

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

14. november 2012,

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

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 8075 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2012/757/EL)

EUROOPA KOMISJON,

allsüsteemi KTK üheks ning laiendada nende kohaldamisala. Kõnealused KTKd võeti vastu vastavalt komisjoni otsusega 2008/231/EÜ ⁽³⁾ ja komisjoni otsusega 2011/314/EL ⁽⁴⁾.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta ⁽¹⁾, eriti selle artikli 6 lõiget 1,

- (3) Agentuur andis 5. septembril 2011 välja soovitusel liita tavaraudtee käitamise ja liikluskorralduse KTK ning kiirraudtee käitamise ja liikluskorralduse KTK üheks KTK-ks, laiendada kõnealuse kahe KTK geograafilist kohaldamisala ning lisada komisjoni otsusesse 2007/756/EÜ ⁽⁵⁾ Euroopa raudteeveereminumbrit (EVN) käsitlevad üksikasjad.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 881/2004 (millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur (agentuuri määrus)) ⁽²⁾ artiklis 12 on sätestatud, et Euroopa Raudteeagentuur (edaspidi „agentuur“) tagab koostalitluse tehniliste kirjelduste („edaspidi KTKd“) kohandamise vastavalt tehnika arengule, turusuundumustele ja sotsiaalsetele nõuetele ning teeb komisjonile ettepanekuid vajalike muudatuste tegemiseks KTKdes.

- (4) I lisas esitatud KTK rakendamine ja vastavus kõnealuse KTK asjakohastele punktidele tuleks kindlaks määrata kooskõlas rakenduskavaga, mida liikmesriigid peavad ajakohastama seoses nende vastutusalas olevate liinidega.

- (2) Komisjon andis 29. aprilli 2010. aasta otsusega K(2010) 2576 agentuurile volituse töötada välja ja vaadata läbi koostalitluse tehnilised kirjeldused, et laiendada nende kohaldamisala liidu raudteesüsteemile tervikuna. Kõnealuse volitusega seoses paluti agentuuril liita nii kiir- kui ka tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse

- (5) Praegu korraldatakse raudteeliiklust vastavalt olemasolevatele siseriiklikele, kahepoolsetele, mitmepoolsetele või rahvusvahelistele lepingutele. Oluline on, et need lepingud ei takistaks koostalitluse praegust ega edasist arengut. Seepärast tuleks kehtestada liikmesriikide jaoks kõnealustest lepingutest teavitamise kord.

- (6) Raudteeveeremite registreerimisega tegelevad asutused, kes peavad riiklikku raudteeveeremite registrit vastavalt otsusele 2007/756/EÜ direktiivi 2008/57/EÜ artiklist 33 lähtuvalt.

⁽¹⁾ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 84, 26.3.2008, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT L 144, 31.5.2011, lk 1.

⁽⁵⁾ ELT L 305, 23.11.2007, lk 30.

- (7) Euroopa raudteeveereminumbri vorm ja nõue, et see peab olema maalitud veeremiüksusele, on mõlemad vajalikud veeremiüksuse identifitseerimiseks, mistõttu peaksid need säilima ka käitamise ja liikluskorralduse KTKs.
- (8) Selleks et riiklikku raudteeveeremiregistrit ja veeremiüksuse registreerimise korda oleks lihtsam mõista, on asjakohane lisada otsusesse 2007/756/EÜ üksikasjalik teave nende tehniliste koodide kohta, mis on osa Euroopa raudteeveereminumbri. Seega tuleks otsust 2007/756/EÜ vastavalt muuta.
- (9) Komisjon peab direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 kohaselt loodud komitee kaudu teavitama liikmesriike agentuuri avaldatud koodiloetelude muudatustest.
- (10) Direktiivi 2008/57/EÜ määratluse kohaselt on käitamise ja liikluskorralduse puhul tegemist funktsionaalse allsüsteemiga. Sellest tulenevalt ei hinnata käitamise ja liikluskorralduse KTKd veeremiüksusele kasutusloa andmisel, vaid raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutussüsteemide hindamisel.
- (11) Selguse ja lihtsuse huvides on asjakohane mitte muuta otsuse 2011/314/EL artiklite 3, 5 ja 7 üleminekusätteid.
- (12) Otsused 2008/231/EÜ ja 2011/314/EL tuleks tunnistada kehtetuks.
- (13) Käesoleva otsusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõike 1 kohaselt asutatud komitee arvamusega,
- a) liikmesriikide ja raudteeveo-ettevõtjate või raudteetaristu-ettevõtjate vahelised siseriiklikud lepingud, mis on sõlmitud alaliselt või ajutiselt ning mille vajaduse on tinginud kavandatud veoteenuse äärmiselt eriomane või paikkondlik laad;
- b) raudteeveo-ettevõtjate, raudteetaristu-ettevõtjate või ohutusega tegelevate ametiasutuste vahel sõlmitud kahepoolsed või mitmepoolsed lepingud, millel on märkimisväärne osa kohalikus või piirkondlikus koostalitlusvõimes;
- c) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahelised või liikmesriikide raudtee-ettevõtjate või taristu haldajate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudtee-ettevõtja või taristu haldaja vahelised rahvusvahelised lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime.

Artikkel 3

Iga liikmesriik ajakohastab käesoleva otsuse I lisa 7. peatükist lähtuvalt siseriiklikku KTK rakenduskava, mis on kehtestatud kooskõlas otsuse 2006/920/EÜ artikliga 4, otsuse 2008/231/EÜ artikliga 4 ja otsuse 2011/314/EL artikliga 5.

Kõik liikmesriigid edastavad ajakohastatud rakenduskava teistele liikmesriikidele ja komisjonile hiljemalt 31. detsembriks 2014.

Artikkel 4

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

Artikkel 5

Otsust 2007/756/EÜ muudetakse järgmiselt.

- a) Artikli 1 järele lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 1a

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

- b) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva otsuse II lisale.

Artikkel 6

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

2. Käesoleva otsuse I lisas esitatud KTKd kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ II lisa punktis 2.5 kirjeldatud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes.

Artikkel 2

Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt 30. juuniks 2014 järgmist tüüpi lepingutest, kui neist ei ole veel teatatud vastavalt komisjoni otsusele 2006/920/EÜ⁽¹⁾, 2008/231/EÜ või 2011/314/EL:

⁽¹⁾ ELT L 359, 18.12.2006, lk 1.

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

Artikkel 8

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 14. november 2012

Artikkel 7

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2014.

Komisjoni nimel
asepresident
Siim KALLAS

I LISA

KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEMI KOOSTALITLUSE TEHNILINE KIRJELDUS

SISUKORD

1.	SISSEJUHATUS	9
1.1.	Tehniline kohaldamisala	9
1.2.	Geograafiline kohaldamisala	9
1.3.	Käesoleva KTK sisu	9
2.	ALLSÜSTEEMI MÕISTE/KOHALDAMISALA	9
2.1.	Allsüsteem	9
2.2.	Kohaldamisala	9
2.2.1.	Töötajad ja rongid	10
2.2.2.	Põhimõtted	10
2.2.3.	Kohaldamine olemasolevate veeremiüksuste ja taristu suhtes	11
3.	OLULISED NÕUDED	11
3.1.	Vastavus olulistele nõuetele	11
3.2.	Olulised nõuded – ülevaade	11
4.	ALLSÜSTEEMI OMADUSED	15
4.1.	Sissejuhatus	15
4.2.	Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid	15
4.2.1.	Töötajatega seotud spetsifikatsioonid	15
4.2.1.1.	Üldnõuded	15
4.2.1.2.	Juhtide dokumentatsioon	15
4.2.1.2.1.	Juhi käsiraamat	15
4.2.1.2.2.	Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudtee-äärsete seadmete kirjeldus	16
4.2.1.2.2.1.	Marsruudiraamatu koostamine	16
4.2.1.2.2.2.	Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine	17
4.2.1.2.2.3.	Juhi teavitamine reaalajas	17
4.2.1.2.3.	Sõiduplaanid	17
4.2.1.2.4.	Veerem	18
4.2.1.3.	Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide	18
4.2.1.4.	Dokumendid rongide liikumislube andvatele raudteetaristu-ettevõtja töötajatele	18

4.2.1.5.	Ohutusalane teabevahetus rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel	18
4.2.2.	Rongidega seotud nõuded	18
4.2.2.1.	Rongi nähtavus	18
4.2.2.1.1.	Üldnõue	18
4.2.2.1.2.	Esiosa	19
4.2.2.1.3.	Tagaosa	19
4.2.2.1.3.1	Reisirongid	20
4.2.2.1.3.2	Rahvusvahelises liikluses kasutatavad kaubarongid	20
4.2.2.1.3.3	Kaubarongid, mis liikmesriikidevahelisi piire ei ületa	20
4.2.2.2.	Rongi kuuldavus	20
4.2.2.2.1.	Üldnõue	20
4.2.2.2.2.	Kontroll	20
4.2.2.3.	Veeremiüksuse identifitseerimistunnus	20
4.2.2.4.	Reisijate ja veose ohutus	20
4.2.2.4.1.	Veose ohutus	20
4.2.2.4.2.	Reisijate ohutus	21
4.2.2.5.	Rongi koosseis	21
4.2.2.6.	Rongi pidurid	21
4.2.2.6.1.	Pidurisüsteemi miinimumnõuded	21
4.2.2.6.2.	Pidurdustõhusus	21
4.2.2.7.	Rongi töökorra tagamine	22
4.2.2.7.1.	Üldnõue	22
4.2.2.7.2.	Nõutavad andmed	22
4.2.2.8.	Raudtee-äärsete signaalide ja märgiste nähtavuse nõuded	22
4.2.2.9.	Juhi valvsus	22
4.2.3.	Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid	22
4.2.3.1.	Rongide planeerimine	22
4.2.3.2.	Rongide identifitseerimine	22
4.2.3.2.1.	Ronginumbri vorm	23
4.2.3.3.	Rongi väljumine	23
4.2.3.3.1.	Väljumiseelsed kontrollid ja katsed	23
4.2.3.3.2.	Raudteetaristu-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist	23
4.2.3.4.	Liikluskorraldus	23
4.2.3.4.1.	Üldnõuded	23
4.2.3.4.2.	Rongi käsitlev aruandlus	23

4.2.3.4.2.1.	Rongi asukoha teatamiseks nõutavad andmed	23
4.2.3.4.2.2.	Prognoositav üleandmise aeg	24
4.2.3.4.3.	Ohtlikud kaubad	24
4.2.3.4.4.	Käitamise kvaliteet	24
4.2.3.5.	Andmete salvestamine	24
4.2.3.5.1.	Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi	25
4.2.3.5.2.	Jälgimisandmete salvestamine rongis	25
4.2.3.6.	Halvenenud käitamistingimused	25
4.2.3.6.1.	Teiste kasutajate teavitamine	25
4.2.3.6.2.	Vedurijuhtide teavitamine	25
4.2.3.6.3.	Eriolukordades tegutsemise kord	25
4.2.3.7.	Eriolukordade haldamine	26
4.2.3.8.	Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral	26
4.3.	Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid	26
4.3.1.	Liidesed taristu KTKga	26
4.3.2.	Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga	27
4.3.3.	Liidesed veeremi KTKga	27
4.3.3.1.	Liidesed vedurite KTKga ja reisijateveoveeremi KTKga	27
4.3.3.2.	Liidesed kaubavagunite KTKga	28
4.3.3.3.	Liidesed kiirraudtee veeremite KTKga	28
4.3.4.	Liidesed energiavarustuse KTKga	30
4.4.	Käitamiseeskirjad	31
4.5.	Hoolduseeskirjad	31
4.6.	Kutse kvalifikatsioon	31
4.6.1.	Ametialane pädevus	31
4.6.1.1.	Ametialased teadmised	31
4.6.1.2.	Teadmiste rakendamise oskus	31
4.6.2.	Keeleoskus	32
4.6.2.1.	Põhimõtted	32
4.6.2.2.	Keeleoskuse tase	32
4.6.3.	Töötajate esialgne ja pidev hindamine	32
4.6.3.1.	Põhielemendid	32
4.6.3.2.	Koolitusvajaduste analüüs	33
4.6.3.2.1.	Koolitusvajaduste analüüsi koostamine	33
4.6.3.2.2.	Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine	33

4.6.3.2.3.	Rongimeeskonna ja abipersonali erielemendid	33
4.6.3.2.3.1.	Raudteetaristu tundmine	33
4.6.3.2.3.2.	Veeremialased teadmised	33
4.6.3.2.3.3.	Abipersonal	34
4.7.	Tervisekaitse- ja ohutusnõuded	34
4.7.1.	Sissejuhatas	34
4.7.2.	Välja jäetud	34
4.7.3.	Välja jäetud	34
4.7.4.	Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine	34
4.7.4.1.	Enne tööle asumist	34
4.7.4.1.1.	Minimaalsed terviseuuringud	34
4.7.4.1.2.	Psühholoogiline hindamine	34
4.7.4.2.	Pärast tööle asumist	35
4.7.4.2.1.	Korrapärase tervisekontrolli sagedus	35
4.7.4.2.2.	Korrapärase tervisekontrolli minimaalne sisu	35
4.7.4.2.3.	Täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine	35
4.7.5.	Meditatsiooninõuded	35
4.7.5.1.	Üldnõuded	35
4.7.5.2.	Nägemisnõuded	36
4.7.5.3.	Kuulmisnõuded	36
4.8.	Taristu-, raudteeveeremi- ja sõidukiregister	36
4.8.1.	Taristu	36
4.8.2.	Veerem	36
5.	KOOSTALITLUSE KOMPONENDID	36
5.1.	Määratlus	36
5.2.	Komponentide loetelu	37
6.	KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI NENDE KASUTAMISKÕLBЛИKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSE TÕENDAMINE	37
6.1.	Koostalitluse komponendid	37
6.2.	Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem	37
6.2.1.	Põhimõtted	37
7.	RAKENDAMINE	37
7.1.	Põhimõtted	37
7.2.	Rakendussuunised	38
7.3.	Erijuhtumid	38
7.3.1.	Sissejuhatas	38

7.3.2.	Erijuhtumite loetelu	38
7.3.2.1.	Eesti, Läti ja Leedu ajutine erijuhtum (T1)	38
7.3.2.2.	Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum (T2)	38
Liide A.	ERTMSi/ETCSi käitamiseeskirjad	38
Liide B.	Ühetaolist käitamist võimaldavad muud eeskirjad	39
Liide C.	Ohutusteabe vahetamise metoodika	40
Liide D.	Andmed, mis peavad olema raudteeveo-ettevõtjale kättesaadavad marsruutide kohta, mida ta kavatseb kasutada	50
Liide E.	Keeleoskuse ja teabevahetuse tase	54
Liide F.	.....	55
Liide G.	.....	55
Liide H.	.....	55
Liide I.	.....	55
Liide J.	Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	56
Liide K.	.....	57
Liide L.	Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	58
Liide M.	.....	59
Liide N.	.....	59
Liide O.	.....	59
Liide P.	Euroopa raudteeveereminumber ja seonduv tähtmärgistus veeremi kerel	60
Liide Q.	.....	62
Liide R.	.....	62
Liide S.	.....	62
Liide T.	Pidurdustõhusus	63
Liide U.	Avatud punktide loetelu	64
Liide V.	.....	64
Liide W.	Sõnastik	65

1. SISSEJUHATUS**1.1. Tehniline kohaldamisala**

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

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

1.2. Geograafiline kohaldamisala

Käesoleva KTK geograafiline kohaldamisala hõlmab Euroopa raudteesüsteemi vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 1, v.a kõnealuse direktiivi artikli 1 lõikes 3 osutatud süsteemid ja võrgustikud.

1.3. Käesoleva KTK sisu

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

- a) esitatakse käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi kavandatav kohaldamisala – 2. peatükk;
- b) kehtestatakse olulised nõuded, millele peavad vastama asjaomane allsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega – 3. peatükk;
- c) kehtestatakse funktsionaalsed ja tehnilised nõuded, millele sihtallsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega peavad vastama. Vajaduse korral võivad need nõuded varieeruda olenevalt allsüsteemi kasutusviisist, näiteks olenevalt direktiivi 2008/57/EÜ I lisas sätestatud liini-, jaama- ja/või veeremiliikidest – 4. peatükk;
- d) määratakse kindlaks Euroopa nõuete, sealhulgas Euroopa standarditega hõlmatud koostalitlusvõime komponendid ja liidesed, mis on vajalikud Euroopa raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks – 5. peatükk;
- e) määratakse iga käsitletava juhtumi puhul kindlaks, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitluse komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel – 6. peatükk;
- f) esitatakse KTK rakendamise strateegia. Eelkõige on vaja täpsustada etapid, mis tuleb läbida, ning vahendid, mida on võimalik kohaldada, et saavutada astmeline üleminek praegusest olukorrast olukorrani, kus vastavus KTK-le on muutunud normiks – 7. peatükk;
- g) esitatakse asjaomase allsüsteemi käitamise ja hooldamise ning KTK rakendamise puhul nõutav asjaomaste töötajate kutsekvalifikatsioon ning töötajate tervise kaitse ja ohutuse nõuded – 4. peatükk.

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

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

2. ALLSÜSTEEMI MÕISTE/KOHALDAMISALA**2.1. Allsüsteem**

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

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

Kutsekvalifikatsioonid, mida võidakse rahvusvaheliste teenuste osutamisel nõuda.”

2.2. Kohaldamisala

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

2.2.1. Töötajad ja rongid

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

Punkti 4.6.2 kohaldatakse ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ ⁽¹⁾ VI lisa punktis 8 kindlaks määratud vedurijuhtide suhtes. Töötajat ei loeta piiriületajaks, kui tegevus hõlmab üksnes töötamist käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud piirialadel.

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

Töötajate suhtes, 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 tervisekaitse- ja ohutusnõuete vastastikust tunnustamist. Rongi ei loeta piiriüleste teenust osutavaks, kui ükski riigipiiri ületava rongi veeremiüksus ei välju pärast piiri ületamist käesoleva punkti esimeses lõigus kirjeldatud piirialadelt.

Eespool öeldu on kokku võetud tabelites 1 ja 2.

Tabel 1

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

Ülesanded	Kutsekvalifikatsioon	Meditasiinid
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

Tabel 2

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

Ülesanded	Kutsekvalifikatsioon	Meditasiinid
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

2.2.2. Põhimõtted

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

Raudteeveo-ettevõtja ja raudteetaristu-ettevõtja peavad tagama, et eeskirjade, menetluste ja dokumentatsiooniga seotud kõikide nõuete täitmiseks kehtestatakse asjakohane kord. Kõnealuse korra kehtestamine on raudteeveo-ettevõtja ja raudteetaristu-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi asjakohane osa, nagu on nõutud direktiiviga 2004/49/EÜ ⁽²⁾. Ohutusjuhtimise süsteemi ennest hindab asjakohane liikmesriigi ohutuasutus enne ohutustunnistuse/tegevusloa andmist.

⁽¹⁾ ELT L 315, 3.12.2007, lk 51.

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

2.2.3. *Kohaldamine olemasolevate veeremiüksuste ja taristu suhtes*

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

Nende elementide projekteerimistingimusi kirjeldatakse allsüsteeme, näiteks veeremit käsitlevates struktuursetes KTKdes. Käesolevas KTKs võetakse arvesse nende toimimisfunktsioone.

3. OLULISED NÕUDED

3.1. **Vastavus olulistele nõuetele**

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

3.2. **Olulised nõuded – ülevaade**

Olulised nõuded hõlmavad järgmist:

- ohutus,
- töökindlus ja käideldavus,
- tervisekaitse,
- keskkonnakaitse,
- tehniline ühilduvus.

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

Tabelis 3 on kokkuvõtlikult esitatud direktiivi 2008/57/EÜ III lisas esitatud oluliste nõuete ja käesoleva KTK vaheline vastavus.

Tabel 3

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

[illegible]

4. ALLSÜSTEEMI OMADUSED

4.1. Sissejuhatus

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

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2001/14/EÜ⁽¹⁾ on raudteetaristu-ettevõtja üldjuhul kohustatud kehtestama kõik vajalikud tingimused, millele tema võrgus liikuma lubatud rongid peavad vastama, võttes arvesse konkreetsete liinide geograafilisi iseärasusi ning käesolevas peatükis sätestatud funktsionaalseid ja tehnilisi spetsifikatsioone.

4.2. Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid hõlmavad järgmist:

- töötajatega seotud spetsifikatsioonid,
- rongidega seotud spetsifikatsioonid,
- rongide käitamisega seotud spetsifikatsioonid.

4.2.1. Töötajatega seotud spetsifikatsioonid

4.2.1.1. Üldnõuded

Käesolev punkt käsitleb töötajaid, kes on seotud allsüsteemi käitamisega, täites ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis seonduvad raudteeveo-ettevõtja ja raudteetaristu-ettevõtja vaheliste otseste liidestega.

1) Raudteeveo-ettevõtja töötajad:

- a) kes täidavad rongide juhtimisega seotud ülesandeid (käesolevas KTKs läbivalt „juht”) ning moodustavad osa rongi meeskonnast;
- b) kes täidavad ülesandeid rongis (v.a juhtimine) ning moodustavad osa rongi meeskonnast;
- c) kes täidavad rongide ettevalmistamisega seotud ülesandeid.

2) Raudteetaristu-ettevõtja töötajad, kes täidavad rongide liikumislubade andmisega seotud ülesandeid.

Hõlmatud on järgmised valdkonnad:

- dokumentatsioon,
- teavitamine.

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

- kvalifikatsioon (vt liite L punkt 4.6),
- tervisekaitse- ja ohutusnõuded (vt punkt 4.7).

4.2.1.2. Juhtide dokumentatsioon

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

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

4.2.1.2.1. Juhi käsiraamat

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

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

⁽¹⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

Juhi käsiraamat peab käsitlema kaht konkreetset aspekti:

- esimene, mis käsitleb üldeeskirju ja protseduure (võttes arvesse liidete A, B ja C sisu);
- teine, mis käsitleb konkreetse raudteetaristu-ettevõtja puhul kehtivaid vajalikke eeskirju ja protseduure.

See peab hõlmama vähemalt järgmiste aspektidega seotud toiminguid:

- töötajate ohutus ja turvalisus,
- signaalimine ja juhtkäsud,
- rongi käitamine, sealhulgas halvenenud tingimustes,
- vedurid ja veerem,
- vahejuhtumid ja õnnetused.

Juhi käsiraamatu koostamise eest vastutab raudteeveo-ettevõtja.

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

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

Sellel peab olema kaks liidet:

- liide 1: sidetoimingute juhend;
- liide 2: vormide kogu.

Eelnevalt kindlaksmääratud sõnumid ja vormid peavad olema raudteetaristu-ettevõtja(te) töökeeles.

Juhi käsiraamatu koostamise ja ajakohastamise protsess peab hõlmama järgmisi etappe:

- raudteetaristu-ettevõtja (või käitamiseeskirjade eest vastutav organisatsioon) peab esitama raudteeveo-ettevõtjale nõuetekohase teabe raudteetaristu-ettevõtja töökeeles;
- raudteeveo-ettevõtja peab koostama algse või ajakohastatud dokumendi;
- kui keel, mille raudteeveo-ettevõtja on juhi käsiraamatu koostamiseks valinud, ei ole sama keel, milles asjakohane teave algselt esitati, on raudteeveo-ettevõtja kohustatud tegema vajaliku tõlke ja/või esitama selgitavad märkused mõnes muus keeles.

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

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

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

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

Selles tuleb esitada vähemalt järgmised andmed:

- käitamisega seotud üldnäitajad,
- andmed tõusude ja languste kohta,
- üksikasjalik liiniskeem.

4.2.1.2.2.1. Marsruudiraamatu koostamine

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

Raudteeveo-ettevõtja vastutab marsruudiraamatu täieliku ja nõuetekohase koostamise eest (nt korraldades mis tahes vajaliku tõlke ja/või esitades selgitavad märkused) ja kasutab selleks raudteetaristu-ettevõtja(te) antud teavet.

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

a) käitamise üldnäitajad:

- signaalide ja vastava sõidurežiimi tüüp (topeltliin, muutsuunaline, vasak- või parempoolse suunaga jne),
- vooluvarustustüüp,
- rongiraadioside seadmete liik;

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

c) üksikasjalik liiniskeem:

- liinil asuvate jaamade ja sõlmpunktide nimed ja asukohad;
- tunnelid, sealhulgas nende asukoht, pikkus, üksikasjalikud andmed, näiteks jalgteede ja evakuatsioonipääsude olemasolu, samuti selliste turvapaikade asukohad, kust on võimalik reisijaid evakueerida;
- olulised asukohad, näiteks neutraalvahemikud;
- igal rööbasteel lubatud sõidukiirus, sealhulgas vajaduse korral eri kiirused teatavat tüüpi rongide jaoks;
- vastutav raudteetaristu-ettevõtja;
- liikluskorraldus-/juhtimiskeskusega nii normaalsetes kui ka halvenenud tingimustes sidepidamise vahendid.

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

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

4.2.1.2.2.2. Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine

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

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

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

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

4.2.1.2.2.3. Juhi teavitamine reaalajas

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

4.2.1.2.3. Sõiduplaanid

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

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

- rongi identifitseerimistunnus;

- rongi sõidupäevad (vajaduse korral);
- peatuspunktid ja nendega seotud tegevus;
- muud ajaarvestuspunktid;
- saabumis-/väljumis-/läbisõiduaeg iga kõnealuse punkti kohta.

Need rongi sõiduandmed, mis peavad põhinema raudteetaristu-ettevõtja esitatud tabel, võib esitada elektrooniliselt või paberkandjal.

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

4.2.1.2.4. Veerem

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

4.2.1.3. Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide

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

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

4.2.1.4. Dokumendid rongide liikumislube andvatele raudteetaristu-ettevõtja töötajatele

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

- sidepõhimõtteid kirjeldavates dokumentides (liide C);
- dokumendis pealkirjaga „Vormide kogu”.

Raudteetaristu-ettevõtja peab koostama need dokumendid oma töökeeles.

4.2.1.5. Ohutusalane teabevahetus rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel

Rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja teiste töötajate (nagu on määratletud liites L) ja rongide liikumislube andvate töötajate vahelises ohutusalases teabevahetuses kasutatav keel on asjaomase marsruudi raudteetaristu-ettevõtja töökeel (vt sõnastik).

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

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

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

4.2.2. Rongidega seotud nõuded

4.2.2.1. Rongi nähtavus

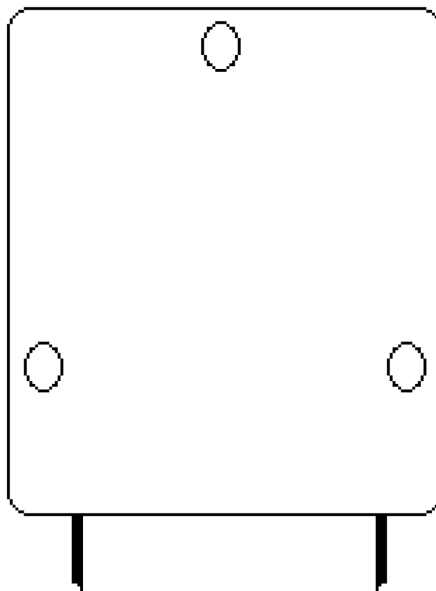
4.2.2.1.1. Üldnõue

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

4.2.2.1.2. Esiosa

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

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

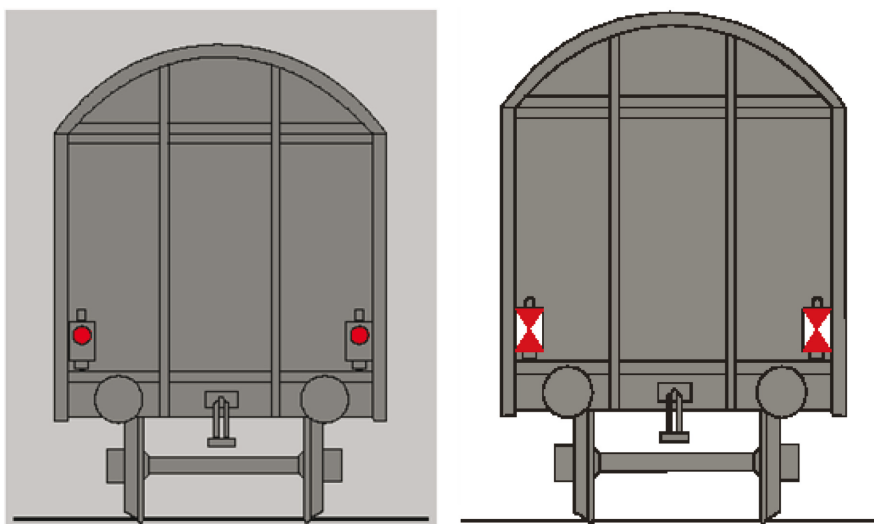


Esilaternad peavad võimaldama rongi võimalikult hõlsalt märgata (nt teetöölistel ning ülekäigu- ja ülesõidukohtade kasutajatel) (gabariidituled), tagama rongijuhile piisava nähtavuse (eespool oleva rööbastee, raudtee-äärsete märgiste/infotahvlite jne valgustus) (esituled) öösel ja alavalgustuse tingimustes ega tohi pimestada vastu tulevate rongide juhte.

Laternate vahe, kõrgus rööbastest, läbimõõt, valgustustugevus, valguskiire mõõdud ja kuju päeval ja öösel on kindlaks määratud veeremi KTKs.

4.2.2.1.3. Tagaosa

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



4.2.2.1.3.1. Reisirongid

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

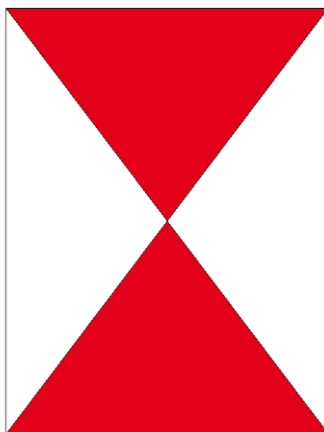
4.2.2.1.3.2. Rahvusvahelises liikluses kasutatavad kaubarongid

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

kas

— kaks punast fikseeritud tuld või

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



Lambid või märgid asuvad samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel. Liikmesriigid, kus rongid peavad olema tähistatud kahe valgust tagasi peegeldava märgiga, peavad aktsepteerima rongi tagaosa tähistusena ka kaht punast fikseeritud tuld.

4.2.2.1.3.3. Kaubarongid, mis liikmesriikidevahelisi piire ei ületa

Liikmesriikidevahelisi piire mitteületavate rongide tagaosa tähistus on avatud punkt (vt liide U).

4.2.2.2. Rongi kuuldavus

4.2.2.2.1. Üldnõue

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

4.2.2.2.2. Kontroll

Helisignaalseadet peab olema võimalik käivitada kõikidest juhtimisasenditest.

4.2.2.3. Veeremiüksuse identifitseerimistunnus

Igal veeremiüksusel peab olema kordumatu Euroopa raudteeveereminumber, mis võimaldab seda teiste rööbassõidukite seas identifitseerida. Number peab olema selgelt esitatud vähemalt veeremiüksuse mõlemal küljel, nagu on täpsustatud liites P.

Euroopa raudteeveereminumber on 12-kohaline; täpsemad üksikasjad on esitatud otsuses 2007/756/EÜ.

Samuti peab olema võimalik kindlaks teha veeremiüksuse suhtes kehtivaid käitamispäringuid.

4.2.2.4. Reisijate ja veose ohutus

4.2.2.4.1. Veose ohutus

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

4.2.2.4.2. Reisijate ohutus

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

4.2.2.5. Rongi koosseis

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

Nõuded rongi koosseisule peavad lähtuma järgisest:

a) veeremiüksused

- rongi kõik veeremiüksused peavad vastama kõikidele rongi läbitavatel marsruutidel kehtivatele nõuetele;
- rongi kõik veeremiüksused peavad suutma sõita maksimumkiirusel, millega rong on ette nähtud sõitma;
- rongi kõik veeremiüksused peavad kogu kavandatava veo kestel järgima ettenähtud hooldusintervalle (nii aja kui ka teekonna pikkuse osas);

b) rong

- veeremiüksuste koosseis, mis moodustab rongi, peab vastama asjaomasel marsruudil kehtivatele tehnilistele piirangutele ega tohi olla pikem, kui on vahe- ja lõppterminalides maksimaalselt lubatud;
- raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et rong on kogu kavandatava veo kestel sobivas tehnilises korras;

c) mass ja teljekoormus

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

d) rongi suurim kiirus

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

e) gabariidivärv

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

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

4.2.2.6. Rongi pidurid

4.2.2.6.1. Pidurisüsteemi miinimumnõuded

Rongi kõik veeremiüksused peavad olema ühendatud veeremi KTKs määratletud pidevasse automaatpidurdussüsteemi (komisjoni otsused 2006/861/EÜ, ⁽¹⁾ 2008/232/EÜ ⁽²⁾ ja 2011/291/EL ⁽³⁾).

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.

4.2.2.6.2. Pidurdustõhusus

Raudteetaristu-ettevõtja peab teatama raudteeveo-ettevõtjale tegelikult nõutava pidurdustõhususe. Need andmed sisaldavad vajaduse korral selliste pidurisüsteemide kasutamise tingimusi, mis võivad taristut mõjutada, näiteks magnet-, regeneratiiv- ja pöörisvoolpidurid.

⁽¹⁾ ELT L 344, 8.12.2006, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 84, 26.3.2008, lk 132.

⁽³⁾ ELT L 139, 26.5.2011, lk 1.

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

Pidurdustõhususe eeskirju tuleb hallata raudteetaristu-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis.

Täiendavad nõuded on sätestatud liites T.

4.2.2.7. Rongi töökorra tagamine

4.2.2.7.1. Üldnõue

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

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

Raudteetaristu-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad kindlaks määrama ja ajakohastama rongi halvenenud tingimustes liiklemise tingimused ja protseduurid.

4.2.2.7.2. Nõutavad andmed

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

- rongi identifitseerimistunnus,
- rongi eest vastutava raudteeveo-ettevõtja identifitseerimistunnus,
- rongi tegelik pikkus,
- kas rongis veetakse reisijaid või loomi, kui see ei ole sõiduplaanis ette nähtud,
- käitamispiirangud ja nendega hõlmatud veeremiüksuste identifitseerimistunnused (rööpmelaius, kiirusepiirangud jne),
- andmed, mida raudteetaristu-ettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul.

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

Raudteeveo-ettevõtja peab teavitama raudteetaristu-ettevõtjat juhtudel, kui rong ei kasuta eraldatud liini või kui see tühistatakse.

4.2.2.8. Raudtee-äärsete signaalide ja märgiste nähtavuse nõuded

Juhil peab olema võimalik jälgida raudtee-äärseid signaale ja märgistusi ning need peavad olema juhile nähtavad olukordades, kui juhil on vaja juhinduda nendest signaalidest ja märgistustest. See kehtib ka muude ohutusega seotud raudtee-äärsete märkide kohta.

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

4.2.2.9. Juhi valvsus

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

4.2.3. Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid

4.2.3.1. Rongide planeerimine

Kooskõlas direktiiviga 2001/14/EÜ peab raudteetaristu-ettevõtja teatavaks tegema, milliseid andmeid rongiliini taotlemisel nõutakse.

4.2.3.2. Rongide identifitseerimine

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

4.2.3.2.1. Ronginumbri vorm

Ronginumbri vorm on kindlaks määratud komisjoni 25. jaanuari 2012. aasta otsuses 2012/88/EL üleeuroopalise raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta ⁽¹⁾ (edaspidi „juhtkäskude ja signaalimise KTK“).

4.2.3.3. Rongi väljumine

4.2.3.3.1. Väljumiseelsed kontrollid ja katsed

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

4.2.3.3.2. Raudteetaristu-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist

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

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

4.2.3.4. Liikluskorraldus

4.2.3.4.1. Üldnõuded

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

Raudteetaristu-ettevõtja peab ette nägema protseduurid ja vahendid:

- rongiliikluse korraldamiseks reaajas;
- käitamismeetmeteks, mille eesmärk on tagada taristu võimalikult tõhus toimimine tegelike või prognoositavate viivituste või vahejuhtumite korral, ja
- raudteeveo-ettevõtja(te) teavitamiseks nimetatud juhtudel.

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

4.2.3.4.2. Rongi käsitlev aruandlus

4.2.3.4.2.1. Rongi asukoha teatamiseks nõutavad andmed

Raudteetaristu-ettevõtja peab

- a) looma võimalused, et registreerida reaajas kellaajad, millal rongid väljuvad nende võrkudes asjakohastest varem kindlaks määratud meldepunktidest, neisse saabuvad või neid läbivad, ja deltaaja;
- b) sätestama konkreetsed andmed, mis on vajalikud rongi asukoha teatamiseks. Need andmed peavad sisaldama järgmist:
 - rongi identifitseerimistunnus;
 - meldepunkti identifitseerimistunnus;
 - liin, millel rong sõidab;
 - plaanijärgne meldepunkti saabumise aeg;
 - tegelik meldepunkti saabumise aeg (olenemata sellest, kas tegemist on saabumise, väljumise või läbi-sõiduga, tuleb esitada eraldi saabumis- ja väljumisaeg ka vahemeldepunktide kohta, mida rong läbib);
 - meldepunkti varem või hiljem saabumise aeg minutites;
 - esialgne selgitus kõikide üle kümneminutiliste viivituste kohta või muude viivituste kohta, mille selgitamine on liikluse jälgimise süsteemiga ette nähtud;
 - teave selle kohta, et rongi andmed ei ole saabunud õigel ajal, ning viivituse aeg minutites;
 - rongi varasem(ad) identifitseerimistunnus(ed), kui see (need) on olemas;
 - rongi tühistamine kogu marsruudi ulatuses või osaliselt.

⁽¹⁾ ELT L 51, 23.2.2012, lk 1.

4.2.3.4.2.2. Prognoositav üleandmise aeg

Raudteetaristu-ettevõtjal peab olema menetlus, mis võimaldab kindlaks määrata prognoositava kõrvalekalde minutites rongi plaanijärgsel üleandmisel teisele raudteetaristu-ettevõtjale.

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

4.2.3.4.3. Ohtlikud kaubad

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

Nimetatud protseduurid peavad hõlmama järgmist:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/68/EÜ ⁽¹⁾ sätete järgimine;
- juhi teavitamine rongis olevatest ohtlikest kaupadest ja nende asukohast;
- teave, mida raudteetaristu-ettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul;
- kooskõlastatult raudteetaristu-ettevõtjaga sidekanalite kindlaksmääramine ja erimeetmete kavandamine kaupadega seotud ohuolukordade puhuks.

4.2.3.4.4. Käitamise kvaliteet

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

Järelevalvemenetluste eesmärk peab olema andmete analüüs ja põhisuundumuste kindlakstegemine nii inim-eksimumste kui ka süsteemivigade puhul. Analüüsi tulemuste alusel töötatakse välja parandusmeetmed, mille eesmärk on vältida või leevendada juhtumeid, mis võivad kahjustada raudteevõrgu tõhusat toimimist.

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

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

Need toimingud dokumenteeritakse ja nende suhtes rakendatakse sisekontrolli.

4.2.3.5. Andmete salvestamine

Rongi sõiduandmed tuleb salvestada ning säilitada, et:

- toetada süstemaatilist ohutusjärelevalvet kui vahejuhtumite ja õnnetuste vältimise vahendit;
- teha kindlaks juhi, rongi ja taristu toimimine enne ja (kui vaja) vahetult pärast vahejuhtumit või õnnetust, et välja selgitada 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 andmed.

Salvestatud andmete puhul peab olema võimalik kindlaks teha:

- salvestamise kuupäev ja kellaaeg;
- salvestatava sündmuse täpne geograafiline asukoht (kaugus identifitseeritavast asukohast kilomeetrites);
- rongi identifitseerimistunnus;
- juhi isik.

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

- kus raudteeveo-ettevõtja on litsentseeritud (rongis salvestatud andmete osas) või
- kus asub taristu (väljaspool rongi salvestatud andmete osas).

⁽¹⁾ ELT L 260, 30.9.2008, lk 13.

4.2.3.5.1. Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi

Raudteetaristu-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

- rongide liikumisega seotud raudtee-äärsete seadmete tõrked (signaalimine, punktid jne);
- teljepukside tuvastatud ülekuumenemised, kui sellekohased seadmed on olemas;
- rongijuhi ja rongide liikumislube andvate raudteetaristu-ettevõtja töötajate teabevahetus.

4.2.3.5.2. Jälgimisandmete salvestamine rongis

Raudteeveo-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

- ohuolekus signaalidest või „liikumisloa lõpust” loata möödaski;
- hädapiduri rakendamine;
- rongi sõidukiirus;
- rongis olevate kontroll- või signaalseadmete isoleerimine või eiramine;
- helisignaalseadise (signaalpasuna) kasutamine;
- ukse juhtseadiste kasutamine (avamine, sulgemine);
- rongis olevate teljepuksi ülekuumenemise detektorite (kui on olemas) tuvastused;
- selle juhikabiini identifitseerimistunnus, kus kontrollimisele kuuluvaid andmeid salvestatakse.

4.2.3.6. Halvenenud käitamistingimused

4.2.3.6.1. Teiste kasutajate teavitamine

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

4.2.3.6.2. Vedurijuhtide teavitamine

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

4.2.3.6.3. Eriolukordades tegutsemise kord

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

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

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

- veeremirikked (näiteks rikked, mis võivad kaasa tuua olulisi liiklushäireid, protseduurid rikkis rongide päästmiseks);
- taristutõrked (näiteks elektrikatkestuse puhul või tingimustes, kus ronge võidakse planeeritud marsruudilt kõrvale suunata);
- äärmuslikud ilmastikuolud.

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

Raudteeveo-ettevõtja peab need andmed edastama raudteetaristu-ettevõtjale ja teatama raudteetaristu-ettevõtjale nimetatud kontaktandmete muudatustest.

Raudteetaristu-ettevõtja peab kõiki raudteeveo-ettevõtjaid teavitama kõikidest muudatustest oma andmetes.

4.2.3.7. Eriolukordade haldamine

Raudteetaristu-ettevõtja peab kooskõlastatult

- kõikide tema taristus tegutsevate raudteeveo-ettevõtjatega või vajaduse korral kõnealuste ettevõtjate esindusametustega,
- vastavalt vajadusele naabruses asuvate raudteetaristu-ettevõtjatega,
- vastavalt vajadusele kohalike omavalitsustega ning kohaliku või riigi tasandi avariiteenistuste (sealhulgas tuletõrje ja päästeameti) esindusorganitega

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

Need meetmed hõlmavad tavaliselt järgmist:

- kokkupõrked,
- rongitulekahjud,
- rongide evakueerimine,
- õnnetused tunnelites,
- ohtlike kaupadega seotud vahejuhtumid,
- rööbastelt mahasõidud.

Raudteeveo-ettevõtja peab raudteetaristu-ettevõtjale andma kõik üksikasjalikud andmed nimetatud juhtumite kohta, eelkõige rongide remondi või rööbastele tagasitõstmise puhul.

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

4.2.3.8. Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremiloolise rikke korral

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

4.3. Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid

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

4.3.1. Liidesed taristu KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide tavaraudteetaristu KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Pidurdustõhusus	4.2.2.6.2	Rööbastee vastupidavus pikijõule	4.2.7.2
Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine	4.1.2.2.2	Käitamiseeskirjad	4.4
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6		

Viide käitamise KTK-le		Viide kiirraudteetaristu KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Töötajad ja rongid	2.2.1	Ametialane pädevus	4.6

4.3.2. Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide juhtkäskude ja signaalimise KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Käsiraamat	4.2.1.2.1	Raudteeärsed rongituvastussüsteemid	4.2.10
Käitamiseeskirjad	4.4	Käitamiseeskirjad	4.4
Signaalide ja raudteeärsede märgiste nähtavus	4.2.2.8	Raudteeärsede juhtimis- ja signaalimisobjektide nähtavus	4.2.15
Pidurdustõhusus	4.2.2.6	Rongi pidurdustõhusus ja -omadused	4.2.2
Ronginumber	4.2.3.2.1	ETCSi DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Andmete salvestamine rongis	4.2.3.5	Järelevalveotstarbelise andmesalvestuse liides	4.2.14

4.3.3. Liidesed veeremi KTKga

4.3.3.1. Liidesed vedurite KTKga ja reisijateveoveeremi KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide tavaraudtee vedurite KTK-le ja reisijateveoveeremi KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Päästetööde haakeseadis	4.2.2.2.4
Rongi koosseis	4.2.2.5	Liides taristuga: telje- ja rattakoormus	4.2.3.2
Pidurisüsteemi miinimumnõuded	4.2.2.6.1	Pidurdustõhusus	4.2.4.5
Rongi nähtavus	4.2.2.1	Välistuled	4.2.7.1
Rongi kuuldavus	4.2.2.2	Signaalpasun	4.2.7.2
Signaalide nähtavus	4.2.2.8	Väline nähtavus	4.2.9.1.3
		Tuuleklaasi optilised omadused	4.2.9.2.2
		Sisevalgustus	4.2.9.1.8
Juhi valvsus	4.2.2.9	Juhi tegevuse kontrollimine	4.2.9.3.1
Andmete salvestamine	4.2.3.5.2	Salvestusseade	4.2.9.6

4.3.3.2. Liidesed kaubavagunite KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide tavaraudtee kaubavagunite KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Tagaosa	4.2.2.1.3.2	Tagaosa signaaltule kinnitusseade	4.2.6.3
Tagaosa	4.2.2.1.3.2	Tagaosa signaaltuli	Lisa E
Rongi koosseis	4.2.2.5	Gabariidid	4.2.3.1
Rongi koosseis	4.2.2.5	Ühilduvus liinide kande- võimega	4.2.3.2
Eriolukordades tegutse- mise kord	4.2.3.6.3	Tõstmine	4.2.2.2
Rongi pidurid	4.2.2.6	Pidur	4.2.4

4.3.3.3. Liidesed kiirraudtee veeremite KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide kiirraudtee veeremite KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Rongi koosseis	4.2.2.5	Minimaalne pidurdustõ- husus	4.2.4.1
Pidurisüsteemi miinimumnõuded	4.2.2.6.1	Pidurisüsteemi nõuded	4.2.4.3
Pidurdustõhusus	4.2.2.6.2		
Pidurdustõhusus	4.2.2.6.2	Pöörivoolupidurid	4.2.4.5
Pidurdustõhusus	4.2.2.6.2	Rongi liikumatuse taga- mine	4.2.4.6
Pidurdustõhusus	4.2.2.6.2	Pidurite tööparameetrid järskuldel kallakutel	4.2.4.7
Juhi teavitamine reaalajas	4.2.1.2.2.3		
Nõuded reisivagunitele	4.2.2.4	Juurdepääs	4.2.2.4
		Reisijate häiresignaali	4.2.5.3
		Varuväljapääsud	4.2.7.1
Esiosa	4.2.2.1.2	Esi- ja tagatuled	4.2.7.4.1
Tagaosa	4.2.2.1.3	Esi- ja tagatuled	4.2.7.4.1
Rongi kuuldavus	4.2.2.2	Signaalpasunad	4.2.7.4.2
Signaalide ja raudtee- äärsete märgiste nähtavus	4.2.2.8	Tuuleklaas ja rongi esiots	4.2.2.7
Juhi valvsus	4.2.2.9	Juhi valvsusseade	4.2.7.8
Rongi koosseis	4.2.2.5	Koosseisu otstes olevad haakeseadised ja haakeseadised rongide päästetööde teostami- seks	4.2.2.2

Viide käitamise KTK-le		Viide kiirraudtee veeremite KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3		
Eriolukordade haldamine	4.2.3.7	Haakeseadis	Lisa K
		Rongi maksimumpikkus	4.2.3.5
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6	Teljepukside seisundi jälgimine	4.2.3.3.2
		Veeremi dünaamiline käitumine	4.2.3.4
Liivatamine	Liide B (C1)	Liivatamine	4.2.3.10
Rongimeeskonna teadmised veeremi funktsionaalsuse kohta	4.2.2.5	Rongi konstruktsioon	4.2.1.2
	Liide J	Järelevalve ja rikkeotsing	4.2.7.10
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Koosseisu otstes olevad haakeseadised ja haakeseadised rongide päästetööde teostamiseks	4.2.2.2
Eriolukordade haldamine	4.2.3.7	Haakeseadis	Lisa K
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6	Erakorralised meetmed	4.2.7.1
Eriolukordade haldamine	4.2.3.7	Tuleohutus	4.2.7.2
Jälgimisandmete salvestamine rongis	4.2.3.5.2	Järelevalve ja rikkeotsing	4.2.7.10
Juhi teavitamine reaalajas	4.2.1.2.2.3	Ballastiheide	4.2.3.11
Rongi koosseis	4.2.2.5	Keskkonnatingimused	4.2.6.1
Raudteetaristu-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist	4.2.3.3.2		
Juhi teavitamine reaalajas	4.2.1.2.2.3	Külgtuul	4.2.6.3
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6		
Juhi teavitamine reaalajas	4.2.1.2.2.3	Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites	4.2.6.4
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6		
Eriolukordade haldamine	4.2.3.7	Välismüra	4.2.6.5
Eriolukordade haldamine	4.2.3.7	Tuleohutus	4.2.7.2
Eriolukordade haldamine	4.2.3.7	Tõstmine ja päästetööd	4.2.7.5

Viide käitamise KTK-le		Viide kiirraudtee veeremite KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Jälgimisandmete salvestamine rongis	4.2.3.5.2	Tunnelite suhtes kehtivad erinõuded	4.2.7.11
		Liide J	
Marsruudiraamatu koostamine	4.2.1.2.2.1	Hädavalgustussüsteem	4.2.7.12
Eriolukordade haldamine	4.2.3.7		
Abipersonal	4.6.3.2.3.3		
Rongi koosseis	4.2.2.5	Veojõunõuded	4.2.8.1
Raudteetaristu-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist	4.2.3.3.2		
Raudteetaristu-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist	4.2.3.3.2	Nõuded ratta ja rööbastee haardetegurile	4.2.8.2
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6		
Liini ja liiniga seotud ja koos toimivate, vastavate liini kõrval asuvate seadmete kirjeldus	4.2.1.2.2		
Halvenenud käitamistingimused	4.2.3.6	Energiavarustusega seotud funktsionaalsed ja tehnilised näitajad	4.2.8.3
Liini ja liiniga seotud ja koos toimivate, vastavate liini kõrval asuvate seadmete kirjeldus	4.2.1.2.2		

4.3.4. Liidesed energiavarustuse KTKga

Viide käitamise KTK-le		Viide tavaraudtee energiavarustuse KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudtee-äärsete seadmete kirjeldus	4.2.1.2.2	Elektrivoolu juhtimine	4.4.2
Juhi teavitamine reaalajas	4.2.1.2.2.3		
Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine	4.2.1.2.2.2	Tööde teostamine	4.4.3

Viide käitamise KTK-le		Viide kiirraudtee energiavarustuse KTK-le	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Töötajad ja rongid	2.2.1	Ametialane pädevus	4.6

4.4. Käitamiseeskirjad

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

Selleks on liites A sätestatud Euroopa raudteeliikluse juhtimise süsteemi (ERTMS/ETCS) ning ERTMS-/GSM-R-raudiosüsteemi kasutuseeskirjad.

Liitega B nähakse ette muud käitamiseeskirjad, mida on võimalik standardida Euroopa raudteesüsteemis tervikuna.

4.5. Hoolduseeskirjad

Ei kohaldata.

4.6. Kutsekvalifikatsioon

Vastavalt käesoleva KTK punktile 2.2.1 käsitleb see punkt töötajate pädevuse saavutamiseks vajalikku kutsekvalifikatsiooni ja keeleoskust ning hindamismenetlust.

4.6.1. Ametialane pädevus

Raudteeveo-ettevõtja ja raudteetaristu-ettevõtja töötajad peavad 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.

Konkreetsete ülesannetega seotud kutsekvalifikatsiooni miinimumelemendid on esitatud liidetes J ja L.

4.6.1.1. Ametialased teadmised

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

a) raudtee üldine toimimine, erilise rõhuga ohutuse seisukohalt olulisel tegevusel:

- oma organisatsiooni ohutusjuhtimissüsteemi toimimise põhimõtted,
- koostalitlusvõimeliste toimingutega seotud olulisemate isikute roll ja vastutus,
- ohtude äratundmine, eelkõige seoses raudtee kasutamise ja elektritoitega;

b) vajalikud teadmised ohutusalaalsetest ülesannetest, mis seonduvad protseduuride ja liidestega järgmistest aspektidest:

- liinid ja raudtee-äärsed seadmed,
- veerem;
- keskkond.

4.6.1.2. Teadmiste rakendamise oskus

Et osata rakendada kõnealuseid teadmisi harilikes, halvenenud ja ohuolukordades, peavad töötajad olema täielikult teadlikud järgmistest asjaoludest:

- kõnealuste eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetod ja põhimõtted;
- raudteeäärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamine;
- ohutusjuhtimissüsteemi põhimõtted, et vältida liigseid riske seoses inimeste ja menetlusega.

Töötajad peavad ka suutma üldiselt kohaneda erinevate olukordadega, millesse inimene võib sattuda.

Raudteeveo-ettevõtjad ja raudteetaristu-ettevõtjad peavad looma kvalifikatsioonijuhtimise süsteemi, et tagada nende asjaomaste töötajate pädevuse hindamine ja säilitamine. Lisaks tuleb vastavalt vajadusele pakkuda koolitust, et tagada teadmiste ja oskuste ajakohasus, eelkõige süsteemi või üksikisikuga seotud nõrkuste või puuduste osas.

4.6.2. Keeleoskus

4.6.2.1. Põhimõtted

Raudteetaristu-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad tagama, et nende asjaomane personal oskab kasutada käesolevas KTKs sätestatud sideprotokolle ja -põhimõtteid.

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

Raudteeveo-ettevõtja töötajad, kes peavad oma ülesannete täitmisel harilikel, halvenenud või ohuolukordades suhtlema ohutuse seisukohalt olulistes küsimustes raudteetaristu-ettevõtja personaliga, peavad piisaval tasemel valdama raudteetaristu-ettevõtja töökeelt.

4.6.2.2. Keeleoskuse tase

Raudteetaristu-ettevõtja keelt tuleb osata ohutuse tagamiseks piisaval tasemel.

a) Juht peab suutma vähemalt:

- saata kõiki käesoleva KTK liites C sätestatud sõnumeid ja neist aru saada;
- tõhusalt suhelda harilikel, halvenenud ja ohuolukordades;
- täita vormide kogu vorme.

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

Suunised vajalike pädevustasemetega kohta on sätestatud liites E. Juhtide teadmised peavad olema vähemalt 3. tasemel. Rongi saatvatel töötajatel peab olema vähemalt 2. taseme keeleoskus.

4.6.3. Töötajate esialgne ja pidev hindamine

4.6.3.1. Põhielemendid

Raudteeveo-ettevõtjad ja raudteetaristu-ettevõtjad peavad kindlaks määrama oma töötajate hindamise menetluse.

Soovitav on arvesse võtta järgmist.

A. Personali valimine:

- isikliku kogemuse ja pädevuse hindamine;
- isikliku pädevuse hindamine vajalike võõrkeelte oskuse ja nende õppimise võime osas.

B. Esmane kutsealane koolitus:

- koolitusvajaduste analüüs;
- koolitusvõimalused;
- koolitajate koolitus.

C. Esmane hindamine:

- põhitingimused;
- hindamisprogramm, sealhulgas praktilised katsed;
- koolitajate kvalifikatsioon;
- pädevustunnistuse väljaandmine.

D. Pädevuse säilitamine:

- pädevuse säilitamise põhimõtted;
- järgnevad meetodid;
- pädevuse säilitamise protsessi vormistamine;
- hindamisprotsess.

E. Täienduskoolitus:

- pideva koolituse (sealhulgas keeleõppe) põhimõtted.

4.6.3.2. Koolitusvajaduste analüüs

4.6.3.2.1. Koolitusvajaduste analüüsi koostamine

Raudteeveo-ettevõtja ja raudteetaristu-ettevõtja peavad koostama oma asjaomaste töötajate koolitusvajaduste analüüsi.

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

- raudteetaristu-ettevõtjate töötavate erinevused ja nende muutumisega seotud riskid;
- ülesannete, tööprotseduuride ja sideprotokollide erinevused;
- raudteetaristu-ettevõtja personali kasutatava töökeele erinevused;
- kohalikud käitamisjuhised, 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 liidetes. Vajaduse korral tuleb töötajate koolitamisel neid tegureid arvesse võtta.

Raudteeveo-ettevõtja kavandatavast käitamisest või raudteetaristu-ettevõtja hallatava võrgu omadustest tulenevalt võivad osa punktis 4.6.1 osutatud liidetes nimetatud elementidest olla mittevajalikud. Koolitusvajaduste analüüsis tuleb sätestada, milliseid elemente ei peeta vajalikuks ja miks.

4.6.3.2.2. Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine

Raudteeveo-ettevõtja ja raudteetaristu-ettevõtja peavad kehtestama oma koolitusvajaduste läbivaatamise ja ajakohastamise menetluse, võttes arvesse näiteks varasemaid auditeid, süsteemi tagasisidet ja teadaolevaid muudatusi eeskirjades ja protseduurides, taristus ja tehnoloogias.

4.6.3.2.3. Rongimeeskonna ja abipersonali erielemendid

4.6.3.2.3.1. Raudteetaristu tundmine

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et rongis töötajatel on vajalikud teadmised asjaomase raudteetaristu kohta.

Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama menetluse, mille abil rongipersonal õpib tundma marsruute, millel töötatakse, ning säilitab vastavad teadmised. See menetlus peab:

- põhinema raudteetaristu-ettevõtja antaval marsruudiinfol ja
- olema kooskõlas punktis 4.2.1 kirjeldatud menetlusega.

4.6.3.2.3.2. Veeremialased teadmised

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

4.6.3.2.3.3. Abipersonal

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

4.7. Tervisekaitse- ja ohutusnõuded

4.7.1. Sissejuhatus

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

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

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

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

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

4.7.2. Välja jäetud

4.7.3. Välja jäetud

4.7.4. Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine

4.7.4.1. Enne tööle asumist

4.7.4.1.1. Minimaalsed terviseuuringud

Terviseuuringud peavad hõlmama järgmist:

- üldine tervisekontroll;
- sensoorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontroll;
- uriini- või vereanalüüs, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;
- narkootikumide kuritarvitamise kontroll.

4.7.4.1.2. Psühholoogiline hindamine

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

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

a) Kognitiivsed võimed:

- tähelepanu- ja keskendumisvõime,
- mälu,
- taju erksus,
- otsustusvõime,
- suhtlemisoskus;

b) psühhomotoorsed võimed:

- reaktsiooni kiirus,
- liigutuste koordinatsioon;

c) käitumine ja isiksuseomadused:

- emotsionaalne enesevalitsemine,
- käitumise usaldusväärsus,
- sõltumatus,
- kohusetunne.

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

4.7.4.2. Pärast tööle asumist

4.7.4.2.1. Korrapärase tervisekontrolli sagedus

Vähemalt üks korrapärane terviseuuring tuleb teha:

- alla 40-aastaste töötajate puhul iga viie aasta järel;
- 41–62-aastaste töötajate puhul iga kolme aasta järel;
- üle 62-aastaste töötajate puhul kord aastas.

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

4.7.4.2.2. Korrapärase tervisekontrolli minimaalne sisu

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

- üldine tervisekontroll;
- sensorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontroll;
- uriini- või vereanalüüs, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;
- narkootikumide kuritarvitamise kontroll, kui esinevad vastavad kliinilised näitajad.

4.7.4.2.3. Täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine

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

Tööandja peab taotlema tervisekontrolli tegemist pärast iga puudumist üle 30 haiguspäeva. Vajaduse korral võib nimetatud kontroll piirduda töötervishoiuarsti hinnanguga olemasolevate terviseandmete põhjal, mis näitavad, et töötaja töövõime ei ole halvenenud.

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

4.7.5. Meditsiininõuded

4.7.5.1. Üldnõuded

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

- ootamatu teadvusekaotus;
- teadvuse või keskendumisvõime nõrgenemine;
- ootamatu teovõimetus;
- tasakaalu või koordineerimise halvenemine;
- oluline liikumisvõime halvenemine.

Täidetud peavad olema järgmised nägemis- ja kuulmisnõuded.

4.7.5.2. Nägemisnõuded

- Kaugnägemisteravus, abivahenditega või ilma: 0,8 (parem silm + vasak silm – eraldi mõõdetuna); nõrgemal silmal vähemalt 0,3.
- Maksimaalsed korrektiivklaasid: kaugelägevus +5 / lähinägevus –8. Töötervishoiuarst võib erandjuhtudel lubada nimetatud vahemikust välja poole jäävaid näitajaid, olles eelnevalt konsulteerinud silmaarstiga.
- Kesknägevus ja lähinägevus: piisav, abivahenditega või ilma.
- Lubatud on kontaktläätsed.
- Normaalne värvieristusvõime: tunnustatud testi (nt Ishihara) alusel, vajaduse korral kasutada täiendavat tunnustatud testi.
- Vaateväli: normaalne (puuduvad kõrvalekalded, mis mõjutaksid tööülesannete täitmist).
- Mõlema silma nägevus: olemas.
- Binokulaarne vaateväli: olemas.
- Kontrastitundlikkus: hea.
- Puuduvad progresseeruvad silmahaigused.
- Läätsimplantaadid, keratotoomia ja keratektoomia on lubatud üksnes juhul, kui neid kontrollitakse igal aastal või töötervishoiuarsti määratud ajavahemike järel.

4.7.5.3. Kuulmisnõuded

Toonaudiogrammiga 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 heli juhtivusega kõrva puhul 45 dB.

4.8. Taristu-, raudteeveeremi- ja sõidukiregister

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

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

4.8.1. Taristu

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

4.8.2. Veerem

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

- kas veeremiüksus on ehitatud materjalidest, mis võivad õnnetuste või tulekahju korral ohtlikud olla (nt asbest);
- veeremiüksuse, k.a. puhvrid olemasolu korral, kogupikkus.

5. KOOSTALITLUSE KOMPONENDID

5.1. Määratlus

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

5.2. Komponentide loetelu

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas koostalitluse komponendid puuduvad.

6. KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI NENDE KASUTAMISKÕLBIKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSE TÕENDAMINE**6.1. Koostalitluse komponendid**

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

6.2. Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**6.2.1. Põhimõtted**

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

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

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

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

7. RAKENDAMINE**7.1. Põhimõtted**

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

Kavas tuleb arvesse võtta järgmist:

a) iga konkreetse liini kasutamisega seotud spetsiifiliste inimteguritega seonduv;

b) iga asjaomase liini konkreetsed käitamis- ja ohutuselemendid ning

c) see, kas elementi/elemente tuleb rakendada järgmise suhtes:

— kõikide liinil liikuvate rongide suhtes või mitte,

— üksnes teatavate liinide suhtes,

— kõikide liinide suhtes,

— kõikide võrgus liikuvate rongide suhtes;

d) rakendamise seosed teiste allsüsteemidega (juhtkäsud ja signaalimine, veerem jne).

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

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

a) raudteeveo-ettevõtja või raudteetaristu-ettevõtja alustab tegevust,

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

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

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

7.2. Rakendussuunised

Rakendamine koosneb kolmest konkreetsest osast:

- a) kinnitus, et olemasolevad süsteemid ja protsessid vastavad käesoleva KTK nõuetele;
- b) olemasolevate süsteemide ja protsesside muutmine, et täita käesoleva KTK nõudeid;
- c) uued süsteemid ja protsessid, mis tulenevad teiste allsüsteemide rakendamisest:
 - uued/täiendatud tavaliniid (raudteetaristu/energiavarustus);
 - uued või täiendatud ETCS-signaalisrajatised, GSM-R-raadioseadmed, teljepukside ülekuumenemise detektorid jne (juhtkäsud ja signaalimine);
 - uus veerem (veerem).

7.3. Erijuhtumid

7.3.1. Sissejuhatus

Allpool loetletud erijuhtudel võib kohaldada järgmisi erisätteid.

Erijuhud jagunevad kahte kategooriasse:

- sätteid kohaldatakse püsivalt (juhtum P) või ajutiselt (juhtum T).
- Ajutise kohaldamise juhtudel täidavad liikmesriigid asjakohase allsüsteemi nõuded kas 2016. aastaks (juhtum T1) või 2024. aastaks (juhtum T2).

7.3.2. Erijuhtumite loetelu

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

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

7.3.2.2. Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum (T2)

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

Liide A

ERTMSi/ETCSi käitamiseeskirjad

ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri käitamiseeskirjad on sätestatud tehnilises dokumendis „ERTMSi kasutuspõhimõtted ja -eeskirjad – versioon 2”, mis on avaldatud ERA veebilehel (www.era.europa.eu).

Lüide B

Ühetaolist käitamist võimaldavad muud eeskirjad

A. ÜLDTEAVE

Reserveeritud

B. TÖÖTAJATE OHUTUS JA TURVALISUS

Reserveeritud

C. RAKENDUSLIIDES SIGNAALIMIS- JA JUHTKÄSKUDE SEADMETEGA

C1. Liivatamine

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

— pöörangute ja ülesõitude piirkonnas;

— pidurdamisel alla 20 km/h kiirusel;

— rongi seisu ajal.

Erandjuhud on:

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

— paigaltvõtt või

— veduri liivatamiseseadmete katsetamine. (Katsetamist ei toimu piirkondades, mis on taristuregistris selgesõnaliselt sätestatud.)

C2. Teljepuksi ülekuumenemise detektorite aktiveerimine

Reserveeritud

D. RONGI LIKUMINE

D1. Tavatingimused

D2. Halvenenud tingimused

Reserveeritud

E. KÕRVALEKALDED, VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSED

Reserveeritud

Liide C

Ohutusteabe vahetamise metoodika**SISSEJUHATUS**

Käesolevas liites kehtestatakse eeskirjad ohutusalase maa-mobiil- ja mobiil-maa-side kohta, mida kasutatakse ohutuse seisukohalt kriitilistes olukordades edastatava või vahetatava teabe edastamiseks koostalitlusvõimelises võrgus, eelkõige:

- määratakse kindlaks ohutusalaste teadete sisu ja struktuur;
- määratakse kindlaks nende teadete kõneedastuse meetodid.

Käesoleva liite alusel:

- on raudteetaristu-ettevõtjal võimalik koostada teated ning vormide kogud. Kõnealused osad tehakse raudteeveo-ettevõtjale teatavaks üheaegselt eeskirjade ja protseduuride avaldamisega; on raudteetaristu-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. Mõnede riskide puhul on vormide kasutamine asjakohane, teiste puhul aga mitte.

Konkreetset riski arvestades otsustab raudteetaristu-ettevõtja, kas vormi kasutamine on asjakohane. Vormi tuleks kasutada üksnes juhul, kui selle ohutus- ja kasutuseelised kaaluvad üles ohutus- ja kasutusprobleemid.

Raudteetaristu-ettevõtjad peavad kasutama formaliseeritud sideprotokolli, mis vastab järgmisele kolmele kategooriale:

- kiireloomulised suulised (häda)teated;
- kirjalikud käsud;
- täiendavad tööalased teated.

Et toetada nende teadete distsiplineeritud edastamist, on välja töötatud sidepidamismetoodika.

1. SIDEPIDAMISMETOODIKA**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

Termin, millega kinnitatakse teate kättesaamist:

kätte saadud

Termin, millega palutakse viletta levi või arusaamatuse korral teadet korrata:

öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

— kinnituseks etteeloetud teate kättesaamisel

Terminid, mida kasutatakse, et teatada, kas etteeloetud 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:

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, vahemaa, kiiruse ja kuupäeva väljendamine tähthaaval

Et aidata erinevates olukordades teadetest paremini aru saada ja neid väljendada, tuleb iga terminit hääldada aeglaselt ja õigesti ning öelda 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.

Raudteetaristu-ettevõtja võib lisada veel tähti koos iga tähe foneetilise hääldusega, kui seda nõuab/nõuavad raudteetaristu-ettevõtja töökeel või töökeeled.

Raudteeveo-ettevõtja võib vastavalt vajadusele lisada täiendavaid hääldamisjuhiseid.

1.1.3.2. Arvude väljendamine

Arve väljendatakse numberhaaval:

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

Näide: rong 2183 = rong kaks-üks-kaheksa-kolm.

Kümnendkohti väljendatakse sõnaga „koma”.

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

1.1.3.3. Kellaaja väljendamine

Kellaeg teatatakse kohaliku aja järgi tavapäraselt.

Näide: 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 kiirust kilomeetrites tunni kohta.

Võib kasutada miile, kui tegemist on asjaomases taristus kasutatava ühikuga.

1.1.3.5. Kuupäevade väljendamine

Kuupäevi väljendatakse tavapäraselt.

Näide: 10. detsember

1.2. Sidepidamise struktuur

Ohutusaste teadete kõneandus koosneb põhimõtteliselt kahest järgmisest etapist:

- identifitseerimine ja palve juhiste saamiseks;
- teate edastamine ja teabeanduse lõpetamine.

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

1.2.1. Identifitseerimise ja juhiste palumise eeskirjad

Et osapooled saaksid teineteise identifitseerida, teha kindlaks käitamisolukorra ning saata protseduurilisi juhi-
seid, kohaldatakse järgmisi eeskirju.

1.2.1.1. Identifitseerimine

Kui tegemist ei ole väga kiireloomuliste ülitähtsate erakorraliste teadetega, on oluline, et teabevahetust alustavad isikud ennast identifitseeriks. Juhid identifitseerivad end ronginumbri ja rongi asukoha abil. Signalisti ja juhi vahelise side korral on just signalisti ülesanne tagada, et sidet peetakse õige signalisti ja juhi vahel. See on eriti oluline juhtudel, kui suhtlus toimub piirkondades, kus sidepiirkonnad kattuvad.

Seda põhimõtet rakendatakse ka pärast teabeanduses tekkinud katkestusi.

Osapooled kasutavad selleks järgmisi teateid:

- rongide liikumislube andvad töötajad:

rong	(number)
siin	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 ohutusalsed teated

Kuna need teated on kiireloomulised ja kohustavad:

- võib neid saada või vastu võtta sõidu ajal;
- võib neid identifitseerimata edastada;
- 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 saada 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 saada 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, etteeloetavat osa ja täiendavaid või selgitavaid andmeid.

1.2.2.2.4. Etteloetu õigsuse kinnitamine

Igale etteeloetud teatele peab järgnema teate saatja kinnitus, et etteeloetu on või ei ole õige:

õige

või

viga + ütlen uuesti

pärast mida saadetakse algne teade uuesti.

1.2.2.2.5. Kinnitussõnum

Iga vastuvõetud teate kättesaamist kinnitatakse positiivselt või negatiivselt järgmiselt:

kätte saadud

või

ei kuulnud, öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

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 ohuolekus signaalist möödasõit):

luba
(number)

— kõigil muudel juhtudel (nt ettevaatlikult sõites):

teade (number)

1.2.2.2.7. Tagasiside

Igale teatele, mis sisaldab nõuet „saata tagasiside”, järgneb „tagasiside”.

1.2.2.3. Täiendavad teated

Täiendavad teated

- saadetakse pärast identifitseerimisprotseduuri läbimist;
- on lühikesed ja täpsed (võimaluse korral ainult saadetak teave ja selle kehtivusala);
- loetakse uuesti ette ja sellele järgneb õige või vale ettelugemise kinnitus;
- neile võib järgneda palve saada juhiseid või täiendavat infot.

1.2.2.4. Muutuva kindlaksmääramata sisuga infosõnumid

Muutuva sisuga infosõnumid:

- saadetakse pärast identifitseerimisprotseduuri;
- valmistatakse ette enne saatmist;
- loetakse uuesti 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 tagasiside, esitatakse ka tagasiside tekst.

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

2.2. Vormid

Vormid on protseduuriteadete ametlikud andmevormid. Üldjuhul on need teated halvenenud töötingimuste kohta. Tüüpnäiteks on juhile antav luba signaalmärgist möödaskõigiks või sõidu jätkamiseks pärast „liikumisloa lõppu”, konkreetsetes 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 liikumislube andvad töötajad ja juhid reaajas 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 liikumisloa lõpust (EOA) möödaskõigil 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 arvutipõhisesse dokumenti.

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.

Raudteetaristu-ettevõtja vastutab vormide kogu ja vormide koostamise eest tema töökeeles.

Teadete edastamiseks kasutatav keel on alati raudteetaristu-ettevõtja töökeel.

Vormide kogu koosneb kahest osast.

Esimene osa sisaldab järgmist:

- vormide kogu kasutamise õpetus;
- keskuse saadetavate protseduurivormide loend;
- 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 tähthaaval väljendamise eeskirjad (foneetiline tähestik jne).

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

3. TÄIENDAVAD TEATED

Täiendavad teated on infosõnumid, mille abil erandlikest olukordadest, mille jaoks ei ole kindlaksmääratud vormi vajalikuks peetud, või rongi liikumise või rongi või taristu tehnilise seisundiga seotud olukordadest teatab kas

- juht, et teavitada rongide liikumislube andvaid töötajaid, või
- rongide liikumislube andvad töötajad, et teavitada juhti.

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

3.1. Sõnumite ülesehituse juhised

Nimetatud sõnumite struktuuri põhijooned võivad olla järgmised.

Teavevahetuse etapp	Sõnumi sisu
Teabe edastamise põhjus	☐ teavitamiseks ☐ meetmete võtmiseks
Vaatlusandmed	☐ Siin on ☐ Ma nägin ☐ Mul oli ☐ Ma pörkasin kokku

Teavevahetuse etapp	Sõnumi sisu
Asukoht	
— liinil	☐ <i>(jaama nimi)</i>
	☐ <i>(konkreetne koht)</i>
	☐ miiliposti/kilomeetriposti <i>juures (number)</i>
— minu rongi suhtes	☐ veduk <i>(number)</i>
	☐ vagun <i>(number)</i>
Olemus	
— objekt	.....
— inimene	 <i>(vt sõnastik)</i>
Seisund	
— paigal	☐ seisab peal ☐ lebab peal ☐ on kukkunud peale
— liikuv	☐ kõnnib ☐ jookseb ☐ suunas
Asukoht rööbastee suhtes	

Sõnumitele võib järgneda palve saada juhiseid.

Sõnumi sisu esitatakse nii asjaomase raudteeveo-ettevõtja valitud keeles kui ka raudteetaristu-ettevõtja töökeel(ites).

3.2. Raudteeterminite sõnastik

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

Sõnastik koosneb kahest osast:

- terminite loend teemade kaupa;
- terminite loend tähestikulises järjekorras.

3.3. Veeremi skeem

Kui raudteeveo-ettevõtja leiab, et tema tegevuses oleks sellest kasu, koostatakse käideldavat veeremit kirjeldav skeem. Selles loetletakse nimeliselt komponendid, mis võivad olla teemaks asjaomaste raudteetaristu-ettevõtjatega suhtlemises, ning esitatakse standardterminite üldnimetused raudteeveo-ettevõtja valitud keeles ning selle raudteetaristu-ettevõtja töökeeles, kelle taristut kasutatakse.

3.4. Taristuseadmete (rööbastee, toiteallikas jne) kirjeldus

Kui raudteeveo-ettevõtja leiab, et tema tegevuses oleks sellest kasu, koostatakse kasutatava marsruudi taristuseadmete (rööbastee, toiteallikas jne) omaduste kirjeldus. Selles loetletakse nimeliselt komponendid, mis võivad olla teemaks asjaomas(t)e raudteetaristu-ettevõtja(te)ga suhtlemisel. Selles tuleb esitada standardterminite üldnimetused raudteeveo-ettevõtja valitud keeles ning selle raudteetaristu-ettevõtja töökeeles, kelle taristut kasutatakse.

4. SUULISTE TEADETE LIIGID JA STRUKTUUR

4.1. Hädateated

Hädateadete 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.

Raudteetaristu-ettevõtja võib oma tegevusega seotud vajadustest lähtuvalt kehtestada ka teisi hädateateid.

Hädateadetele võib järgneda kirjalik käsk (vt alapunkt 2).

Hädateades 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

a) On vaja seisata kõik rongid

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

Hädaolukord, seisata kõik rongid

Vajaduse korral täpsustatakse teates andmed asukoha või piirkonna kohta.

Kui võimalik, tuleb pärast seda teadet teatada kiiresti ka põhjus, hädaolukorra asukoht ja rongi identifitseerimistunnus:

Takistus teel

või tulekahju

või
(muu põhjus)

liinil
(nimi) (km)

Rongi juht
(number)

b) On vaja seisata konkreetne rong

Rong	(liinil/rööbasteel)
(number)	(nimi/number)

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

4.3. **Juhi saadetavad teated**

On vaja energiaseadmed välja lülitada

Hädaolukord, vool välja lülitada

Kui võimalik, tuleb pärast seda teadet teatada kiiresti ka põhjus, hädaolukorra asukoht ja rongi identifitseerimistunnus.

Koht	(km)
.....	liinil/rajal
(nimi/number)	
.....	ja
(jaam)	(jaam)
Põhjus	
Rongi juht	
	(number)

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

Liide D

Andmed, mis peavad olema raudteeveo-ettevõtjale kättesaadavad marsruutide kohta, mida ta kavatseb kasutada

1. OSA. RAUDTEETARISTU-ETTEVÕTJA ÜLDANDMED

- 1.1. Raudteetaristu-ettevõtja(te) nimi (nimed) ja identifitseerimistunnus(ed)
- 1.2. Riik (või riigid)
- 1.3. Lühikirjeldus
- 1.4. Üldiste käitamiseeskirjade 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, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid)
- 2.2. Liiniskeem

Skeemidel esitatakse andmed, millele vajaduse korral lisatakse tekst. Kui jaamade/sorteerimisjaamade/depoode kohta esitatakse eraldi skeem, võib liiniskeemis sisalduvat infot lihtsustada

- 2.2.1. Andmed vahemaade kohta
- 2.2.2. Liinide, ümbersõitude, haruteede ja tupikute asukohad
- 2.2.3. Liinidevahelised ühendused
- 2.2.4. Põhiasukohad (jaamad, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid)
- 2.2.5. Kõigi püsisignaali asukohad ja tähendused
- 2.3. Jaamade/sorteerimisjaamade/depoode skeemid (NB! Kehtib üksnes koostalitlusvõimelise liiklusega kohtade suhtes)

Asukohaspetsiifilistel skeemidel esitatakse andmed, millele vajaduse korral lisatakse tekst

- 2.3.1. Asukoha nimi
- 2.3.2. Asukoha identifitseerimiskood
- 2.3.3. Koha liik (reisiterminal, kaubaterminal, sorteerimisjaam, depoos)
- 2.3.4. Kõigi püsisignaali asukohad ja tähendused
- 2.3.5. Rööbasteede, sealhulgas tupikute identifitseerimistunnused ja plaan
- 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
- 2.3.12. Perrooni ääre ja rööbastee telgjoone vahekaugus rööpa pealispinna kõrgusel
- 2.3.13. Puuetega reisijate juurdepääsu võimalus (reisijaamade puhul)

3. OSA. KONKREETSETE LIINILOIKUDE 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. Raudtee-äärsed kaugusetähised (sagedus, välimus ja paigutus)
- 3.1.7. Veoliik (kombineeritud, reisijate-, kauba-, ... vedu)
- 3.1.8. Lubatud piirkiirus(ed)
- 3.1.9. Kõik muud vajalikud ohutusalsed andmed
- 3.1.10. Kohalikud käitamise 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. Märgede ülekõrvaldamise kohta liinilõigul (direktiivi 2001/14/EÜ artikkel 22)
- 3.2. Tehnilised eritingimused
 - 3.2.1. Taristu KTK EÜ vastavustõendamine
 - 3.2.2. Koostalitlusvõimelise liini kasutuselevõtu kuupäev
 - 3.2.3. Võimalike erijuhtumite loend
 - 3.2.4. Võimalike erandite loend
 - 3.2.5. Rööpmelaius
 - 3.2.6. Ehitusgabriit
 - 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. Minimaalne kõveriku 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. Energiavarustuse allsüsteem
 - 3.3.1. Energiavarustuse KTK EÜ vastavustõendamine
 - 3.3.2. Koostalitlusvõimelise liini 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 voolusagedus (nt vahelduvvool, alalisvool)
 - 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 eraldusnõudeid (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. Käitusteave
- 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. Juhtkäskude ja signaalimise KTK EÜ vastavustõendamine
 - 3.4.2. Koostalitlusvõimelise liini kasutuselevõtu kuupäev
 - 3.4.3. Võimalike erijuhtumite loend
 - 3.4.4. Võimalike erandite loend
 - ERTMS/ETCS
 - 3.4.5. Kohaldamistasand
 - 3.4.6. Raudtee-äärsed 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 sõidusignaali uuendamise funktsiooniga
 - 3.4.13. Veeremil nõutavad tehnilised seadmed
 - B-klassi rongikaitseüsteem, juht- ja hoiatusüsteem(id)
 - 3.4.14. B-klassi süsteemide kasutamise siseriiklikud 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 rongikaitse-süsteem, juht- ja hoiatussüsteem
 - 3.4.32. ERTMS/GSM-R
 - 3.4.33. B-klassi raadiosüsteem
 - 3.4.34. Raudtee-äärsed signaalseadmed
 - Pidurdustõhususega seotud kiirusepiirangud*
 - 3.4.35. ERTMS/ETCS
 - 3.4.36. B-klassi rongikaitse-süsteemid, juht- ja hoiatussüsteemid
 - B-klassi süsteemi toimimise siseriiklikud eeskirjad*
 - 3.4.37. Pidurdustõhususega seotud siseriiklikud eeskirjad
 - 3.4.38. Muud siseriiklikud eeskirjad, nt UIC infolehe 512 kohased andmed (1. jaanuar 1979 (8. väljaanne) ja 2 muudatust)
 - Taristu juhtkaskude ja signaalimiseadmete EMC-taluvus*
 - 3.4.39. Euroopa standardite kohaselt kehtestatav nõue
 - 3.4.40. Pöörisvoolpidurite lubatavus
 - 3.4.41. Magnetpidurite lubatavus
 - 3.4.42. Nõuded rakendatud eranditega seotud tehnilistele lahendustele
 - 3.5. Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem
 - 3.5.1. Käitamise ja liikluskorralduse KTK (OPE KTK) EÜ vastavustõendamine
 - 3.5.2. Koostalitlusvõimelise liini kasutuselevõtu kuupäev
 - 3.5.3. Võimalike erijuhtumite loend
 - 3.5.4. Võimalike erandite loend
 - 3.5.5. Keel, mida kasutatakse ohutuse seisukohalt oluliseks teabevahetuseks raudteetaristu-ettevõtja töötajatega
 - 3.5.6. Erilised kliimatingimused ja seonduvad eeskirjad.
-

Lüide E

Keeleoskuse ja teabevahetuse tase

Suulise keeleoskuse võib jagada viiele tasemele:

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

Liide F

Kasutamata

Liide G

Kasutamata

Liide H

Kasutamata

Liide I

Kasutamata

Liide J

Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded**1. ÜLDNÕUDED**

- a) Käesolev liide, mida tuleb lugeda koostoimes punktidega 4.6 ja 4.7, sisaldab nende elementide loendit, mida peetakse vajalikuks rongi saatmiseks võrgus.
- b) Väljend „kutsekvalifikatsioon” tähistab käesolevas KTKs neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.
- c) Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik, olenemata nimetustest, ametinimetustest või ametiastmetest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne äriühing.
- d) Iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik peab täitma kõik täidetava ülesandega seotud eeskirjad ja protseduurid.

2. AMETIALASED TEADMISED

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

2.1. Ametialased põhiteadmised

- a) Raudteesüsteemi, sealhulgas allsüsteemide liideste ohutusjuhtimise üldpõhimõtted, mis on seotud konkreetse ülesandega
- b) Reisijate või veose ning raudteel ja selle ümbruses viibivate inimeste ohutusega seotud üldtingimused
- c) Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused
- d) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused
- e) Isiklik ohutus, sealhulgas rööbasteel rongist lahkudes

2.2. Kasutatava taristu käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine

- a) Käitamisprotseduurid ja ohutusnõuded
- b) Juhtkäskude ja signaalimise süsteem
- c) Sidepidamise põhimõtted ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine

2.3. Veeremialased teadmised

- a) Reisivagunites olevad seadmed
- b) Pisivigade parandamine veeremi reisijatele ette nähtud ruumides vastavalt raudteeveo-ettevõtja nõuetele

2.4. Marsruudi tundmine

- a) Käitamisprotseduurid (nt rongi lähetamise meetodid) konkreetsetes kohtades (signaalid, jaamaseadmed jne)
- b) Jaamad, kus reisijad võivad maha minna või peale tulla
- c) Liinide marsruudile iseloomulikud kohalikud käitamis- ja hädaprotseduurid

3. TEADMISTE RAKENDAMISE OSKUS

- a) Väljumiseelsed kontrollid, sealhulgas pidurikatsetused ja uste nõuetekohane sulgumine
- b) Väljumisprotseduurid

- c) Reisijatega suhtlemine, eelkõige reisijate ohutusega seotud olukordades
- d) Halvenenud käitamistingimused
- e) Reisijateruumides potentsiaalsete vigade hindamine ja reageerimine vastavalt eeskirjadele ja protseduuridele
- f) Eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või juhi abistamiseks vajalikud kaitse- ja hoiatusmeetmed
- g) Reisijate evakueerimine ja ohutus, eelkõige juhul, kui nad peavad viibima rööbasteel või selle läheduses
- h) Raudteetaristu-ettevõtja töötajatega suhtlemine juhtudel, kus rongisaatja abistab juhti evakueerimise korral
- i) Kõikidest rongi käitamise, taristu seisundiga jms seotud ebaharilikest olukordadest teatamine. Vajaduse korral tuleb teated esitada kirjalikult raudteeveo-ettevõtja valitud keeles.

Liide K

Kasutamata

Liide L

Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded**1. ÜLDNÕUDED**

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

- a) Väljend „kutsekvalifikatsioon” tähistab käesolevas KTKs neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.
- b) Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik, olenemata nimetustest, ametinimetustest või ametiasmetest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne äriühing.
- c) Iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik peab täitma kõik täidetava ülesandega seotud eeskirjad ja protseduurid.

2. AMETIALASED TEADMISED

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

2.1. Ametialased põhiteadmised

- a) Raudteesüsteemi, sealhulgas allsüsteemide liideste ohutusjuhtimise üldpõhimõtted, mis on seotud konkreetse ülesandega
- b) Reisijate ja/või veoste, sealhulgas ohtlike kaupade ja eriveoste ohutusega seotud üldtingimused
- c) Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused
- d) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused
- e) Isiklik ohutus rööbasteel või selle läheduses viibides
- f) Sidepidamise põhimõtted ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine

2.2. Kasutatava taristu käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine

- a) Rongide käitamine harilikes, halvenenud ja hädaolukordades
- b) Käitamisprotsessid konkreetsetes kohtades (signaalimine, jaama/depoo/sorteerimisjaama seadmed) ja ohutuseeskirjad
- c) Kohalik käitamiskord

2.3. Rongi seadmete tundmine

- a) Vaguni- ja veduriseadmete funktsioon ja kasutamine
- b) Tehnoülevaatus vajaduse väljaselgitamine ja ülevaatus korraldamine

3. TEADMISTE RAKENDAMISE OSKUS

- a) Rongi koosseisu eeskirjade, pidurdusnormide, laadimiseeskirjade jne rakendamine, et tagada rongi töökorras olek
- b) Veeremil olevast märgistusest ja siltidest arusaamine
- c) Rongi andmete kindlaksmääramine ja kättesaadavaks tegemine
- d) Rongimeeskonnaga suhtlemine
- e) Rongiliikluse juhtimise eest vastutavate töötajatega suhtlemine

- f) Halvenenud käitamistingimused, eriti juhul, kui need mõjutavad rongide ettevalmistamist
- g) Eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või konkreetses kohas kohalike protseduuridega ette nähtud kaitse- ja hoiatusmeetmed
- h) Meetmed, mis tuleb võtta ohtlike kaupade veoga seotud vahejuhtumite puhul (vastavalt vajadusele)

Liide M

Kasutamata

Liide N

Kasutamata

Liide O

Kasutamata

Lüide P

Euroopa raudteeveereminumber ja seonduv tähtmärgistus veeremi kerel**1. EUROOPA RAUDTEEVEEREMINUMBRIT KÄSITLEVAD ÜLDSÄTTED**

Euroopa raudteeveereminumber antakse vastavalt koodidele, mis on kindlaks määratud otsuse 2007/756/EÜ 6. liites.

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

2. VÄLISMÄRGISTUSE ÜLDINE KORD

Märgistuse pealekandmiseks kasutatavad suurtähed ja numbrid peavad olema vähemalt 80 mm kõrgused, kirjavahetuse kvaliteediga Sans 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.

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

3. VAGUNID

Märgistus kantakse vagunikerele järgmiselt:

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

Kus näidetes:

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

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

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

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks

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

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks-xy

4. RÖÖBASBUSSID JA REISIVAGUNID

Number kantakse veeremiüksuse mõlemale küljele järgmiselt:

E-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7
B¹⁰ tu

Veeremi registreerimisriigi tähis ja tehniliste omaduste tähis trükitakse vahetult Euroopa raudteeveeremi numbri ette, taha või alla.

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

5. VEDURID, VEDUKID JA ERIVEEREM

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

92 10 1108 062-6

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

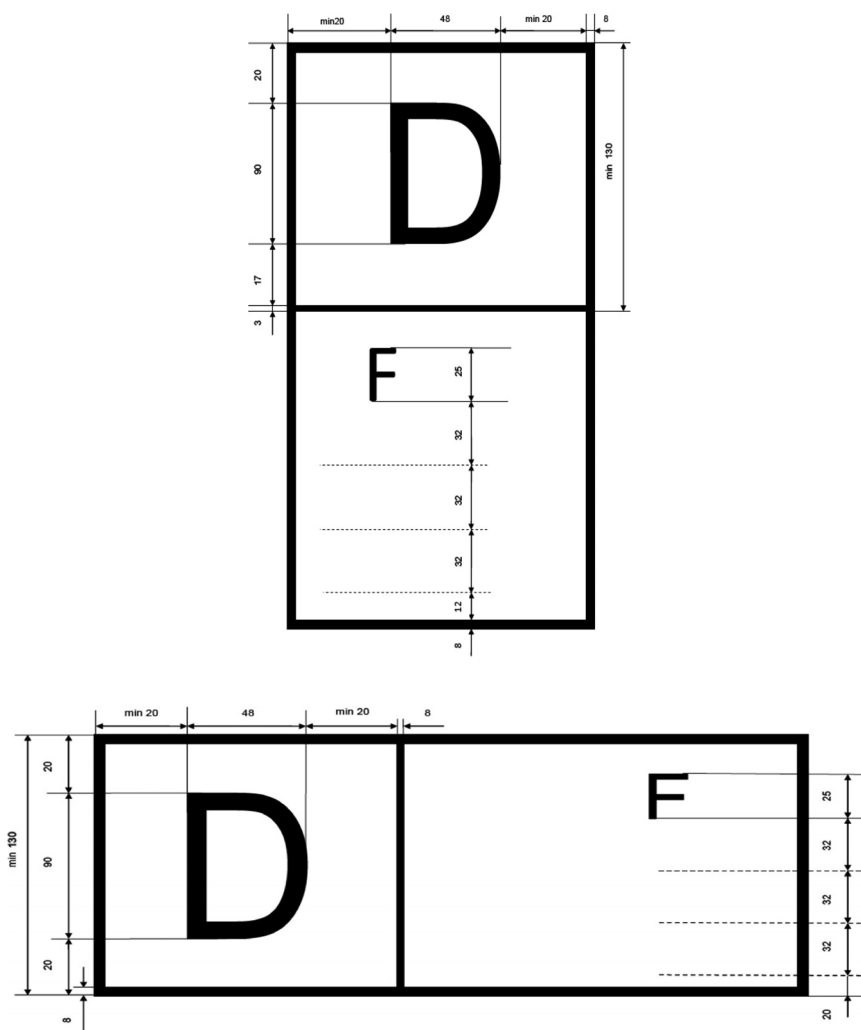
6. KOOSTALITLUSVÕIME TÄHTMÄRGISTUS

„TEN”: veeremiüksus:

- mis vastab kõigile tegevusloa saamise ajal kehtivatele asjakohastele KTKdele ja on saanud kasutuselevõttuloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 22 lõikega 1 ning
- mis on saanud kõikides liikmesriikides kehtivat tegevusloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikega 1.

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

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



Liide Q

Kasutamata

Liide R

Kasutamata

Liide S

Kasutamata

Lüide T

Pidurdustõhusus**A. RAUDTEETARISTU-ETTEVÕTJA ROLL**

Raudteetaristu-ettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale igal marsruudil nõutava pidurdustõhususe ja esitab teabe marsruudi omaduste kohta. Raudteetaristu-ettevõtja peab tagama, et nõutava pidurdustõhususe puhul võetaks arvesse marsruudi omaduste ja raudtee-äärse tähistuse mõju.

Kui raudteetaristu-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja ei ole kokku leppinud muus pidurdustõhusust väljendavas ühikus, väljendatakse nõutavat pidurdustõhusust järgmiselt:

- 1) rongide puhul, mille maksimumkiirus on suurem kui 200 km/h, aeglustusprofiilina ja ekvivalentse reageerimisajana rõhtsal rööbasteel;
- 2) rongide ja fikseeritud rongikoosseisude puhul, mille maksimumkiirus ei ületa 200 km/h, aeglustuse väärtusena (nagu punktis 1) või pidurdusmassi protsendina.

Raudteetaristu-ettevõtja esitab ka pidurdustõhususe nõuded mõne muu väärtusena (pidurdusmassi protsent või aeglustuse väärtus), kui raudteeveo-ettevõtja seda nõuab;

- 3) muude rongide / muutuvate rongikoosseisude puhul, mille maksimumkiirus ei ületa 200 km/h, pidurdusmassi protsendina.

B. RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJA ROLL

Raudteeveo-ettevõtja tagab, et kõik rongid vastaksid raudteetaristu-ettevõtja nõutavale pidurdustõhususele või ületaksid seda. Seepärast arvutab raudteeveo-ettevõtja välja rongi pidurdustõhususe, võttes arvesse rongi koosseisu.

Raudteeveo-ettevõtja peab võtma arvesse veeremiüksuse või rongi pidurdustõhusust, mis on määratud kindlaks kasutuselevõtmisel. Arvestada tuleb selliste veeremi näitajatega nagu pidurite töökindlus ja käideldavus. Raudteeveo-ettevõtja peab ka arvesse võtma marsruudi omadusi, mis mõjutavad rongi käitumist pidurdustõhususe reguleerimisel rongi peatamiseks ja selle liikumatuse tagamiseks.

Tegelikult käideldava rongi (rongi koosseis, pidurdusvõime, pidurite seadistused) kontrollimisest tulenevat pidurdustõhusust kasutatakse sisendväärtusena käitamiseeskirjade puhul, mida kohaldatakse seejärel rongi suhtes.

C. PIDURDUSTÕHUSUST EI SAAVUTATA

Raudteetaristu-ettevõtja peab kehtestama eeskirjad, mida kasutatakse juhul, kui rong ei saavuta nõutavat pidurdustõhusust, ja tegema need kättesaadavaks raudteeveo-ettevõtjale.

Kui rong ei saavuta rongi poolt läbitavate marsruutide puhul nõutavat pidurdustõhusust, peab raudteeveo-ettevõtja järgima sellest tulenevaid piiranguid, nt kiirusepiirangut.

*Liide U***Avatud punktide loetelu**

LIIDE B (VT KÄESOLEVA KTK PUNKT 4.4)

Ühetaolist käitamist võimaldavad muud eeskirjad

PUNKT 4.2.2.1.3.3

Kaubarongid, mis liikmesriikidevahelisi piire ei ületa

Liide V

Kasutamata

Liide W

Sõnastik

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

Mõiste	Määratlus
Õnnetusjuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 3.
Rongide liikumislubade andmine	Rongide liikumise võimaldamine seadmete käitamisega signaalimiskeskustes, elektrivarustuse juhtkeskustes ja liiklusjuhtimiskeskustes. See ei hõlma raudteeveo-ettevõtja töötajaid, kes vastutavad rongimeeskonna, veeremi ja muude ressursside haldamise eest.
Pädevus	Täidetava ülesande ohutuks ja usaldusväärseks täitmiseks vajalik kvalifikatsioon ja kogemused. Kogemusi võib omandada koolituse käigus.
Ohtlikud kaubad	Hõlmatud direktiiviga 2008/68/EÜ
Halvenenud käitamistingimused	Ootamatu sündmuse põhjustatud olukord, mis takistab normaalset rongiliiklust.
Lähetamine	Vt rongi lähetamine.
Juht	Määratletud direktiivi 2007/59/EÜ artiklis 3.
Eriveos	Veeremiüksusel veetav koorem, näiteks konteiner, vahetuskere või muu kaup, mille puhul vaguni suurusest ja/või teljekoormusest tingituna on tarvis liikumiseks saada eriluba või rakendada sõidu või selle osa kestel vedamise eritingimusi.
Tervisekaitse- ja ohutusnõuded	Käesolevas KTKs üksnes meditsiiniline ja psühholoogiline kvalifikatsioon, mis on vajalik allsüsteemi teatavate osade käitamiseks.
Ülekuumenenud teljepuks	Teljepuks ja laager, mille temperatuur on ületanud maksimaalse ettenähtud töötemperatuuri.
Vahejuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 3.
Rongi pikkus	Kõikide veeremiüksuste (kaasa arvatud vedur(id)) kogupikkus puhvritest mõõdetuna
Töökeel	Keel või keeled, mida raudteetaristu-ettevõtja kasutab oma igapäevatöös ja mis on tehtud teatavaks tema võrguaruandes ning mida kasutatakse ohutusalaste teadete vahetamiseks raudteetaristu-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja töötajate vahel.
Reisija	Rongiga sõitev isik (välja arvatud töötaja, kes täidab rongis konkreetseid ülesandeid) ja enne või pärast rongisõitu raudtee maa-alal viibiv isik.
Toimivuskontroll	Rongiliikluse ja taristu toimivuse süsteemne jälgimine ja salvestamine, et parandada mõlema toimivust.
Kvalifikatsioon	Füüsiline ja psühholoogiline sobivus ülesande täitmiseks koos vajalike teadmistega.
Reaalaeg	Võime vahetada või töödelda rongisõidu ajal toimuvate kindlaksmääratud toimingutega (näiteks jaama saabumine, jaamast läbisõit või jaamast väljumine) seotud andmeid nende toimingute ajal.
Meldepunkt	Rongi graafikus olev punkt, kus tuleb teatada saabumis-, väljumis- või läbisõiduaeg.
Marsruut	Liini konkreetne lõik või lõigud.

Mõiste	Määratlus
Ohutuse seisukohalt oluline töö	Töötajate töö veeremiüksuse liikumise juhtimisel või mõjutamisel, mis võib mõjutada inimeste tervist ja ohutust.
Töötajad	Raudteeveo-ettevõtja või raudteetaristu-ettevõtja töötajad või tööettevõtjad, kes täidavad käesolevas KTKs sätestatud ülesandeid.
Peatumispunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, kus rongile on ette nähtud peatus, et täita konkreetseid ülesandeid, näiteks võimaldada reisijatel peale ja maha minna.
Sõiduplaan	Dokument või süsteem, mis sisaldab üksikasjalikke andmeid rongi ettenähtud sõidugraafiku kohta konkreetsel marsruudil.
Ajapunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, millele on ette nähtud konkreetne kellaeg. Tegemist võib olla saabumisaaja, väljumisaaja või juhul, kui rongile ei ole ette nähtud antud punktis peatuda, läbisõiduajaga.
Vedur	Jõumasina veeremiüksus, mis suudab ise liikuda ja liigutada külge haagitud veeremit.
Rong	Rong on üks või mitu jõuallikaga veeremiüksust, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) kahe või enama kindlaks määratud punkti vahel.
Rongi lähetamine	Rongijuhi märguanne, et kõik jaama- või depootoimingud on lõpule viidud ja vastutavad töötajad on rongile andnud liikumisloa.
Rongimeeskond	Rongis olevad töötajad, kellel on kutsetunnistus ja kelle raudteeveo-ettevõtja on määranud täitma rongis konkreetseid ohutusega seotud ülesandeid (näiteks rongijuht või valvur).
Rongi ettevalmistamine	Rongi kasutuskõlblikkuse, seadmete toimivuse ning rongi koosseisu ja ettenähtud marsruudi omaduste kokkusobivuse kontrollimine. Rongi ettevalmistamine hõlmab ka enne rongi kasutuselevõttu tehtavaid tehnilisi kontrole.

Lühend	Selgitus
AC	Vahelduvvool (<i>Alternating current</i>)
CCS	Juhtkäsud ja signaalimine (<i>Control-Command and Signalling</i>)
CEN	Euroopa Standardikomitee (<i>Comité Européen de Normalisation</i>)
COTIF	Rahvusvaheliste raudteevõrkade konventsioon (<i>Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires</i>)
CR	Tavaraudtee (<i>Conventional Rail</i>)
dB	Detsibellid
DC	Alalisvool (<i>Direct Current</i>)
DMI	Juhi-masina liides (<i>Driver Machine Interface</i>)
EC	EÜ – Euroopa Ühendus
ECG	EKG – elektrokardiogramm
EIRENE	Euroopa integreeritud raudteeraadio laiendatud võrk (<i>European Integrated Railway Radio Enhanced Network</i>)

Lühend	Selgitus
EN	Euronorm
ENE	Energeetika
ERA	Euroopa Raudteeagentuur (European Rail Agency)
ERTMS	Euroopa raudteeliikluse juhtimise süsteem (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Euroopa rongijuhtimissüsteem (European Train Control System)
EU	EL – Euroopa Liit
FRS	Funktsionaalnõude kirjeldus (Functional Requirement Specification)
GSM-R	Globaalne mobiilsidesüsteem – raudtee
HABD	Teljepuksi ülekuumenemise detektor (Hot Axle Box Detector)
Hz	Herts
IM	Raudteetaristu-ettevõtja (Infrastructure Manager)
INF	Raudteetaristu (Infrastructure)
OPE	Käitamine ja liikluskorraldus (Operation and Traffic Management)
OSJD	Raudteede Koostööorganisatsioon (Organisation for Co-operation of Railways)
PPV/PPW	Venekeelne lühend sõnadest „Pravila Polzovaniya Wagonami v mezhdunarodnom soobshenii” (raudteeveeremi rahvusvahelises liikluses kasutamise eeskirjad)
RST	Raudteeveerem (Rolling Stock)
RU	Raudteeveo-ettevõtja (Railway Undertaking)
SMS	Ohutusjuhtimise süsteem (Safety Management System)
SPAD	Signaalist möödasõit ohuolukorras (Signal Passed at Danger)
SRS	Süsteeminõude kirjeldus (System Requirement Specification)
TAF	Kaubaveo telemaatikarakendused (Telematic Applications for Freight)
TEN	Üleeuroopaline võrk (Trans-European Network)
TSI	KTK – koostalitluse tehniline kirjeldus (Technical Specification for Interoperability)
UIC	Rahvusvaheline Raudteeliit (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Veeremiüksuse valdaja tähis (Vehicle Keeper Marking)

II LISA

Otsuse 2007/756/EÜ lisa muudetakse järgmiselt.

1) Jaotist 1 muudetakse järgmiselt:

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

„6. liite kohaselt kindlaks määratud numbriline tunnuskood”;

b) joonealune märkus 1 asendatakse järgmisega:

„⁽¹⁾Kasutamata”;

c) andmevälja 2.1 kirjeldus asendatakse järgmisega:

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

d) andmevälja 11 kirjeldus asendatakse järgmisega:

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

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

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

3) Lisatakse järgmine liide:

„6. liide

„0”-OSA. VEEREMIÜKSUSE IDENTIFITSEERIMISTUNNUS

Üldmärkused

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

Euroopa raudteeveeremi number ja seonduvad lühendid

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

Veeremi liik	Koostalitlusvõime ja veeremiüksuse liik [2 numbrit]	Riik, kus veeremiüksus on registreeritud [2 numbrit]	Tehnilised omadused [4 numbrit]	Seerianumber [3 numbrit]	Kontrollnumber [üks number]
Vagunid	00 kuni 09 10 kuni 19 20 kuni 29 30 kuni 39 40 kuni 49 80 kuni 89 [täpsed andmed 6. osas]	01 kuni 99 [täpsed andmed 4. osas]	0000 kuni 9999 [täpsed andmed 9. osas]	000 kuni 999	0 kuni 9 [täpsed andmed 3. osas]
Reisivagunid	50 kuni 59 60 kuni 69 70 kuni 79 [täpsed andmed 7. osas]		0000 kuni 9999 [täpsed andmed 10. osas]	000 kuni 999	

Veeremi liik	Koostalitlusvõime ja veeremiüksuse liik [2 numbrit]	Riik, kus veeremiüksus on registreeritud [2 numbrit]	Tehnilised omadused [4 numbrit]	Seerianumber [3 numbrit]	Kontrollnumber [üks number]
Vedav raudteeveerem ja püsivalt või eelnevalt koostatud rongikoosseis	90 kuni 99 [täpsed andmed 8. osas]		0000000 kuni 8999999 [nende numbrite tähenduse määravad liikmesriigid hiljem kindlaks kahe- või mitmepoolsete lepingutega]		
Eriveerem			9000 kuni 9999 [täpsed andmed 11. osas]	000 kuni 999	

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

Numbrile lisandub tähestikuline märgistus:

- a) selle riigi lühend, kus veeremiüksus on registreeritud (täpsed andmed 4. osas);
- b) veeremiüksuse valdaja tähis (täpsed andmed 1. osas);
- c) tehniliste omaduste lühendid (täpsed andmed vagunite kohta 12. osas, reisivagunite kohta 13. osas).

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

1. OSA. VEEREMIÜKSUSE VALDAJA TÄHIS

1. Veeremiüksuse valdaja tähise mõiste

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

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

2. Veeremiüksuse valdaja tähise vorm

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

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

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

3. Sätted veeremiüksuse valdaja tähise määramise kohta

Veeremiüksuse valdajale võib anda rohkem kui ühe VKMi, kui

- veeremiüksusel valdajal on ametlik nimi rohkem kui ühes keeles;
- veeremiüksuse valdajal on mõistlik põhjus eri veeremiparkide eristamiseks oma organisatsiooni sees.

Kontsernile võib anda ühe VKMi, kui

- kontsern kuulub ühele korporatiivsele struktuurile (nt valdusühing);

- kontsern kuulub ühele korporatiivsele struktuurile, mis on määranud ja volitanud oma struktuuris ühe organisatsiooni kõikide teiste nimel tegutsema;
- kontsern on volitanud enda nimel tegutsema ühe iseseisva juriidilise isiku ja valdajaks on see juriidiline isik.

4. Veeremiüksuse valdaja tähiste register ja määramise kord

VKMide register on avalik ja seda uuendatakse reaalajas.

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

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

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

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

2. OSA

Kasutamata

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

Kontrollnumber määratakse kindlaks järgmiselt:

- põhinumbris paariskohtadel olevad numbrid võetakse (paremalt vasakule) nende arvulises väärtuses;
- põhinumbris paaritutel kohtadel olevad numbrid (paremalt vasakule) korrutatakse kahega;
- seejärel leitakse paariskohtadel olevate numbrite ja paaritutel kohtadel saadud korrutisi märkivate numbrite summa;
- võetakse selle summa üheliste arv;
- kontrollnumber on arv, mis on vajalik üheliste arvu viimiseks kümneni; kui üheliste arv on null, on ka kontrollnumber null.

Näited

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

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

Selle summa üheliste arv on 2.

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

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

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

Selle summa üheliste arv on 0.

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

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

Andmed kolmandate riikide kohta on üksnes informatiivsed.

Riigid	Riigi täht- kood ⁽¹⁾	Riigi number- kood	Riigid	Riigi täht- kood ⁽¹⁾	Riigi number- kood
Albaania	AL	41	Kasahstan	KZ	27
Alžeeria	DZ	92	Kõrgõzstan	KS	59
Armeenia	AM	58	Läti	LV	25
Austria	A	81	Liibanon	RL	98
Aserbaidžaan	AZ	57	Liechtenstein	FL	
Valgevene	BY	21	Leedu	LT	24
Belgia	B	88	Luksemburg	L	82
Bosnia ja Hertsegoviina	BIH	49	Makedoonia	MK	65
Bulgaaria	BG	52	Malta	M	
Hiina	RC	33	Moldova	MD ⁽¹⁾	23
Horvaatia	HR	78	Monaco	MC	
Kuuba	CU ⁽¹⁾	40	Mongoolia	MGL	31
Küpros	CY		Montenegro	MNE	62
Tšehhi Vabariik	CZ	54	Maroko	MA	93
Taani	DK	86	Madalmaad	NL	84
Egiptus	ET	90	Põhja-Korea	PRK ⁽¹⁾	30
Eesti	EST	26	Norra	N	76
Soome	FIN	10	Poola	PL	51
Prantsusmaa	F	87	Portugal	P	94
Gruusia	GE	28	Rumeenia	RO	53
Saksamaa	D	80	Venemaa	RUS	20
Kreeka	GR	73	Serbia	SRB	72
Ungari	H	55	Slovakkia	SK	56
Iraan	IR	96	Sloveenia	SLO	79
Iraak	IRQ ⁽¹⁾	99	Lõuna-Korea	ROK	61
Iirimaa	IRL	60	Hispaania	E	71
Israël	IL	95	Rootsi	SE	74
Itaalia	I	83	Šveits	CH	85
Jaapan	J	42	Süüria	SYR	97

Riigid	Riigi täht- kood ⁽¹⁾	Riigi number- kood	Riigid	Riigi täht- kood ⁽¹⁾	Riigi number- kood
Tadžikistan	TJ	66	Ühendkuningriik	GB	70
Tuneesia	TN	91	Usbekistan	UZ	29
Türgi	TR	75	Vietnam	VN ⁽¹⁾	32
Turkmenistan	TM	67	⁽¹⁾ Vastavalt 1949. aasta konventsiooni liites 4 ja 1968. aasta maanteevedude konventsiooni artikli 45 lõikes 4 kirjeldatud tähtlisele koodisüsteemile.		
Ukraina	UA	22			

5. OSA

Kasutamata

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

	2. number 1. number		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. number	1. number
		Rööpmelaius	fikseeritud või muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud või muudetav	Rööpmelaius	
Vagunite KTK-le, (a) sh jaotisele 7.1.2 ja liites C sätestatud tingimustele vastavad vagunid	0	telgedega	ei kasutata	vagunid		ei kasutata (c)						PPV/PPW vagunid (muudetav rööpmelaius)	telgedega	0
	1	pöördvankritega										pöördvankritega	1	
	2	telgedega		vagunid						PPV/PPW vagunid (fikseeritud rööpmelaius)	telgedega	2		
	3	pöördvankritega								pöördvankritega	3			
Muud vagunid	4	Telgedega (b)	hooldusvagunid	muud vagunid								Tehniliste omaduste erinumbrdusega vagunid, mida ei võeta kasutusele ELis	telgedega (b)	4
	8	Pöördvankritega (b)											pöördvankritega (b)	8
	2. number 1. number		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. number	1. number

^(a) Komisjoni määrus [vagunite KTK, mis võetakse vastu pärast läbivaatamist].

^(b) Fikseeritud või muudetav rööpmelaius.

^(c) Ei kohaldata I kategooria vagunite suhtes (reguleeritava temperatuuriga vagunid); ei kasutata uute kasutusloa saanud veeremiüksuste suhtes.

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

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

^(a) Vastavus kohaldatavale KTK-le, vt liite P 5. osa.

^(b) Sealhulgas veeremiüksused, mis kehtivate normide kohaselt kannavad käesolevas tabelis kindlaksmääratud numbreid. COTIF: veeremiüksus, mis kasutuselvõtu ajal vastab rahvusvahelise raudteevõtte konventsiooni (COTIF) eeskirjadele.

^(c) Ei kohaldata juba kasutuses olevate fikseeritud rööpmelaiusega vagunite suhtes (56) ega muudetava rööpmelaiusega vagunite suhtes (66); ei kasutata uute veeremiüksuste puhul.

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

Esimene number on „9”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. OSA. REISIVAGUNITE TÄHTMÄRGISTUS

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

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

(¹) Eriveeremi number peab olema konkreetses riigis kordumatu esimese numbriga ning viie viimase tehniliste omaduste numbriga ja seerianumbriga osas.

(²) NMBS/SNCB osas võib jätkata ringistatud üksiku B-tähe kasutamist.

(³) Diakriitilised märgid on tähtedel Å, Ç, Ö, Č, Ž, Ā jne olevad rõhumärgid. Eritähed, näiteks Ø ja Æ, esitatakse ühe tähena; kordumatuse kontrollimisel loetakse, et Ø on O ja Æ on A.”
