne rongi väljumist.

▼B

Raudtee-ettevõtja peab kehtestama menetluse, millega teavitatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat juhtudel, kui rong ei kasuta eraldatud liini või see tühistatakse.

4.2.3. RONGILIIKLUSE KORRALDAMISE NÄITAJAD

4.2.3.1. ***Rongide planeerimine***

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab teatavaks tegema, milliseid andmeid rongiliini taotlemisel nõutakse. Sellega seotud täpsemaid aspekte käsitletakse direktiivis 2001/14/EÜ.

4.2.3.2. ***Rongide identifitseerimine***

Kõik rongid peavad olema üheselt identifitseeritud.

Sellealased nõuded on sätestatud lisas R.

4.2.3.3. ***Rongi väljumine***

4.2.3.3.1. **Väljumiseelsed kontrollid ja katsed**

Raudtee-ettevõtja peab vastavalt käesolevate KTKde punkti 4.1 kolmandale lõigule kindlaks määrama enne väljumist tehtavad kontrollid ja katsed (eelkõige piduritega seotud).

4.2.3.3.2. **Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist**

Raudtee-ettevõtja peab enne väljumist ja sõidu ajal teavitama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat kõikidest rongi või selle toimimist mõjutavatest kõrvalekalletest, mis võivad rongi liikumist kahjulikult mõjutada.

4.2.3.4. ***Liikluskorraldus***

4.2.3.4.1. **Põhinõuded**

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

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab ette nägema toimingud ja vahendid:

— rongiliikluse korraldamiseks reaalajas;

— operatiivseteks meetmeteks, mille eesmärk on tagada infrastruktuuri võimalikult tõhus toimimine tegelike või prognoositavate viivituste või vahejuhtumite korral; ja

— raudtee-ettevõtja(te) teavitamiseks nimetatud juhtudel.

Mis tahes täiendavaid menetlusi, mida raudtee-ettevõtja vajab ja mis mõjutavad liidest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, võib kehtestada pärast kokkuleppe sõlmimist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga.

4.2.3.4.2. **Rongi aruandlus**

4.2.3.4.2.1. *Rongi asukoha teatamiseks nõutavad andmed*

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab:

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

▼B

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

— rongi identifitseerimisandmed;

— aruandluspunkti identifitseerimisandmed;

— liin, millel rong sõidab;

— graafikujärgne aruandluspunkti saabumise aeg;

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

— aruandluspunkti varem või hiljem saabumise aeg minutites;

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

— teave selle kohta, et rongi aruanne ei ole saabunud õigeaegselt ning viivituse aeg minutites;

— rongi varasemad identifitseerimisandmed, kui neid on;

— rongi reisi tühistamine tervikuna või osaliselt.

4.2.3.4.2.2. *Prognoositav üleandmise aeg*

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal peab olema menetlus, mis võimaldab kindlaks määrata prognoositava kõrvalekalde minutites rongi graafikujärgsel üleandmisel teisele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale.

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

4.2.3.4.3. **Ohtlikud kaubad**

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

Nimetatud toimingud peavad hõlmama järgmist:

— kehtivad rongis olevate ohtlike kaupade identifitseerimise Euroopa standardid, mis on sätestatud EÜ direktiivis 96/49;

— juhi teavitamine rongis olevatest ohtlikest kaupadest ja nende asukohast;

— andmed, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul;

— kooskõlastatult raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, sidekanalite kindlaksmääramine ja erimeetmete kavandamine kaupadega seotud ohuolukordade puhuks.

4.2.3.4.4. **Töö kvaliteet**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-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 tulemusi kasutatakse parendusmeetmete väljatöötamiseks, mille eesmärgiks on vältida või leevendada juhtumeid, mis võivad kahjustada TENi tõhusat toimimist.

▼B

Kui kõnealustest parendusmeetmetest oleks teisi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ja raudtee-ettevõtjaid hõlmates kasu kogu võrgule, tehakse need vastavalt teatavaks, pidades silmas ärisaladuse kaitset.

Tööd oluliselt häirinud juhtumeid analüüsib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja niipea kui võimalik. Vajaduse korral ning eelkõige juhul, kui asjaga on seotud mõni tema töötaja, kutsub raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja analüüsis osalema ka kõnealuse juhtumitega seotud raudtee-ettevõtja(d). Kui analüüsi tulemusena töötatakse välja võrgu parendamise soovitused, mille eesmärk on kõrvaldada või leevendada õnnetuste/vahejuhtumite põhjusi, edastatakse need kõikidele asjaomastele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele ja raudtee-ettevõtjatele.

Need toimingud dokumenteeritakse ja nende suhtes rakendatakse sisekontrolli.

4.2.3.5. ***Andmesalvestus***

Rongi sõiduandmed tuleb salvestada ning säilitada, et:

— toetada süstemaatilist ohutusjärelevalvet kui vahejuhtumite ja õnnetuste vältimise vahendit;

— teha kindlaks juhi, rongi ja infrastruktuuri toimimine enne ja (kui vaja) vahetult pärast vahejuhtumit või õnnetust, et välja selgitada selle põhjused, mis on seotud rongi juhtimise või seadmetega, ning põhjendada uusi või muudetud meetmeid, mille eesmärk on vältida juhtunu kordumist;

— salvestada veduri/veduki toimimisega ja juhi tegevusega seotud andmeid, sealhulgas tööaega.

Salvestatud andmete puhul peab olema võimalik kindlaks teha:

— salvestamise kuupäev ja kellaaeg;

— salvestatava sündmuse täpne geograafiline asukoht (kaugus identifitseeritavast asukohast kilomeetrites);

— rongi identifitseerimisandmed;

— juhi isik.

Andmete säilitamise, korrapärase hindamise ja nende kättesaadavuse nõuded on ette nähtud selle liikmesriigi vastavate õigusaktidega:

— kus raudtee-ettevõtja on litsentseeritud (rongis salvestatud andmete osas);

— kus asub infrastruktuur (väljaspool rongi salvestatud andmete osas).

4.2.3.5.1. **Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

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

— teljepukside tuvastatud ülekuumenemised;

▼B

— rongijuhi ja rongide liikumislube andvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajate teabevahetus.

4.2.3.5.2. **Jälgimisandmete salvestamine rongis**

Raudtee-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

— ohuolekus signaalidest või "liikumisloa lõpust" loata möödasõit;

— hädapiduri rakendamine;

— rongi sõidukiirus;

— rongis olevate kontroll- või signaalseadmete isoleerimine või eiramine;

— helisignaalseadise (rongipasuna) kasutamine;

— ukse juhtseadiste kasutamine (avamine, sulgemine);

— rongis olevate teljepuksi ülekuumenemise detektorite (kui on olemas) tuvastused;

— selle juhikabiini identifitseerimisandmed, kus kontrollimisele kuuluvaid andmeid salvestatakse;

— tööaja registreerimiseks vajalikud andmed.

4.2.3.6. ***Halvenenud töötingimused***

4.2.3.6.1. **Teiste kasutajate teavitamine**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab raudtee-ettevõtja(te)ga kooskõlastatult kehtestama menetluse üksteise viivitamatuks teavitamiseks mis tahes olukordadest, mis halvendavad raudteevõrgu ohutust, toimivust ja/või käideldavust.

4.2.3.6.2. **Rongijuhtide teavitamine**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kõikide oma vastutusalaga seotud halvenenud töötingimuste korral andma juhtidele ametlikud juhised meetmete kohta, mida on vaja, et halvenenud olukorda ohutult lahendada.

4.2.3.6.3. **Eriolukordades tegutsemise kord**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kooskõlastatult kõikide tema infrastruktuuril tegutsevate raudtee-ettevõtjatega ja vajadusel naabruses asuvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega koostama ja avaldama sobivad meetmed eriolukordadeks ning määrama vastutusalad, lähtudes vajadusest vähendada halvenenud töötingimustest tulenevat kahjulikku mõju.

Planeerimisnõuded ja kõnealustele sündmustele reageerimine peavad olema proportsioonis 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);

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

— äärmuslikud ilmastikuolud.

▼B

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab koostama ja ajakohastama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja oluliste töötajate kontaktandmed, kellega tuleb kontakteeruda halvenenud töötingimusi põhjustavate teenusehäirete korral. Need andmed peavad hõlmama kontaktandmeid nii tööajal kui ka töövälisel ajal.

Raudtee-ettevõtja peab need andmed edastama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ja teatama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale nimetatud kontaktandmete muudatustest.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kõiki raudtee-ettevõtjaid teavitama kõikidest muudatustest oma andmetes.

4.2.3.7. ***Eriolukordade haldamine***

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kooskõlastatult:

— kõikide tema infrastruktuuril tegutsevate raudtee-ettevõtjatega, või

— vajadusel tema infrastruktuuril tegutsevate raudtee-ettevõtjate esindusorganitega, ja

— vajadusel naabruses asuvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega ning

— kohalike asutustega ja

— vastavalt vajadusele kas kohaliku või riigi tasandi avariiteenistuste, sealhulgas pääste ja tuletõrje esindusorganitega

ning vastavalt direktiivile 2004/49/EÜ koostama, avaldama ja kättesaadavaks tegema vajalikud meetmed eriolukordade haldamiseks ja normaalse töö taastamiseks liinil.

Need meetmed hõlmavad üldjuhul järgmist:

— kokkupõrked;

— rongitulekahjud;

— rongide evakueerimine;

— õnnetused tunnelites;

— ohtlike kaupadega seotud intsidendid;

— rööbastelt mahasõidud.

Raudtee-ettevõtja peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale andma kõik üksikasjalikud andmed nimetatud juhtumite kohta, eelkõige rongide remondi või rööbastele tagasitõstmise puhul. (Vt ka tavaraudtee kaubavagunite KTKde punkt 4.2.7.1 “Erakorralised meetmed”).

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

4.2.3.8. ***RONGIMEESKONNA ABISTAMINE VAHEJUHTUMI VÕI VEEREMI TÕSISE RIKKE KORRAL***

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

▼B

4.3. *LIIDESTE FUNKTSIONAALSED JA TEHNILISED NÄITAJAD*

Punktis 3 sätestatud olulisi nõudeid silmas pidades on liideste funktsionaalsed ja tehnilised näitajad järgmised.

4.3.1. LIIDESED INFRASTRUKTUURI KTKDEGA

RESERVEERITUD

4.3.2. LIIDESED JUHTKÄSKUDE JA SIGNAALIMISE KTKDEGA

4.3.2.1. ***Jälgimisandmete salvestamine***

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga kehtestatakse jälgimisandmete salvestamise kord (vt käesolevate KTKde punkt 4.2.3.5), millele juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem peab vastama (vt CR CCS KTKde punkt 4.2.15).

4.3.2.2. ***Juhi valvsus***

Juhi reaktsioonide jälgimise vahend, sekkudes rongi seiskamiseks, kui juht ei reageeri ettenähtud aja jooksul, ja kui infrastruktuur seda võimalust toetab, sellest automaatselt signaalimise juhtimiskeskusesse teatamine. On olemas liides selle funktsiooni ja CR CCS KTKde punkti 4.2.2 vahel, seostatuna ERTMSiga.

4.3.2.3. ***ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri kasutuseeskirjad***

Käesolevate KTKde lisa A (A1 ja A2) on liides ERTMSi/ETCSi FRSi ja SRSi, ERTMSi/GSM-Ri FRSi ja SMSi vahel, mida käsitletakse üksikasjalikult CR CCS KTKde lisas A. On olemas ka liides ETCSi juhi/masina/liidese (DMI) nõuetega (CR CCS KTKde punkt 4.2.13) ja EIRENE DMI nõuetega (CR CCS KTKde punkt 4.2.14). Rongi ETCS-funktsioonide isoleerimise osas on olemas liides käesolevate KTKde lisa A1 ja CR CCS KTKde punkti 4.2.2 vahel.

4.3.2.4. ***Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavus***

Juhil peab olema võimalik jälgida signaale ja raudteeäärseid märgiseid ning need peavad olema juhile nähtavad tavapärases juhtimisasendis. See kehtib ka muude raudteeäärsete märkide kohta, mis on seotud ohutusega.

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

— sobiv paigutus, et esilaternad võimaldaksid juhil teavet lugeda;

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

▼B

— valgustpeegeldavuse kasutamisel peavad kasutatavad materjalid vastama asjakohastele nõuetele ning märgid peavad olema valmistatud selliselt, et rongi esilaternad võimaldavad juhil teavet hõlpsasti lugeda.

Juhi nähtavusala kohta on olemas liides CR CCS KTKde punktiga 4.2.16. CR CCS KTKde tulevase versiooni lisas A on ka täiendav punkt raudteeäärsete märgiste kohta ETCSiga varustatud liinidel.

4.3.2.5. ***Rongi pidurid***

On olemas liides käesolevate KTKde punkti 4.2.2.6.2 ja CR CCS KTKde punkti 4.3.1.5 (“Rongi garanteeritud pidurdustõhusus ja omadused”) vahel.

▼M2

4.3.2.6. ***Liivatamine. Rongi juhtimiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooniga seotud miinimumnõuded***

Liivatamise osas on olemas liides ühelt poolt käesoleva KTK lisa B (punkt C1) ning teiselt poolt CR CCS KTK punkti 4.2.11 („Ühilduvus raudteeäärsete rongituvastussüsteemidega”) ja lisa A 1. liite punkti 4.1 (nagu on viidatud punktis 4.3.1.10) vahel.

▼B

4.3.2.7. ***Andmesalvestus ja teljepukside ülekuumenemise detektorid***

On olemas liides ühelt poolt käesolevate KTKde punkti 4.2.3.5 ja teiselt poolt CR CCS KTKde punkti 4.2.2 (“Rongisisesed ETCS-funktsioonid”), lisa A punktide 5, 7 ja 55 ning punkti 4.2.10 (HABD (teljepuksi ülekuumenemise detektor)) vahel. Kui CR CCSi avatud punkt suletakse, tekib liides OPE KTKde lisaga B.

4.3.3. LIIDESED VEEREMI KTKDEGA

4.3.3.1. ***Veeremi identifitseerimine***

On olemas liides käesolevate OPE KTKde punkti 4.2.2.3 ja kaubavagunite RST KTKde lisa B vahel.

Sarnane liides tekib ka teiste CR RST KTKdega, kui need koostatakse.

4.3.3.2. ***Pidurdamine***

On olemas liides käesolevate OPE KTKde punkti 4.2.2.6.1 ja kaubavagunite RST KTKde punkti 4.2.4 ja lisa B vahel.

Sarnane liides tekib ka teiste CR RST KTKdega, kui need koostatakse.

▼B

4.3.3.3. ***Nõuded reisivagunitele***

Tuleb märkida, et alljärgnevas osas tekib liides teiste CR RST KTKdega, kui need koostatakse.

— Reisivagunite ja reisijaamade platvormide ühilduvus peab olema piisav, et võimaldada ohutut peale-ja mahaminekut.

— Reisijatel ei tohi olla võimalik avada neile ette nähtud küljeuksi enne, kui rong on täielikult peatunud ja rongimeeskonna liige on uksed vabastanud.

— Rongi mõlema külje uste vabastamine peab toimuma eraldi. Reisirongidel peab uste täielik sulgumine ja blokeerumine olema pidevalt jälgitav.

— Uste vabastamise korral peab veojõu rakendamine olema võimatu.

— Kõik reisivagunid peavad olema varustatud avariiväljumist soodustavate väljapääsudega.

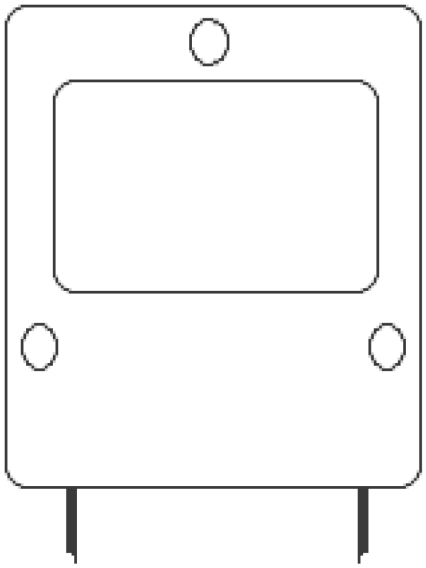
— Reisivagunitel peab olema reisijate poolt käivitatav häireseadis või hädapidur. Nende käivitamisel peab juht saama viivitamatult häiresignaali, kuid tal peab olema võimalik säilitada kontroll rongi üle.

4.3.3.4. ***Rongi nähtavus***

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga määratakse kindlaks, et rongi nähtavuse põhinõuded, mis tuleb sätestata veeremi KTKdes, on järgmised.

4.3.3.4.1. **Rongi juhtsõidukil, mis on esiosaga sõidusuunas**

Juhtsõiduki 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 (nt teetöölistel ning ülekäigu- ja ülesõidukohtade kasutajatel), tagama rongijuhile piisava nähtavuse (eespool oleva rööbastee, raudteeäärsete märgiste/infotahvlite jne valgustus) öösel ja alavalgustuse tingimustes ning ei tohi pimestada vastutulevate rongide juhte.

Laternate vahe, kõrgus rööbastest, läbimõõt, valgustustugevus, valguskiire mõõdud ja kuju päeval ja öösel tuleb standardiseerida.

Tekivad liidesed RST KTKde tulevaste, juhikabiine käsitlevate versioonide ja käesolevate KTKde punkti 4.2.2.1.2 vahel.

4.3.3.4.2. **Tagaosas**

Tekib liides käesolevate KTKde punkti 4.2.2.1.3 ja CR RST (“Kaubavagunid”) punkti 4.2.7.4 ja lisa BB vahel, kui suletakse OPE KTKde lisa S avatud punkt, sätestades tagaosa toendiga tähise.

4.3.3.5. ***Rongi kuuldavus***

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga nähakse ette, et rongi kuuldavuse põhinõue, millele veeremi allsüsteem peab vastama, on võimalus anda rongi olemasolul teatavat helisignaali.

Kõnealuse hoiatusseadise helid, nende sagedus ja tugevus ning juhipoolse käivitamise meetod tuleb standardiseerida.

Tekivad liidesed RST KTKde tulevaste, juhikabiine käsitlevate versioonide ja käesolevate KTKde punkti 4.2.2.2 vahel.

4.3.3.6. ***Signaalide nähtavus***

Juhil peab olema võimalik signaale jälgida ja signaalid peavad olema juhile nähtavad. See kehtib ka muude raudteeäärsete märkide kohta, mis on seotud ohutusega.

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

Tekib liides käesolevate KTKde punkti 4.3.2.4 ja RST KTKde tulevaste, juhikabiine käsitlevate versioonide vahel.

4.3.3.7. ***Juhi valvsus***

Juhi reaktsioonide jälgimise vahend, sekkudes rongi seiskamiseks, kui juht ei reageeri ettenähtud aja jooksul, ja kui infrastruktuur seda võimalust toetab, sellest automaatselt signaalimise juhtimiskeskusesse teatamine.

Tekib liides RST KTKde tulevaste, juhikabiine käsitlevate versioonidega.

▼B

4.3.3.8. ***Rongi koosseis ja lisa B***

Rongi maksimaalse lubatud massi kohta on olemas liides käesolevate KTKde punkti 4.2.2.5 ja CR RST (“Kaubavagunid”) punkti 4.2.2.1.2.2 (“Veoseadmed”) vahel. Tulevikus võib manööverdamiskiiruse osas tekkida liides käesolevate KTKde lisa B ja CR RST (“Kaubavagunid”) punkti 4.2.2.1.2.1 (“Puhvrid”) vahel.

4.3.3.9. ***Kaubavaguni laadimine***

On olemas liides käesolevate KTKde punkti 4.2.2.4 ja CR RST (“Kaubavagunid”) KTKde punkti 4.2.2.3.5 (“Kauba kinnitamine”) ja lisa YY vahel.

4.3.3.10. ***Rongi töökorra tagamine ja ohtlikud kaubad***

On olemas liides käesolevate KTKde punktide 4.2.2.7 ja 4.2.3.4.2 ning CR RST (“Kaubavagunid”) KTKde punkti 4.2.2.6 (“Ohtlikud kaubad”) vahel.

▼M2

4.3.3.11. **Rongi koosseis, lisa L**

Rongide juhtimise, rongide käitlemise ja rongi koosseisu kuuluvate veeremiüksuste rongisisese paigutuse kohta on olemas liides käesoleva KTK punkti 4.2.2.5 ja lisa L ning CR RTS („Kaubavagunid”) KTK punkti 4.2.3.5 („Pikisuunalised survejõud”) vahel.

Tekib liides RST KTK tulevaste versioonidega, mis käsitlevad vedukeid ja reisivaguneid.

▼B

4.3.3.12. ***Eriolukordades tegutsemise kord ja ohuolukordade haldamine***

Äärmuslike ilmastikutingimuste kohta on olemas liides käesolevate KTKde punkti 4.2.3.6.3 ja CR RST (“Kaubavagunid”) punkti 4.2.6.1.2 (“Keskkonnatingimustega seotud funktsionaalsed ja tehnilised nõuded”) vahel.

On olemas ka liides käesolevate KTKde punktide 4.2.3.6 ja 4.2.3.7 ning CR RST (“Kaubavagunid”) KTKde punktide 4.2.7.1 (“Erakorralised meetmed”) ja 4.2.7.2 (“Tuleohutus”) vahel.

Tekib liides RST KTKde tulevaste versioonidega, mis käsitlevad vedukeid ja reisivaguneid.

4.3.3.13. ***Andmesalvestus***

Tekib liides käesolevate CR OPE KTKde punkti 4.2.3.5.2 (“Jälgimisandmete salvestamine rongis”) ja CR RST KTKde tulevaste versioonide vahel, mis käsitlevad vedukeid ja juhikabiinidega rööbasbusse.

On olemas liides käesolevate CR OPE KTKde punkti 4.2.3.5.1 (“Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi”) ja CR RST (“Kaubavagunid”) KTKde punkti 4.2.3.3.2 (“Teljepuksi ülekuumenemise detektorid”) vahel. Teljepukside ülekuumenemise kindlakstegemise kohta raudteeäärsete seadmetega tekib ka liides CR OPE KTKde sama punkti ja CR RST KTKde vahel, mis käsitlevad vedukeid ja rööbasbusse.

▼B

4.3.4. LIIDESED TELEMAATIKARAKENDUSTE KTKDEGA

4.3.4.1. ***Rongide identifitseerimine***

Kõikide TENi võrgustikus liikuvate rongide ühese identifitseerimise meetod on seni kindlaks määramata (vt punkt 4.2.3.2 ja lisa R). Sellega seoses on punktis 4.2.2 olemas liides kaubavedude telemaatikarakenduste KTKdega. Luuakse ka liides reisijateveo telemaatikarakenduste KTKdega, kui need koostatakse.

4.3.4.2. ***Rongi koosseis***

Käesolevate KTKde punktides 4.2.2.5 ja 4.2.2.7.2 on rongide koosseisuga seotud andmete jaoks liides kaubavedude telemaatikarakenduste KTKde punktiga 4.2.3.2. Luuakse ka liides reisijateveo telemaatikarakenduste KTKdega, kui need koostatakse.

4.3.4.3. ***Rongi väljumine***

Käesolevate KTKde punktis 4.2.3.3 on rongi väljumisega seotud andmete jaoks liides kaubavedude telemaatikarakenduste KTKde punktiga 4.2.3. Luuakse ka liides reisijateveo telemaatikarakenduste KTKdega, kui need koostatakse.

4.3.4.4. ***Rongi sõit***

Käesolevate KTKde punktis 4.2.3.4 on rongi sõiduga seotud andmete jaoks liides kaubavedude telemaatikarakenduste KTKde punktidega 4.2.4, 4.2.5 ja 4.2.6. Luuakse ka liides reisijateveo telemaatikarakenduste KTKdega, kui need koostatakse.

4.3.4.5. ***Veeremi identifitseerimine***

On olemas käesolevate OPE KTKde punkti 4.2.2.3 liides kaubavedude telemaatikarakenduste KTKde punktiga 4.2.11.3 (“Veeremi viiteandmebaasid”) ja lisa A punktiga 1 (“Andmete määratlus ja sõnumid” punkt 1.18 “Põhielement: WagonIdent”). Luuakse ka liides reisijateveo telemaatikarakenduste KTKdega, kui need koostatakse.

4.4. *KASUTUSEESKIRJAD*

Eeskirjad ja menetlused, mis võimaldavad TENis kasutamiseks ette nähtud uute struktuursete allsüsteemide ühtset kasutamist, ning eelkõige uue rongijuhtimis- ja signaalimissüsteemiga seotud eeskirjad ja menetlused peavad olema ühesugustes olukordades ühetaolised.

Selleks on lisas A1 sätestatud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS/ETCS) kasutuseeskirjad. ERTMS/GSM-R raadiosüsteemi kasutuseeskirjad sätestatakse lisas A2.

Lisaga B nähakse ette muud kasutuseeskirjad, mida on võimalik kogu TENi ulatuses standardida.

Kuna need eeskirjad on ette nähtud kasutamiseks kogu TENi ulatuses, on oluline, et need oleksid täielikult kooskõlastatud. Ainus organisatsioon, kes saab neid eeskirju muuta, on käesolevate KTKde lisade A, B ja C haldamise eest vastutav asutus.

▼B

4.5. *HOOLDUSEESKIRJAD*

Ei kohaldata.

4.6. *KUTSEKVALIFIKATSIOON*

Vastavalt käesolevate KTKde punktile 2.2.1 käsitleb käesolev jaotis personali pädevuse saavutamiseks vajalikku kutse- ja keelealast kvalifikatsiooni ning hindamisprotsessi.

4.6.1. AMETIALANE PÄDEVUS

Raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personal peab olema omandanud vajaliku ametialase pädevuse, et täita kõiki vajalikke ohutusega seotud ülesandeid harilikes, halvenenud ja ohuolukordades. Kõnealune pädevus hõlmab ametialaseid teadmisi ning oskust neid teadmisi ellu rakendada.

▼M2

Konkreetsete ülesannetega seotud kutsekvalifikatsiooni miinimumelemendid on esitatud lisades H, J ja L.

▼B

4.6.1.1. ***Kutsealased teadmised***

Neid lisasid arvesse võttes ning olenevalt konkreetse töötaja ülesannetest peavad nõutavad teadmised hõlmama järgmist:

— raudtee üldine toimimine, erilise rõhuga ohutuse seisukohalt olulisel tegevusel:

  — oma organisatsiooni ohutuse juhtimissüsteemi toimimispõhimõtted,

  — koostalitlusvõimeliste toimingutega seotud olulisemate isikute rollid ja vastutus,

  — ohtude tundmine, eelkõige seoses raudtee kasutamise ja elektritoitega;

— vajalikud teadmised ohutusalastest ülesannetest, mis seonduvad toimingute ja liidestega järgmistes aspektides:

  — liinid ja raudteeäärsed seadmed,

  — veerem,

  — keskkond.

4.6.1.2. ***Teadmiste ellurakendamise oskus***

Et osata rakendada kõnealuseid teadmisi harilikes, halvenenud ja ohuolukordades, peab personal olema täielikult teadlik:

— kõnealuste eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodist ja põhimõtetest;

— raudteeäärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamise protsessist;

— ohutuse juhtimissüsteemi põhimõtetest, millega välditakse inimestele ja protsessile liigsete riskide põhjustamist,

ning suutma üldiselt kohaneda erinevate olukordadega, millesse asjaomane isik võib sattuda.

▼B

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad looma kvalifikatsioonijuhtimise süsteemi, mis tagab nende asjaomase personali isikliku pädevuse hindamise ja säilitamise. Lisaks tuleb vastavalt vajadusele pakkuda koolitust, et tagada teadmiste ja oskuste ajakohasus, eelkõige süsteemi või isiklike võimete nõrkuste või puuduste osas.

4.6.2. KEELEOSKUS

4.6.2.1. ***Põhimõtted***

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja peavad tagama, et nende asjaomane personal oskab kasutada käesolevates KTKdes sätestatud sideprotokolle ja -põhimõtteid.

Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeel ei ole sama mis raudtee-ettevõtja personali tavaliselt kasutatav keel, peab keele- ja suhtluskoolitus moodustama olulise osa raudtee-ettevõtja üldisest kvalifikatsioonijuhtimise süsteemist.

Raudtee-ettevõtja personal, kes peab oma ülesannete täitmisel harilikes, halvenenud või ohuolukordades suhtlema ohutuse seisukohalt olulistes küsimustes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personaliga, peab piisaval tasemel valdama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeelt.

4.6.2.2. ***Keeleoskuse tase***

Infrastruktuuriettevõtja keelt tuleb osata ohutuse tagamiseks piisaval tasemel.

— Sellel tasemel peab juht suutma vähemalt:

  — saata kõiki käesolevate KTKde lisas C sätestatud sõnumeid ja neist aru saada;

  — tõhusalt suhelda harilikes, halvenenud ja ohuolukordades;

  — täita vorme kogu nende kasutusalas.

— Teised rongimeeskonna liikmed, kellel on oma ülesannete täitmiseks vaja ohutuse seisukohalt olulistes küsimustes suhelda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, peavad suutma vähemalt saata rongi ja selle seisundiga seotud teavet ning sellest aru saada.

Suunised vajalike pädevustasemete kohta on sätestatud lisas E. Juhtide teadmised peavad olema vähemalt 3. tasemel. Rongide saatepersonali teadmised peavad olema vähemalt 2. tasemel.

4.6.3. PERSONALI ESIALGNE JA PIDEV HINDAMINE

4.6.3.1. ***Põhiseisukohad***

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kehtestama oma personali hindamismenetluse.

Soovitav on arvesse võtta järgmist.

A. Personali valik:

  — isiklike kogemuste ja pädevuse hindamine;

▼B

— isikliku pädevuse hindamine vajalike võõrkeelte oskuse ja nende õppimise võime osas.

B. Esmane kutsealane väljaõpe:

— koolitusvajaduste analüüs;

— koolitusvõimalused;

— koolitajate koolitus.

▼M2

C. Esmane hindamine:

— põhitingimused;

— hindamisprogramm, sealhulgas praktilised katsed;

— koolitajate kvalifikatsioon;

— kutsetunnistuse väljaandmine.

D. Pädevuse säilitamine:

— pädevuse säilitamise põhimõtted;

— järgitavad meetodid;

— pädevuse säilitamise protsessi vormistamine;

— hindamisprotsess.

▼B

E. Täienduskoolitus:

— kestva koolituse (sealhulgas keeleõpe) põhimõtted.

4.6.3.2. ***Koolitusvajaduste analüüs***

4.6.3.2.1. **Koolitusvajaduste analüüsi koostamine**

Raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peavad koostama oma asjaomaste töötajate koolitusvajaduse analüüsi.

Analüüsis tuleb esitada koolituse ulatus ja keerukus ning võtta arvesse rongide TENil kasutamisega seotud ohte, eelkõige inimvõimete ja piirangute (inimteguri) kontekstis, mis võivad tuleneda järgmisest:

— raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate töötavade erinevused ja nende muutumisega seotud riskid;

— ülesannete, tööprotseduuride ja sideprotokollide erinevused;

— raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personali kasutatava töökeele erinevused;

— kohalikud kasutusjuhendid, mis võivad hõlmata teatavatel juhtudel, näiteks konkreetses tunnelis kasutatavaid erimenetlusi või eriseadmeid.

Suunised tegurite kohta, mida tuleks arvesse võtta, on esitatud punktis 4.6.1 osutatud lisades. Vajadusel tuleb personali koolitada neid tegureid arvesse võttes.

▼B

Raudtee-ettevõtja kavandatavast tegevusest või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja hallatava võrgu omadustest tulenevalt võivad osa neis lisades nimetatud elementidest olla ebavajalikud. Koolitusvajaduste analüüsis tuleb sätestada, milliseid elemente ei peeta vajalikuks ja miks.

4.6.3.2.2. **Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine**

Raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peavad kehtestama oma koolitusvajaduste läbivaatamise ja ajakohastamise menetluse, võttes arvesse muu hulgas varasemaid auditeid, süsteemi tagasisidet ja teadaolevaid muudatusi eeskirjades ja protseduurides, infrastruktuuris ja tehnoloogias.

4.6.3.2.3. **Rongimeeskonna ja abipersonali erielemendid**

▼M2

4.6.3.2.3.1. *Marsruudi tundmine*

Raudtee-ettevõtja peab kehtestama menetluse, mille abil rongimeeskond õpib tundma marsruute, millel töötatakse, ning säilitab vastavad teadmised. See protsess peab:

— põhinema infrastruktuuri-ettevõtja antaval marsruudiinfol ja

— olema kooskõlas käesoleva KTK punktis 4.2.1 kirjeldatud protsessiga.

▼B

4.6.3.2.3.2. *Veeremi tundmine*

Raudtee-ettevõtja peab kehtestama menetluse, mille abil rongimeeskond omandab ja säilitab teadmised veduritest ja veeremist.

4.6.3.2.3.3. *Abipersonal*

Raudtee-ettevõtja tagab, et abipersonal (nt toitlustajad ja koristajad), kes ei kuulu rongi meeskonda, saavad lisaks baasväljaõppele ka koolitust rongi meeskonna täielikult koolitatud liikmete juhiste täitmiseks.

4.7. *TÖÖTERVISHOIU JA TÖÖOHUTUSE NÕUDED*

4.7.1. SISSEJUHATUS

Punktis 4.2.1 nimetatud personal, kes täidab käesolevate KTKde punkti 2.2. kohaselt ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, peab olema piisavalt heas füüsilises vormis, et tagada üldiste töö- ja ohutusnormide täitmine.

Vastavalt direktiivile 2004/49/EÜ peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad looma ja dokumenteerima protsessi, mille nad kehtestavad ohutuse juhtimissüsteemi alla kuuluva personali meditsiiniliste, psühholoogiliste ja tervisenõuete täitmiseks.

Punktis 4.7.4 sätestatud terviseuuringud ja otsused konkreetsete töötajate füüsilise vormi kohta peab tegema tunnustatud töötervishoiuarst.

▼B

Töötajad ei tohi täita ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, kui nende valvsus on vähenenud alkoholi, narkootikumide ja psühhotroopsete ravimite vms kasutamise tõttu. Seepärast peavad raudtee-ettevõtjal ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal olema kehtivad 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. TÖÖTERVISHOIUARSTIDE JA MEDITSIINIORGANISATSIOONIDE TUNNUSTAMISE TINGIMUSED

Raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peavad terviseuuringutes osalevad töötervishoiuarstid ja organisatsioonid valima vastavalt selle riigi normidele ja tavadele, kus raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on litsentseeritud või registrisse kantud.

Punktis 4.7.4 nimetatud terviseuuringuid teostavatel töötervishoiuarstidel peavad olema:

— töötervishoiu alased teadmised;

— teadmised asjaomase tööga ja raudteekeskkonnaga seotud ohtudest;

— teadmised sellest, kuidas terviseprobleemid võivad mõjutada neist ohtudest tulenevate riskide välistamiseks või vähendamiseks ette nähtud meetmeid.

Neile tingimustele vastav töötervishoiuarst võib oma nõuannete või hinnangute toetuseks paluda välist abi arstidelt või parameedikutelt, nt oftalmoloogidelt.

4.7.3. PSÜHHOLOOGILISES HINDAMISES OSALEVATE PSÜHHOLOOGIDE TUNNUSTAMISE KRITEERIUMID JA PSÜHHOLOOGILISE HINDAMISE NÕUDED

4.7.3.1. ***Psühholoogide sertifitseerimine***

Psühholoogil peab olema asjakohane ülikoolidiplom ning tema pädevus peab olema sertifitseeritud ja tunnustatud vastavalt selle riigi normidele ja tavadele, kus raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on litsentseeritud või registrisse kantud.

4.7.3.2. ***Psühholoogilise hindamise sisu ja tõlgendamine***

Psühholoogilise hindamise sisu ja tõlgendamisprotseduurid peab kindlaks määrama punkti 4.7.3.1 kohaselt sertifitseeritud isik, võttes arvesse raudteetööd ja -keskkonda.

4.7.3.3. ***Hindamisvahendite valik***

Hindamine peab hõlmama üksnes hindamisvahendeid, mille aluseks on psühholoogiateaduse põhimõtted.

4.7.4. TERVISEUURINGUD JA PSÜHHOLOOGILINE HINDAMINE

4.7.4.1. ***Enne tööleasumist***

4.7.4.1.1. **Minimaalsed terviseuuringud**

Terviseuuringud peavad hõlmama:

— üldist tervisekontrolli;

▼B

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

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

— narkootikumide kuritarvitamise kontrolli.

4.7.4.1.2. **Psühholoogiline hindamine**

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

Psühholoogilise hindamise sisu kindlaksmääramisel peab psühholoog iga ohutusalase funktsiooniga seoses arvesse võtma vähemalt järgmisi kriteeriume.

— Kognitiivsed:

  — tähelepanu ja keskendumisvõime;

  — mälu;

  — taju erksus;

  — põhjendusvõime;

  — suhtlusvõime.

— Psühhomotoorsed:

  — reaktsiooni kiirus;

  — liigutuste koordinatsioon.

— Käitumine ja isiksus:

  — emotsionaalne enesevalitsus;

  — käitumise usaldusväärsus;

  — iseseisvus;

  — kohusetunne.

Kui psühholoog mõne nimetatuist kõrvale jätab, tuleb vastavat otsust põhjendada ja see dokumenteerida.

4.7.4.2. ***Pärast tööleasumist***

4.7.4.2.1. **Perioodiliste terviseuuringute sagedus**

Vähemalt üks korrapärane terviseuuring tuleb teha:

— alla 40-aastaste töötajate puhul iga 5 aasta järel;

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

— üle 62-aastaste töötajate puhul kord aastas.

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

4.7.4.2.2. **Minimaalsed korrapärased terviseuuringud**

Kui töötaja vastab enne tööleasumist läbi viidavate uuringute kriteeriumidele, peavad korrapärased lisauuringud hõlmama vähemalt:

— üldist tervisekontrolli;

▼B

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

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

— narkootikumide kuritarvitamise kontrolli, kui esinevad vastavad kliinilised näitajad.

4.7.4.2.3. **Täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine**

Lisaks korrapärastele terviseuuringutele tuleb teha spetsiaalsed täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine, kui on piisavalt alust kahelda töötaja füüsilises või psühholoogilises seisundis või on piisav alus kahtlustada narkootikumide või alkoholi kuritarvitamist või liigtarvitamist. See kehtib eelkõige juhul, kui on toimunud antud isiku inimeksimusest tingitud vahejuhtum või õnnetus.

Tööandja võib taotleda terviseuuringute läbiviimist pärast vähemalt 30 järjestikust haiguspäeva. Vajaduse korral võivad nimetatud uuringud piirduda töötervishoiuarsti piiratud hinnanguga olemasolevate terviseandmete põhjal, mis näitavad, et töötaja töövõime ei ole halvenenud.

Raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peavad kehtestama süsteemid, mis tagavad vajaduse korral kõnealuste lisauuringute ja –hindamiste läbiviimise.

4.7.5. TERVISENÕUDED

4.7.5.1. ***Üldnõuded***

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

— ootamatut teadvusekaotust;

— teadvuse või keskendumisvõime nõrgenemist;

— ootamatut teovõimetust;

— tasakaalu või koordinatsiooni halvenemist;

— olulist liikumisvõime halvenemist.

Täidetud peavad olema järgmised nägemise ja kuulmisega seotud nõuded.

4.7.5.2. ***Nägemisnõuded***

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

— Maksimaalsed korrektiivklaasid: kaugelenägevus + 5/lühinägevus –8. Tunnustatud töötervishoiuarst (vastavalt punktile 4.7.2) 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 alusel, nt Ishihara, vajadusel kasutada täiendavat tunnustatud testi.

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

— Mõlema silma nägevus: olemas.

▼B

— Binokulaarne vaateväli: olemas.

— Kontrastitundlikkus: hea.

— Puuduvad progresseeruvad silmahaigused.

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

4.7.5.3. ***Kuulmisnõuded***

Kõlaaudiogrammiga kontrollitud piisav kuulmine, st:

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

— juhinduda tuleks järgmistest soovituslikest näitajatest:

— kuulmisvaegus ei tohi 500 ja 1 000 Hz juures ületada 40 db,

— kuulmisvaegus ei tohi 2 000 Hz juures ületada nõrgema helitajuvusega kõrva puhul 45 dB.

▼M2

_____

_____

▼B

4.8. *INFRASTRUKTUURI- JA VEEREMIREGISTRID*

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 24 lõikele 1 “tagavad liikmesriigid infrastruktuuri- ja veeremiregistrite iga-aastase avaldamise ja ajakohastamise. Neisse registritesse märgitakse iga allsüsteemi või allsüsteemi osa põhitunnused ja nende seosed kohaldatavate KTKdega ette nähtud omadustega. Selleks sätestatakse kõikides KTKdes täpselt, millist teavet peavad infrastruktuuri- ja veeremiregistrid sisaldama.”

Kuna neid registreid avaldatakse ja ajakohastatakse kord aastas, ei saa neid käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi konkreetsete nõuete osas kasutada. Seepärast ei sätestata käesolevates KTKdes nende registrite kohta midagi.

On siiski üks kasutamisega seotud nõue teatavatele infrastruktuuriga seotud andmeüksustele, mis tuleb teha kättesaadavaks raudtee-ettevõtjale, ning omakorda ka mõningate andmeüksustele, mis tuleb teha kättesaadavaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale. Mõlemal juhul peavad need andmed olema täielikud ja täpsed.

4.8.1. INFRASTRUKTUUR

Nõuded tavaraudtee infrastruktuuriga seotud andmetele käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas, mis tuleb raudtee-ettevõtjatele kättesaadavaks teha, on sätestatud lisas D. Andmete õigsuse eest vastutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja.

▼B

4.8.2. VEEREM

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale peavad olema kättesaadavad järgmised veeremiga seotud andmed. Andmete õigsuse eest vastutab valdaja (veeremi omanik):

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

— pikkus puhvritest mõõdetuna.

5. KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID

5.1. *MÕISTE*

Direktiivi 2001/16/EÜ artikli 2 punktis d sätestatakse, et:

Koostalitlusvõime komponendid on seadme "mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alamkoost või kogukoost, mis on inkorporeeritud või mida kavatsetakse inkorporeerida allsüsteemi ning millest üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime otseselt või kaudselt sõltub. Mõiste komponent hõlmab nii materiaalseid kui ka mittemateriaalseid esemeid, näiteks tarkvara."

Koostalitlusvõime komponent on:

— toode, mille võib tuua turule enne allsüsteemis kasutuselevõttu ja kasutamist; sellega seoses peab olema võimalik kontrollida komponendi vastavust sõltumatult allsüsteemist, milles see kasutusele võetakse;

— või mittemateriaalne ese, näiteks tarkvara, protsess, korraldus, protseduur jne, millel on allsüsteemis mingi funktsioon ja mille vastavust tuleb kontrollida, et tagada vastavus olulistele nõuetele.

5.2. *KOMPONENTIDE LOEND*

Koostalitlusvõime komponendid kuuluvad direktiivi 2001/16/EÜ vastavate sätete alla. Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas hetkel koostalitlusvõime komponendid puuduvad.

5.3. *KOMPONENTIDE TOIMIVUS JA NÄITAJAD*

Pärast rongi tagaosa tähistamise lahenduse väljatöötamist on võimalik, et sellest saab koostalitlusvõime komponent. Sel juhul võib vaja olla täiendavat lisa, milles määratletakse kirkuse, tagasipeegeldusvõime ja kinnitamisega seotud eeskirjad. Tulevased versioonid võivad sisaldada ka täiendavaid liideseid RST KTKdega.

6. KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSSOBIVUSE HINDAMINE NING ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE

6.1. *KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID*

Kuna käesolevate KTKdega veel koostalitlusvõime komponente ette ei nähta, ei sisalda need ka hindamise korda.

▼B

Kui aga hiljem määratakse kindlaks kootalitlusvõime komponendid ja teavitatud asutusel on seetõttu võimalik neid hinnata, võib vajalikud hindamismenetlused lisada muudetud versioonile.

6.2. *KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEM*

6.2.1. PÕHIMÕTTED

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem on direktiivi 2001/16/EMÜ II lisa punkti 2.4 kohane struktuurne allsüsteem.

Selle üksikelemendid on aga suurel määral kooskõlas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või raudtee-ettevõtjalt direktiivi 2004/49/EÜ kohase ohutusloa/ohutustunnistuse taotlemisel nõutavate tööeeskirjade ja -protsessidega. Raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peavad tõendama vastavust käesolevatele KTKdele. Selleks võivad nad kasutada direktiivis 2004/49/EÜ kirjeldatud ohutuse juhtimissüsteemi. Tuleb silmas pidada, et praegu ei ole ühegi käesolevates KTKdes sisalduva elemendi puhul vajalik teavitatud asutuse poolne eraldi hindamine.

Uue või muudetud ohutusloa/ohutustunnistuse väljastamiseks hindab asjaomane pädev asutus kõiki uusi või muudetud tööprotseduure või -protsesse enne nende rakendamist. Hindamine moodustab osa ohutustunnistuse/ohutusloa väljastamise protsessist. Kui käesoleva ohutuse juhtimissüsteemi kohaldamine mõjutab mõnda teist liikmesriiki, tuleb hindamisel tagada selle riigiga kooskõlastamine.

Allpool kirjeldatud hindamisprotsessi nõuetekohase läbiviimise korral annab pädev asutus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale või raudtee-ettevõtjale loa käitamise ja liikluskorralduse süsteemi vastavate elementide rakendamiseks, andes ühtlasi välja direktiivi 2004/49/EÜ artiklitega 10 ja 11 ette nähtud ohutusloa või ohutustunnistuse.

Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee-ettevõtja võtab kasutusele uusi/täiendatud/uuendatud tööprotsesse (või muudab oluliselt olemasolevaid), mis kuuluvad käesolevate KTKde nõuete alla, koostab ta kinnituse selle kohta, et need protsessid on kooskõlas käitamise ja liikluskorralduse KTKdega (või üleminekuajal osaga neist – vt 7. peatükk).

6.2.2. EESKIRJADE JA PROTSEDUURIDE DOKUMENTATSIOON

Käesolevate KTKde punktis 4.2.1 kirjeldatud dokumentatsiooni hindamisel on pädeva asutuse kohustus tagada, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja esitatud dokumentide koostamise protsess oleks piisavalt täielik ja täpne.

6.2.3. HINDAMISMENETLUS

6.2.3.1. ***Pädeva asutuse otsus***

Lisast G juhindudes esitavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja iga kavandatava uue või muudetud tööprotsessi kirjelduse.

▼B

Direktiiviga 2004/49/EÜ ette nähtud ohutustunnistuse/ohutusloa A osasse kuuluvad andmed esitatakse selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus ettevõte on registreeritud.

Direktiiviga 2004/49/EÜ ette nähtud ohutustunistuse/ohutusloa B osasse kuuluvad andmed esitatakse iga asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele.

Kirjeldus esitatakse piisavalt üksikasjalikult, et pädeva(te)l asutus(t)el oleks võimalik otsustada ametlikku hindamise vajalikkuse üle.

6.2.3.2. ***Kui hindamine on vajalik***

Kui pädev asutus või asutused leiavad, et kõnealune hindamine on vajalik, tehakse see direktiivi 2004/49/EÜ kohase ohutustunnistuse/-ohutusloa andmiseks/uuendamiseks vajaliku hindamise raames.

Hindamistoimingud peavad vastama hindamiseks ning ohutuse juhtimissüsteemide sertifitseerimiseks/kinnitamiseks direktiivi 2004/49/EÜ artiklitega 10 ja 11 kohaselt nõutavale ühisele ohutusmeetodile, mis kehtestatakse hiljem.

Mõningad suunised hindamiseks on esitatud lisas F.

6.2.4. SÜSTEEMI TOIMIVUS

Direktiivi 2001/16/EÜ artikli 14 lõikega 2 nähakse ette, et liikmesriigid peavad korrapäraselt kontrollima, kas koostalitlusvõime allsüsteeme kasutatakse ja hooldatakse vastavalt olulistele nõuetele. Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas tehakse nimetatud kontrollid direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt.

7. **RAKENDAMINE**

7.1. *PÕHIMÕTTED*

Käesolevate KTKde rakendamine ja käesolevate KTKde asjaomaste osade nõuete täitmine peab toimuma vastavalt rakenduskavale, mille koostab iga liikmesriik tema vastutusalasse kuuluvate liinide kohta.

Kavas tuleb arvesse võtta järgmist:

— iga konkreetse liini kasutamisega seotud spetsiifiliste inimteguritega seonduv;

— iga asjaomase liini konkreetsed kasutus- ja ohutuselemendid; ja

— see, kas asjaomaseid elemente tuleb rakendada:

  — kõikide liinil liikuvate rongide suhtes või mitte;

  — üksnes mõningate liinide suhtes;

  — kõikidel TENi liinidel;

  — kõikide TENi liinidel liikuvate rongide suhtes;

— rakendamise seosed teiste allsüsteemidega (CCS, RST, TAF jne).

▼B

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

Rakenduskavas tuleb silmas pidada erinevaid potentsiaalseid rakendustasemeid juhtudel, kus:

— raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja alustab tegevust, või

— raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja olemasolevaid töötavaid süsteeme uuendatakse või täiendatakse, või

— võetakse kasutusele uusi ja täiendatud infrastruktuuri, energiavarustuse, veeremi või juhtkäskude ja signaalimise allsüsteeme, mille jaoks on vaja vastavat töökorda.

Kui olemasolevates töötavates süsteemides tehakse täiendusi, mis mõjutavad nii raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid kui ka raudtee-ettevõtjaid, peab liikmesriik tagama, et kõnealuseid projekte hinnatakse ja need võetakse kasutusele ühel ajal.

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

Direktiivi 2004/49/EÜ artiklite 10 ja 11 kohaselt tuleb tunnistusi/lube uuendada iga 5 aasta järel. Pärast käesolevate KTKde jõustamist ning tunnistuse/loa uuendamiseks vajaliku menetluse käigus peavad raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja suutma tõendada, et nad on käesolevate KTKde sisu arvesse võtnud, ning põhjendada, miks nad ei ole nende teatavaid osi seni täitnud.

Ehkki on selge, et lõpuks tuleb jõuda käesolevates KTKdes kirjeldatud kavandatava süsteemini, võib üleminek olla etapiviisiline, arendades järk-järgult riiklikke või rahvusvahelisi kahe- või mitmepoolseid lepinguid. Need lepingud, mille koostamisel ja sõlmimisel võivad esineda kombinatsioonid IE–IE, IE–RE, RE–RE, peavad alati sisaldama asjaomaste ohutusametkondade panust.

Kui olemasolevad lepingud sisaldavad käitamise ja liikluskorraldusega seotud nõudeid, teatavad liikmesriigid komisjonile 6 kuu jooksul alates käesolevate KTKde jõustumisest järgmistest lepingutest:

(a) riiklikud, kahe- või mitmepoolsed kokkulepped liikmesriikide ja raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel, mis on sõlmitud kas alaliselt või ajutiselt ning on vajalikud teatavate veoteenuste eripära või kohalike nõuete tõttu;

(b) raudtee-ettevõtjate, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate või ohutuse eest vastutavate asutuste vahelised kahe- või mitmepoolsed lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime;

(c) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahel või liikmesriikide raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahel sõlmitud rahvusvahelised lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime.

▼B

Hinnatakse kõnealuste lepingute vastavust EL õigusaktidele, sealhulgas mittediskrimineerimise põhimõttele ja eelkõige käesolevatele KTKdele ning komisjon võtab vajalikud meetmed, muutes näiteks käesolevaid KTKsid, et lisada vajalikud erijuhtumid või üleminekumeetmed.

RIV, RIC ja PPW lepingutest ning COTIFi kokkulepetest ei ole vaja teatada, kuna need on teada.

Nimetatud lepinguid on võimalik uuendada, kuid üksnes töökorraldusega saavutatava jätkuva koostöö huvides ja juhul, kui puuduvad muud võimalused. Kõik olemasolevate lepingute muudatused või uued lepingud peavad põhinema EL õigusaktidel ja eelkõige käesolevatel KTKdel. Liikmesriigid teatavad sellistest muudatustest või uutest lepingutest komisjonile. Sel juhul kohaldatakse eespool kirjeldatud korda.

7.2. *RAKENDUSSUUNISED*

Lisas N esitatud tabelis, mis on informatiivne ega ole kohustuslik, antakse suuniseid selle kohta, mida liikmesriik peaks lugema iga 4. peatükis sätestatud elemendi rakendamise käivitajaks.

Rakendamine koosneb kolmest konkreetsest osast:

— kinnitus, et olemasolevad süsteemid ja protsessid vastavad käesolevate KTKde nõuetele;

— olemasolevate süsteemide ja protsesside muutmine, et täita käesolevate KTKde nõudeid;

— uued süsteemid ja protsessid, mis tulenevad teiste allsüsteemide rakendamisest:

  — uued/täiendatud tavaliinid (INS/ENE),

  — uued või täiendatud ETCS-signaalimisrajatised, GSM-R raadioseadmed, teljepukside ülekuumenemise detektorid jne (CCS),

  — uus veerem (RST),

  — liikluskorralduse telemaatikarakendused (TAF).

7.3. *ERIJUHTUMID*

7.3.1. SISSEJUHATUS

Allpool loetletud erijuhtudel võib kohaldada järgmisi erisätteid.

Erijuhtumid jagunevad kahte kategooriasse:

— sätteid kohaldatakse püsivalt (**P**-juhtum) või ajutiselt (**A**-juhtum).

▼B

— Ajutise kohaldamise juhtudel soovitatakse asjaomastel liikmesriikidel täita vastava allsüsteemi nõuded kas aastaks 2010 (**A1**-juhtum), nagu on eesmärgiks seatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsusega 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, või aastaks 2020 (**A2**-juhtum).

▼M2

7.3.2. ERIJUHTUMITE LOEND

Tahtlikult tühjaks jäetud.

▼**M2**

LISA A

ERTMSI/ETCSI JA ERTMSI/GSM-RI KASUTUSEESKIRJAD

ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri kasutuseeskirjad on sätestatud tehnilises dokumendis „ETCSi ja GSM-Ri eeskirjad ja põhimõtted – versioon 1”, mis on avaldatud ERA veebilehel (www.era.europa.eu).

▼B

LISA B

MUUD EESKIRJAD, MIS VÕIMALDAVAD UUTE STRUKTUURSETE ALLSÜSTEEMIDE ÜHTSET KASUTAMIST

(vt punkt 4.4.)

Käesolevat lisa täiendatakse aja jooksul, see vaadatakse korrapäraselt läbi ja ajakohastatakse.

Käesoleva lisa tüüpsisuks on eeskirjad ja protseduurid, mida tuleb rakendada ühetaoliselt kogu TENi ulatuses ja eelkõige tavavõrgus ning mida käesolevate KTKde 4. peatükis praegu ei käsitleta. Tõenäoliselt lisatakse käesolevale lisale ka mõningad 4. peatüki osad ja seonduvad lisad.

A. ***Üldine***

Reserveeritud

B. ***Töötajate ohutus ja turvalisus***

Reserveeritud

C. ***Rakendusalane liides signaalimis- ja juhtkäskude seadmetega***

C1 **Liivatamine**

Liiva kasutamine aitab tõhusalt parandada rataste haardumist rööbastega, aidates pidurdamisel ja paigaltvõtul, eelkõige karmides ilmastikutingimustes.

Liiva kogunemine rööpa pinnale võib aga tekitada mitmeid probleeme, eelkõige seoses rööpaahelate aktiveerimise ning pöörangute ja ülesõitude tõhusa toimimisega.

Juhil peab alati olema võimalik liiva kasutada, kuid võimaluse korral tuleb seda vältida:

— pöörangute ja ülesõitude piirkonnas;

— pidurdamisel alla 20 km/h kiirusel.

Need piirangud ei kehti siiski juhul, kui on SAPD (ohuolekus signaalist möödasõit) või muu tõsise vahejuhtumi oht ning liiva kasutamine aitaks haardumist parandada;

— rongi seisu ajal. Erandiks on paigaltvõtt ja veduri liivatamisseadmete katsetamine. (Katsetamine peaks üldjuhul toimuma piirkondades, mis on infrastruktuuriregistris selgesõnaliselt sätestatud.)

C2 **Teljepuksi ülekuumenemise detektorite aktiveerimine**

Reserveeritud

D. ***Rongi liikumine***

D1 **Tavatingimustes**

D2 **Halvenenud tingimustes**

Reserveeritud

E. ***Kõrvalekalded, vahejuhtumid ja õnnetused***

Reserveeritud

▼B

LISA C

OHUTUSALASE SIDE METOODIKA

Sissejuhatus

Käesoleva dokumendi eesmärk on kehtestada eeskirjad ohutusalase maa-mobiil ja mobiil-maa side kohta, mida kasutatakse ohutuse seisukohalt kriitilistes olukordades edastatava või vahetatava teabe edastamiseks koostalitlusvõimelises võrgus, eelkõige:

— määrata kindlaks ohutusalaste teadete sisu ja struktuur;

— määrata kindlaks nende teadete kõneedastuse meetodid.

Käesoleva lisa alusel:

— on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal võimalik koostada teated ning vormide kogud. Kõnealused osad tehakse raudtee-ettevõtjale teatavaks üheaegselt eeskirjade ja protseduuride avaldamisega;

— on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal ja raudtee-ettevõtjal võimalik koostada asjakohased dokumendid oma töötajate jaoks (vormide kogud), juhised rongide liikumislube andvatele töötajatele ning juhi käsiraamatu 1. liide “Sideprotseduuride juhend”.

Vormide kasutamise ulatus ja nende struktuur võivad varieeruda. Mõningate riskide puhul on vormide kasutamine asjakohane, teiste puhul aga pole see vajalik.

Konkreetse riski puhul otsustab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artikli 9 lõikele 3, kas vormi kasutamine on asjakohane. Vormi tuleks kasutada üksnes juhul, kui selle ohutus- ja kasutuseelised kaaluvad üles ohutus- ja kasutusprobleemid.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peavad oma sideprotokolli struktureerima vormidena ning järgmise 3 kategooria alusel:

— kiireloomulised suulised (häda)teated;

— kirjalikud käsud;

— täiendavad tööalased teated.

Et toetada nende teadete distsiplineeritud edastamist, on välja töötatud side metoodika.

1. SIDE METOODIKA

1.1. *METOODIKA OSAD JA PÕHIMÕTTED*

1.1.1. PROTSEDUURIDES KASUTATAVAD STANDARDTERMINID

1.1.1.1 ***Kõneedastusprotseduur***

termin, millega antakse kõnelemisvõimalus üle teisele poolele:

üle

1.1.1.2 ***Teate vastuvõtmise protseduur***

— otseteate vastuvõtmisel

▼B

termin, millega kinnitatakse teate kättesaamist:

kätte saadud

termin, millega palutakse viletsa levi või arusaamatuse korral teadet korrata:

öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

— kinnituseks etteloetud teate kättesaamisel

terminid, mida kasutatakse, et teatada, kas ette loetud teade vastab täpselt saadetud teatele:

õige

või mitte:

viga (+ ütlen uuesti)

1.1.1.3 ***Side katkestamise protseduur***

— kui teade on lõppenud:

lõpp

— kui katkestus on ajutine ja sidet ei katkestata

termin, millega jäetakse teine pool ootele:

oodake

— kui katkestus on ajutine, kuid side katkestatakse

termin, millega teatatakse teisele poolele, et side katkestatakse, kuid seda jätkatakse hiljem:

võtan uuesti ühendust

1.1.1.4 ***Kirjaliku käsu tühistamine***

termin, mida kasutatakse käimasoleva kirjaliku käsu protseduuri tühistamiseks:

tühistada protseduur...

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

1.1.2. **VEA VÕI ARUSAAMATUSE KORRAL KOHALDATAVAD PÕHIMÕTTED**

Et võimaldada sideeksimuste parandamist, kohaldatakse järgmisi eeskirju.

▼B

1.1.2.1. ***Eksimused***

— **eksimus edastuse käigus**

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

viga (+ koostage uus vorm ...)

või:

viga + ütlen uuesti

ning saadab algse teate seejärel uuesti.

— eksimus ettelugemise käigus

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

viga + ütlen uuesti

ning saadab algse teate seejärel uuesti.

1.1.2.2. ***Arusaamatus***

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

öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

1.1.3. **SÕNADE, NUMBRITE, KELLAAJA, KAUGUSE, KIIRUSE JA KUUPÄEVA VÄLJENDAMINE**

Et aidata erinevates olukordades teadetest paremini aru saada ja neid väljendada, tuleb iga terminit hääldada aeglaselt ja õigesti, öeldes tähthaaval sõnad või nimed ja numbrid, millest võidakse mitte aru saada. Näiteks võib tuua signaalide või pöörangute identifitseerimiskoodid.

Kehtivad järgmised eeskirjad.

1.1.3.1. ***Sõnade ja tähekombinatsioonide tähthaaval ütlemine***

Kasutatakse rahvusvahelist foneetilist tähestikku:

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				

Näide:

Punktid A B = punktid alpha-bravo.

Signaal number KX 835 = signaal Kilo X-Ray kaheksa kolm viis.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib lisada veel tähti koos iga tähe foneetilise häälduse, kui seda nõuab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeel või töökeeled.

▼B

Raudtee-ettevõtja võib vastavalt vajadusele lisada täiendavaid häälda-misjuhiseid.

1.1.3.2. ***Arvude väljendamine***

Arve väljendatakse numberhaaval

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

Näide: rong **2 183** = rong kaks-üks-kaheksa-kolm.

Kümnendkohti väljendatakse sõnaga "koma".

Näide: **12,50** = üks-kaks-koma-viis-null

1.1.3.3. ***Kellaaja väljendamine***

Kellaaeg teatatakse kohaliku aja järgi lihtsas keeles:

Näide: **kell 10:52** = kümme viiskümmend kaks.

Ehkki põhimõte on selline, on vajaduse korral lubatud aega teatada ka numberhaaval (kell üks null viis kaks).

1.1.3.4. ***Vahemaade ja kiiruste väljendamine***

Vahemaid väljendatakse kilomeetrites ja kiirusi kilomeetrites tunnis.

Võib kasutada miile, kui tegemist on asjaomasel infrastruktuuril kasu-tatava ühikuga.

1.1.3.5. ***Kuupäevade väljendamine***

Kuupäevi väljendatakse tavapäraselt.

Näide: **10. detsember**

1.2. *SIDE STRUKTUUR*

Ohutusalaste teadete kõneedastus koosneb põhimõtteliselt kahest alljärgnevast etapist:

— identifitseerimine ja palve juhiste saamiseks;

— teate edastamine ja teabeedastuse lõpetamine.

Ülitähtsate ohutusalaste teadete puhul võib esimest etappi lühendada või selle täielikult kõrvale jätta.

1.2.1. **IDENTIFITSEERIMISE JA JUHISTE PALUMISE EESKIRJAD**

Et osapooled saaksid teineteist identifitseerida, teha kindlaks tegevu-sega seotud olukorra ning saata protseduurilisi juhiseid, kohaldatakse järgmisi eeskirju.

▼B

1.2.1.1. ***Identifitseerimine***

Kui tegemist ei ole väga kiireloomuliste ülitähtsate ohutusalaste teadetega, on üliloluline, et teabevahetust alustavad isikut ennast identifitseeriksid. See ei ole mitte üksnes viisakas, vaid annab ka kindluse, et rongi liikumislube andev isik suhtleb õige rongi juhiga ning juht teab, et ta kõneleb õige signaalimis- või juhtimiskeskusega. See on eriti oluline juhtudel, kui suhtlus toimub piirkondades, kus sidepiirkonnad kattuvad.

Seda põhimõtet rakendatakse ka pärast teabeedastuses tekkinud katkestusi.

Osapooled kasutavad selleks alljärgnevaid teateid:

— rongide liikumislube andvad töötajad:

train ....

(number)

this is ..... Signaalid

(nimi)

— juht:

..... Signaalid

(nimi)

siin rong ....

(number)

Tuleb tähele panna, et identifitseerimisele võib järgneda täiendav informatiivne teade, millega antakse rongide liikumislube andvatele töötajatele olukorra kohta piisavalt andmeid, et määrata kindlaks protseduur, mida juht peab seejärel järgima.

1.2.1.2. ***Palve juhiste saamiseks***

Igale kirjalikku käsku hõlmavale protseduurile peab eelnema palve juhiste saamiseks.

Juhiste palumiseks võib kasutada järgmist fraasi:

valmistuge protseduuriks .....

1.2.2. **KIRJALIKE KÄSKUDE JA SUULISTE TEADETE EDASTAMISE KORD**

1.2.2.1. ***Ülitähtsad ohutusalased teated***

Kuna need teated on kiireloomulised ja kohustavad:

— võib neid saata või vastu võtta sõidu ajal;

— võib neid edastada identifitseerimiseta;

▼B

— tuleb neid korrata;

— peab neile niipea kui võimalik järgnema täiendav teave.

1.2.2.2. ***Kirjalikud käsud***

Et vormide kogus sisalduvaid protseduuriteateid (seisu ajal) nõuetekohaselt saata või vastu võtta, tuleb kinni pidada järgmistest eeskirjadest.

1.2.2.2.1. **Teate saatmine**

Teate vormi võib täita enne teate edastamist, et teate kogu teksti saaks saata ühekorraga.

1.2.2.2.2. **Teate vastuvõtmine**

Teate vastuvõtja peab saatjalt saadud andmete põhjal täitma vormide kogus sisalduva vormi.

1.2.2.2.3. **Ettelugemine**

Kõik vormide kogus sisalduvad kindlaksmääratud raudteeteated tuleb pärast vastuvõtmist ette lugeda. Ettelugemine hõlmab vormide hallis osas sisalduvat teadet, etteloetavat osa ja täiendavaid või selgitavaid andmeid.

1.2.2.2.4. **Etteloetu õigsuse kinnitamine**

Igale etteloetud teatele peab järgnema teate saatja kinnitus, et etteloetu on või ei ole õige.

õige

või

viga + ütlen uuesti

pärast mida saadetakse algne teade uuesti.

1.2.2.2.5. **Kättesaamise kinnitus**

Iga vastuvõetud teate kättesaamist kinnitatakse positiivselt või negatiivselt järgmiselt:

kätte saadud

või

ei kuulnud, öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

▼B

1.2.2.2.6. **Jälgitavus ja kontroll**

Kõikide keskusest edastatud teadetega koos tuleb edastada kordumatu identifitseerimis- või loakood:

— kui teade käsitleb tegevust, milleks juht vajab eraldi luba (nt ohusignaalist möödasõit):

luba ....
(number)

— kõigil muudel juhtudel (nt ettevaatlikult sõites):

teade ....
(number)

1.2.2.2.7. **Ettekande saatmine**

Igale teatele, mis sisaldab nõuet "**saata ettekanne**", järgneb "**ettekanne**".

1.2.2.3. ***Täiendavad teated***

Täiendavad teated:

— saadetakse pärast identifitseerimisprotseduuri läbimist;

— on lühikesed ja täpsed (võimaluse korral ainult saadetav teave ja selle kehtivusala);

— loetakse ette ja sellele järgneb õige või vale ettelugemise kinnitus; ning

— neile võib järgneda palve saada juhiseid või täiendavat infot.

1.2.2.4. ***Muutuva kindlaksmääramata sisuga infosõnumid:***

Muutuva sisuga infosõnumid:

— saadetakse pärast identifitseerimisprotseduuri läbimist;

— valmistatakse ette enne saatmist;

— loetakse ette ja sellele järgneb õige või vale ettelugemise kinnitus.

2. **PROTSEDUURITEATED**

2.1. *TEADETE LAAD*

Protseduuriteateid kasutatakse juhi käsiraamatus sisalduvate olukordadega seotud tegutsemisjuhiste saatmiseks.

Need sisaldavad teate teksti vastavalt olukorrale ja teate identifitseerimiskoodi.

Kui vastuvõtja peab saatma teate kohta ettekande, esitatakse ka ettekande tekst.

▼B

Teadetes kasutatakse kindlaksmääratud sõnastust, mille kehtestab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja oma töökeeles ja need esitatakse varem ettevalmistatud vormidel paberil või arvutivormingus.

2.2. *VORMID*

Vormid on protseduuriteadete ametlikud andmekandjad. Need teated on üldjuhul halvenenud töötingimuste kohta. Tüüpnäideteks on juhile antav luba signaalmärgist möödasõiduks või sõidu jätkamiseks pärast "liikumisloa lõppu", konkreetses piirkonnas aeglasemalt sõitmise nõue või liini uurimise nõue. Nimetatud teateid võib olla tarvis kasutada ka muudes olukordades.

Nende eesmärk on:

— olla üldkasutatavaks töödokumendiks, mida rongide liikumisube andvad töötajad ja juhid reaalajas kasutavad;

— tuletada juhile (eriti tundmatus või erandlikus keskkonnas töötavale juhile) meelde, milliseid protseduure ta peab järgima;

— võimaldada teabevahetuse jälgimist.

Vormide identifitseerimiseks tuleb välja töötada protseduuri tähistav kordumatu sõnaline või numbriline kood. See võib põhineda vormi kasutamise eeldataval sagedusel. Kui on tõenäoline, et kõikidest koostatavatest vormidest kõige sagedamini kasutatav on ohuolekus signaalist või EOAst möödasõidu luba, võiks selle number olla 001, ja nii edasi.

2.3. *VORMIDE KOGU*

Pärast kõikide kasutatavate vormide kindlaksmääramist tuleb need kõik koondada vormide kogu nime kandvasse dokumenti või arvuti andmekandjale.

See on koonddokument, mida kasutavad omavahel suhtlemiseks juht ja rongide liikumislube andvad töötajad. Seepärast on oluline, et juhi kasutatav ja rongide liikumislube andvate töötajate kasutatav kogu on struktureeritud ja nummerdatud ühtmoodi.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutab vormide kogu ja vormide koostamise eest oma töökeeles.

Raudtee-ettevõtja võib vormide kogus sisalduvatele vormidele ja lisainformatsioonile lisada tõlked, kui ta leiab, et juhtidel oleks neist väljaõppe käigus ning reaalsetes olukordades abi.

Teadete edastamiseks kasutatav keel on alati raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeel.

Vormide kogu koosneb kahest osast.

Esimene osa sisaldab järgmist:

— vormide kogu kasutamisega seotud meeldetuletus;

— maalt saadetavate protseduurivormide loend;

▼B

— juhi saadetavate protseduurivormide loend, kui see on vajalik;

— olukordade loend koos viidetega protseduurivormidele, mida tuleb kasutada;

— sõnastik, milles käsitletakse olukordi, kus konkreetset protseduurivormi kohaldatakse;

— teadete väljendamise eeskirjad (foneetiline tähestik jne).

Teine osa sisaldab protseduurivorme.

Vormide kogu peab sisaldama iga vormi kohta mitut näidet ning jaotiste eraldamiseks on soovitatav kasutada järjehoidjaid.

Raudtee-ettevõtja võib juhi vormide kogule lisada selgituse iga vormi ja sellega seotud olukordade kohta.

3. **TÄIENDAVAD TEATED**

Täiendavad teated on infosõnumid, mida kasutab:

— juht, et teavitada rongide liikumislube andvaid töötajaid, või mida kasutavad

— rongide liikumislube andvad töötajad, et teavitada juhti

erandlikest olukordadest, mille jaoks ei ole kindlaksmääratud vormi vajalikuks peetud, või rongi liikumise või rongi või infrastruktuuri tehnilise seisundiga seotud olukordadest.

Nende olukordade lihtsamaks kirjeldamiseks ja infosõnumite lihtsamaks koostamiseks võib kasu olla sõnumi koostamise suunistest, raudteeterminite sõnastikust, kasutatavat veeremit kirjeldavast skeemist ja infrastruktuuriseadmete kirjeldusest (rööbastee, toiteallikas jne).

3.1. *SÕNUMITE SOOVITUSLIK ÜLESEHITUS*

Nimetatud sõnumite struktuuri põhijooned võiksid olla järgmised.

Teabevahetuse etapp	**Sõnumi sisu**
Teabe edastamise põhjus	☐ **teadmiseks**
	☐ **meetmete võtmiseks**
Vaatlusandmed	☐ Siin on
	☐ Ma nägin
	☐ Mul oli
	☐ Ma põrkasin kokku
Asukoht	☐ koht ..... *(jaama nimi)*
— liinil	☐ .....
	(konkreetne koht)
	☐ miiliposti/kilomeetriposti ..... juures
	(number)
— minu rongi suhtes:	☐ vedur ..... *(number)*
	☐ vagun ..... *(number)*

▼B

Teabevahetuse etapp	Sõnumi sisu
Keskkond — objekt — inimene	..... *(vt sõnastik)*
Olek — paigal — liikuv 	☐ seisab ☐ lebab ☐ on kukkunud ☐ kõnnib ☐ jookseb ☐ suunas
Asukoht raudtee suhtes	

Sõnumitele võib järgneda palve juhiste saamiseks.

Sõnumi sisu esitatakse nii asjassepuutuva raudtee-ettevõtja valitud keeles kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeel(t)es.

3.2. *RAUDTEETERMINITE SÕNASTIK*

Raudtee-ettevõtja koostab iga võrgu kohta, kus tema rongid töötavad, raudteeterminite sõnastiku. Selles esitatakse üldkasutatavad terminid raudtee-ettevõtja valitud keeles ning selle raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeeles, kelle infrastruktuuri kasutatakse.

Sõnastik koosneb kahest osast:

— terminite loend teemade kaupa;

— terminite loend tähestikulises järjekorras.

3.3. *VEEREMI SKEEM*

Kui raudtee-ettevõtja leiab, et tema tegevuses oleks sellest kasu, koostatakse kasutatavat veeremit kirjeldav skeem. Selles tuleks loetleda erinevad komponendid, mis võivad olla teemaks erinevate asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega suhtlemisel. Selles tuleks esitada standardterminite üldnimetused raudtee-ettevõtja valitud keeles ning selle raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeeles, kelle infrastruktuuri kasutatakse.

3.4. *INFRASTRUKTUURISEADMETE (RÖÖBASTEE, TOITEALLIKAS JNE) KIRJELDUS*

Kui raudtee-ettevõtja leiab, et tema tegevuses oleks sellest kasu, koostatakse kasutatava marsruudi infrastruktuuriseadmete (rööbastee, toiteallikas jne) omaduste kirjeldus. Selles loetletakse nimeliselt komponendid, mis võivad olla teemaks asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega suhtlemisel. Selles tuleks esitada standardterminite üldnimetused raudtee-ettevõtja valitud keeles ning selle raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeeles, kelle infrastruktuuri kasutatakse.

▼B

4. **SUULISTE TEADETE LIIGID JA STRUKTUUR**

4.1. *ERAKORRALISED TEATED*

Erakorraliste teadete eesmärk on anda kiireloomulisi tööjuhiseid, mis on otseselt seotud raudteeohutusega.

Arusaamatuse vältimiseks tuleb teateid alati üks kord korrata.

Saadetavad põhiteated on nimetatud allpool ning liigitatud vajaduste alusel.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib oma tegevusega seotud vajadustest lähtuvalt kehtestada ka teisi erakorralisi teateid.

Erakorralistele teadetele võib järgneda kirjalik käsk (vt punkt 2).

Erakorralistes teadetes kasutatava teksti liigi võib sätestada juhi käsiraamatu 1. liites "Sideprotseduuride juhend" ja rongide liikumislube andvatele töötajatele ette nähtud dokumentatsioonis.

4.2. *KESKUSE SAADETAVAD VÕI JUHI SAADETAVAD TEATED*

— On vaja seisata kõik rongid

Kõikide rongide seiskamise vajadusest tuleb teada helisignaaliga; kui see ei ole võimalik, tuleb kasutada järgmist fraasi:

Hädaolukord, seisata kõik rongid

Vajadusel täpsustatakse teates andmed asukoha või piirkonna kohta.

Sellele teatele peab võimaluse korral kiiresti järgnema põhjus, hädaolukorra asukoht ja rongi identifitseerimistunnus.

Takistus teel .....

või tulekahju.....

või ....

(muu põhjus)

liinil ....

(nimi)	*(km)*

Rongi juht..... .....

(number)

— On vaja seisata konkreetne rong

Rong ..... (liinil/rajal)

(number)	*(nimi/number)*

Hädaseiskamine

▼B

Sel juhul võib teatele lisada selle liini või raja nime või numbri, kus rong sõidab.

4.3. *JUHI SAADETAVAD TEATED*

— On vaja energiaseadmed välja lülitada

Hädaolukord, vool välja lülitada

Sellele teatele peab võimaluse korral kiiresti järgnema põhjus, hädaolukorra asukoht ja rongi identifitseerimistunnus.

Koht .....

(km)

.... liinil/rajal

(nimi/number)

..... ja ..... vahel

(jaam) | *(jaam)*

Põhjus ....

Rongi juht .....

(number)

Sel juhul võib teatele lisada selle liini või raja nime või numbri, kus rong sõidab.

▼B

LISA D

ANDMED, MIS PEAVAD RAUDTEE-ETTEVÕTJALE OLEMA KÄTTESAADAVAD MARSRUUTIDE KOHTA, MIDA TA KAVATSEB KASUTADA

1.OSA. RAUDTEEINFRASTRUKTUURI-ETTEVÕTJA ÜLDANDMED

1.1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate nimed ja identifitseerimistunnused

1.2. Riik (või riigid)

1.3. Lühikirjeldus

1.4. Üldiste kasutuseeskirjade ja normide loend (ning kuidas neid omandada)

2.OSA. KAARDID JA SKEEMID

2.1. **Geograafiline kaart**

2.1.1. Marsruudid

2.1.2. Põhiasukohad (jaamad, töökojad, ristmikud, kaubaterminalid)

2.2. **Liiniskeem**

Skeemidel esitatavad andmed, millele vajadusel lisatakse tekst. Kui jaamade/töökodade/depoode kohta esitatakse eraldi skeem, võib liiniskeemis sisalduvat infot lihtsustada.

2.2.1. Andmed vahekauguste kohta

2.2.2. Liinide, ümbersõitude, haruteede ja tupikute asukohad

2.2.3. Liinidevahelised ühendused

2.2.4. Põhiasukohad (jaamad, töökojad, ristmikud, kaubaterminalid)

2.2.5. Püsisignaalide asukohad ja tähendused

2.3. **Jaama/töökoja/depooskeemid (*NB Kehtib üksnes koostalitlusvõimega liiklusega kohtade suhtes*)**

Asukohaspetsiifilistel skeemidel esitatavad andmed, millele vajadusel lisatakse tekst.

2.3.1. Kohanimi

2.3.2. Koha identifitseerimiskood

2.3.3. Koha liik (reisiterminal, kaubaterminal, töökoda, depoo)

2.3.4. Püsisignaalide asukohad ja tähendused

2.3.5. Rööbasteede identifitseerimistunnused ja plaan, sealhulgas tupikud

2.3.6. Perroonide identifitseerimistunnused

2.3.7. Perroonide pikkus

2.3.8. Perroonide kõrgus

2.3.9. Haruteede identifitseerimistunnused

2.3.10. Haruteede pikkus

2.3.11. Elektritoite olemasolu peatuskohal

2.3.12. Perrooni ääre ja rööbastee telgjoone vahekaugus rööpa pealispinna kõrgusel

▼B

2.3.13. Puuetega reisijate juurdepääsu võimalus (reisijaamade puhul)

3.OSA. KONKREETSETE LIINILÕIKUDE ANDMED

3.1. **Üldandmed**

3.1.1. Riik

3.1.2. Liinilõigu identifitseerimiskood: siseriiklik kood

3.1.3. Liinilõigu otspunkt 1

3.1.4. Liinilõigu otspunkt 2

3.1.5. Ajad, mil lõik on liikluseks avatud (kellaajad, kuupäevad, puhkepäevade erikord)

3.1.6. Raudteeäärsed kaugusetähised (sagedus, välimus ja paigutus)

3.1.7. Vedude liik (kombineeritud, reisijate-, kauba-, ...vedu)

3.1.8. Lubatud piirkiirused

3.1.9. Kõik muud vajalikud ohutusalased andmed

3.1.10. Kohalikud kasutamise erinõuded (sealhulgas töötajate erikvalifikatsioon)

3.1.11. Eripiirangud ohtlikele kaupadele

3.1.12. Spetsiaalsed lastipiirangud

3.1.13. Ajutiste tööde teatise näidis (ja selle saamise kord)

3.1.14. Märge ummiku kohta liinilõigul (2001/14/EÜ artikkel 22)

3.2. **Tehnilised eritingimused**

3.2.1. Infrastruktuuri KTKde EÜ kinnitus

3.2.2. Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev

3.2.3. Võimalike erijuhtumite loend

3.2.4. Võimalike erandite loend

3.2.5. Rööpavahe

3.2.6. Struktuurigabariit

3.2.7. Maksimaalne teljekoormus

3.2.8. Maksimaalne koormus jooksva meetri kohta

3.2.9. Teele mõjuvad põiksuunalised jõud

3.2.10. Teele mõjuvad pikisuunalised jõud

3.2.11. Kõveriku vähim raadius

3.2.12. Kallete protsent

3.2.13. Kallete asukoht

3.2.14. Lubatav pidurdustõhusus pidurisüsteemidel, mis ei kasuta ratta ja rööpa haardumist

3.2.15. Sillad

3.2.16. Viaduktid

3.2.17. Tunnelid

3.2.18. Märkused

3.3. **Energeetiline allsüsteem**

3.3.1. Energia KTKde EÜ kinnitus

▼B

3.3.2. Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev

3.3.3. Võimalike erijuhtumite loend

3.3.4. Võimalike erandite loend

3.3.5. Toitesüsteemi liik (nt puudub, õhuliinid, 3. rööbas)

3.3.6. Toitesüsteemi sagedus (nt AC, DC)

3.3.7. Miinimumpinge

3.3.8. Maksimumpinge

3.3.9. Konkreetsete elektrivedurite voolutarbimisega seotud piirangud

3.3.10. Lisavedurite paigutusega seotud piirangud, et täita kontaktliini eraldus-nõudeid (pantograafi asend)

3.3.11. Elektriisolatsiooni meetod

3.3.12. Kontaktliini kõrgus

3.3.13. Kontaktliini lubatud kalle tee suhtes ja kalde muutused

3.3.14. Lubatavate pantograafide liik

3.3.15. Minimaalne staatiline jõud

3.3.16. Maksimaalne staatiline jõud

3.3.17. Neutraalsete lõikude asukoht

3.3.18. Kasutusteave

3.3.19. Pantograafide allalaskmine

3.3.20. Regeneratiivpidurduse tingimused

3.3.21. Rongi lubatav piirvool

3.4. **Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem**

3.4.1. CCS KTK EÜ kinnitus

3.4.2. Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev

3.4.3. Võimalike erijuhtumite loend

3.4.4. Võimalike erandite loend

ERTMS/ETCS

3.4.5. Rakendusaste

3.4.6. Raudteeäärsed lisafunktsioonid

3.4.7. Rongis nõutavad lisafunktsioonid

3.4.8. Tarkvaraversiooni number

3.4.9. Versiooni kasutuselevõtu kuupäev
ERTMS/GSM-R raadio

3.4.10. FRSiga ette nähtud lisafunktsioonid

3.4.11. Versiooni number

3.4.12. Versiooni kasutuselevõtu kuupäev
ERTMSi/ETCSi 1. aste sõidusignaalide uuendamise funktsiooniga

3.4.13. Veeremil nõutavad tehnilised seadmed
B-klassi rongikaitsesüsteem, juht- ja hoiatussüsteemid

▼B

3.4.14. B-klassi süsteemide kasutamise riiklikud eeskirjad (+ kuidas neid saada)
Liinisüsteem

3.4.15. Vastutav liikmesriik

3.4.16. Süsteemi nimetus

3.4.17. Tarkvaraversiooni number

3.4.18. Versiooni kasutuselevõtu kuupäev

3.4.19. Kehtivusaja lõpp

3.4.20. Üheaegselt nõutav rohkem kui üks süsteem

3.4.21. Rongisisene süsteem
B-klassi raadiosüsteem

3.4.22. Vastutav liikmesriik

3.4.23. Süsteemi nimetus

3.4.24. Versiooni number

3.4.25. Versiooni kasutuselevõtu kuupäev

3.4.26. Kehtivusaja lõpp

3.4.27. Eritingimused erinevate B-klassi rongikaitse-, juhtimis- ja hoiatussüsteemide vaheliseks ümberlülitamiseks

3.4.28. ERTMS/ETCS- ja B-klassi süsteemide vahelise ümberlülitamise tehnilised eritingimused

3.4.29. Eri raadiosüsteemide vahelise ümberlülitamise eritingimused
Tehniliselt halvenenud olukorrad:

3.4.30. ERTMS/ETCS

3.4.31. B-klassi rongikaitsesüsteem, juht- ja hoiatussüsteem

3.4.32. ERTMS/GSM-R

3.4.33. B-klassi raadiosüsteem

3.4.34. Raudteeäärsed signaalseadmed
Pidurdustõhususega seotud kiirusepiirangud

3.4.35. ERTMS/ETCS

3.4.36. B-klassi rongikaitsesüsteemid, juht- ja hoiatussüsteemid
B-klassi süsteemi toimimise riiklikud eeskirjad

3.4.37. Pidurdustõhususega seotud riiklikud eeskirjad

3.4.38. Muud riiklikud eeskirjad, nt UIC infolehe 512 kohased andmed (1.1.79 8. väljaanne ja 2 muudatused)
Infrastruktuuri juhtkäskude ja signaalimisseadmete EMC-taluvus

3.4.39. Euroopa standardite kohaselt kehtestatav nõue

3.4.40. Keerisvoolupidurite lubatavus (liigid)

3.4.41. Magnetpidurite lubatavus

3.4.42. Nõuded rakendatud eranditega seotud tehnilistele lahendustele

▼B

3.5.	**Raudteeliikluse korraldamise ja haldamise alamsüsteem**
3.5.1.	OPE KTKde EÜ kinnitus
3.5.2.	Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev
3.5.3.	Võimalike erijuhtumite loend
3.5.4.	Võimalike erandite loend
3.5.5.	Keel, mida kasutatakse ohutuse seisukohalt oluliseks teabevahetuseks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajatega
3.5.6.	Erilised kliimatingimused ja seonduvad eeskirjad

▼B

LISA E

KEELEOSKUSE JA TEABEVAHETUSE TASE

Suulise keele oskuse võib jaotada viieks tasemeks:

Tase	Kirjeldus
5	— suudab kohandada kõnelemisviisi vestluskaaslase omaga — suudab kaitsta arvamust — suudab pidada läbirääkimisi — suudab veenda — suudab nõu anda
4	— suudab toime tulla ootamatutes olukordades — suudab teha järeldusi — suudab esitada põhjendatud arvamusi
3	— suudab hakkama saada eluliste olukordadega, mis sisaldavad ootamatuid elemente — suudab kirjeldada — suudab pidada lihtsat vestlust
2	— suudab toime tulla lihtsates elulistes olukordades — suudab esitada küsimusi — suudab küsimustele vastata
1	— suudab rääkida päheõpitud lausetega

Käesolev lisa on esialgne. Koostamisel on üksikasjalikum dokument ning see valmib käesolevate KTKde edaspidise läbivaatamise ajaks.

On kavas lisada ka töövahend isiku pädevustaseme hindamiseks. See tehakse kättesaadavaks käesolevate KTKde hilisemas versioonis.

▼B

LISA F

KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEMI HINDAMISSUUNISED

(Väljend "liikmesriik" tähistab käesolevas moodulis liikmesriiki või tema poolt määratud muud asutust, kes hindamist teeb.)

1. Käesolevas lisas esitatakse suunised, mis aitavad liikmesriikidel hinnata, kas kavandatavad tööprotsessid:

— vastavad käesolevatele KTKdele ja olulistele nõuetele, mis on sätestatud direktiivis 2001/16/EÜ (ning selle muudatustele direktiivis 2004/50/EÜ) ([1]);

— vastavad teistele asjakohastele normidele, sealhulgas direktiivile 2004/49/EÜ,

ning on kasutuselevõtmiseks kõlblikud.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee-ettevõtja peab liikmesriigile esitama vajalikud dokumendid (vastavalt punktis 3 sätestatule), milles kirjeldatakse uusi või muudetud tööprotsesse.

Uue või muudetud tööprotsessi sisu ja väljatöötamise kohta esitatav dokumentatsioon peab olema piisavalt üksikasjalik, et liikmesriigil oleks võimalik aru saada ettepaneku põhjendustest. Lisaks tuleb allsüsteemide täiendamise või uuendamise korral esitada tagasiside kasutuskogemuste kohta.

Dokumentatsiooni võib esitada paberil või arvuti andmekandjal (või nende kahe kombinatsioonina). Liikmesriik võib nõuda täiendavaid eksemplare, kui need on hindamiseks vajalikud.

3. Hindamise üksikasjad

3.1. Asjaomaseid tööprotsesse käsitlev dokumentatsioon peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

— raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee-ettevõtja töökorralduse üldine kirjeldus (ülevaade juhtimisest/järelevalvest ja funktsioonidest) koos hinnatavate tööprotsesside üksikasjalike kasutus- ja rakendustingimuste ja raamistikuga;

— üksikasjalikud andmed kõikide asjaomaste nõutavate tööprotsesside kohta (enamasti protseduurid, juhised, arvutiprogrammid jne);

— asjaomaste tööprotsesside rakendamise, kasutamise ja juhtimise kirjeldus, sealhulgas vajadusel kasutatavate eriseadmete kirjeldus;

— andmed isikute kohta, keda tööprotsessid mõjutavad, andmed läbiviidava koolituse ja/või tutvustuse kohta ning vajadusel inimesi mõjutada võivate ohtude riskianalüüs;

([1]) Olulised nõuded kajastuvad tehnilistes näitajates, liidestes ja tõhususnõuetes, mis on sätestatud käesolevate KTKde 4. peatükis.

▼B

— tööprotsesside edasiste muudatuste ja täienduste tegemise kord (Märkus: see ei hõlma edaspidiseid olulisi muudatusi ega uusi protsesse – nende puhul tuleks esitada käesolevate suuniste kohased uued dokumendid);

— skeem selle kohta, kuidas vajalik tagasiside (ja muu käitamisega seotud teave) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee-ettevõtja organisatsioonis liigub, et asjaomaseid protsessid toimiksid;

— asjaomaste uute või muudetud tööprotsesside sisust ja väljatöötamisest arusaamiseks vajalikud kirjeldused, selgitused ja faktid (Märkus: ohutuse seisukohalt oluliste protsesside puhul peab see hõlmama uute/-muudetud protsesside rakendamist käsitlevat riskianalüüsi);

— tõendid selle kohta, et asjaomane tööprotsess vastab käesolevate KTKde nõuetele.

Vajadusel tuleb esitada ka järgmised andmed:

— nende Euroopa standardite või spetsifikaatide loend, mille alusel allsüsteemi asjaomaseid tööprotsesse on hinnatud, ning tõendid neile standarditele või spetsifikaatidele vastavuse kohta;

— tõendid (sealhulgas sertifikaadid) muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta;

— asjaomaste tööprotsesside eritingimused või piirangud.

3.2. Liikmesriik:

— teeb kindlaks KTKde asjakohased sätted, millele asjaomased tööprotsessid peavad vastama;

— kontrollib, et esitatud dokumendid on täielikud ja vastavad punktile 3.1;

— vaatab esitatud dokumentatsiooni läbi ja hindab, kas:

  — asjaomased tööprotsessid vastavad KTKde asjakohastele nõuetele;

  — uute või muudetud tööprotsesside sisu ja väljatöötamine (sealhulgas riskianalüüs) on kindel ning kontrollitud;

  — tööprotsesside rakendamise ja hilisema kasutamise/järelevalve kord tagab nende jätkuva vastavuse KTKde asjaomastele nõuetele;

— dokumenteerib (hindamisaruandes, vt punkt 4) oma järeldused tööprotsesside vastavuse kohta KTKde sätetele.

4. Hindamisaruanne peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

— asjaomase raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja/raudtee-ettevõtja andmed;

— hinnatud tööprotsesside kirjeldus, sealhulgas asjaomaste konkreetsete protseduuride, juhiste, arvutiprogrammide üksikasjalik kirjeldus;

— asjaomaste tööprotsesside järelevalve ja kasutamisega seotud elementide, sealhulgas seire, tagasiside ja kohandamise kirjeldus;

▼B

— hindamisega seoses tehtud täiendavate kontrollide ja auditite aruanded;

— kinnitus selle kohta, et asjaomased tööprotsessid ja nende rakendustingimused tagavad vastavuse käesolevate KTKde asjakohastes osades sätestatud nõuetele, sealhulgas hindamise lõpetamisel püsima jäänud reservatsioonid;

— asjaomaste tööprotsesside rakendamise tingimused ja piirangud (sealhulgas võimalike reservatsioonidega seotud vajalikud piirangud), kui neid on;

— hindamise teinud liikmesriigi nimi ja aadress ning aruande valmimise kuupäev.

Kui hindamisaruande põhjal ei anta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale/-raudtee-ettevõtjale luba/sertifikaati asjaomase tööprotsessi rakendamiseks, peab liikmesriik esitama keeldumise üksikasjalikud põhjused vastavalt direktiivile 2004/49/EÜ.

▼B

LISA G

INFORMATIIVNE JA MITTEKOHUSTUSLIK LOEND IGA PÕHIPARAMEETRI PUHUL KONTROLLITAVATE ELEMENTIDE KOHTA

Käesoleva lisa koostamine on algetapis ning nõuab edasist tööd; see lisatakse esialgse tööversioonina.

Direktiivi 2004/49/EÜ artiklites 10 ja 11 kirjeldatud sertifitseerimis- ja loaprotsessidega seoses kirjeldatakse käesolevas lisas järgmisi alusandmeid:

— **A** – organisatsiooniline või põhimõtteline aspekt, mis tuleb lisada ohutuse juhtimise süsteemile;

— **B** – ohutuse juhtimise süsteemi organisatsioonilisi aluseid toetav üksikasjalik menetlus või tööprotsess, mida kohaldatakse üksnes liikmesriigi piires.

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTKde viide	Kohaldatakse		A/B
			RE	RIE	
Juhtide dokumendid	Juhi käsiraamatu koostamine [sealhulgas tõlkimine (kui vaja) ja kinnitamine]	4.2.1.2.1	X		A
	RIE esitab vajalikud andmed REle	4.2.1.2.1		X	A
	Juhi käsiraamatu sisu hõlmab käesolevate KTKde miinimumnõudeid ja RIE nõutavaid eriprotseduure	4.2.1.2.1	X		B
	Juhi marsruudiraamatu koostamine (ja kinnitamine)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Juhi marsruudiraamat sisaldab käesolevate KTKde miinimumnõudeid	4.2.1.2.2.1	X		B
	RIE teavitab REd töökorra/andmete muutumisest	4.2.1.2.2.2		X	A
	Muudatuste spetsiaalsesse dokumenti koondamine	4.2.1.2.2.2	X		A
	Juhtidele muudatustest reaalajas teatamine	4.2.1.2.2.3		X	A
	Juhtidele rongide sõidugraafikute esitamine	4.2.1.2.3	X		A
	Juhtidele veeremi andmete esitamine	4.2.1.2.4	X		A
	Asukohaspetsiifiliste eeskirjade ja protseduuride väljatöötamine (sealhulgas kinnitamine) *infrastruktuuri töötajatele*	4.2.1.3	X		B

▼B

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTKde viide	Kohaldatakse		A/B
			RE	RIE	
Dokumendid rongide liikumislube andvatele RIE töötajatele	RIE ja RE töötajate vaheline ohutusalane teabevahetus	4.2.1.4		X	A
RIE ja RE töötajate vaheline ohutusalane teabevahetus	Protsess, millega tagatakse, et töötajad kasutavad käesolevate KTKde lisas C sätestatud sidemetoodikat	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Rongi nähtavus	Protsess, millega tagatakse rongide esiosa valgustuse vastavus käesolevate KTKde nõuetele	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Protsess, millega tagatakse rongide tagaosa tähistuse vastavus käesolevate KTKde nõuetele	4.2.2.1.3	X		
Rongi kuuldavus	Protsess, millega tagatakse rongide kuuldavuse vastavus käesolevate KTKde nõuetele	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Veeremi identifitseerimine	Käesolevate KTKde lisa P täitmise tagamine	4.2.2.3	X		A
Kaubaveeremi laadimine	RE töötajatele ette nähtud laadimiseeskirjade koostamine	4.2.2.4	X		A
Rongi koosseis	Rongi koosseisu eeskirjade koostamine (sealhulgas kinnitamine)	4.2.2.5	X		A
	Rongi koosseisu eeskirjade sisu hõlmab käesolevate KTKde miinimumnõudeid	4.2.2.5	X		B
Pidurdusnõuded	Protsess, millega tagatakse marsruudi pidurdustõhususe arvutamiseks vajalike andmete või nõutava tegeliku pidurdustõhususe teatamine	4.2.2.6.2		X	A
	Nõutava pidurdustõhususe arvutamine või teatamine (“Pidurduseeskirjad”)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Rongi töökorra tagamise kohustus	Rongi ohutuks liiklemiseks vajalike ohutusseadmete määratlus	4.2.2.7.1	X		B
	Protsess, millega tagatakse rongi toimivust mõjutavate omaduste muutmise registreerimine ja info esitamine RIEle	4.2.2.7.1	X		A
	Protsess, millega tagatakse rongi andmete teatamine RIEle enne väljasõitu	4.2.2.7.2	X		A

▼B

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTKde viide	Kohaldatakse		A/B
			RE	RIE	
Rongide planeerimine	Protsess, millega tagatakse, et RE esitab rongiliini taotledes RIEle vajalikud andmed	4.2.3.1		X	A
Rongide identifitseerimine	Rongidele kordumatute ja üheste identifitseerimiskoodide andmine	4.2.3.2		X	A
Väljumiseelsed protseduurid	Väljumiseelsete kontrollide ja katsete sätestamine	4.2.3.3.1	X		B
	Rongi sõitu mõjutada võivate asjaolude teatamine	4.2.3.3.2	X		A
Liikluskorraldus	Reaalajalise info, sealhulgas käesolevate KTKdega ette nähtud info salvestamise vahendite kehtestamine	4.2.3.4.1		X	B
	Liikluskontrolli ja liiklusjärelevalve protseduuride sätestamine	4.2.3.4.2.1		X	B
	Liini tingimuste ja rongi omaduste muudatuste haldamise tagamine	4.2.3.4.2		X	B
	Rongi RIElt teisele RIEle üleandmise aja hindamine	4.2.3.4.2.2		X	B
Ohtlikud kaubad	Ohtlike kaupade järelevalve tagamine, sealhulgas käesolevate KTKde miinimumnõuded	4.2.3.4.3	X		A
Töö kvaliteet	Kõikide asjaomaste teenuste tõhusa toimimise jälgimine ja suundumuste teatamine kõikidele asjaomastele RIEdele ja REdele	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Andmesalvestus	Väljaspool rongi salvestatavate andmete loend sisaldab käesolevate KTKdega ette nähtud miinimumi	4.2.3.5.1		X	A
	Rongis salvestatavate andmete loend sisaldab käesolevate KTKdega ette nähtud miinimumi	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Halvenenud töötingimused	Teiste kasutajate teavitamine häiretest, mis võivad põhjustada teenusekatkestusi	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	RIE poolt teenusekatkestuste ajal rongijuhtidele antavate juhiste koostamine	4.2.3.6.3		X	B
	Vajalike meetmete sätestamine kindlate teenusekatkestuste stsenaariumide puhuks, sealhulgas käesolevate KTKde miinimumnõuded	4.2.3.6.4		X	B

▼B

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTKde viide	Kohaldatakse		A/B
			RE	RIE	
Eriolukordade haldamine	Hädaabiteenistuste juhtimiseks vajalike hädameetmete sätestamine ja avaldamine	4.2.3.7		X	A
	Reisijatele hädaabi- ja ohutusjuhiste andmine	4.2.3.7	X		A
Rongimeeskonna abistamine tõsise vahejuhtumi korral	Rongimeeskonna abistamine halvenenud töötingimustes, et vältida viivitusi	4.2.3.8	X		A
Kutsealane pädevus ja keeleoskus	Kutsealaste teadmiste hindamine käesolevate KTKde miinimumnõuete alusel	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Kvalifikatsioonijuhtimise süsteemi loomine, et tagada töötajate võime oskusi ellu rakendada vastavalt käesolevate KTKde miinimumnõuetele	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Keeleoskuse hindamine käesolevate KTKde miinimumnõuete alusel	4.6.2	X		A
				X	A
	Rongimeeskonna hindamise menetluse sätestamine, mis hõlmab järgmist: põhikvalifikatsioon, protseduurid ja keeleoskus marsruudi tundmine veeremi tundmine erikvalifikatsioon (nt pikad tunnelid)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Ohutuse seisukohalt oluliste ülesannetega töötajate koolitus- ja väljaõppevajaduste analüüsi sätestamine vastavalt käesolevate KTKde miinimumnõuetele	4.6.3.2	X		A
				X	A
Tervisekaitse- ja ohutusnõuded	Töötajate hea tervisliku seisundi tagamine, sealhulgas narkootikumide ja alkoholi mõju kontrollimine seoses töökohustuste täitmisega	4.7.1	X		A
				X	A
	Kriteeriumide kindlaksmääramine järgmiste tegevuste jaoks: töötervisespetsialistide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamine psühholoogide sertifitseerimine arstlik ja psühholoogiline kontroll	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A

▼B

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTKde viide	Kohaldatakse		A/B
			RE	RIE	
	Meditsiininõuete kindlaksmääramine, sealhulgas: — üldine tervislik seisund — nägemine — kuulmine ►M2 ——————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M2 ———————					

———————

▼B

LISA I

KASUTAMATA

▼B

LISA J

RONGI SAATMISEKS VAJALIKU KUTSEKVALIFIKATSIOONI MIINIMUMNÕUDED

1. **Põhinõuded**

— Käesolev lisa, mida tuleb lugeda seostatuna punktidega 4.6.ja 4.7, sisaldab nende nõuete loendit, mida peetakse vajalikuks TENis rongi saatmiseks.

Kuigi käesolev dokument on põhinõuete osas võimalikult täielik, võib olla vajalik arvesse võtta täiendavaid kohalikku/siseriiklikku laadi nõudeid.

— Väljend "kutsekvalifikatsioon" tähistab käesolevates KTKdes neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.

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

— Iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik peab täitma kõiki täidetava ülesandega seotud eeskirju ja protseduure.

2. **Kutsealased teadmised**

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

2.1 **Kutsealased põhiteadmised**

— Raudteesüsteemi, sealhulgas allsüsteemide liideste ohutuskorralduse üldpõhimõtted, mis on seotud konkreetse ülesandega

— Reisijate ja/või veose ning raudteel ja selle ümbruses viibivate inimeste ohutusega seotud üldtingimused

— Töötervishoiu- ja tööohutusnõuded

— Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused

— Isiklik ohutus, sealhulgas liinil rongist lahkudes.

2.2 **Kasutatava infrastruktuuri tööprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine**

— Tööprotseduurid ja ohutusnõuded

— Juhtkäskude ja signaalimise süsteem

— Sidepõhimõtted ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

▼B

2.3 **Veeremi tundmine**

— Reisivagunites olevad seadmed

— Pisivigade parandamine veeremi reisijatele ette nähtud ruumides vastavalt raudtee-ettevõtja nõuetele.

2.4 **Marsruudi tundmine**

— Tööprotseduurid (nt rongi lähetamise meetodid) konkreetsetes kohtades (signaalid, jaamaseadmed jne)

— Jaamad, kus reisijad võivad maha minna või peale tulla

— Marsruudi liinidele iseloomulikud kohalikud töö- ja hädaprotseduurid.

3. **Teadmiste ellurakendamise oskus**

— Väljumiseelsed kontrollid, sealhulgas pidurikatsetused ja uste nõuetekohane sulgumine

— Väljumisprotseduurid

— Reisijatega suhtlemine, eelkõige reisijate ohutusega seotud olukordades

— Halvenenud töötingimused

— Reisijateruumides potentsiaalsete defektide hindamine ja reageerimine vastavalt eeskirjadele ja protseduuridele

— Eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või juhi abistamiseks vajalikud kaitse- ja hoiatusmeetmed

— Reisijate evakueerimine ja ohutus, eelkõige juhul, kui nad peavad viibima raudteel või selle läheduses

— Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajatega suhtlemine juhtudel, kus rongisaatja abistab juhti evakueerimise korral

— Kõikidest rongi tööga, infrastruktuuri seisundiga jms seotud ebaharilikest nähtustest teatamine. Vajaduse korral tuleb teated esitada kirjalikult raudtee-ettevõtja valitud keeles.

▼B

LISA K

KASUTAMATA

▼B

LISA L

RONGIDE ETTEVALMISTAMISEKS VAJALIKU KUTSEKVALIFIKATSIOONI MIINIMUMNÕUDED

1. **Põhinõuded**

— Käesolev lisa, mida tuleb lugeda seostatuna punktidega 4.6.ja 4.7, sisaldab nende nõuete loendit, mida peetakse vajalikuks TENis rongi ettevalmistamiseks.

Kuigi käesolev dokument on põhinõuete osas võimalikult täielik, võib olla vajalik arvesse võtta täiendavaid kohalikku/siseriiklikku laadi nõudeid.

— Väljend "kutsekvalifikatsioon" tähistab käesolevates KTKdes neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.

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

— Iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik peab täitma kõiki täidetava ülesandega seotud eeskirju ja protseduure.

2. **Kutsealased teadmised**

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

2.1 *Kutsealased põhiteadmised*

— Raudteesüsteemi, sealhulgas allsüsteemide liideste ohutuskorralduse üldpõhimõtted, mis on seotud konkreetse ülesandega

— Reisijate ja/või veoste, sealhulgas ohtlike kaupade ja eriveoste ohutusega seotud üldtingimused

— Töötervishoiu- ja tööohutusnõuded

— Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused

— Isiklik ohutus raudteel või selle läheduses viibides

— Sidepõhimõtted ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

2.2 *Kasutatava infrastruktuuri tööprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine*

— Rongide töö harilikes, halvenenud ja hädaolukordades.

— Tööprotsessid konkreetsetes kohtades (signaalimine, jaama/depoo/töökoja seadmed) ja ohutuseeskirjad.

— Kohalik töökorraldus.

▼B

2.3 *Rongi seadmete tundmine*

— Vaguni- ja veduriseadmete funktsioon ja kasutamine.

— Tehniliste kontrollide algatamine ja korraldamine.

3. **Teadmiste ellurakendamise oskus**

— Rongi koosseisu eeskirjade, pidurdusnormide, laadimiseeskirjade jne rakendamine, et tagada rongi töökorras olek.

— Veeremil olevast märgistusest ja siltidest arusaamine.

— Rongi andmete kindlaksmääramise ja kättesaadavaks tegemise protsess.

— Rongimeeskonnaga suhtlemine.

— Rongiliikluse juhtimise eest vastutavate töötajatega suhtlemine.

— Halvenenud töötingimused, eriti juhul, kui need mõjutavad rongide tööd.

— Eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või konkreetses kohas kohalike protseduuridega ette nähtud kaitse- ja hoiatusmeetmed.

— Meetmed, mis tuleb võtta ohtlike kaupade veoga seotud vahejuhtumite puhul (vastavalt vajadusele).

▼B

LISA M

KASUTAMATA

▼B

LISA N

RAKENDUSSUUNISED

Allpool toodud tabel on informatiivne ning selles on esitatud 4. peatüki punktid ja tõenäolised asjaolud, mis toovad kaasa nende rakendamise.

4. peatüki punkt	RIE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.2.1.2.1 Käsiraamat	RE – RIE võrgus töötamiseks vajalikke tööprotseduure sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	Võrgu tööjuhiste muutmine
4.2.1.2.2.1 Marsruudiraamatu koostamine	RE – kasutatavate liinide kirjeldust sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	Võrgu infrastruktuuri muutmine (nt pöörangute ümberehitamine, signaalseadmete muutmine), mille tõttu marsruudi andmed muutuvad
4.2.1.2.2.2 Muudetud elemendid	RE – selliste protseduuride kehtestamine/-muutmine, millega antakse juhtidele dokument või arvuti andmekandja teavitamaks neid (marsruutide) muudetud elementidest	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.1.2.2.3 Juhi teavitamine reaalajas	RIE – selliste protseduuride kehtestamine/-muutmine, mis on vajalikud juhtide reaalajaliseks teavitamiseks kõikidest (marsruudi) ohutuskorralduse muudatustest	RIE/RE organisatsiooni struktuuri muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.1.2.3 Sõiduplaanid	RE – juhtidele paberil või elektroonilises vormingus sõiduplaanide andmise protseduuride kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.1.2.4 Veerem	RE – veeremi halvenenud töötingimustes kasutamiseks vajalikke tööprotseduure sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.2.1.3 Dokumendid RE teistele töötajatele peale juhtide	RE – töötajate, v.a juhtide, RIE võrgus töötamiseks vajalikke tööprotseduure sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Võrgu infrastruktuuri muutmine, mis toob kaasa marsruudi andmete muutmise või uue/muudetud veeremi kasutuselevõtu
4.2.1.4 Dokumendid rongide liikumislube andvatele RIE töötajatele	RIE – võrgu tööprotseduure, sealhulgas sidepõhimõtteid ja vormide kogu sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	Võrgu kasutuskorra muutmine tulenevalt vajalikest (nt uurimise käigus soovitatud) parendusmeetmetest
		Võrgu infrastruktuuri muutmine, mis toob kaasa töökorra muutumise

▼B

4. peatüki punkt	RIE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.2.1.5 RIE ja RE töötajate vaheline ohutusalane teabevahetus	RIE/RE – punktides 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 ja 4.2.1.4 nimetatud dokumendid/arvuti andmekandjad peavad sisaldama KTKde lisas C sätestatud operatiivside metoodikat	Vastavalt punktidele 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 ja 4.2.1.4
4.2.2.1.2 Rongi nähtavus (esiosa)	RE – juhtide ja/või teiste töötajate tööprotseduuride kehtestamine/muutmine, et tagada esiosa õige valgustus	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.2.2.1.3 Rongi nähtavus (tagaosa)	RE – juhtide ja/või teiste töötajate tööprotseduuride kehtestamine/muutmine, et tagada tagaosa õige märgistus	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.2.2.4 Kaubaveeremi laadimine	RE – RE töötajate poolt kohaldatavaid laadimiseeskirju sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine seoses uue/muudetud veeremi või liiklusvoogudega
4.2.2.5 Rongi koosseis	RE – protseduuride kehtestamine/muutmine, et tagada rongi vastavus eraldatud liinile	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Võrgu kasutuseeskirjade muutmine, mis mõjutab rongi koosseisu norme
		Uue/muudetud infrastruktuuri, signaalseadmete või uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.2.6.1 Miinimumnõuded pidurisüsteemile	RE – selliste protseduuride kehtestamine/-muutmine, millega töötajad tagavad veeremi vastavuse pidurdusnõuetele	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.2.6.2 Pidurdustõhusus	RIE – RElе pidurdustõhususe andmete esitamise korra toimingute kehtestamine/muutmine	RIE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
	RE – sellise dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine, mis sisaldab tema töötajate rakendatavaid pidurdusnorme, võttes arvesse marsruutide geograafiat, eraldatud liini ja ERTMS/ETCSi arengut	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Võrgu kasutuseeskirjade muutmine, mis mõjutab pidurdusnorme
		Uue/muudetud infrastruktuuri, signaalseadmete või uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
		Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt

▼B

4. peatüki punkt	RIE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.2.2.7.1 Rongi töökorras oleku tagamine (Põhinõuded)	RE – selliste protseduuride kehtestamine/-muutmine, millega töötajad tagavad veeremi korrasoleku kontrolli, sealhulgas RIE teavitamise muutustest, mis võivad mõjutada sõiduomadusi ja sõitu halvenenud tingimustes	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.2.7.2 Nõutavad andmed	RE – protsess, millega tagatakse rongi sõiduandmete teatamine RIEle enne väljasõitu	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.2 Rongide identifitseerimine	RIE – selliste protseduuride kehtestamine/-muutmine, millega määratakse rongidele kordumatud ja ühesed identifitseerimisnumbreid	RIE või RE rongiplaanimissüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.3.1 Väljumiseelsed kontrollid ja katsed	RE – enne väljumist tehtavate kontrollide ja katsete kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.3.3.2 RIE teavitamine rongi tegevusseisundist	RE – rongi sõitu mõjutada võivatest veeremiga seotud teguritest teatamise protseduuride kehtestamine/muutmine	RIE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.1 Liikluskorralduse põhinõuded	RIE – liikluse, sealhulgas REde poolt nõutavate lisaprotsesside liideste juhtimiseks ja järelevalveks vajalike protseduuride kehtestamine/muutmine	RIE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.2 Rongi aruandlus	RIE – rongi asukoha teatamise, sealhulgas saabumiste-väljumiste ja teistele RIEdele üleandmise aegade reaalajas registreerimise protseduuride kehtestamine/muutmine	RIE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.3 Ohtlikud kaubad	RE – ohtlike kaupade veo järelevalve, sealhulgas RIE nõutavate andmete esitamise protseduuride kehtestamine/muutmine	RIE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise

▼B

4. peatüki punkt	RIE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.2.3.4.4 Töö kvaliteet	RIE/RE – dokumenteeritud protseduurid, mis kirjeldavad toimivuse jälgimist ja analüüsi ning võrgu tõhusust suurendavate parendusmeetmete kindlaksmääramist	RIE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi, sealhulgas toimivuskontrolli rakendamine
4.2.3.5.1 Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi	RIE – vajalike andmete salvestamise, säilitamise ja kättesaadavuse korraldamise protseduuride kehtestamine/muutmine	RIE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Võrgu infrastruktuuri muutmine, mis toob kaasa uued/muudetud jälgimisseadmed
4.2.3.5.2 Jälgimisandmete salvestamine rongis	RE – vajalike andmete salvestamise, säilitamise ja kättesaadavuse korraldamise protseduuride kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue/muudetud veeremi (vedurid, mootorrongid) kasutuselevõtt
4.2.3.6.1 Halvenenud töötingimused – teiste kasutajate teavitamine	RIE/RE – selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, mis võimaldavad üksteist teavitada olukordadest, mis võivad kahjustada võrgu ohutust, toimivust või kättesaadavust	RIE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.6.2 Rongijuhtide teavitamine	RIE – juhtide halvenenud töötingimustes tegutsemise juhiste kehtestamine/muutmine	RIE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.3.6.3 Eriolukordades tegutsemise kord	RIE – halvenenud töötingimustes, sealhulgas veeremi ja infrastruktuuride rikete puhul tegutsemise protseduuride kehtestamine/muutmine (eriolukordades tegutsemise kord)	RIE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Võrgu infrastruktuuri muutmine või uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.2.3.7 Eriolukordade haldamine	RIE/RE – eriolukordade haldamist käsitlevate üksikasjalike erimeetmete kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.3.8 Rongi meeskonna abistamine veeremi vahejuhtumite/rikete puhul	RE – selliste protseduuride kehtestamine/-muutmine, mille alusel rongi meeskond tegutseb veeremi tehniliste või muude rikete korral	RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.4 Kasutuseeskirjad	RIE/RE – ETCSi ja GSM-Ri ja/või HABD puhul kasutatavate eeskirjade ja protseduuride kehtestamine	ETCSi signaalimissüsteemi ja/või GSM-R-raadiosüsteemi ja/või HABD kasutuselevõtt

▼B

4. peatüki punkt	RIE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.6.1.1 Kutsealased teadmised	RIE/RE – kutsealaste teadmiste hindamise protseduuri kehtestamine	RIE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.1.2 Teadmiste ellurakendamise oskus	RIE/RE – kvalifikatsioonijuhtimise süsteemi kehtestamine/muutmine, et tagada töötajate oskus teadmisi ellu rakendada	RIE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.2.2 Keeleoskuse tase	RIE/RE – keeleoskuse hindamise toimingute kehtestamine/muutmine	RIE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.3.1 Töötajate hindamise põhinõuded	RIE/RE – töötajate hindamise protseduuride kehtestamine/muutmine, sealhulgas: — kogemused/kvalifikatsioon — keeleoskus — pädevuse säilitamine	RIE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.3.2 Koolitusvajaduste analüüs	RIE/RE – töötajate koolitusvajaduste analüüsi koostamise ja ajakohastamise protseduuri kehtestamine/muutmine	RIE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.3.2.3 Erinõuded rongimeeskonnale	RE – sellise protseduuri kehtestamine/-muutmine, millega tagatakse rongimeeskonna: — marsruudi tundmine — veeremi tundmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.7.1 Tervisekaitse- ja ohutusnõuete kehtestamine	RIE/RE – töötajate hea tervisliku seisundi tagamise protseduuride kehtestamine/muutmine, sealhulgas narkootikumide ja alkoholi mõju kontrollimine töökohustuste täitmisel	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.7.24.7.4 – Töötervisespetsialistide, meditsiiniorganisatsioonide, psühholoogide tunnustamise tingimused ja läbivaatused	RIE/RE – järgmiste valdkondade nõuete kehtestamine/muutmine: — töötervisespetsialistide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamine, — psühholoogide tunnustamine, — arstlik ja psühholoogiline kontroll	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Meditsiinipraktikute ja organisatsioonide tunnustamise riiklike normide ja tavade muutumine
4.7.5 Tervisenõuded	RIE/RE – tervisenõuete kehtestamine/muutmine, sealhulgas: — üldine tervislik seisund — nägemine — kuulmine — rasedus	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise

▼**B**

4. peatüki punkt	RIE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.7.6 Erinõuded seoses rongi juhtimisega	RIE/RE – ainult juhile ette nähtud tervisenõuete kehtestamine/muutmine, sealhulgas: — EKG-uuring (40 ja vanemad) — nägemine — kuulmis-/kõnenõuded — antropomeetria	►**M2** ——————— ◄

▼B

LISA O

KASUTAMATA

▼B

LISA P

VEEREMI IDENTIFITSEERIMINE

Üldised märkused

1. Käesolevas lisas kirjeldatakse numbrit ja seonduvat märgistust, mis paigutatakse hästinähtaval viisil veeremiüksuse külge, et võimaldada seda käitamise ajal eksimatult identifitseerida. Selles ei kirjeldata muid numbreid või tähiseid, mis graveeritakse või kinnitatakse tootmise ajal püsivalt veeremiüksuse šassiile või põhikomponentidele.

2. Numbri ja seonduva märgistuse vastavus käesolevas lisas kirjeldatule ei ole kohustuslik:

   — veeremiüksustele, mida kasutatakse üksnes võrkudes, mis käesolevate KTKde rakendusalasse ei kuulu;

   — ajaloolise välimusega vanaveeremile;

   — veeremiüksustele, mida üldjuhul ei kasutata ega veeta käesolevate KTKde rakendusalasse kuuluvates võrkudes.

   Need veeremiüksused peavad siiski saama ajutise numbri, mis võimaldab nende käitamist.

3. Käesolevat lisa muudetakse seoses RICi muudatuste ning TAF KTKde ja TAP KTKde rakendamisega.

Standardnumber ja seonduvad lühendid

Igale rööbassõidukile antakse 12-kohaline number (standardnumber), mille struktuur on järgmine:

<table>
<tr><th>Veeremi liik</th><th>Rööbassõiduki liik ja koostalitlusvõime tähis
[2 numbrit]</th><th>Riik, kus rööbassõiduk on registreeritud
[2 numbrit]</th><th>Tehnilised omadused
[4 numbrit]</th><th>Seeria-number
[3 numbrit]</th><th>Automaatselt arvutatav number
[1 number]</th></tr>
<tr><td>Vagunid</td><td>00 – 09
10 – 19
20 – 29
30 – 39
40 – 49
80 – 89
[täpsed andmed lisas P.6]</td><td rowspan="5">01 – 99
[täpsed andmed lisas P.4]</td><td>0000 – 9999
[täpsed andmed lisas P.9]</td><td>001 – 999</td><td rowspan="5">0 – 9
[täpsed andmed lisas P.3]</td></tr>
<tr><td>Reisivagunid</td><td>50 – 59
60 – 69
70 – 79
[täpsed andmed lisas P.7]</td><td>0000 – 9999
[täpsed andmed lisas P.10]</td><td>001 – 999</td></tr>
<tr><td>Vedurid</td><td rowspan="2">90 – 99
[täpsed andmed lisas P.8]</td><td colspan="2">0000001 – 8999999
[nende numbrite tähenduse määravad liikmesriigid hiljem kindlaks kahe- või mitmepoolsete lepingutega]</td></tr>
<tr><td>Eriveerem</td><td>9000 – 9999
[täpsed andmed lisas P.11]</td><td>001 – 999</td></tr>
</table>

▼B

Konkreetses riigis piisab veeremiüksuse eksimatuks identifitseerimiseks vagunite, reisivagunite, vedurite ([1]) ja eriveeremi ([2]) seas tehniliste omaduste ja seerianumbri 7 numbrist.

Numbrile lisandub tähestikuline märgistus:

a) koostalitlusvõimega seotud märgistus *(täpsed andmed lisas P.5)*;

b) selle riigi lühend, kus veeremiüksus on registreeritud *(täpsed andmed lisas P.4)*;

c) valdaja ([3]) lühend*(täpsed andmed lisas P.4)*;

d) tehniliste omaduste lühend *(täpsed andmed reisivagunite kohta lisas P.13, vagunite kohta lisas P.12, eriveeremi kohta lisas P.11)*.

Tehnilisi omadusi, koode ja lühendeid haldavad üks või mitu asutust (edaspidi "keskasutus"), mille kohta teeb ettepaneku ERA (Euroopa Raudteeagentuur) oma 2005. aasta tööprogrammi tegevuse nr 15 põhjal.

Numbri määramine

Numbrite haldamise eeskirjade kohta teeb ettepaneku ERA oma 2005. aasta tööprogrammi tegevuse nr 15 põhjal.

([1]) Veduritel peab number olema konkreetses riigis kordumatu ja 6-kohaline.

([2]) Eriveeremil peab number olema konkreetses riigis kordumatu esimese numbri ning viie viimase tehniliste omaduste numbri ja seerianumbri osas.

([3]) Veeremi valdaja on isik, kes omaniku või käsutajana kasutab veeremiüksust alaliselt majanduslikul otstarbel transpordivahendina ning on sellisena veeremiregistris registreeritud.

▼B

LISA P.1

VALDAJA LÜHENDI MÄRKIMINE

Veeremi valdaja tähise mõiste

Veeremi valdaja tähis (VKM) on 2–5-kohaline ([1]) tähtnumbriline kood. VKM märgitakse igale rööbassõidukile veereminumbri lähedale. VKM tähistab veeremi valdajat, kes on registreeritud veeremiregistris.

VKM on kordumatu igas käesolevate KTKdega hõlmatud riigis, kes sõlmib kokkuleppe käesolevates KTKdes sätestatud veeremi nummerdamise süsteemi ja veeremi valdaja tähise kasutamiseks.

Veeremi valdaja tähise vorm

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

Tähed võivad sisaldada diakriitilisi märke ([2]). Kordumatuse kontrollimisel tähtedes kasutatud diakriitilisi märke arvesse ei võeta.

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

Veeremi valdaja vabastamine tähise kasutamisest

Liikmesriigid võivad soovi korral kohaldada järgmisi erandeid.

VKMi ei nõuta veeremi puhul, mille nummerdussüsteem ei vasta käesolevale lisale (vt üldine märkus, punkt 2). Sellest olenemata tuleb nõuetekohased andmed veeremi valdaja kohta esitada organisatsioonidele, kes on seotud selle veeremi kasutamisega käesolevate KTKde rakendusalasse kuuluvates võrkudes.

Kui veeremile on märgitud täisnimi ja aadress, ei nõuta VKMi:

— nende valdajate veeremilt, kelle veeremipargi väiksuse tõttu ei ole VKMi kasutamine vajalik;

— infrastruktuuri hooldamise eriveeremilt.

VKMi ei nõuta üksnes riigisiseses raudteeliikluses kasutatavate vedurite, mootorrongide ja reisivagunite puhul, kui:

— neile on märgitud valdaja logo ning logo sisaldab samu hõlpsasti äratuntavaid tähti kui VKM;

— neile on märgitud hõlpsasti äratuntav logo, mida pädev riigiasutus tunnustab VKMiga samaväärsena.

([1]) NMBS/SNCB osas võib jätkata ringistatud üksiku B-tähe kasutamist.

([2]) Diakriitilised märgid on tähtedel A, Ç, Ö, Č, Ž, Å jne olevad rõhumärgid. Eritähed, näiteks Ø ja Æ, esitatakse ühe tähena; kordumatuse kontrollimisel loetakse, et Ø on O ja Æ on A.

▼B

Kui ettevõtte logo kasutatakse VKMiga üheaegselt, kehtib üksnes VKM ning logo arvesse ei võeta.

Sätted veeremi valdaja tähise määramise kohta

Veeremi valdajale võib anda rohkem kui ühe VKMi, kui:

— veeremi valdajal on ametlik nimi rohkem kui ühes keeles;

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

Ettevõtete grupile võib anda ühe VKMi, kui:

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

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

Veeremi valdaja tähiste register ja määramise kord

VKMide register on avalik ja seda uuendatakse reaalajas.

VKMi saamise taotlus esitatakse taotleja pädevale riigiasutusele, kes edastab selle keskasutusele. VKMi võib kasutada pärast seda, kui keskasutus on selle avaldanud.

VKMi omanik peab pädevat riigiasutust teavitama VKMi kasutamise lõpetamisest ning pädev riigiasutus edastab vastavad andmed keskasutusele. VKM tunnistatakse kehtetuks, kui valdaja on tõendanud, et kogu asjaomasel veeremil on märgistus muudetud. Järgmise 10 aasta jooksul sama VKMi uuesti välja ei anta, välja arvatud algsele omanikule või tema taotlusel mõnele teisele omanikule.

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

Esimene VKMide loend koostatakse raudtee-ettevõtete olemasolevate lühendite põhjal.

VKMi kohaldatakse pärast vastavate KTKde jõustumist igasuguse uue veeremi suhtes. Olemasoleva veeremi puhul tuleb VKM kasutusele võtta 2014. aasta lõpuks.

▼B

LISA P.2

NUMBRI JA SEONDUVA TÄHTMÄRGISTUSE KANDMINE VEEREMI KERELE

Välismärgistuse üldine kord

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

Märgistus ei tohi paikneda kõrgemal kui 2 m rööpa pealispinnast.

Vagunid

Märgistus kantakse vagunikeredele järgmiselt:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(Käesoleval juhul ei kasutata VKMi ning veeremile kantakse täisnimi ja aadress)
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8		4273 361-3		
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

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.

Rööbasbussid ja reisivagunid

Number kantakse veeremi mõlemale küljele järgmiselt:

F-SNCF	6	87	20 - 72 021	- 7
	1		B^{10} tu	

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

Juhikabiiniga rööbasbusside korral peab number olema kirjas ka kabiini sees.

Vedurid, vedukid ja eriveerem

Rahvusvahelistel vedudel kasutatavate vedurite mõlemale küljele peab olema kantud 12-kohaline standardnumber järgmiselt:

91 880001323-0

12-kohaline standardnumber peab olema kirjas ka veduri igas kabiinis.

Valdaja võib standardnumbrist suuremate tähtedega lisada ka omapoolse tööks vajaliku numbermärgistuse (mis koosneb üldjuhul seerianumbrist ja sellele lisatud tähtkoodist). Oma numbermärgistuse asukoha valib valdaja.

▼B

Näited	SP 42037	ES 64 F4 - 099	88 - 1323	473011	
	92 51 0042037-9	94 80 0189 999 - 6	91 88 0001323-0	92 87 473011-0	94 79 2 642 185-5

Nimetatud eeskirju võib kahepoolsete kokkulepetega muuta KTKde jõustumise ajal olemasoleva veeremi puhul, mida kasutatakse konkreetsel otstarbel ja mille puhul puudub asjaomastes raudteevõrkudes kasutatava erineva veeremi segiajamise oht. See erand kehtib pädevate riigiasutuste määratud ajani.

Riigiasutus võib ette näha, et lisaks 12-kohalisele veereminumbrile registreeritakse riigi täheline tähis ja VKM.

▼B

LISA P.3

KONTROLLNUMBRI LEIDMISE KORD (12. NUMBER)

Kontrollnumber leitakse järgmiselt:

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

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

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

— võetakse selle summa üheliste arv;

— kontrollnumber on arv, mis on vajalik üheliste arvu viimiseks 10ni; kui üheliste arv on null, on ka kontrollnumber null.

Näited

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

0

Summa: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Selle summa üheliste arv on 2.

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

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

16

Summa: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Selle summa üheliste arv on 0.

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

▼B

LISA P.4

VEEREMI REGISTREERIMISRIIKIDE KOODID (NUMBRID 3-4 JA LÜHEND)

"Andmed kolmandate riikide kohta on üksnes informatiivsed."

Riik	Riigi tähtkood ([1])	Riigi numberkood	Lisades P.6 ja P.7 nurksulgudesse kuuluvad ettevõtted ([2])
Albaania	AL	41	HSh
Alžeeria	DZ	92	SNTF
Armeenia	AM ([3])	58	ARM
Austria	A	81	ÖBB
Aserbaidžaan	AZ	57	AZ
Valgevene	BY	21	BC
Belgia	B	88	SNCB/NMBS
Bosnia ja Hertsegoviina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgaaria	BG	52	BDZ, SRIC
Hiina	RC	33	KZD
Horvaatia	HR	78	HŽ
Kuuba	CU ([3])	40	FC
Küpros	CY		
Tšehhi Vabariik	CZ	54	ČD
Taani	DK	86	DSB, BS
Egiptus	ET	90	ENR
Eesti	EST	26	EVR
Soome	FIN	10	VR, RHK
Prantsusmaa	F	87	SNCF, RFF
Gruusia	GE	28	GR
Saksamaa	D	80	DB, AAE ([4])
Kreeka	GR	73	CH
Ungari	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE ([4])
Iraan	IR	96	RAI
Iraak	IRQ ([3])	99	IRR
Iirimaa	IRL	60	CIE
Iisrael	IL	95	IR
Itaalia	I	83	FS, FNME ([4])

▼B

Riik	Riigi tähtkood (1)	Riigi numberkood	Lisades P.6 ja P.7 nurksulgudesse kuuluvad ettevõtted (2)
Jaapan	J	42	EJRC
Kasahstan	KZ	27	KZH
Kõrgõzstan	KS	59	KRG
Läti	LV	25	LDZ
Liibanon	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE (3)		
Leedu	LT	24	LG
Luksemburg	L	82	CFL
Endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldova	MD (3)	23	CFM
Monaco	MC		
Mongoolia	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Madalmaad	NL	84	NS
Põhja-Korea	PRK (3)	30	ZC
Norra	N	76	NSB, JBV
Poola	PL	51	PKP
Portugal	P	94	CP, REFER
Rumeenia	RO	53	CFR
Venemaa	RUS	20	RZD
Serbia ja Montenegro	SCG	72	JŽ
Slovakkia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Sloveenia	SLO	79	SŽ
Lõuna-Korea	ROK	61	KNR
Hispaania	E	71	RENFE
Rootsi	S	74	GC, BV
Šveits	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS (4)
Süüria	SYR	97	CFS
Tadžikistan	TJ	66	TZD
Tuneesia	TN	91	SNCFT
Türgi	TR	75	TCDD

▼B

Riik	Riigi tähtkood (1)	Riigi numberkood	Lisades P.6 ja P.7 nurksulgudesse kuuluvad ettevõtted (2)
Türkmenistan	TM	67	TRK
Ukraina	UA	22	UZ
Ühendkuningriik	GB	70	BR
Usbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN (3)	32	DSVN

(1) Vastavalt 1949. aasta konventsiooni liites 4 ja 1968. aasta maanteevedude konventsiooni artikli 45 lõikes 4 kirjeldatud tähelisele koodisüsteemile.
(2) Ettevõtted, kes jõustumise ajal olid UIC või OSJD liikmed ja kasutasid vastavat riigi koodi ettevõtte koodina.
(3) Koodid kinnitatakse edaspidi.
(4) Üldiste märkuste punktis 3 nimetatud muudatuste jõustumiseni võivad need riigid kasutada koode 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Ajakohastamise ajavahemik määratakse sel juhul kindlaks koos asjaomase liikmesriigiga.

▼**M1**

LISA P.5

KOOSTALITLUSVÕIME TÄHTMÄRGISTUS

„TEN”: järgmistele tingimustele vastav veerem:

— vastab kõigile kasutuselevõtuloa saamise ajal kehtivatele asjaomastele KTKdele ja on saanud kasutuselevõtuloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 22 lõikega 1;

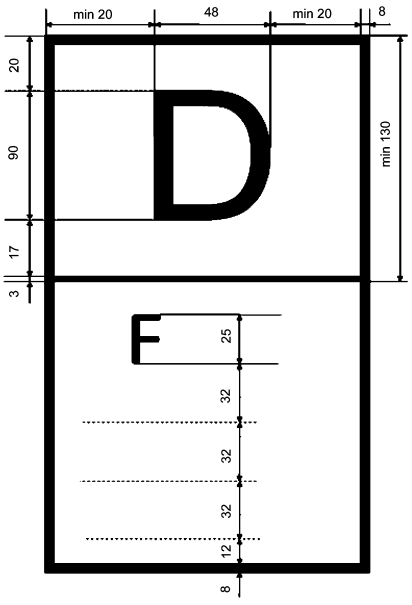
— on saanud kõikides liikmesriikides kehtiva kasutuselevõtuloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikega 1 või kõik liikmesriigid on andnud veeremile eraldi kasutuselevõtuloa.

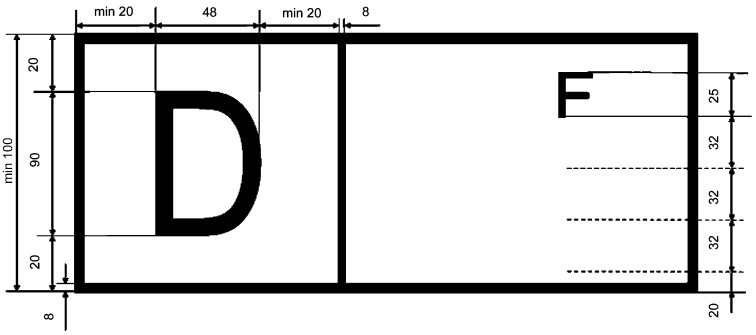
„PPV/PPW”: vagun, mis vastab PPV/PPW lepingule (OSJD riikides) (originaal: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении).

Märkused:

a) märgistust „TEN” kandvad veeremiüksused vastavad lisas P.6 täpsustatud vaguninumbri esimese numbri koodidele 0–3;

b) veeremiüksused, millel ei ole kõikides liikmesriikides kehtivat kasutuselevõtuluba, peavad kandma märgistust, kus on näidatud liikmesriigid, kus luba kehtib. Kasutuselevõtuloa andnud liikmesriikide loetelu tuleb esitada järgmiste jooniste alusel, kus D tähistab esimese loa andnud liikmesriiki (antud näites Saksamaa) ja F tähistab teise loa andnud riiki (antud näites Prantsusmaa). Liikmesriigid kodeeritakse vastavalt lisale P.4. See võib hõlmata nii KTK-le vastavaid kui ka mittevastavaid veeremiüksuseid. Need veeremiüksused vastavad lisas P.6 täpsustatud veereminumbri esimese numbri koodidele 4 või 8.





▼B

LISA P.6

VAGUNITE PUHUL KASUTATAVAD KOOSTALITLUSVÕIME KOODID (1.-2. NUMBER)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2. number
1. number</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. number
1. number</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Rööpavahe</td><td rowspan="2">fikseeritud või muudetav</td><td rowspan="2">fikseeritud</td><td rowspan="2">muudetav</td><td rowspan="2">fikseeritud</td><td rowspan="2">muudetav</td><td rowspan="2">fikseeritud</td><td rowspan="2">muudetav</td><td rowspan="2">fikseeritud</td><td rowspan="2">muudetav</td><td rowspan="2">fikseeritud või muudetav</td><td rowspan="2">Rööpavahe</td><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">KTKd (a) ja/või COTIF (b) ja/või PPW</td><td>0</td><td>telgedega</td><td>vaba</td><td colspan="2" rowspan="2">KTKde ja/või COTIFi vagunid (b)
[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud raudtee-ettevõtja]</td><td colspan="6" rowspan="2">Ei kasutata kuni edasise otsuseni.</td><td rowspan="2">PPW vagunid (muudetava rööpavahega)</td><td>telgedega</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>kandevankritega</td><td>Tööstuses kasutatavad vagunid</td><td>kandevankritega</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>telgedega</td><td rowspan="2">vaba</td><td colspan="2" rowspan="2">KTKde ja/või COTIFi vagunid (b)
[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud raudtee-ettevõtja]
PPW vagunid</td><td colspan="4" rowspan="2">KTKde ja/või COTIFi vagunid (b)
PPW vagunid</td><td colspan="2" rowspan="2">Muud KTKde ja/või COTIFi vagunid (b)
PPW vagunid</td><td rowspan="2">PPW vagunid (fikseeritud rööpavahega)</td><td>telgedega</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>kandevankritega</td><td>kandevankritega</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Mitte-KTK ja mitte-COTIF (b) ja mitte-PPW</td><td>4</td><td>telgedega (c)</td><td rowspan="2">Hooldusvagunid</td><td colspan="2" rowspan="2">Muud vagunid
[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud raudtee-ettevõtja]</td><td colspan="4" rowspan="2">Muud vagunid</td><td colspan="2" rowspan="2">Muud vagunid</td><td rowspan="2">Tehniliste omaduste erinummerdusega vagunid</td><td>telgedega (c)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>kandevankritega (c)</td><td>kandevankritega (c)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2"></td><td>Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel</td><td>Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel</td><td>Riigisisene liiklus</td><td>Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel</td><td>Riigisisene liiklus</td><td>Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel</td><td>Riigisisene liiklus</td><td>Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel</td><td>Riigisisene liiklus</td><td>Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel</td><td colspan="2">Liiklus</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. number
2. number</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1. number
2. number</td></tr>
</table>

(a) Vastab vähemalt veeremi KTKdele.
(b) Kaasa arvatud veerem, mis olemasolevate normide kohaselt kannavad neid numbreid kõnealuste uute normide jõustumise ajal.
(c) Fikseeritud või muudetav rööpavahe.

▼B

LISA P.7

REISIVAGUNITE RAHVUSVAHELISES LIIKLUSES KASUTATAVUSE KOODID (1.-2. NUMBER)

oiatus:

nurksulgudes sätted on üleminekusätted ning jäetakse RICi edasise arengu käigus välja (vt üldised märkused, punkt 3).

	Riigisisene liiklus	KTKd ([a]) ja/või RIC/COTIF ([b]) ja/või PPW				Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	KTKd ([a]) ja/või RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. number 1. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Riigisiseses liikluses kasutatavad vagunid *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Fikseeritud rööpavahega kliimaseadmega vagunid (sh autovagunid) *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Muudetava rööpavahega (1435/1520) kliimaseadmeta vagunid *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Reserveeritud	Muudetava rööpavahega (1435/1672) kliimaseadmeta vagunid *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Tehniliste omaduste erinummerdusega veerem	Fikseeritud rööpavahega veerem	Fikseeritud rööpavahega veerem	Kandevankri vahetamisega muudetava rööpavahega (1435/1520) veerem	Telgedega muudetava rööpavahega (1435/1520) veerem
6	Hooldusveerem, mida ei kasutata kommertsteenusteks	Fikseeritud rööpavahega kliimaseadmega veerem *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Muudetava rööpavahega (1435/1520) kliimaseadmega veerem *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Hooldusveerem, mida ei kasutata kommertsteenusteks *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Muudetava rööpavahega (1435/1672) kliimaseadmega veerem *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Autovagunid	Muudetava rööpavahega veerem			

▼B

	Riigisisene liiklus	KTKd (a) ja/või RIC/COTIF (b) ja/või PPW				Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	KTKd (a) ja/või RIC/COTIF (b)	PPW		
2. number 1. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Kliimaseadmega ja õhukindel veerem *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Reserveeritud	Reserveeritud	Kliimaseadmega ja õhukindel fikseeritud rööpavahega veerem *[mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudtee-ettevõtja]*	Reserveeritud	Muu veerem	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud

(a) Vastavad vähemalt tulevikus kehtestatavatele reisivagunite KTKdele.
(b) Vastavad RICile või COTIFile kehtivate normide kohaselt.

▼B

LISA P.8

VEDURITE LIIGID (1.–2. NUMBER)

Esimene number on “9”.

Teise numbri määrab kindlaks iga liikmesriik. See võib näiteks kattuda automaatselt arvutatava numbriga, kui ka see number arvutatakse seerianumbri alusel.

Kui teine number tähistab veduri liiki, on kohustuslikud järgmised koodid:

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

▼B

LISA P.9

VAGUNITE STANDARDNE NUMBERMÄRGISTUS (5.–7. NUMBER)

Käesoleva lisa tabelites sätestatakse vaguni tehniliste põhiomadustega seotud neljanumbriline märgistus.

Käesolev lisa tehakse kättesaadavaks eraldi andmekandjal (arvutifailina).

▼B

LISA P.10

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

	6. number 5. number	0	1	2	3	4
Reserveeritud	0	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud
1. klassi istmetega veerem	1	10 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	≥11 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	Reserveeritud	Reserveeritud	Kaks või kolm telge
2. klassi istmetega veerem	2	10 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	11 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	≥12 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	Kolm telge	Kaks telge
1. klassi või 1./2. klassi istmetega veerem	3	10 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	11 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	≥12 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	Reserveeritud	Kaks või kolm telge
1. või 1./2. klassi kupeevagunid	4	10 1./2. klassi kupeed	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	≤9 1./2. klassi kupeed
2. klassi kupeevagunid	5	10 kupeed	11 kupeed	≥12 kupeed	Reserveeritud	Reserveeritud
Reserveeritud	6	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud
Magamisvagunid	7	10 kupeed	11 kupeed	12 kupeed	Reserveeritud	Reserveeritud

▼B

	6. number 5. number	0	1	2	3	4
Eriprojektiga veerem ja pagasivagunid	8	Istmetega mootorvagun, kõik klassid, pagasiruumiga või ilma, juhikabiiniga mõlemas suunas liikumiseks	1. klassi või 1./2. klassi istmetega veerem pagasi- või postiruumiga	2. klassi istmetega veerem pagasi- või postiruumiga	Reserveeritud	Mis tahes klassi istmetega veerem erisisustusega osadega, nt laste mänguala
	9	Postivagunid	Pagasivagunid postiruumiga	Pagasivagunid	Pagasivagunid ja kahe või kolme teljega 2. klassi istmetega veerem pagasi- või postiruumiga	Küljekoridoriga pagasivagunid, tolli pitseeritava ruumiga või ilma

Märkus: Kupee osi arvesse ei võeta. Samaväärne mahutavus vahekäiguga salongvagunites saadakse istmete arvu jagamisel 6, 8 või 10ga, olenevalt veeremi konstruktsioonist.

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

	6. number 5. number	5	6	7	8	9
Reserveeritud	0	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud
1. klassi istmetega veeremid	1	Reserveeritud	Kahekorruselised vagunid	≥7 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	8 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	9 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga
2. klassi istmetega veeremid	2	Ainult OSJD, kahekorruselised vagunid	Kahekorruselised vagunid	Reserveeritud	≥8 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	9 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga
1. klassi või 1./2. klassi istmetega veeremid	3	Reserveeritud	Kahekorruselised vagunid	Reserveeritud	≥8 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	9 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga
1. või 1./2. klassi kupeevagunid	4	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	≤9 1. klassi kupeed
2. klassi kupeevagunid	5	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	≤9 kupeed
Reserveeritud	6	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud
Magamisvagunid	7	>12 kupeed	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud
Eriprojektiga veerem ja pagasivagunid	8	Istmetega vagunid ja kupeevagunid, kõik klassid, baari või puhvetiga	Kahekorruseline istmetega mootorvagun, kõik klassid, pagasiruumiga või ilma, juhikabiiniga mõlemas suunas liikumiseks	Restoranvagunid baari või puhvetiga, pagasiruumiga	Restoranvagunid	Muud erivagunid (konverentsi-, disko-, baari-, kino-, video-, esmaabivagunid)
	9	Kahe või kolme teljega pagasivagunid postiruumiga	Reserveeritud	Kahe või kolme teljega autovagunid	Autovagunid	Hooldusveerem

Märkus: Kupee osi arvesse ei võeta. Samaväärne mahutavus vahekäiguga salongvagunites saadakse istmete arvu jagamisel 6, 8 või 10ga, olenevalt veeremi konstruktsioonist.

▼B

REISIVAGUNITE PÕHIOMADUSTE KOODID (7.–8. NUMBER)

Energiavarustus 8. number Maksimumkiirus 7. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Kõik pinged (*)	Reserveeritud	3 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~ (*)	Reserveeritud	1 500 V~	Muud pinged kui 1 000V,1 500-V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	Reserveeritud
	1	Kõik pinged (*) + Aur (1)	1 000 V~ + Aur (1)	1 000 V~ + Aur (1)	1 000 V~ + Aur (1)	1 000 V~ + Aur (1)	1 000 V~ + Aur (1)	Reserveeritud	1 500 V~ + 1 500 V= + Aur (1)	3 000 V= + Aur (1)	3 000 V= + Aur (1)
	2	Aur (1)	Aur (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + Aur (1)	Aur (1)	3 000 V~ + 3 000 V= + Aur (1)	Aur (1)	3 000 V~ + 3 000 V= 1 500 V~ + Aur (1)	1 500 V~ + Aur (1)	1 500 V~ + Aur (1)	A (1)
121 kuni 140 km/h	3	Kõik pinged	Reserveeritud	1 000 V~ + 3 000 V=	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V=	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	4	Kõik pinged (*) + Aur (1)	Kõik pinged + Aur (1)	Kõik pinged + Aur (1)	1 000 V~ (*) (1) + Aur (1)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~ + Aur (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	1 500 V~ + 1 500 V= + Aur (1)	3 000 V= + Aur (1)	Reserveeritud
	5	Kõik pinged (*) + Aur (1)	Kõik pinged + Aur (1)	Kõik pinged + Aur (1)	1 000 V~ + Aur (1)	Reserveeritud	1 500 V~ + Aur (1)	Muud pinged kui 1 000V,1 500-V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V= + Aur (1)	Reserveeritud	Reserveeritud
	6	Aur (1)	Reserveeritud	3 000 V~ + 3 000 V=	Reserveerit-ud	3 000 V~ + 3 000 V=	Reserveeritud	Aur (1)	Reserveeritud	Reserveeritud	A (1)

▼B

Energiavarustus / Maksimumkiirus	8. number / 7. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 kuni 160 km/h	7	Kõik pinged (*)	Kõik pinged	1 500 V~ (1) + 3 000 V= (1) Kõik pinged (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	8	Kõik pinged (*) + Aur (1)	Kõik pinged + Aur (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Reserveerit-ud	Kõik pinged (*) + Aur (1)	1 000 V~ + Aur (1)	3 000 V~ + 3 000 V=	Muud pinged kui 1 000V,1 500-V, 3 000 V	Kõik pinged (*) + Aur (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Kõik pinge-d (*) (2)	Kõik pinged	Kõik pinged + Aur (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Reserveeritud	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	A (1) G (2)

(1) Üksnes riigisiseses liikluses kasutatav veerem
(2) Üksnes rahvusvahelises liikluses kasutamiseks sobiv veerem
Kõik pinged Ühefaasiline vahelduvvool 1 000 V 51–15 Hz, ühefaasiline vahelduvvool 1 500 V 50 Hz, alalisvool 1 500 V, alalisvool 3 000 V. Võib hõlmata 3 000 V 50 Hz ühefaasilist vahelduvvoolu.
(*) Teatavate 1 000 V ühefaasilise vahelduvvooluga veeremiliikide puhul on lubatud ainult üks kindel sagedus, kas 16 2/3 või 50 Hz.
A Autonoomne küte, rööbasbussi elektritoiteliinita.
G Veerem, millel on rööbasbussi elektritoiteliin kõikideks pingeteks, kuid mis vajavad kliimaseadme toimimiseks generaatorvagunit.
Aur Üksnes auruküttega. Kui on märgitud pinge, võib koodi kasutada ka aurukütteta veeremi puhul.

▼B

LISA P.11

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

Eriveeremi suurim lubatud kiirus (6. number)

Liigitus			Sõidukiirus iseliikumisel		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Rongi koosseisus kasutatav	V ≥ 100 km/h	Iseliikuv	1	2	
		Mitteiseliikuv			3
	V < 100 km/h ja/või piirangud (a)	Iseliikuv		4	
		Mitteiseliikuv			5
Ei ole kasutav rongi koosseisus		Iseliikuv		6	
		Mitteiseliikuv			7
Iseliikuv raudtee/maanteesõiduk, mida saab kasutada rongi koosseisus (b)				8	
Iseliikuv raudtee/maanteesõiduk, mida ei saa kasutada rongi koosseisus (b)				9	
Mitteiseliikuv raudtee/maanteesõiduk (b)					0

(a) Piirang – konkreetne asukoht rongis (nt tagaotsas), kohustuslik kaitsevagun jne.
(b) Tuleb täita rongi koosseisu lisamise eritingimused.

Eriveeremi liigid ja alaliigid (7.–8. number)

7. number	8. number	Veerem/masinad
1 Infrastruktuur ja pealisehitused	1	Rööpapaneku- ja rööpavahetusrong
	2	Pöörangu- ja ülesõiduehituse seadmed
	3	Teeremondirong
	4	Ballastipuhastusmasin
	5	Mullatöömasin
	6	
	7	
	8	
	9	Raudteekraana (v.a rööbastele tagasitõstmiseks)
	0	Muud või üldine

▼B

7. number	8. number	Veerem/masinad
2 Rööbastee	1	Suure võimsusega teetampimismasin
	2	Muud teetampimismasinad
	3	Stabilisaatoriga tampimismasin
	4	Pöörangute ja ülesõitude tampimismasin
	5	Ballastihöövel
	6	Stabiliseerimismasin
	7	Lihvimis- ja keevitusmasin
	8	Mitmeotstarbeline masin
	9	Teekontrolliveerem
	0	Muu
3 Õhuliinid	1	Mitmeotstarbeline masin
	2	Rullimis- ja kokkurullimismasin
	3	Mastipaigaldusmasin
	4	Pooliveomasin
	5	Õhuliinide pingutusmasin
	6	Tõstetava tööplatvormiga masin ja tellingutega masin
	7	Puhastusrong
	8	Määrimisrong
	9	Õhuliinide kontrollrong
	0	Muu
4 Rajatised	1	Tekipaigaldusmasin
	2	Sillakontrolliplatvorm
	3	Tunnelikontrolliplatvorm
	4	Gaasipuhastusmasin
	5	Ventilatsioonimasin
	6	Tõstetava tööplatvormi või tellingutega masin
	7	Tunnelivalgustusmasin
	8	
	9	
	0	Muu

▼B

7. number	8. number	Veerem/masinad
5 Peale- ja mahalaadimine ning mitmesugused veod	1	Rööbaste peale-/mahalaadimise ja veo masin
	2	Ballasti, killustiku jms peale-/mahalaadimise ja veo masin
	3	
	4	
	5	Liiprite peale-/mahalaadimise ja veo masin
	6	
	7	
	8	Pööranguseadmete jms peale-/mahalaadimise ja veo masin
	9	Muude materjalide peale-/mahalaadimise ja veo masin
	0	Muu
6 Mõõtmine	1	Muldkeha mõõtmise vagun
	2	Rööbastee mõõtmise vagun
	3	Õhuliinide mõõtmise vagun
	4	Rööpavahe mõõtmise vagun
	5	Signaalide mõõtmise vagun
	6	Sidevahendite mõõtmise vagun
	7	
	8	
	9	
	0	Muu
7 Eriolukorrad	1	Hädaabikraana
	2	Hädaabivedur
	3	Hädaabi-tunnelirong
	4	Hädaabivagun
	5	Tuletõrjevagun
	6	Sanitaarveerem
	7	Varustusvagun
	8	
	9	
	0	Muu

▼B

7. number	8. number	Veerem/masinad
8 Vedurid, veokid, energia jms	1	Vedurid
	2	
	3	Veovagun (v.a 59)
	4	Toitevagun
	5	Rööpavagun/mootorvagun
	6	
	7	Betoonimisrong
	8	
	9	
	0	Muu
9 Keskkond	1	Iseliikuv lumesahk
	2	Veetav lumesahk
	3	Lumehari
	4	Jääsulatusmasin
	5	Umbrohutõrjemasin
	6	Rööpapuhastusmasin
	7	
	8	
	9	
	0	Muu
0 Raudtee/maantee	1	1. kategooria raudtee-/maanteemasin
	2	
	3	2. kategooria raudtee-/maanteemasin
	4	
	5	3. kategooria raudtee-/maanteemasin
	6	
	7	4. kategooria raudtee-/maanteemasin
	8	
	9	
	0	Muu

▼B

LISA P.12

VAGUNITE TÄHTMÄRGISTUS, V.A LIIGEND- JA MOOTORRONGIVAGUNID

KATEGOORIA JA MÄRGISTUSTÄHTEDE KINDLAKSMÄÄRAMINE

1. **Olulised märkused**

Lisatud tabelites:

— meetrites esitatud andmed on vagunite sisepikkuse kohta (lu);

— tonnides (tu) esitatud andmed vastavad laadimistabelis märgitud kõnealuse vaguni suurimale lubatud lastile, mis määratakse kindlaks ettenähtud menetlustega.

2. **Rahvusvahelise tähendusega märgistustähed, mis on kõigil kategooriatel ühised**

q elektriküttetoru, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel

qq elektriküttetoru ja -paigaldis, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel

s vagunid, mida on lubatud kasutada “s” tingimustel (vt raudteeveeremi KTKde lisa B)

ss vagunid, mida on lubatud kasutada “ss” tingimustel (vt raudteeveeremi KTKde lisa B)

3. **Riigisisese tähendusega märgistustähed**

t, u, v, w, x, y, z

Nende tähtede tähenduse määrab kindlaks iga liikmesriik.

KATEGOORIATÄHT: E – LAHTINE KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		harilik, küljele või taha kallutatav, tasase põrandaga 2 teljega: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 teljega: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	c	põrandaluukidega ([a])
	k	2 teljega: tu < 20 t 4 teljega: tu < 40 t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	2 teljega: 20 t ≤ tu < 25 t 4 teljega: 40 t ≤ tu < 50 t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	küljelekallutamiseta
	ll	põrandaluukideta ([b])

▼B

Standardvagun		harilik, küljele või taha kallutatav, tasase põrandaga 2 teljega: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 teljega: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
	m	2 teljega: lu < 7,70 m 4 või enama teljega: lu < 12 m
	mm	4 või enama teljega: lu >12 m ([b])
	n	2 teljega: tu > 30 t 4 teljega: tu > 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t
	o	tahakallutamiseta
	p	pidurimehe kohaga ([b])

([a]) See termin kehtib üksnes lahtiste kõrgete külgedega tasase põrandaga vagunite kohta, millel on seade, mis võimaldab neid kasutada harilike tasase põhjaga vagunitena või teatavate kaupade raskusjõul mahalaadimiseks, paigutades luugid õigesse asendisse.
([b]) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpavahega vagunite kohta.

KATEGOORIATÄHT: F – LAHTINE KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		Eritüüp 2 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 teljega: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	telgedega suur veomaht (> 45 m^3)
	c	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, ülalt ([a])
	cc	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, alt ([a])
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	k	2 või 3 teljega: tu < 20 t 4 teljega: tu < 40 t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	2 või 3 teljega: 20 t ≤ tu < 25 t 4 teljega: 40 t ≤ tu < 50t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, ülalt ([a])
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, alt ([a])

▼B

Standardvagun		Eritüüp 2 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 teljega: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	n	2 teljega: tu > 30 t 3 või enama teljega: tu >40 t 4 teljega: tu > 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ([a])
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ([a])
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ([a])
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ([a])
	ppp	pidurimehe kohaga ([b])

([a]) F-kategooria raskusjõul mahalaadimisega vagunid on lahtised vagunid, millel ei ole tasast põrandat ega küljele- või tahakallutamise võimalust.

([b]) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpavahega vagunite kohta.

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise kohta järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

— telgjoonel: avad asuvad raudtee telgjoone kohal;

— kahepoolne: avad asuvad mõlemal küljel rööbastest väljaspool
(nende vagunite puhul on mahalaadimine:
— üheaegne, kui vaguni täielikuks tühjendamiseks tuleb avada mõlemal küljel olevad avad,
— vahelduv, kui vagun on võimalik täielikult tühjendada üksnes avade avamisega ühe poole);

— ülal: mahalaadimisava alumine äär (võtmata arvesse liikuvaid seadmeid, millega võib ava asukohta muuta) asub vähemalt 0,7 m kõrgusel rööpa pealispinnast ning võimaldab kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit;

— all: mahalaadimisava alumise ääre asend ei võimalda kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit.

Mahalaadimise ulatus:

— korraga: pärast mahalaadimisavade avamist ei ole neid võimalik sulgeda enne, kui vagun on tühi;

— juhitav: mahalaadimise kestel võib kaubavoogu igal ajal reguleerida või selle peatada.

KATEGOORIATÄHT: G – KINNINE VAGUN

Standardvagun		Harilik vähemalt 8 ventilatsiooniavaga 2 teljega: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	suure mahutavusega: – 2 teljega: — lu ≥12 m ja mahutavus ≥ 70 m^3 — 4 või enama teljega: lu ≥ 18 m
	bb	4 teljega: lu > 18 m ([a])
	g	teravilja jaoks
	h	puu- ja köögiviljade jaoks ([b])

▼B

Standardvagun		Harilik vähemalt 8 ventilatsiooniavaga 2 teljega: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	k	2 teljega: tu < 20 t 4 teljega: tu < 40t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	2 teljega: 20 t ≤ tu < 25 t 4 teljega: 40 t ≤ tu < 50 t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	vähem kui 8 ventilatsiooniavaga
	ll	laiendatud ukseavadega ([a])
	m	2 teljega: lu < 9 m 4 või enama teljega: lu < 15 m
	n	2 teljega: tu > 30 t 4 teljega: tu > 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t
	o	2 teljega: lu < 12 m ja mahutavus ≥ 70 m^3
	p	pidurimehe kohaga ([a])

([a]) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpavahega vagunite kohta.
([b]) Termin “puu- ja köögiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on põranda tasandil lisaventilatsiooniavad.

KATEGOORIATÄHT: H – KINNINE VAGUN

Standardvagun		Eritüüp 2 teljega: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t 4 teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	2 teljega: 12 m ≤ lu ≤ 14 m ja mahutavus kasulikul koormusel ≥ 70 m^3 ([a]) 4 või enama teljega: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	2 teljega: lu ≥ 14m 4 või enama teljega: lu ≥ 22 m
	c	otsaustega
	cc	otsaustega ja seest sõiduautode veoks kohandatud
	d	põrandaluukidega
	dd	kallurkerega ([b])
	e	2 põrandaga
	ee	3 või enama põrandaga
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga ([a])
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)

▼B

Standardvagun		Eritüüp 2 teljega: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t 4 teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga) ([a])
	g	teravilja jaoks
	gg	tsemendi jaoks ([b])
	h	puu- ja köögiviljade jaoks ([c])
	hh	mineraalväetise jaoks ([b])
	i	avatavate või pöördseintega
	ii	väga tugevate avatavate või pöördseintega ([d])
	k	2 teljega: tu < 20 t 4 teljega: tu < 40 t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	2 teljega: 20 t ≤ tu < 25 t 4 teljega: 40 t ≤ tu < 50t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	liigutatavate vaheseintega ([e])
	ll	lukustatavate liigutatavate vaheseintega ([e])
	m	2 teljega: lu < 9 m 4 või enama teljega: lu < 15 m
	mm	4 või enama teljega: lu > 18 m ([b])
	n	2 teljega: tu > 28 t 4 teljega: tu < 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t
	o	2 teljega: lu 12 m < 14 m ja mahutavus ≥ 70 m^3
	p	pidurimehe kohaga ([b])

([a]) 2-teljelistel vagunitel märgistusega “f”, “fff” võib mahutavus olla alla 70 m^3.
([b]) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpavahega vagunite kohta.
([c]) Termin “puu- ja köögiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on põranda tasandil lisaventilatsiooniavad.
([d]) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpavahega vagunite kohta.
([e]) Liigutatavaid vaheseinu võib ajutiselt eemaldada.

KATEGOORIATÄHT: I – REGULEERITAVA TEMPERATUURIGA VAGUN

Standardvagun		Külmvagun IN-klassi soojusisolatsiooniga, mootorventilaatori, restide ja ≥ 3,5 m^3 jääkambriga 2 teljega: 19 m^2 ≤ põrandapind < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t 4 teljega: põrandapind ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	b	2 telje ja suure põrandapinnaga: 22 m^2 ≤ põrandapind ≤ 27 m^2
	bb	2 telje ja väga suure põrandapinnaga: põrandapind > 27 m^2

▼B

Standardvagun		Külmvagun IN-klassi soojusisolatsiooniga, mootorventilaatori, restide ja ≥ 3,5 m^3 jääkambriga 2 teljega: 19 m^2 ≤ põrandapind < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t 4 teljega: põrandapind ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
	c	lihakonksudega
	d	kala jaoks
	e	elektriventilatsiooniga
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	mehaanilise jahutusega ([a], [b])
	gg	vedelgaasjahuti ([a])
	h	IR-klassi soojusisolatsiooniga
	i	mehaaniline jahutus tehnilise saatevaguni masinate abil ([a], [b], [c])
	ii	tehniline saatevagun ([a], [c])
	k	2 teljega: tu > 15 t 4 teljega: tu < 30 t
	l	isolatsiooniga, jääkambriteta ([a], [d])
	m	2 teljega: põrandapind < 19 m^2 4 teljega: põrandapind < 39 m^2
	mm	4 teljega: põrandapind ≥ 39m^2 ([e])
	n	2 teljega: tu > 25 t 4 teljega: tu > 40 t
	o	alla 3,5 m^3 mahutavusega jääkambritega ([d])
	p	restideta

([a]) Märgistustähte “l” ei märgita vagunitele, mis kannavad tähti “g”, “gg”, “i” või “ii”
([b]) Vaguneid, mis kannavad üheaegselt märgistustähti “g” ja “i”, võib kasutada eraldi või mehaanilise jahutusega koosseisus.
([c]) Termin “tehniline saatevagun” kehtib samal ajal ka tehasvagunite, töökojavagunite (magamiskohtadega ja ilma) ning magamisvagunite kohta.
([d]) Märgistustähte “o” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte “l”
([e]) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpavahega vagunite kohta.

Märkus. Kinniste külmvagunite põrandapinna kindlaksmääramisel võetakse alati arvesse jääkambrite kasutamist.

▼B

KATEGOORIATÄHT: K – 2-TELJELINE PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Harilik allalastavate külgede ja lühikeste tugipostidega lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Märgistus- tähed	b	pikkade tugipostidega
	g	konteinerite veoks kohandatud ([a])
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ([b])
	j	amortisaatoriga
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	tugipostideta
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	mitte-eemaldatavate külgedega
	p	külgedeta ([b])
	pp	eemaldatavate külgedega

([a]) Märgistustähte “g” võib kasutada koos kategooriatähega “K” üksnes harilike vagunite puhul, mis on üksnes täiendavalt konteinerite veoks kohandatud. Vagunid, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks, tuleb liigitada L-kategooriasse.
([b]) Märgistustähte “p” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte “i”

KATEGOORIATÄHT: L – 2-TELJELINE PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Eritüüp lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Märgistus- tähed	b	spetsiaalsete kinnitusvahenditega keskmise suurusega konteinerite (pa) jaoks ([a])
	c	pööratava sadulseadmega ([a])
	d	varustatud sõiduautode veoks, tekita ([a])
	e	tekkidega, sõiduautode veoks ([a])
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	kohandatud konteinerite veoks (v.a pa) ([a]), ([b])
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole ([a]), ([c])

▼B

Standardvagun		Eritüüp lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles ([a]), ([c])
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ([a])
	ii	ülitugeva eemaldatava metallkatte ([d]) ja mitte-eemaldatavate otstega ([a])
	j	amortisaatoriga
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	tugipostideta
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	külgedeta ([a])

([a]) Märgistustähtede “l” või “p” pealekandmine on vabatahtlik vagunite puhul, mis kannavad märgistustähti “b”, “c”, “d”, “e”, “g”, “h”, “hh”, “i” või “ii”. Numberkoodid peavad aga alati vastama vagunite tähtmärgistusele.
([b]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes konteinerite veoks (v.a pa).
([c]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.
([d]) Kehtib üksnes l 435 mm rööpavahega vagunite kohta.

KATEGOORIATÄHT: O – KOMBINEERITUD PLATVORM- JA KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		Harilik 2 või 3 teljega, allalastavate külgede või otste ja tugipostidega 2 teljega: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 teljega: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Märgistus- tähed	a	3 teljega
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	tugipostideta
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	2 teljega: tu > 30 t 3 teljega: tu > 40 t

▼B

KATEGOORIATÄHT: R – ALUSVANKRITEGA PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Harilik allalastavate otste ja tugipostidega 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Märgistus- tähed	b	lu ≥ 22 m
	e	allalastavate külgedega
	g	kohandatud konteinerite veoks ([a])
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole ([b])
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles ([b])
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ([c])
	j	amortisaatoriga
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50t
	l	tugipostideta
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	alla 2 m kõrguste mitte-eemaldatavate otstega
	oo	vähemalt 2 m kõrguste mitte-eemaldatavate otstega ([c])
	p	allalastavate otsteta ([c])
	pp	eemaldatavate külgedega

([a]) Märgistustähte “g” võib kasutada koos kategooriatähega “R” üksnes harilike vagunite puhul, mis on üksnes täiendavalt konteinerite veoks kohandatud. Vagunid, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks, tuleb liigitada S-kategooriasse.
([b]) Märgistustähti “h” või “hh” võib kasutada koos kategooriatähega “R” üksnes harilike vagunite puhul, mis on üksnes täiendavalt konteinerite veoks kohandatud. Vagunid, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks, tuleb liigitada S-kategooriasse.
([c]) Märgistustähti “oo” ja/või “p” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte “i”

KATEGOORIATÄHT: S – ALUSVANKRITEGA PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Eritüüp 4 teljega: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	6 teljega (kahe 3-teljelise alusvankritega)
	aa	8 või enama teljega
	aaa	4 teljega (kahe 2-teljelise alusvankritega) ([a])
	b	spetsiaalsete kinnitusvahenditega keskmise suurusega konteinerite (pa) jaoks ([b])

▼B

Standardvagun		Eritüüp 4 teljega: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	c	pööratava sadulseadmega ([b])
	d	varustatud sõiduautode veoks, tekita ([b]), ([c])
	e	tekkidega sõiduautode veoks ([b])
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	kohandatud konteinerite veoks, laadimispikkus kokku ≤ 60' (v.a pa) ([b]), ([c]), ([d])
	gg	kohandatud konteinerite veoks, laadimispikkus kokku > 60' (v.a pa) ([b]), ([c]), ([d])
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole ([b]), ([e])
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles ([b]), ([e])
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ([b])
	ii	ülitugeva eemaldatava metallkatte ([f]) ja mitte-eemaldatavate otstega ([b])
	j	amortisaatoriga
	k	4 teljega: tu < 40 t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	4 teljega: 40 t ≤ tu < 50t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	tugipostideta ([b])
	m	4 teljega: 15 m ≤ lu < 18 m 6 või enama teljega: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	4 teljega: lu < 15 m 6 või enama teljega: lu < 18 m
	mmm	4 teljega: lu ≥ 22 m ([a])
	n	4 teljega: tu > 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t
	p	külgedeta ([b])

([a]) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpavahega vagunite kohta.
([b]) Märgistustähtede “l” või “p” pealekandmine on vabatahtlik vagunite puhul, mis kannavad märgistustähti “b”, “c”, “d”, “e”, “g”, “gg”, “h”, “hh”, “i” või “ii”. Numberkoodid peavad aga alati vastama vagunite tähtmärgistusele.
([c]) Vagunid, mida lisaks konteineritele ja vahetusveovahenditele kasutatakse ka sõidukite veoks, märgistatakse tähtedega “g” või “gg” ja tähega “d”
([d]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes konteinerite ja vahetusveovahendite veoks, haaratsitega tõstmise ja lattkinnitusega.
([e]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.
([f]) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpavahega vagunite kohta.

▼B

KATEGOORIATÄHT: T – AVATAVA KATUSEGA VAGUN

Standardvagun		2 teljega: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	suure mahutavusega: 2 teljega: lu ≥ 12 m 4 või enama teljega: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	otsaustega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, ülalt (a), (b), (c)
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, alt (a), (b), (c)
	e	uste läbipääsetav kõrgus > 1,90 m (a), (b), (c)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	teravilja jaoks
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles
	i	avatavate seintega (a)
	j	amortisaatoriga
	k	2 teljega: tu < 20 t 4 teljega: tu < 40 t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	2 teljega: 20 t ≤ tu < 25 t 4 teljega: 40 t ≤ tu < 50 t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, ülalt (a), (b), (c)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, alt (a), (b), (c)
	m	2 teljega: lu < 9 m 4 või enama teljega: lu < 15 m (b)
	n	2 teljega: tu > 30 t 4 teljega: tu > 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt (a), (b), (c)

▼B

Standardvagun		2 teljega: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ([a]), ([b]), ([c])
	P	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ([a]), ([b]), ([c])
	Pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ([a]), ([b]), ([c])

([a]) Märgistustähte “e”:
— võib märgistustähte “b” kandvate vagunite puhul kasutada soovi korral (kuid numberkoodid peavad alati vastama vagunite tähtmärgistusele),
— ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähti “d”, “dd”, “i”, “l”, “ll”, “o”, “oo”, “p” või “pp”

([b]) Märgistustähti “b” ja “m” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähti “d”, “dd”, “l”, “ll”, “o”, “oo”, “p” või “pp”

([c]) T-kategooria raskusjõul mahalaadimisega vagunitel on avatav katus, mis annab juurdepääsu kogu kere pikkusele laadimisluugile; neil vagunitel ei ole tasast põrandat ja need ei ole ette nähtud küljele või taha kallutamiseks.

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise kohta järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:
— telgjoonel: avad asuvad raudtee telgjoone kohal;
— kahepoolne: avad asuvad mõlemal pool raudteed rööbastest väljaspool
(nende vagunite puhul on mahalaadimine:
— üheaegne, kui vaguni täielikuks tühjendamiseks tuleb avada mõlemal küljel olevad avad,
— vahelduv, kui vagun on võimalik täielikult tühjendada üksnes ühe poole avade avamisega);
— ülal: mahalaadimisava alumine äär (võtmata arvesse liikuvaid seadmeid, millega võib ava asukohta muuta) asub vähemalt 0,7 m kõrgusel rööpa pealispinnast ning võimaldab kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit;
— all: mahalaadimisava alumise ääre asend ei võimalda kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit.

Mahalaadimise ulatus:
— korraga: pärast mahalaadimisavade avamist ei ole neid võimalik sulgeda enne, kui vagun on tühi;
— juhitav: mahalaadimise kestel võib kaubavoogu igal ajal reguleerida või selle peatada.

KATEGOORIATÄHT: U – ERIVAGUNID

Standardvagun		Muu kui kategooriates F, H, L, S või Z 2 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 teljega: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	c	rõhu all mahalaadimisega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, ülalt ([a])
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, alt ([a])
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)

▼B

Standardvagun		Muu kui kategooriates F, H, L, S või Z 2 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 teljega: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	g	teravilja jaoks
	i	kohandatud selliste esemete veoks, mis harilikele vagunitele laadides ületaksid gabariiti [b], [c]
	k	2 või 3 teljega: tu < 20 t 4 teljega: tu < 40 t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	2 või 3 teljega: 20 t ≤ tu < 25 t 4 teljega: 40 t ≤ tu < 50 t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, ülalt [a]
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, alt [a]
	n	2 teljega: tu > 30 t 3 teljega: tu > 40 t 4 teljega: tu > 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t [c]
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt [a]
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt [a]
	p	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt [a]
	pp	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt [a]

[a] U-kategooria raskusjõul mahalaadimisega vagunid on kinnised vagunid, mida saab laadida üksnes ühe või enama kere ülaosas paikneva laadimisava kaudu, mille kogupikkus ei ületa kere pikkust; neil vagunitel ei ole tasast põrandat ja need ei ole ette nähtud küljele või taha kallutamiseks.

[b] Eelkõige:
- sumpvagunid,
- kesksüvendiga vagunid,
- kalddiagonaali juhtimispuldiga vagunid.

[c] Märgistustähte "n" ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte "i"

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

— telgjoonel: avad asuvad raudtee telgjoone kohal;

— kahepoolne: avad asuvad mõlemal pool raudteed rööbastest väljaspool
(nende vagunite puhul on mahalaadimine:
  — üheaegne, kui vaguni täielikuks tühjendamiseks tuleb avada mõlemal küljel olevad avad,
  — vahelduv, kui vagun on võimalik täielikult tühjendada üksnes ühe poole avade avamisega);

— ülal: mahalaadimisava alumine äär (võtmata arvesse liikuvaid seadmeid, millega võib ava asukohta muuta) asub vähemalt 0,7 m kõrgusel rööpa pealispinnast ning võimaldab kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit;

— all: mahalaadimisava alumise ääre asend ei võimalda kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit.

Mahalaadimise ulatus:

— korraga: pärast mahalaadimisavade avamist ei ole neid võimalik sulgeda enne, kui vagun on tühi;

— juhitav: mahalaadimise kestel võib kaubavoogu igal ajal reguleerida või selle peatada.

▼B

KATEGOORIATÄHT: Z – TSISTERNVAGUN

Standardvagun		Metallkestaga, vedelike või gaaside veoks 2 teljega: 25 t ≤ lu ≤ 30 t 3 teljega: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 teljega: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 või enama teljega: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Märgistus- tähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	naftatoodete jaoks ([a])
	c	rõhu all mahalaadimisega ([b])
	d	toiduainete ja keemiatoodete jaoks ([a])
	e	varustatud kütteseadmetega
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	suru-, vedel- või rõhu all lahustatud gaaside veoks ([b])
	i	mittemetallist tsistern
	j	amortisaatoriga
	k	2 või 3 teljega: tu < 20 t 4 teljega: tu < 40 t 6 või enama teljega: tu < 50 t
	kk	2 või 3 teljega: 20 t ≤ tu < 25 t 4 teljega: 40 t ≤ tu < 50 t 6 või enama teljega: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	2 teljega: tu > 30 t 3 teljega: tu > 40 t 4 teljega: tu > 60 t 6 või enama teljega: tu > 75 t
	p	pidurimehe kohaga ([a])

([a]) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpavahega vagunite kohta.
([b]) Märgistustähte "c" ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte "g"

LIIGEND- JA MOOTORRONGIVAGUNITE TÄHTMÄRGISTUS

KATEGOORIA JA MÄRGISTUSTÄHTEDE KINDLAKSMÄÄRAMINE

1. **Olulised märkused**

Lisatud tabelites on meetrites esitatud andmed vagunite sisepikkuse kohta (lu).

2. **Rahvusvahelise tähendusega märgistustähed, mis on kõigil kategooriatel ühised**

q elektriküttetoru, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel;

qq elektriküttetoru ja -paigaldis, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel;

s vagunid, mida on lubatud kasutada "s" tingimustel (vt raudteeveeremi KTKde lisa B);

ss vagunid, mida on lubatud kasutada "ss" tingimustel (vt raudteeveeremi KTKde lisa B).

3. **Riigisisese tähendusega märgistustähed**

t, u, v, w, x, y, z

Nende tähtede tähenduse määrab kindlaks iga liikmesriik.

▼B

KATEGOORIATÄHT: F – LAHTINE KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	a	kandevankritega
	c	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, ülalt ([a])
	cc	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, alt ([a])
	e	3-osaline
	ee	4- või enamaosaline
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, ülalt ([a])
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, alt ([a])
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ([a])
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ([a])
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ([a])
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ([a])
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

([a]) F-kategooria raskusjõul mahalaadimisega vagunid on lahtised vagunid, millel ei ole tasast põrandat ega küljele- või tahakallutamise funktsiooni.

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

— telgjoonel: avad asuvad raudtee telgjoone kohal;

— kahepoolne: avad asuvad mõlemal pool raudteed rööbastest väljaspool
(nende vagunite puhul on mahalaadimine:
— üheaegne, kui vaguni täielikuks tühjendamiseks tuleb avada mõlemal küljel olevad avad,
— vahelduv, kui vagun on võimalik täielikult tühjendada üksnes ühe poole avade avamisega);

— ülal: mahalaadimisava alumine äär (võtmata arvesse liikuvaid seadmeid, millega võib ava asukohta muuta) asub vähemalt 0,7 m kõrgusel rööpa pealispinnast ning võimaldab kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit;

— all: mahalaadimisava alumise ääre asend ei võimalda kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit.

Mahalaadimise ulatus:

— korraga: pärast mahalaadimisavade avamist ei ole neid võimalik sulgeda enne, kui vagun on tühi;

— juhitav: mahalaadimise kestel võib kaubavoogu igal ajal reguleerida või selle peatada.

▼B

KATEGOORIATÄHT: H – KINNINE VAGUN

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	a	kandevankritega
	c	otsaustega
	cc	otsaustega ja seest sõiduautode veoks kohandatud
	d	põrandaluukidega
	e	3-osaline
	ee	4- või enamaosaline
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	teravilja jaoks
	h	puu- ja köögiviljade jaoks ([a])
	i	avatavate või pöördseintega
	ii	ülitugevate avatavate või pöördseintega ([b])
	l	liigutatavate vaheseintega ([c])
	ll	lukustatavate liigutatavate vaheseintega ([c])
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

([a]) Termin “puu- ja köögiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on põranda tasandil lisaventilatsiooniavad.
([b]) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpavahega vagunite kohta.
([c]) Liigutatavaid vaheseinu võib ajutiselt eemaldada.

▼B

KATEGOORIATÄHT: I – REGULEERITAVA TEMPERATUURIGA VAGUN

Standardvagun		Külmvagun IN-klassi soojusisolatsiooniga, mootorventilaatori, restide ja ≥ 3,5 m^3 jääkambriga Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	a	kandevankritega
	c	lihakonksudega
	d	kala jaoks
	e	elektriventilatsiooniga
	ee	4- või enamaosaline
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	mehaanilise jahutusega ([a])
	gg	vedelgaasjahuti ([a])
	h	IR-klassi soojusisolatsiooniga
	i	mehaaniline jahutus kaasneva tehnilise vaguni masinate abil ([a]), ([b])
	ii	kaasnev tehniline vagun ([a]), ([b])
	l	isolatsiooniga, jääpunkriteta ([a]), ([c])
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	alla 3,5 m^3 mahutavusega jääkambritega ([c])
	oo	3-osaline
	p	restideta
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

([a]) Märgistustähte “l” ei märgita vagunitele, mis kannavad tähti “g”, “gg”, “i” või “ii”
([b]) Termin “tehniline saatevagun” kehtib samal ajal ka tehasvagunite, töökojavagunite (magamiskohtadega ja ilma) ning magamisvagunite kohta.
([c]) Märgistustähte “o” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte “l”

▼B

KATEGOORIATÄHT: L – ERALDI TELGEDEGA PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	a	liigendvagun
	aa	mootorrongivagun
	b	spetsiaalsete kinnitusvahenditega keskmise suurusega konteinerite (pa) jaoks ([a])
	c	pööratava sadulseadmega ([a])
	d	kohandatud sõiduautode veoks, tekita ([a])
	e	tekkidega, sõiduautode veoks ([a])
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	kohandatud konteinerite veoks ([a]), ([b])
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole ([a]), ([c])
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles ([a]), ([c])
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ([a])
	ii	ülitugeva eemaldatava metallkatte ([d]) ja mitte-eemaldatavate otstega ([a])
	j	amortisaatoriga
	l	tugipostideta ([a])
	m	2-osaline: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	2-osaline: lu < 18 m
	o	3-osaline
	oo	4- või enamaosaline
	p	külgedeta ([a])
	r	2-osaline: lu ≥ 27 m

([a]) Märgistustähtede “l” või “p” pealekandmine on vabatahtlik vagunite puhul, mis kannavad märgistustähti “b”, “c”, “d”, “e”, “g”, “h”, “hh”, “i” või “ii”. Numberkoodid peavad aga alati vastama vagunite tähtmärgistusele.
([b]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes konteinerite veoks (v.a pa).
([c]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.
([d]) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpavahega vagunite kohta.

▼B

KATEGOORIATÄHT: S – ALUSVANKRITEGA PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	b	spetsiaalsete kinnitusvahenditega keskmise suurusega konteinerite (pa) jaoks ([a])
	c	pööratava sadulseadmega ([a])
	d	kohandatud sõiduautode veoks, tekita ([a]) ([b])
	e	tekkidega, sõiduautode veoks ([a])
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	kohandatud konteinerite veoks, laadimispikkus kokku ≤ 60' (v.a pa) ([a]), ([b]), ([c])
	gg	kohandatud konteinerite veoks, laadimispikkus kokku > 60' (v.a pa) ([a]), ([b]), ([c])
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole ([a]), ([d])
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles ([a]), ([d])
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ([a])
	ii	ülitugeva eemaldatava metallkatte ([e]) ja mitte-eemaldatavate otstega ([a])
	j	amortisaatoriga
	l	tugipostideta ([a])
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	3-osaline
	oo	4- või enamaosaline
	p	külgedeta ([a])
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

([a]) Märgistustähtede “l” või “p” pealekandmine on vabatahtlik vagunite puhul, mis kannavad märgistustähti “b”, “c”, “d”, “e”, “g”, “gg”, “h”, “hh”, “i” või “ii”. Numberkoodid peavad aga alati vastama vagunite tähtmärgistusele.

([b]) Vagunid, mida lisaks konteineritele ja vahetusveovahenditele kasutatakse ka sõidukite veoks, märgistatakse tähtedega “g” või “gg” ja tähega “d”

([c]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes konteinerite ja vahetusveovahendite veoks, haaratsitega tõstmise ja lattkinnitusega.

([d]) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.

([e]) Kehtib üksnes l 435 mm rööpavahega vagunite kohta.

▼B

KATEGOORIATÄHT: T – AVATAVA KATUSEGA VAGUN

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	a	kandevankritega
	b	uste läbipääsetav kõrgus > 1,90 m (a)
	c	otsaustega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, ülalt , (b)
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, alt (a), (b)
	e	3-osaline
	ee	4- või enamaosaline
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	teravilja jaoks
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles
	i	avatavate seintega (a)
	j	amortisaatoriga
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, ülalt (a), (b)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, alt (a), (b)
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt (a), (b)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt (a), (b)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt (a), (b)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt (a), (b)
	r	liigendvagun

▼B

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
	rr	mootorrongivagun

([a]) Märgistustähte “b” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähti “d”, “dd”, “i”, “l”, “ll”, “o”, “oo”, “p” või “pp”

([b]) T-kategooria raskusjõul mahalaadimisega vagunitel on avatav katus, mis annab juurdepääsu kogu kere pikkusele laadimisluugile; neil vagunitel ei ole tasast põrandat ja need ei ole ette nähtud küljele või taha kallutamiseks.

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise kohta järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

— telgjoonel: avad asuvad raudtee telgjoone kohal;

— kahepoolne: avad asuvad mõlemal pool raudteed rööbastest väljaspool

(nende vagunite puhul on mahalaadimine:

— üheaegne, kui vaguni täielikuks tühjendamiseks tuleb avada mõlemal küljel olevad avad,

— vahelduv, kui vagun on võimalik täielikult tühjendada üksnes ühe poole avade avamisega)

— ülal: mahalaadimisava alumine äär (võtmata arvesse liikuvaid seadmeid, millega võib ava asukohta muuta) asub vähemalt 0,7 m kõrgusel rööpa pealispinnast ning võimaldab kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit;

— all: mahalaadimisava alumise ääre asend ei võimalda kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit.

Mahalaadimise ulatus:

— korraga: pärast mahalaadimisavade avamist ei ole neid võimalik sulgeda enne, kui vagun on tühi;

— juhitav: mahalaadimise kestel võib kaubavoogu igal ajal reguleerida või selle peatada.

KATEGOORIATÄHT: U – ERIVAGUNID

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun, telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	a	kandevankritega
	e	3-osaline
	ee	4- või enamaosaline
	c	rõhu all mahalaadimisega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, ülalt ([a])
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, vahelduvalt, alt ([a])
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	teravilja jaoks
	i	kohandatud selliste esemete veoks, mis harilikele vagunitele laadides ületaksid gabariiti ([b])
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, ülalt ([a])
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolselt, üheaegselt, alt ([a])

▼B

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun, telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt (a)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt (a), (b)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt (a)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt (a)
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

(a) U-kategooria raskusjõul mahalaadimisega vagunid on kinnised vagunid, mida saab laadida üksnes kere ülaosas paikneva ühe või enama laadimisava kaudu, mille kogupikkus ei ületa kere pikkust; neil vagunitel ei ole tasast põrandat ja need ei ole ette nähtud küljele või taha kallutamiseks.

(b) Eelkõige:
— sumpvagunid,
— kesksüvendiga vagunid,
— kalddiagonaali juhtimispuldiga vagunid.

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

— telgjoonel: avad asuvad raudtee telgjoone kohal;
— kahepoolne: avad asuvad mõlemal pool raudteed rööbastest väljaspool
(nende vagunite puhul on mahalaadimine:
— üheaegne, kui vaguni täielikuks tühjendamiseks tuleb avada mõlemal küljel olevad avad,
— vahelduv, kui vagun on võimalik täielikult tühjendada üksnes ühe poole avade avamisega)
— ülal: mahalaadimisava alumine äär (võtmata arvesse liikuvaid seadmeid, millega võib ava asukohta muuta) asub vähemalt 0,7 m kõrgusel rööpa pealispinnast ning võimaldab kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit;
— all: mahalaadimisava alumise ääre asend ei võimalda kaupade äraveoks kasutada lintkonveierit.

Mahalaadimise ulatus:

— korraga: pärast mahalaadimisavade avamist ei ole neid võimalik sulgeda enne, kui vagun on tühi;
— juhitav: mahalaadimise kestel võib kaubavoogu igal ajal reguleerida või selle peatada.

KATEGOORIATÄHT: Z – TSISTERNVAGUN

Standardvagun		Metallkestaga, vedelike või gaaside veoks Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
Märgistus- tähed	a	kandevankritega
	c	rõhu all mahalaadimisega (a)
	e	varustatud kütteseadmetega
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	suru-, vedel- või rõhu all lahustatud gaaside veoks (a)

▼B

Standardvagun		Metallkestaga, vedelike või gaaside veoks Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m
	i	mittemetallist tsistern
	j	amortisaatoriga
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	3-osaline
	oo	4- või enamaosaline
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

([a]) Märgistustähte “c” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte “g”

▼B

LISA P.13

REISIVAGUNITE TÄHTMÄRGISTUS

Rahvusvahelise tähendusega seeriatähed

A	1. klassi vagun istmetega
B	2. klassi vagun istmetega
AB	1./2. klassi vagun istmetega
WL	Magamisvagun seeriatähtedega A, B või AB, olenevalt pakutava majutuse liigist. “Eriliste” kupeedega magamisvaguni seeriatähtedele lisatakse märgistustäht “S” (*Special*).
WR	Restoranvagun
R	Restoranvaguni, puhveti või baariga rööbasbuss (seeriatähte kasutatakse täiendavalt)
D	Pagasivagun
DD	Lahtine 2-tasandiline autovagun
Post	Postivagun
AS SR WG	Tantsimisvõimalusega baarivagun
WSP	Pulmanvagun
Le	Lahtine kaheteljeline kahetasandiline autovagun
Leq	Lahtine kaheteljeline kahetasandiline autovagun rongi toitekaabliga
Laeq	Lahtine kolmeteljeline kahetasandiline autovagun rongi toitekaabliga

Rahvusvahelise tähendusega märgistustähed

b h	Puuetega reisijate veoks kohandatud vagun
c	Kupeed, mida saab muuta magamiskupeedeks
d v	Jalgrataste veoks kohandatud veeremiüksus
ee z	Keskse energiavarustusega veeremiüksus
f	Juhikabiiniga veeremiüksus (mootorvagun)
p t	Istmete ja vahekäiguga vagun
m	Üle 24,5 m pikkune veeremiüksus
s	Vahekäiguga pagasivagunid ja pagasiruumiga vagunid

Kupeede arv märgitakse tärkidega (näide: Bc9).

Riigisisese tähendusega seeriatähed ja märgistustähed

Teistel seeriatähtedel ja märgistustähtedel on riigisisene tähendus, mille määrab kindlaks iga liikmesriik.

▼M2

———————

▼B

LISA Q

KASUTAMATA

▼B

LISA R

RONGIDE IDENTIFITSEERIMINE

Tegemist on avatud punktiga ning see osa sätestatakse käesolevate KTKde järgmistes versioonides.

Kõnealuse valdkonna kohta töötatakse välja CWAd. Pärast selle kehtestamist hindavad ERA ja EÜ selle sobivust käesolevate KTKde nõuete täitmise vahendina.

Kõnealune üksikasjalik spetsifikatsioon peab hõlmama eelkõige nelja põhimõtet (reguleerimine ja marsruut, rongi liik, ohutusalane teabevahetus, toimivuse jälgimine), kõiki rongitüüpe ja vastutust identifitseerimisnumbrite määramise eest. Spetsifikatsioonis tuleb arvesse võtta olemasolevaid standardeid (nt UIC alajaotused 419-1 ja 419-2 OR), mida juba kasutatakse, ja ERTMSi/ETCSi arengut. Töö teostamiseks tuleb luua ekspertgrupp.

Kuni CWA väljatöötamiseni peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tegema koostööd kahe- ja mitmepoolsete lepingute sõlmimiseks, võttes arvesse olemasolevaid standardeid (nt UIC alajaotised 419-1 ja 419-2 OR), mida juba kasutatakse, ja ERTMSi/ETCSi arengut, et soodustada rongide takistamatut liikumist eri raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate tegevuspiirkondade vahel.

Vt ka lisa U.

▼B

LISA S

RONGI NÄHTAVUS – TAGAOSA

Tegemist on avatud punktiga ning see osa sätestatakse käesolevate KTKde järgmistes versioonides.

Tuleb kehtestada üksikasjalik spetsifikatsioon, pidades silmas põhjuseid, miks tagaosa tähistus on nõutav, kogu TENi hõlmavate nõuete põhimõttelist alust ning võimalust saavutada parimal viisil ohutu ja kulutõhus ühtlustamine.

Sobiva mobiilse lahenduse spetsifikatsioon ja seonduv vastavushindamise protseduur avaldatakse edaspidi käesolevate KTKde koostalitlusvõime komponente käsitlevas osas.

Üksikasjalike nõuete väljatöötamise ja kehtestamiseni peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tegema koostööd kahe- või mitmepoolsete lepingute sõlmimiseks, et soodustada rongide takistusteta liikumist ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja territooriumilt teisele.

Vt ka lisa U.

▼M2

LISA T

PIDURDUSTÕHUSUS

Infrastruktuuri-ettevõtja ülesanded

Infrastruktuuri-ettevõtja teatab raudtee-ettevõtjale igal marsruudil nõutava pidurdustõhususe ja esitab teabe marsruudi omaduste kohta. Infrastruktuuri-ettevõtja peab tagama, et marsruudi omaduste ja rööbastee kõrval asuva tähistuse mõju sisalduks nõutavas pidurdustõhususes.

Nõutavat pidurdustõhusust väljendatakse põhimõtteliselt pidurdusmassi protsendina, kui infrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja ei ole kokku leppinud muus pidurdustõhusust väljendavas ühikus (nt pidurdatavad tonnid, pidurdusjõud, aeglustuse väärtused, aeglustusprofiilid).

Rongide ja fikseeritud rongikoosseisude kohta esitab infrastruktuuri-ettevõtja pidurdustõhususe nõuded aeglustuse väärtustena, kui raudtee-ettevõtja seda nõuab.

Raudtee-ettevõtja ülesanded

Raudtee-ettevõtja tagab, et kõik rongid vastaksid infrastruktuuri-ettevõtja nõutavale pidurdustõhususele või ületaksid seda. Seepärast arvutab raudtee-ettevõtja välja rongi pidurdustõhususe, võttes arvesse rongi koosseisu.

Raudtee-ettevõtja peab võtma arvesse veeremiüksuse või rongi pidurdustõhusust, mis on määratud kindlaks kasutuselevõtmisel. Arvestada tuleb selliste raudtee-veeremi näitajatega nagu pidurite töökindlus ja käideldavus. Raudtee-ettevõtja peab samuti arvesse võtma teavet marsruudi omaduste kohta, mis mõjutavad rongi käitumist pidurdustõhususe reguleerimisel rongi peatamiseks ja selle liikumatuse tagamiseks.

Tegeliku rongi (rongi koosseis, pidurdusvõime, pidurite seadistused) kontrollimisest tulenevat pidurdustõhusust kasutatakse sisendväärtusena käituseeskirjade puhul, mida kohaldatakse seejärel rongi suhtes.

Pidurdustõhusust ei saavutata

Infrastruktuuri-ettevõtja peab kehtestama eeskirjad, mida kasutatakse juhul, kui rong ei saavuta nõutavat pidurdustõhusust, ja tegema need kättesaadavaks raudtee-ettevõtjale.

Kui rong ei saavuta rongi poolt läbitavate marsruutide puhul nõutavat pidurdustõhusust, peab raudtee-ettevõtja järgima sellest tulenevaid piiranguid, nagu kiirusepiirang.

▼**M2**

LISA U

AVATUD PUNKTIDE LOEND

Punkt 4.2.2. – Rongi koosseisu dokument

Lisa B (vt käesoleva KTK punkt 4.4). – Muud eeskirjad, mis võimaldavad uute struktuursete allsüsteemide ühtset kasutamist

Lisa R (vt käesoleva KTK punkt 4.2.3.2). – Rongide identifitseerimine

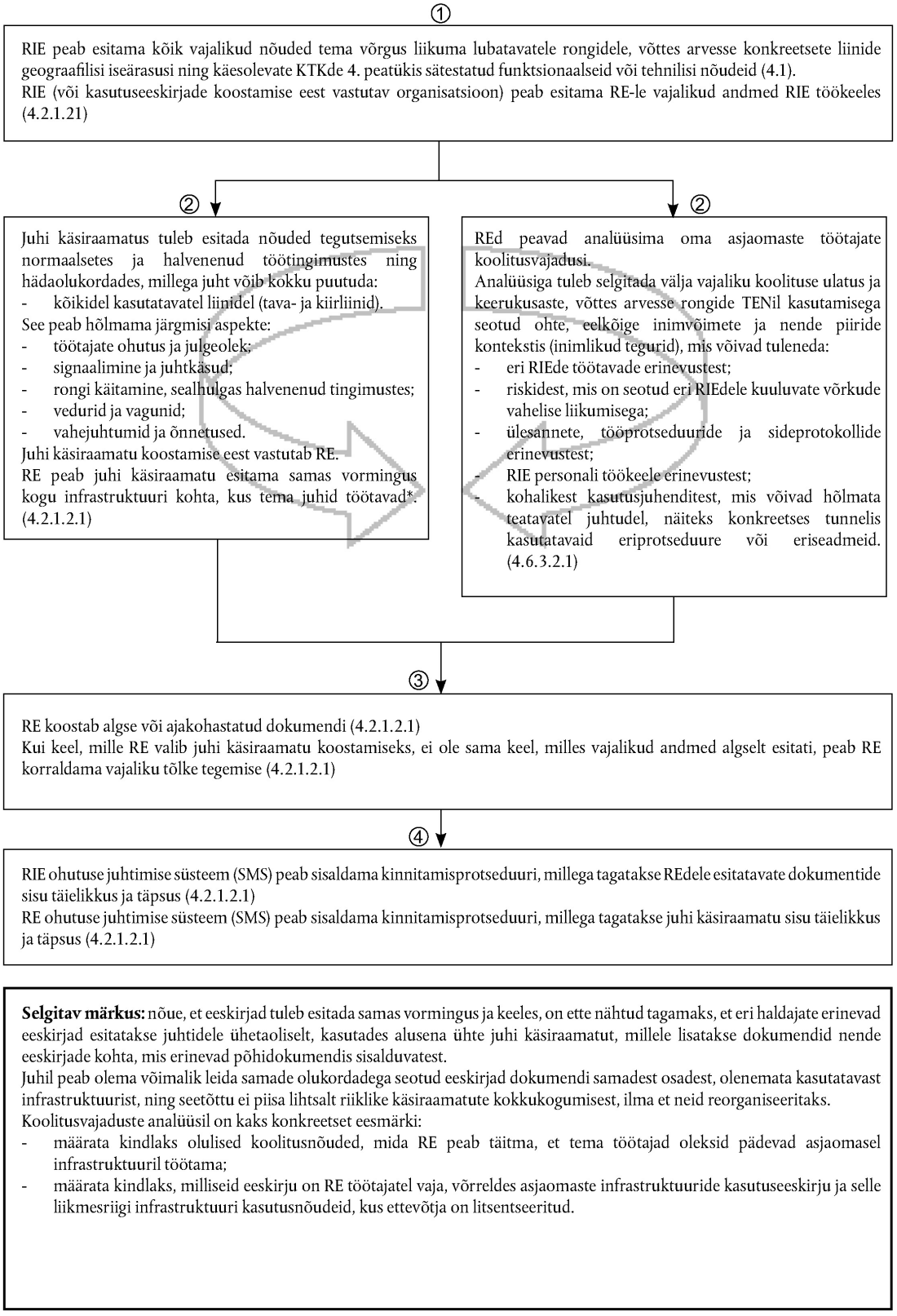
Lisa S (vt käesoleva KTK punkt 4.2.2.1.3). – Rongi nähtavus – tagaosa.

▼B

LISA V

JUHI EESKIRJADE KOOSTAMINE JA AJAKOHASTAMINE

Koostoimes käesolevate KTKde punktidega 4.2 ja 4.6 esitatakse järgmisel skeemil käesolevate KTKdega ette nähtud eeskirjade koostamise ja ajakohastamise protseduur.



Selgitav märkus: nõue, et eeskirjad tuleb esitada samas vormingus ja keeles, on ette nähtud tagamaks, et eri haldajate erinevad eeskirjad esitatakse juhtidele ühetaoliselt, kasutades alusena ühte juhi käsiraamatut, millele lisatakse dokumendid nende eeskirjade kohta, mis erinevad põhidokumendis sisalduvatest.
Juhil peab olema võimalik leida samade olukordadega seotud eeskirjad dokumendi samadest osadest, olenemata kasutatavast infrastruktuurist, ning seetõttu ei piisa lihtsalt riiklike käsiraamatute kokkukogumisest, ilma et neid reorganiseeritaks.
Koolitusvajaduste analüüsil on kaks konkreetset eesmärki:
- määrata kindlaks olulised koolitusnõuded, mida RE peab täitma, et tema töötajad oleksid pädevad asjaomasel infrastruktuuril töötama;
- määrata kindlaks, milliseid eeskirju on RE töötajatel vaja, võrreldes asjaomaste infrastruktuuride kasutuseeskirju ja selle liikmesriigi infrastruktuuri kasutusnõudeid, kus ettevõtja on litsentseeritud.

▼B

SÕNASTIK

Termin	Määratlus
Õnnetusjuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EMÜ artiklis 3.
Rongide liikumislubade andmine	Rongide liikumise võimaldamine seadmete käitamisega signaalimiskeskustes, elektrivarustuse juhtkeskustes ja liiklusreguleerimiskeskustes. See ei hõlma raudtee-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	Määratletud direktiivi 96/49 artiklis 2.
Halvenenud töötingimused	Töötingimused, mille on põhjustanud ette kavatsemata sündmus, mis takistab rongiliikluse normaalset toimimist.
Lähetamine	Vt rongi lähetamine.
Juht	Rongi juhtimiseks kvalifitseeritud ja volitatud isik.
Eriveos	Veeremiüksusel veetav koorem, näiteks konteiner, vahetusveovahend või muu kaup, mille puhul vaguni suurusest ja/või teljekoormusest tingituna on tarvis liikumiseks saada eriluba või rakendada sõidu või selle osa kestel vedamise eritingimusi.
Tervisekaitse- ja ohutusnõuded	Käesolevates KTKdes üksnes meditsiiniline ja psühholoogiline kvalifikatsioon, mis on vajalik allsüsteemi teatud osade käitamiseks.
Ülekuumenenud teljepuks	Teljepuks ja laager, mille temperatuur on ületanud maksimaalse ettenähtud töötemperatuuri.
Vahejuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EMÜ artiklis 3.
Livret de Formulaires	Vormide kogu, milles kirjeldatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja töötajate toimingute korda rongiliikluse juhtimisel halvenenud töötingimustes. Iga eraldi toimingu jaoks on vajalik eraldi vorm. *Livret de Formulaires* koostatakse nii raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kui raudtee-ettevõtja keeles ning selle koopiad on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja vastavatel töötajatel.
Liikmesriik	Käesolevates KTKdes liikmesriik, kes annab välja direktiivi 2004/49/EÜ artiklites 10 ja 11 sätestatud ohutusloa/sertifikaadi.
Töökeel	Keel või keeled, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasutab oma igapäevatöös ja mis on tehtud teatavaks tema võrguaruandes ning mida kasutatakse ohutusalaste teadete vahetamiseks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja töötajate vahel.
Reisija	Rongis sõitev isik (välja arvatud töötaja, kes täidab rongis konkreetseid ülesandeid) ja enne või pärast rongisõitu raudtee maa-alal viibiv isik.

▼B

Termin	Määratlus
Toimivuskontroll	Rongiliikluse ja infrastruktuuri 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 toimumise ajal.
Aruandluspunkt	Rongi graafikus olev punkt, kus tuleb teatada saabumis-, väljumis- või läbisõiduaeg.
Marsruut	Liini konkreetne lõik või lõigud.
Marsruudi tundmine	Liini nende osade tundmine, kus rongis olevad töötajad täidavad tööülesandeid, lähtudes andmetest, mida annab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et võimaldada neil rongiga ohutult liigelda. Asjaomased töötajad peavad olulisemad osad nendest teadmistest üksikasjalikult omandama ja meelde jätma. Muud osad võivad sisalduda raudtee-ettevõtja poolsel liini hindamisel või riikliku ohutusasutuse nõuetel põhinevates dokumentides, mida neil töötajatel on võimalik kiiresti kätte saada.
Ohutuse seisukohalt oluline töö	Personali töö veeremi liikumise juhtimisel või mõjutamisel, mis võib mõjutada inimeste tervist ja ohutust.
Töötajad	Raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajad või tööettevõtjad, kes täidavad käesolevates KTKdes sätestatud ülesandeid.
Peatuspunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaksmääratud 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 kindlaksmääratud koht, millele on ette nähtud konkreetne kellaaeg. Tegemist võib olla saabumisaja, väljumisaja või juhul, kui rongile ei ole ette nähtud antud punktis peatuda, läbisõiduajaga.
Vedur	Jõumasinaga veeremiüksus, mis suudab ise liikuda ja liigutada külgehaagitud veeremit.
Rong	Rong on üks või mitu vedurit, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, või mitu ühendatud iseliikuvat veeremiüksust, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) TENi kahe või enama kindlaksmääratud punkti vahel.
Rongi lähetamine	Rongijuhi märguanne, et kõik jaama- või depootoimingud on lõpule viidud ja vastutavad töötajad on rongile andnud liikumisloa.

▼B

Termin	Määratlus
Rongimeeskond	Rongis olevad töötajad, kellel on kutsetunnistus ja kelle raudtee-ettevõtja on määranud täitma rongis konkreetseid ohutusega seotud ülesandeid (näiteks rongijuht või valvur).
Rongi identifitseerimistunnus	Vahend, mis võimaldab konkreetset rongi üheselt identifitseerida.
Rongi ettevalmistamine	Rongi kasutuskõlblikkuse, seadmete toimivuse ning rongi koosseisu ja ettenähtud marsruudi omaduste kokkusobivuse kontrollimine. Rongi ettevalmistamine hõlmab ka enne rongi kasutuselevõttu tehtavaid tehnilisi kontrolle.
Veeremiüksus	Üks veeremi iseseisev osa, näiteks vedur, reisi- või kaubavagun.
Veeremi identifitseerimistunnus	Veeremiüksusele kantud kordumatu number, mis võimaldab seda teiste veeremiüksuste seas identifitseerida.

▼B

Lühend	Selgitus
AC	Vahelduvvool
CCS	Juhtkäsud ja signaalimine
CEN	Euroopa Standardikomitee *(Comite Européen de Normalisation)*
COTIF	Rahvusvaheliste raudteevedude konventsioon *(Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)*
CR	Tavaraudtee
DB	Detsibellid
DC	Alalisvool
DMI	Juhi-masina liides
EÜ	Euroopa Ühendus
EKG	Elektrokardiogramm
EIRENE	Euroopa integreeritud raudteeraadio laiendatud võrk
EN	Euronorm
ENE	Energia
ERA	Euroopa Raudteeagentuur
ERTMS	Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem
ETCS	Euroopa rongijuhtimissüsteem
EL	Euroopa Liit
FRS	Funktsionaalse nõude kirjeldus
GSM-R	Globaalne mobiilsidesüsteem – raudtee
HABD	Teljepuksi ülekuumenemise detektor
Hz	Herts
RIE	Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja
INS	Infrastruktuur
OPE	Käitamine ja liikluskorraldus

▼B

Lühend	Selgitus
OSJD	Raudteede Koostööorganisatsioon
PPW	Venekeelne lühend sõnadest “Pravila Polzowanija Wagonami v mezhdunarodnom soobshenii” = “Raudteeveeremi rahvusvahelises liikluses kasutamise eeskirjad”
RIC	Vagunite ja pidurdusvagunite vastastikuse rahvusvahelises liikluses kasutamise kord *(Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international)*
RIV	Vagunite vastastikuse rahvusvahelises liikluses kasutamise kord *(Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international)*
RST	Raudteeveerem
RE	Raudtee-ettevõtja
SMS	Ohutuse juhtimise süsteem
SPAD	Signaalist möödasõit ohuolukorras
SRS	Süsteeminõude kirjeldus
TAF	Kaubaveo telemaatikarakendused
TEN	Üleeuroopaline võrk
KTKd	Tehnilised koostalitlusnõuded
UIC	Rahvusvaheline Raudteeliit *(Union Internationale des Chemins de fer)*
UV	Ultraviolett
VKM	Veeremi valdaja tähis