

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

► **B**

KOMISJONI OTSUS,

1. veebruar 2008,

mis käsitleb nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 osutatud üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni 30. mai 2002. aasta otsus 2002/734/EÜ

(teatavaks tehtud numbri K(2008) 356 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/231/EÜ)

(ELT L 84, 26.3.2008, lk 1)

Muudetud:

Euroopa Liidu Teataja

► **M1**

Komisjoni otsus 2010/640/EL, 21. oktoober 2010

nr lehekülg kuupäev

L 280 29 26.10.2010

Parandatud:

► **C1**

Parandus, ELT L 104, 14.4.2008, lk 80 (2008/231/EÜ)



KOMISJONI OTSUS,

1. veebruar 2008,

mis käsitleb nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 osutatud üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni 30. mai 2002. aasta otsus 2002/734/EÜ

(teatavaks tehtud numbri K(2008) 356 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/231/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 6 lõikeid 1 ja 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) ⁽²⁾ artikli 6 lõikele 2 koostab koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKde) muudatused komisjoni ülesandel Euroopa Raudteeagentuur (ERA).
- (2) Käesolevale otsusele lisatud KTK koostas ühine esindusorgan 2001. aastal saadud ülesande alusel vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikele 1 enne direktiivi 2004/50/EÜ jõustumist. Ühiseks esindusorganiks määrati Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsioon (AEIF).
- (3) KTK projektile oli lisatud sissejuhatav aruanne, mis sisaldas direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikega 5 ette nähtud tulude ja kulude analüüsi.
- (4) KTK projekti on sissejuhatava aruande põhjal läbi vaadanud direktiiviga 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta) loodud komitee.
- (5) KTK praegune versioon ei käsitle täielikult kõiki olulisi nõudeid. Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artiklile 17 tähistatakse käsitlemata tehnilised aspektid KTK lisas U „avatud punktidenä”.
- (6) Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artiklile 17 peab liikmesriik teavitama teisi liikmesriike ja komisjoni asjakohastest riiklikest tehnilistest eeskirjadest,

⁽¹⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, 2.6.2007, lk 63).

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 114.

▼B

mida kasutatakse kõnealuste avatud punktidega seotud oluliste nõuete rakendamiseks, samuti asutustest, kelle ta määrab nõuete kohasust või kasutuskõlblikkust hindama, ning kontrollimenetlustest, mida kasutatakse direktiivi 96/16/EÜ artikli 16 lõikes 2 sätestatud allsüsteemide koostalitlusvõime tõendamiseks. Viimati nimetatud eesmärgil peaksid liikmesriigid kohaldama võimaluse korral direktiivis 96/48/EÜ sätestatud põhimõtteid ja kriteeriume ning kasutama direktiivi 96/48/EÜ artikli 20 alusel määratud asutusi. Komisjon peaks analüüsima teavet, mida liikmesriigid on edastanud riiklike eeskirjade, menetluste ja rakendusmenetluse eest vastutavate asutuste ning nimetatud menetluste kestuse kohta, ja konsulteerima vajadusel komiteega meetmete võtmise vajaduse suhtes.

- (7) Kõnealune KTK ei peaks eeldama eritehnoloogia või tehniliste erilahenduste kasutamist, välja arvatud juhul, kui see on üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitluseks hädavajalik.
- (8) KTK aluseks on parimad erialateadmised, mis on kättesaadavad projekti ettevalmistamise ajal. Tehnoloogia areng, käitamise või ohutusega seotud või sotsiaalsed nõudmised võivad muuta vajalikuks kõnealuse KTK muutmise või täiendamise. Vajaduse korral tuleks algselt läbivaatamis- või ajakohastamismenetlus vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikele 3.
- (9) Uuenduste edendamiseks ja kogemuste arvesse võtmiseks tuleks lisatud KTK korrapäraselt läbi vaadata.
- (10) Uuenduslike lahenduste kavandamisel kirjeldab tootja või tellija kõrvalekallet KTK asjakohasest jaotisest. Euroopa Raudteeagentuur vormistab asjakohased lahenduse talitlemise ja liideste spetsifikaadid ning töötab välja hindamismeetodid.
- (11) Lisatud KTK rakendamist ja KTK asjaomaste sätete täitmist kontrollitakse rakenduskava alusel, mille koostab iga liikmesriik tema vastutusalasse kuuluvate liinide kohta. Komisjon peaks analüüsima liikmesriikide edastatud teavet ja vajaduse korral arutama komiteega täiendavate meetmete võtmist.
- (12) Raudteeliiklust korraldatakse praegu vastavalt olemasolevatele riiklikele, kahepoolsetele, mitmepoolsetele või rahvusvahelistele lepingutele. Oluline on, et need lepingud ei pidurdaks koostalitluse praegust ja edasist arengut. Seetõttu peaks komisjon uurima kõnealuseid lepinguid, et määrata kindlaks käesolevas otsuses esitatud KTK muutmise vajadus.
- (13) Käesoleva otsuse sätted on kooskõlas direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 alusel loodud komitee arvamusega,

▼B

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Komisjon võtab vastu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 nimetatud üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse (edaspidi „KTK”).

KTK on esitatud käesoleva otsuse lisas.

KTKd kohaldatakse direktiivi 96/48/EÜ II lisas määratletud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes.

▼M1*Artikkel 1a***Tehniliste reeglite haldamine**

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

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

Artikkel 1b

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

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

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

Euroopa raudteeveeremi numbrit muutmise seotud halduskulud katab numbrit muutmise taotleja.

▼B*Artikkel 2*

1. KTK lisa U avatud punktide hulgas loetletud teemade puhul tuleb direktiivi 96/48/EÜ artikli 16 lõike 2 kohaseks koostalitluse vastavustõendamiseks järgida nõudeid, mis on kehtestatud liikmesriigis kohaldatavate tehniliste eeskirjadega, mille alusel lubatakse kasutusele võtta käesoleva otsusega hõlmatud allsüsteem.

▼B

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

- (a) lõikes 1 nimetatud kohaldatavate tehniliste eeskirjade loetelu;
- (b) nimetatud eeskirjade täitmise suhtes kohaldatavad hindamis- ja kontrollimenetlused;
- (c) asutused, kellele liikmesriik teeb ülesandeks läbi viia kõnealuseid hindamis- ja kontrollimenetlusi.

Artikkel 3

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

- (a) riiklikud, kahe- või mitmepoolsed kokkulepped liikmesriikide ja raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel, mis on sõlmitud kas alaliselt või ajutiselt ning on vajalikud teatavate veoteenuste eripära või kohalike nõuete tõttu;
- (b) raudtee-ettevõtjate, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate või ohutuse eest vastutavate asutuste vahelised kahe- või mitmepoolsed lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime;
- (c) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahel või liikmesriikide raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahel sõlmitud rahvusvahelised lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime.

Artikkel 4

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

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

Artikkel 5

Komisjoni otsust 2002/734/EÜ ⁽¹⁾ ei kohaldata alates käesoleva otsuse kohaldamise kuupäevast.

Artikkel 6

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 1. september 2008.

Artikkel 7

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

⁽¹⁾ EÜT L 245, 12.9.2002, lk 370.

▼B*ANNEX***DIREKTIV 96/48/EÜ — ÜLEEÜROOPALISE
KIIIRRAUDTEESÜSTEEMI KOOSTALITLUSVÕIME****▼C1****KOOSTALITLUSE TEHNILINE KIRJELDUS****▼B****Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**

1. **SISSEJUHATUS**
 - 1.1 **Tehniline kohaldamisala**
 - 1.2 **Geograafiline kohaldamisala**
 - 1.3 **Käesoleva KTK sisu**
2. **ALLSÜSTEEMI MÕISTE/KOHALDAMISALA**
 - 2.1 **Allsüsteem**
 - 2.2 **Kohaldamisala**
 - 2.2.1 Töötajad ja rongid
 - 2.2.2 Tööpõhimõtted
 - 2.2.3 Kohaldamine olemasolevate liiklusvahendite ja infrastruktuuri suhtes
 - 2.3 **Käesoleva KTK seos direktiiviga 2004/49/EÜ**
3. **OLULISED NÕUDED**
 - 3.1 **Olulistele nõuetele vastavus**
 - 3.2 **Olulised nõuded — ülevaade**
 - 3.3 **Nõuetega seotud konkreetset aspektid**
 - 3.3.1 Ohutus
 - 3.3.2 Töökindlus ja käideldavus
 - 3.3.3 Töötervishoid
 - 3.3.4 Keskkonnakaitse
 - 3.3.5 Tehniline ühilduvus
 - 3.4 **Konkreetselt käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga seotud aspektid**
 - 3.4.1 Ohutus
 - 3.4.2 Töökindlus ja käideldavus
 - 3.4.3 Tehniline ühilduvus
4. **ALLSÜSTEEMI OMADUSED**
 - 4.1 **Sissejuhatus**
 - 4.2 **Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised nõuded**
 - 4.2.1 Personaliga seotud nõuded
 - 4.2.1.1 Üldnõuded
 - 4.2.1.2 Juhtide dokumentatsioon
 - 4.2.1.2.1 Käsiraamat
 - 4.2.1.2.2 Liinikirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus
 - 4.2.1.2.2.1 Marsruudiraamatu koostamine
 - 4.2.1.2.2.2 Muudetud elemendid
 - 4.2.1.2.2.3 Juhi teavitamine reaajas
 - 4.2.1.2.3 Sõiduplaanid
 - 4.2.1.2.4 Veerem

▼B

- 4.2.1.3 Dokumendid raudtee-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide
- 4.2.1.4 Dokumendid rongide liikumislube andvatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajatele
- 4.2.1.5 Ohutusala teabevahetus rongimeeskonna, raudtee-ettevõtja muu personali ja rongide liikumislube andva personali vahel
- 4.2.2 Rongidega seotud nõuded
 - 4.2.2.1 Rongi nähtavus
 - 4.2.2.1.1 Põhinõue
 - 4.2.2.1.2 Esiosa
 - 4.2.2.2 Rongi kuuldavus
 - 4.2.2.2.1 Põhinõue
 - 4.2.2.2.2 Kontrollimine
 - 4.2.2.3 Veeremi identifitseerimistunnus
 - 4.2.2.4 Nõuded reisivagunitele
 - 4.2.2.5 Rongi koosseis
 - 4.2.2.6 Rongi pidurid
 - 4.2.2.6.1 Miinimumnõuded piduristestemile
 - 4.2.2.6.2 Pidurdustõhusus
 - 4.2.2.7 Rongi töökorra tagamine
 - 4.2.2.7.1 Üldnõuded
 - 4.2.2.7.2 Nõutavad andmed
- 4.2.3 Rongiliikluse korraldamise nõuded
 - 4.2.3.1 Rongide planeerimine
 - 4.2.3.2 Rongide identifitseerimine
 - 4.2.3.3 Rongi väljumine
 - 4.2.3.3.1 Väljumiseelsed kontrollid ja katsed
 - 4.2.3.3.2 Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist
 - 4.2.3.4 Liikluskorraldus
 - 4.2.3.4.1 Üldnõuded
 - 4.2.3.4.2 Rongi aruandlus
 - 4.2.3.4.2.1 Rongi asukoha teatamiseks nõutavad andmed
 - 4.2.3.4.2.2 Prognoositav üleandmise aeg
 - 4.2.3.4.3 Ohtlikud kaubad
 - 4.2.3.4.4 Töö kvaliteet
 - 4.2.3.5 Andmesalvestus
 - 4.2.3.5.1 Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi
 - 4.2.3.5.2 Jälgimisandmete salvestamine rongis
 - 4.2.3.6 Halvenenud töötingimused
 - 4.2.3.6.1 Teiste kasutajate teavitamine
 - 4.2.3.6.2 Rongijuhtide teavitamine
 - 4.2.3.6.3 Eriolukordades tegutsemise kord
 - 4.2.3.7 Eriolukordade haldamine
 - 4.2.3.8 Rongimeeskonna abistamine veeremi vahejuhtumi või rikke korral

▼B

- 4.3 **Seoste funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused**
- 4.3.1 Seosed infrastruktuuri KTKdega
 - 4.3.1.1 Signaalide nähtavus
 - 4.3.1.2 Reisivagunid
 - 4.3.1.3 Ametialane pädevus
- 4.3.2 Seosed juhtkäskude ja signaalimise KTKdega
 - 4.3.2.1 Jälgimisandmete salvestamine
 - 4.3.2.2 Juhi valvsus
 - 4.3.2.3 ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri kasutuseeskirjad
 - 4.3.2.4 Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavus
 - 4.3.2.5 Rongi pidurid
 - 4.3.2.6 Liivatamine. Rongi juhtimiseks vajaliku ametialase pädevusega seotud miinimumnõuded
 - 4.3.2.7 Andmesalvestus ja teljepukside üleküümenemise detektorid
- 4.3.3 Seosed veeremi KTKdega
 - 4.3.3.1 Pidurid
 - 4.3.3.2 Nõuded reisivagunitele
 - 4.3.3.3 Rongi nähtavus
 - 4.3.3.3.1 Rongi juhtsõidukil, mis on esiosaga sõidusuunas
 - 4.3.3.3.2 Tagaosas
 - 4.3.3.4 Rongi kuuldavus
 - 4.3.3.5 Signaalide nähtavus
 - 4.3.3.6 Juhi valvsus
 - 4.3.3.7 Rongi koosseis ja lisa B
 - 4.3.3.8 Veeremi parameetrid, mis mõjutavad rongide jälgimise maaapealseid süsteeme ja veeremi dünaamilist käitumist
 - 4.3.3.9 Liivatamine
 - 4.3.3.10 Rongi koosseis, lisad H ja J
 - 4.3.3.11 Eriolukordades tegutsemise kord ja ohuolukordade haldamine
 - 4.3.3.12 Andmesalvestus
 - 4.3.3.13 Aerodünaamiline toime ballastile
 - 4.3.3.14 Keskkonnatingimused
 - 4.3.3.15 Külgtuuled
 - 4.3.3.16 Suurimad rõhumuutused tunnelites
 - 4.3.3.17 Välismüra
 - 4.3.3.18 Tuleohutus
 - 4.3.3.19 Tõstmine ja päästetööd
 - 4.3.3.20 Järelevalve ja rikkeotsing
 - 4.3.3.21 Erinõuded pikkade tunnelite korral
 - 4.3.3.22 Veojõunõuded
 - 4.3.3.23 Haardenõuded

▼B

- 4.3.3.24 Energiavarustusega seotud funktsionaalsed ja tehnilised nõuded
- 4.3.4 Seosed HS energiavarustuse KTKdega
- 4.3.5 Seosed raudteetunnelite ohutuse KTKdega
- 4.3.6 Seosed liikumispuudega inimesi käsitlevate KTKdega
- 4.4 **Kasutuseeskirjad**
- 4.5 **Hoolduseeskirjad**
- 4.6 **Ametialane pädevus**
 - 4.6.1 Ametialane pädevus
 - 4.6.1.1 Ametialased teadmised
 - 4.6.1.2 Teadmiste rakendamise oskus
 - 4.6.2 Keeleoskus
 - 4.6.2.1 Põhimõtted
 - 4.6.2.2 Keeleoskuse tase
 - 4.6.3 Personali esialgne ja pidev hindamine
 - 4.6.3.1 Põhinõuded
 - 4.6.3.2 Koolitusvajaduste analüüs
 - 4.6.3.2.1 Koolitusvajaduste analüüsi koostamine
 - 4.6.3.2.2 Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine
 - 4.6.3.2.3 Erinõuded rongimeeskonnale ja abipersonalile
 - 4.6.3.2.3.1 Marsruudi tundmine
 - 4.6.3.2.3.2 Veeremi tundmine
 - 4.6.3.2.3.3 Auxiliary Staff
- 4.7 **Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused**
 - 4.7.1 Sissejuhatus
 - 4.7.2 Töötervishoiuarstide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamise soovitatavad kriteeriumid
 - 4.7.3 Psühholoogilises hindamises osalevate psühholoogide tunnustamise kriteeriumid ja psühholoogilise hindamise nõuded
 - 4.7.3.1 Psühholoogide sertifitseerimine
 - 4.7.3.2 Psühholoogilise hindamise sisu ja tõlgendamine
 - 4.7.3.3 Hindamisvahendite valik
 - 4.7.4 Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine
 - 4.7.4.1 Enne tööleasumist
 - 4.7.4.1.1 Minimaalsed terviseuuringud
 - 4.7.4.1.2 Psühholoogiline hindamine
 - 4.7.4.2 Pärast tööleasumist
 - 4.7.4.2.1 Perioodiliste terviseuuringute sagedus
 - 4.7.4.2.2 Minimaalsed korrapärased terviseuuringud

▼B

- 4.7.4.2.3 Täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine
- 4.7.5 Tervisenõuded
- 4.7.5.1 Üldnõuded
- 4.7.5.2 Nägemisnõuded
- 4.7.5.3 Kuulmisnõuded
- 4.7.5.4 Rasedus
- 4.7.6 Erinõuded seoses rongi juhtimisega
- 4.7.6.1 Perioodiliste terviseuuringute sagedus
- 4.7.6.2 Täiendav tervisekontroll
- 4.7.6.3 Täiendavad nägemisnõuded
- 4.7.6.4 Täiendavad kuulmis- ja kõnenõuded
- 4.7.6.5 Antropomeetria
- 4.7.6.6 Traumanõustamine
- 4.8 **Infrastruktuuri- ja veeremiregistrid**
- 4.8.1 Infrastruktuur
- 4.8.2 Veerem
- 5 **KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID**
- 5.1 **Mõiste**
- 5.2 **Komponentide loend**
- 5.3 **Komponentide toimivus ja näitajad**
- 6. **KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSSOBI-
VUSE HINDAMINE NING ALLSÜSTEEMI VASTAVUS-
TÕENDAMINE**
- 6.1 **Koostalitlusvõime komponendid**
- 6.2 **Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**
- 6.2.1 Põhimõtted
- 6.2.2 Eeskirjade ja protseduuride dokumentatsioon
- 6.2.3 Hindamismenetlus
- 6.2.3.1 Pädeva asutuse otsus
- 6.2.3.2 Kui hindamine on vajalik
- 6.2.4 Süsteemi toimivus
- 7. **RAKENDAMINE**
- 7.1 **Põhimõtted**
- 7.2 **Rakendussuunised**
- 7.3 **Erijuhtumid**
- 7.3.1 Sissejuhatus
- 7.3.2 Erijuhtumite loend

▼B

<i>LISA A.</i>	ERTMSI/ETCSI JA ERTMSI/GSM-RI KASUTUSEESKIRJAD
<i>LISA B.</i>	MUUD EESKIRJAD, MIS VÕIMALDAVAD UUTE STRUKTUURSETE ALLSÜSTEEMIDE ÜHTSET KASUTAMIST
	A. ÜLDINE
	B. TÖÖTAJATE OHUTUS JA TURVALISUS
	C. RAKENDUSLIIDES SIGNAALIMIS- JA JUHTKÄSKUDE SEADMETEGA
	D. RONGI LIIKUMINE
	E. KÕRVALEKALDED, VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSED
<i>LISA C.</i>	OHUTUSALASE TEABEVAHETUSE METOODIKA
<i>LISA D.</i>	ANDMED, MIS PEAVAD RAUDTEE-ETTEVÕTJALE OLEMA KÄTTESAADAVAD MARSRUUTIDE KOHTA, MIDA TA KAVATSEB KASUTADA
<i>LISA E.</i>	KEELEOSKUSE JA TEABEVAHETUSE TASE
<i>LISA F.</i>	KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEMI HINDAMISE INFORMATIIVSED JA MITTEKOHUSTUSLIKUD SUUNISED
<i>LISA G.</i>	INFORMATIIVNE JA MITTEKOHUSTUSLIK LOEND IGA PÕHIPARAMEETRI PUHUL KONTROLLITAVATE ELEMENTIDE KOHTA
<i>LISA H.</i>	RONGI JUHTIMISEKS VAJALIKU AMETIALASE PÄDEVUSEGA SEOTUD MIINIMUMNÕUDED
<i>LISA I.</i>	EI KASUTATA
<i>LISA J.</i>	RONGI SAATMISEKS VAJALIKU AMETIALASE PÄDEVUSE MIINIMUMNÕUDED
<i>LISA K.</i>	EI KASUTATA
<i>LISA L.</i>	RONGI ETTEVALMISTAMISEKS VAJALIKU AMETIALASE PÄDEVUSEGA SEOTUD MIINIMUMNÕUDED
<i>LISA M.</i>	EI KASUTATA
<i>LISA N.</i>	INFORMATIIVSED JA MITTEKOHUSTUSLIKUD RAKENDUSSUUNISED
<i>LISA O.</i>	EI KASUTATA
<i>LISA P.</i>	VEEREMI IDENTIFITSEERIMISTUNNUS
<i>LISA Q.</i>	EI KASUTATA
<i>LISA R.</i>	RONGI IDENTIFITSEERIMISTUNNUS
<i>LISA S.</i>	EI KASUTATA
<i>LISA T.</i>	PIDURDUSTÕHUSUS
<i>LISA U.</i>	AVATUD PUNKTIDE LOEND
<i>LISA V.</i>	JUHI EESKIRJADE KOOSTAMINE JA AJAKOHASTAMINE
	<i>SÕNASTIK</i>

▼B**1. SISSEJUHATUS****1.1 Tehniline kohaldamisala**

Käesolev koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK) hõlmab direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) II lisa punktis 1 esitatud nimekirjas sisalduvat käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi ning selle hooldamist.

KTK kehtib järgmiste rongiklasside suhtes, olenemata sellest, kas rongid koosnevad püsivatest rongikoosseisudest (mida käitamisel ei jagata) või eraldi veeremiüksustest. Need kehtivad nii reisijaid vedava kui ka muu veeremi suhtes:

- 1. klass: rongid maksimumkiirusega vähemalt 250 km/h;
- 2. klass: rongid maksimumkiirusega vähemalt 190 km/h, kuid all 250 km/h.]

Vastavalt kõnealuse direktiivi I lisale koostatakse tehnilised kirjeldused iga järgmise liinikategooria jaoks:

- I kategooria: spetsiaalselt ehitatud kiirliinid, mis on varustatud 250 km/h või suurema üldise kiiruse tarvis,
- II kategooria: spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, mis on varustatud umbes 200 km/h kiiruse tarvis,
- III kategooria: spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud raudteeliinid, millel on topograafiast, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangute tõttu eriomadused ning millel tuleb kiirust igal üksikjuhul eraldi kohandada.]

1.2 Geograafiline kohaldamisala

Käesoleva KTK geograafiline kohaldamisala on direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) I lisa kirjeldatud üleeuroopaline kiirraudteesüsteem.

1.3 Käesoleva KTK sisu

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 5 lõikele 3 ja I lisa punkti 1 alapunktile b on käesoleva KTK eesmärk:

- (a) sätestada selle kavandatav kohaldamisala (2. peatükk);
- (b) kehtestada olulised nõuded allsüsteemile (3. peatükk) ja selle liidestele teiste allsüsteemidega (4. peatükk);
- (c) kehtestada funktsionaalsed ja tehnilised nõuded, millele allsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega peavad vastama (4. peatükk);
- (d) määrata kindlaks koostalitlusvõime komponendid ja liidesed, mille suhtes tuleb kohaldada Euroopa tehnilisi kirjeldusi, sealhulgas Euroopa standardeid, et saavutada üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime (5. peatükk);
- (e) määrata iga käsitletava juhtumi puhul kindlaks, millist menetlust tuleb järgida koostalitlusvõime komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel ning allsüsteemide EÜ vastavustõendamise teostamisel (6. peatükk);
- (f) sätestada KTK rakendamise strateegia (7. peatükk);

▼B

(g) sätestada asjaomaste töötajate ametialane pädevus ning töötavishoiu ja tööohutuse tingimused, mis on nõutavad allsüsteemi käitamiseks ja hooldamiseks ning KTK rakendamiseks.

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

Lisaks sisaldab käesolev KTK 4. peatükis ka punktides 1.1 ja 1.2 nimetatud kohaldamisalas kehtivaid käitamise- ja hoolduseeskirju.

2. **ALLSÜSTEEMI MÕISTE/KOHALDAMISALA**

2.1 **Allsüsteem**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem on üks üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi allsüsteemidest vastavalt direktiivi 96/48/EÜ II lisas loetletule.

2.2 **Kohaldamisala**

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ I lisale (muudetud direktiivi 2004/50/EÜ I lisaga) kuulub käesoleva KTK kohaldamisalasse nende raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem, kes on seotud rongide käitamisega TENi kiirraudteeliinidel.

Käitamise ja liikluskorralduse KTKga ette nähtud tehnilisi kirjeldusi võib kasutada viitedokumendina ka TENi kiirraudteeliinidel liikuvate selliste rongide käitamisel, mis ei kuulu käesoleva KTK kohaldamisalasse.

▼M1

2.2.1. Töötajad ja rongid

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

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

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

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

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

▼ **M1**

Eespool öeldu on kokku võetud järgnevates tabelites.

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

Ülesanne	Kutsequalifikatsioon	Meditsiiniinõuded
Rongi saatmine	4.6	4.7
Rongi liikumislubade andmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi ettevalmistamine	4.6	Vastastikune tunnustamine
Rongi lähetamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine

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

Ülesanne	Kutsequalifikatsioon	Meditsiiniinõuded
Rongi saatmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi liikumislubade andmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi ettevalmistamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi lähetamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine

▼ **B**

2.2.2

Tööpõhimõtted

Käesoleva KTK praeguse versiooni — mis on teine pärast direktiivi 96/48/EÜ jõustumist, kuid esimene, milles võetakse arvesse direktiiviga 2004/50/EÜ tehtud muudatusi — üldeesmärk on võimaldada kiirraudteesüsteemis kasutatavate struktuursete allsüsteemide ühtne toimimine. Eelkõige peavad uue rongijuhtimis- ja signaalimissüsteemiga seotud eeskirjad ja menetlused olema ühesugustes olukordades ühetaolised.

Algselt hõlmas käesolev KTK üksnes kiirraudtee käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi neid elemente (nagu on sätestatud 4. peatükis), mis sisaldavad eelkõige raudtee-ettevõtjate ja raudteefraktuuri-ettevõtjate vahelisi rakendusliideseid või on koostalitlusvõime seisukohalt eriti kasulikud. Seejuures peeti nõuetekohaselt silmas direktiivi 2004/49/EÜ (raudteehutuse direktiiv) nõudeid.

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

2.2.3

Kohaldamine olemasolevate liiklusvahendite ja infrastruktuuri suhtes

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

▼B

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

Sellistel juhtudel arvestatakse, et olemasoleva veeremi/infrastruktuurirajatise muutmine täielikult käesoleva KTK nõuetele vastavaks ei pruugi olla tasuv. Asjaomaseid nõudeid tuleb seepärast kohaldada üksnes uutele elementidele või olemasoleva elemendi uuendamise või taastamise korral, kui selle kasutuselevõtuks on vaja uut luba direktiivi 96/48/EÜ artikli 14 lõike 3 tähenduses.

2.3 Käesoleva KTK seos direktiiviga 2004/49/EÜ

Ehkki käesolev KTK töötatakse välja koostalitlusvõime direktiivi 96/48/EÜ alusel (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ), käsitleb see tingimusi, mis on tihedalt seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või raudtee-ettevõtjalt ohutusedirektiivi 2004/49/EÜ kohase ohutuse loa/ohutustunnistuse taotlemisel nõutavate tööeeskirjade ja -protsessidega.

3. OLULISED NÕUDED

3.1 Olulistele nõuetele vastavus

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 4 lõikele 1 peavad üleeuroopaline kiirraudteesüsteem, selle allsüsteemid ja nende koostalitlusvõime komponendid vastama direktiivi III lisas sätestatud olulistele üldnõuetele.

3.2 Olulised nõuded — ülevaade

Olulised nõuded hõlmavad järgmist:

- ohutus;
- töökindlus ja käideldavus;
- töötervishoid;
- keskkonnakaitse;
- tehniline ühilduvus.

Olulised nõuded võivad vastavalt direktiivile 96/48/EÜ olla kohaldatavad kogu üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi suhtes või eriomased igale allsüsteemile ja selle komponentidele.

3.3 Nõuetega seotud konkreetsed aspektid

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

3.3.1 Ohutus

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ III lisale kohaldatakse käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes järgmisi ohutusega seotud olulisi nõudeid.

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.1.1 oluline nõue:

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

▼B

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

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.1.2 oluline nõue:

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

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allüsteemiga.

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.1.3 oluline nõue:

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

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

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.1.4 oluline nõue:

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

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allüsteemiga.

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.1.5 oluline nõue:

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

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allüsteemiga.

3.3.2 Töökindlus ja käideldavus**Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.2 oluline nõue:**

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

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allüsteemiga.

3.3.3 Töötervishoid**Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.3.1 oluline nõue:**

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

▼B

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.3.2 oluline nõue:

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

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

3.3.4 Keskkonnakaitse

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.4.1 oluline nõue:

„Üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi ehitamise ja kasutamise keskkonnamõju tuleb vastavalt ühenduses kehtivatele eeskirjadele hinnata ja võtta arvesse süsteemi projekteerimise etapil.”

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.4.2 oluline nõue:

„Materjalid, mida kasutatakse rongides ja infrastruktuurides, peavad ära hoidma keskkonnale kahjulike ja ohtlike aurude ja gaaside eraldumise, eriti tulekahju korral.”

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.4.3 oluline nõue:

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

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

3.3.5 Tehniline ühilduvus

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 1.5 oluline nõue:

Infrastruktuuride ja kohtkindlate seadmete tehnilised omadused peavad vastama üksteisele ja üleeuroopalises kiirraudteesüsteemis kasutatavate rongide omadustele.

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

See oluline nõue ei seonu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

▼B**3.4 Konkreetset käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga seotud aspektid****3.4.1 Ohutus****Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 2.7.1 oluline nõue:**

„Võrgustiku käituseeskirjade ning vedurijuhtide ja rongipersonali pädevuse kooskõlla viimisega tuleb tagada ohutu rahvusvaheline liiklemine.

Käitustegevuse ja hoolduse intervallid, hoolduspersonali koolitus ja kvalifikatsioon ning asjaomaste raudtee-ettevõtjate poolt hoolduskeskustes sisseseatud kvaliteedi tagamise süsteem peavad tagama kõrgetasemelise ohutuse.”

Seda olulist nõuet käsitletakse käesolevate nõuete järgmistes punktides.

- Veeremi identifitseerimine (punkt 4.2.2.3)
- Rongi pidurid (punkt 4.2.2.6)
- Rongi koosseis (punkt 4.2.2.5)
- Nõuded reisivagunitele (punkt 4.2.2.4)
- Rongi töökorra tagamine (punkt 4.2.2.7)
- Rongi nähtavus (punktid 4.2.2.1 ja 4.3)
- Rongi kuuldavus (punktid 4.2.2.2 ja 4.3)
- Rongi väljumine (punkt 4.2.3.3)
- Liikluskorraldus (punkt 4.2.3.4)
- Signaalide nähtavus ja valvsusseade (punkt 4.3)
- Ohutusalane teabevahetus (punktid 4.2.1.5 ja 4.6)
- Juhtide dokumentatsioon (punkt 4.2.1.2)
- Dokumendid raudtee-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide (punkt 4.2.1.3)
- Dokumentatsioon rongide liikumislube andvale infrastruktuuriettevõtja personalile (punkt 4.2.1.4)
- Halvenenud töötingimused (punkt 4.2.3.6)
- Eriolukordade haldamine (punkt 4.2.3.7)
- ERTMSi kasutuseeskirjad (punkt 4.4)
- Ametialane pädevus (punktid 2.2.1 ja 4.6)
- Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused (punktid 2.2.1 ja 4.7)

3.4.2 Töökindlus ja käideldavus**Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 2.7.2 oluline nõue:**

„Töötamise ja hoolduse perioodid, hoolduspersonali koolitus ja kvalifikatsioon ning hoolduskeskustes sisseseatud asjaomaste raudtee-ettevõtjate kvaliteedi tagamise süsteem peavad tagama süsteemi töökindluse ja käideldavuse kõrge taseme.”

▼B

Selle olulise nõude täitmine tagatakse käesolevate nõuete järgmistele punktidega.

- Rongi koosseis (punkt 4.2.2.5)
- Rongi töökorra tagamine (punkt 4.2.2.7)
- Liikluskorraldus (punkt 4.2.3.4)
- Ohutusalane teabevahetus (punkt 4.2.1.5)
- Halvenenud töötingimused (punkt 4.2.3.6)
- Eriolukordade haldamine (punkt 4.2.3.7)
- Ametialane pädevus (punkt 4.6)
- Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused (punkt 4.7)

3.4.3 Tehniline ühilduvus

Direktiivi 96/48/EÜ III lisa punkti 2.7.3 oluline nõue:

„Võrgustike kasutuseeskirjade ning vedurijuhtide, rongi personali ja transporti haldavate ettevõtjate kvalifikatsiooni reguleeritus peab tagama üleeuroopalises kiirraudteesüsteemis tõhusa käitustegevuse.”

Seda olulist nõuet käsitletakse käesolevate nõuete järgmistes punktides.

- Veeremi identifitseerimine (punkt 4.2.2.3)
- Rongi pidurid (punkt 4.2.2.6)
- Rongi koosseis (punkt 4.2.2.5)
- Nõuded reisivagunitele (punkt 4.2.2.4)
- Ohutusalane teabevahetus (punkt 4.2.1.5)
- Halvenenud töötingimused (punkt 4.2.3.6)
- Eriolukordade haldamine (punkt 4.2.3.7)

4 ALLSÜSTEEMI OMADUSED

4.1 Sissejuhatus

Üleeuroopaline kiirraudteesüsteem (TEN), mille suhtes kohaldatakse direktiivi 96/48/EÜ ning mille üheks osaks on käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem, on ühtne süsteem, mille ühilduvust on vaja kontrollida. Ühilduvust tuleb kontrollida eriti neil juhtudel, mis seonduvad allsüsteemi (koos selle liidestega süsteemis, millesse see on integreeritud) spetsifikatsioonidega ning käitamise eeskirjadega.

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

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

▼B**4.2 Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised nõuded**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised nõuded hõlmavad järgmist:

- personaliga seotud nõuded;
- rongidega seotud nõuded;
- rongide käitamisega seotud nõuded.

4.2.1 Personaliga seotud nõuded**4.2.1.1 Üldnõuded**

Käesolevas punktis käsitletakse personali, kes aitab kaasa allsüsteemi toimimisele, täites ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis hõlmavad otsest seost raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel.

- Raudtee-ettevõtja personal:
 - kes täidab rongide juhtimisega seotud ülesandeid ning moodustab osa rongi meeskonnast (käesolevas dokumendis läbivalt nimetatud „juht”);
 - kes täidab ülesandeid rongis (v.a. juhtimine) ning moodustab osa rongi meeskonnast;
 - kes täidab rongide ettevalmistamisega seotud ülesandeid.
- Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personal, kes täidab rongide liikumislubade andmisega seotud ülesandeid.

Hõlmatud valdkonnad on järgmised:

- dokumendid
- teatised

ning käesoleva KTK punktis 2.2 sätestatud kohaldamisalas:

- ametialane pädevus (vt punkt 4.6 ning lisad H, J ja L),
- töötervishoiu ja tööohutuse tingimused (vt punkt 4.7).

4.2.1.2 Juhtide dokumentatsioon

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

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

4.2.1.2.1 Käsiraamat

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

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

Juhi käsiraamat peab käsitlema kaht konkreetset aspekti:

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

▼B

- teine, mis käsitleb konkreetse raudteeinfrastruktuuri-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.

Nimetatud dokumendi koostamise eest vastutab raudtee-ettevõtja.

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

Sellel peab olema kaks liidet:

- liide 1: sidetoimingute kasutusjuhend;
- liide 2: vormide kogu

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

Juhi käsiraamatu koostamise ja ajakohastamise protsess peab hõlmama järgmisi etappe:

- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja (või kasutuseeskirjade eest vastutav organisatsioon) peab esitama raudtee-ettevõtjale nõuetekohased andmed raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeeles;
- raudtee-ettevõtja peab koostama algse või ajakohastatud dokumendi;
- kui keel, mille raudtee-ettevõtja on juhi käsiraamatu koostamiseks valinud, ei ole sama keel, milles asjakohane teave algselt esitati, on raudtee-ettevõtja kohustatud tegema vajaliku tõlke.

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

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

V lisas esitatakse see protsess vooskeemina ning antakse protsessist ülevaade.

4.2.1.2.2 Liinikirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteearsete seadmete kirjeldus

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

▼B

Selles tuleb esitada vähemalt järgmised andmed:

- kasutamiseiga seotud üldnäitajad;
- andmed tõusude ja languste kohta;
- üksikasjalik liiniskeem.

4.2.1.2.2.1 Marsruudiraamatu koostamine

Marsruudiraamat tuleb koostada ühe liikmesriigi keeles, mille valib raudtee-ettevõtja, või raudteefrastruukturi-ettevõtja kasutatavas töökeeles.

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

- kasutamiseiga seotud üldnäitajad:
 - signaalide ja vastava sõidurežiimi liik (topeltliin, muutsuunaline, vasak- või parempoolse suunaga jne);
 - toiteallika liik;
 - pinnas-rong raadioseadmete liik;
- andmed tõusude ja languste kohta:
 - kallete suurused ja nende täpne asukoht;
- üksikasjalik liiniskeem:
 - liinil asuvate jaamade ja sõlmpunktide nimed ja asukohad;
 - tunnelid, sealhulgas nende asukohad, pikkus, üksikasjalikud andmed, näiteks jalgteede ja evakuatsioonipääsude olemasolu, samuti turvapaikade asukohad, kust on võimalik reisi- ja evakueerida;
 - olulised asukohad, näiteks neutraalsed lõigud;
 - iga rööbastee lubatud sõidukiirus, sealhulgas vajadusel eri kiirused teatavat tüüpi rongide jaoks;
 - liikluskorralduse juhtimise eest vastutava organisatsiooni nimi ja liikluskorralduse juhtimispiirkondade nimed;
 - juhtimis- või liikluskorralduskeskuste, näiteks signaalpostide nimed ja tööpiirkonnad;
 - andmed kasutatavate raadiokanalite kohta.

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

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

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

▼B

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

4.2.1.2.2.2 Muudetud elemendid

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab raudtee-ettevõtjale teatama kõikidest elementidest, mida on püsivalt või ajutiselt muudetud. Muudatustest tuleb raudtee-ettevõtjale õigeaegselt teada anda, et hinnata nende mõju, ajakohastada dokumendid ja instrueerida töötajaid. Raudtee-ettevõtja peab need muudatused koondama spetsiaalsesse dokumenti või arvuti andmekandjale, mille vorming peab olema ühesugune kõikidel infrastruktuuridel, mida konkreetse raudtee-ettevõtja rongid kasutavad.

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

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

4.2.1.2.2.3 Juhi teavitamine reaajas

Asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peavad ette nägema juhtide reaajas teavitamise kõikidest marsruudil ohutuskorralduses tehtud muudatustest (ERTMSi/ETCSi kasutamisel peab protsess olema kordumatu).

4.2.1.2.3 Sõiduplaanid

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

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

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

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

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

4.2.1.2.4 Veerem

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

▼B

- 4.2.1.3 Dokumendid raudtee-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide
- Raudtee-ettevõtja peab kõikidele oma töötajatele (rongis või mujal), kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis hõlmavad otsest seost raudteefrastruktuuri-ettevõtja personali, seadmete või süsteemidega, esitama eeskirjad, protseduurid ning veeremi ja konkreetsete marsruutidega seotud andmed, mida ta peab nende ülesannete täitmisel vajalikuks. Need andmed peavad olema kohaldatavad nii harilikes kui ka halvenenud kasutustingimustes.

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

- 4.2.1.4 Dokumendid rongide liikumislube andvatele raudteefrastruktuuri-ettevõtja töötajatele
- Kõik andmed, mis on vajalikud ohutusalase teabevahetuse tagamiseks rongide liikumislube andva personali ja rongimeeskondade vahel, tuleb esitada:

— sideprotokolle kirjeldavates dokumentides (lisa C);

— dokumendis pealkirjaga „Vormide kogu”.

Raudteefrastruktuuri-ettevõtja peab koostama need dokumendid oma töökeeles.

- 4.2.1.5 Ohutusalane teabevahetus rongimeeskonna, raudtee-ettevõtja muu personali ja rongide liikumislube andva personali vahel
- Rongimeeskonna, raudtee-ettevõtja teiste töötajate (nagu on määratletud lisas L) ja rongide liikumislube andva personali vahelises ohutusalases teabevahetuses kasutatav keel on asjaomase marsruudi raudteefrastruktuuri-ettevõtja töökeel (vt sõnastikku).

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

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

Kui kohalikud tavad nõuavad ka mõne teise keele kasutamist, on raudteefrastruktuuri-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 Põhinõue

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

- 4.2.2.1.2 Esiosa

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

▼M1

Üksikasjalikud nõuded on esitatud punktis 4.3.3.3.1.

▼B

4.2.2.2 Rongi kuuldavus

4.2.2.2.1 Põhinõue

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

4.2.2.2.2 Kontrollimine

Helisignaalseadet peab olema võimalik käivitada kõikidest juhtimisasenditest.

4.2.2.3 Veeremi identifitseerimistunnus

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

Samuti peab olema võimalik kindlaks teha veeremiüksuse suhtes kehtivaid kasutuspiiranguid.

Täiendavad nõuded on sätestatud lisas P.

4.2.2.4 Nõuded reisivagunitele

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

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

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

— Uste vabastamise korral peab veojou rakendamine olema võimatu. (Selle nõude kohaldamisel tähendab „uste vabastamine”, et rongi meeskond on muutnud uksest reisijate jaoks avatavaks.)

— Kõik reisivagunid peavad olema varustatud avariiväljumist soodustavate väljapääsudega.

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

4.2.2.5 Rongi koosseis

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

Nõuded rongi koosseisule peavad lähtuma alljärgnevast:

— veeremiüksused

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

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

▼B

- rongi kõik veeremiüksused peavad kogu kavandatava veo kestel olema ettenähtud hooldusintervallide piires (nii aja kui ka teekonna pikkuse osas);
- rong
 - veeremiüksuste koosseis, mis moodustab rongi, peab vastama asjaomasel marsruudil kehtivatele tehnilistele piirangutele ning ei tohi olla pikem, kui on vahe- ja lõpp-terminalides maksimaalselt lubatud;
 - raudtee-ettevõtja peab tagama, et rong on kogu kavandatava veo kestel sobivas tehnilises korras;
- mass ja teljekoormus
 - rongi mass peab olema marsruudi asjaomases osas lubatud ning haakeseadiste, veojõu ja muude rongi omadustega seoses ette nähtud maksimumi piires. Tuleb kinni pidada teljekoormuse piirangutest;
- rongi suurim kiirus
 - rongi suurim lubatud sõidukiirus peab vastama kõikidele asjaomastel marsruutidel kehtivatele piirangutele, pidurdusjõule, teljekoormusele ja veeremi liigile;
- kineetiline mõõde
 - rongi iga veeremiüksuse kineetiline gabariit (koos veosega) peab olema marsruudi asjaomase osa lubatud maksimumi piires.

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

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

4.2.2.6 Rongi pidurid

4.2.2.6.1 Miinimumnõuded pidurisüsteemile

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

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

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

4.2.2.6.2 Pidurdustõhusus

Raudteefrastruktuuri-ettevõtja peab otsustama, kas:

- anda raudtee-ettevõtjatele vajalikud andmed asjaomastel marsruutidel nõutava pidurdustõhususe väljaarvutamiseks, sealhulgas teabe selle kohta, milliseid pidurisüsteeme aktsepteeritakse, ja nende kasutamise tingimused, või

- teatada tegelikult nõutav pidurdustõhusus.

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

▼B

Andmed, mida raudtee-ettevõtjad kasutavad oma rongide peatumiseks ja paigalpüsimiseks vajaliku pidurdustõhususe väljaarvutamisel, peavad arvesse võtma asjaomaste marsruutide geograafiat, eraldatud liine ja ERTMSi/ETCSi arengut.

Täiendavad nõuded on sätestatud lisas T.

4.2.2.7 Rongi töökorra tagamine

4.2.2.7.1 Üldnõuded

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

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

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

4.2.2.7.2 Nõutavad andmed

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

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

Raudtee-ettevõtja peab kehtestama menetluse, millega tagatakse nende andmete teatavakstegemine raudteefrastruukturi-ettevõtja(-te)le enne rongi väljumist.

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

4.2.3 Rongiliikluse korraldamise nõuded

4.2.3.1 Rongide planeerimine

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

4.2.3.2 Rongide identifitseerimine

Kõik rongid peavad olema üheselt identifitseeritud.

Sellealased nõuded on sätestatud lisas R.

4.2.3.3 Rongi väljumine

4.2.3.3.1 Väljumiseelsed kontrollid ja katsed

Raudtee-ettevõtja peab vastavalt käesoleva KTK punkti 4.1 kolmandale lõigule ja kõikidele kehtivatele eeskirjadele kindlaks määrama enne väljumist tehtavad kontrollid ja katsed (eelkõige piduritega seotud).

▼B

4.2.3.3.2 Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist

Raudtee-ettevõtja peab enne väljumist ja sõidu ajal teavitama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat kõikidest rongi või selle 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.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab ette nägema toimingud ja vahendid:

- rongiliikluse korraldamiseks reaalajas;
- operatiivseteks meetmeteks, mille eesmärk on tagada infrastruktuuri võimalikult tõhus toimimine tegelike või prognoositavate viivituste või vahejuhtumite korral; ja
- raudtee-ettevõtjate teavitamiseks nimetatud juhtudel.

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

4.2.3.4.2 Rongi aruandlus

4.2.3.4.2.1 Rongi asukoha teatamiseks nõutavad andmed

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab:

- looma võimalused, et registreerida reaalajas kellaajad, millal rongid väljuvad nende võrkudes asjakohastest varem kindlaks määratud aruandluspunktidest, neisse saabuvad või neid läbivad, ja deltaaja;
- sätestama konkreetseid andmed, mis on vajalikud rongi asukoha teatamiseks. Need andmed peavad sisaldama järgmist:
 - rongi identifitseerimistunnus
 - aruandluspunkti identifitseerimisandmed;
 - liin, millel rong sõidab;
 - graafikujärgne aruandluspunkti saabumise aeg;
 - tegelik aruandluspunkti saabumise aeg (olenemata sellest, kas tegemist on saabumise, väljumise või läbisõiduga, tuleb esitada eraldi saabumis- ja väljumisaeg ka vahearuandluspunktide kohta, mida rong läbib);
 - aruandluspunkti varem või hiljem saabumise aeg minutites;
 - esialgne selgitus kõikide üle 10-minutiliste viivituste kohta või muude viivituste kohta, mille selgitamine on liikluskontrolli süsteemiga ette nähtud;
 - teave selle kohta, et rongi aruanne ei ole saabunud õigeaegselt ning viivituse aeg minutites;
 - rongi varasemad identifitseerimisandmed, kui neid on;
 - rongi reisi tühistamine tervikuna või osaliselt.

▼B

4.2.3.4.2.2 Prognoositav üleandmise aeg

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

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

4.2.3.4.3 Ohtlikud kaupad

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

Nimetatud toimingud peavad hõlmama järgmist:

- kehtivad rongis olevate ohtlike kaupade identifitseerimise Euroopa standardid, mis on sätestatud direktiivis 96/49/EÜ;
- juhi teavitamine rongis olevatest ohtlikest kaupadest ja nende asukohast;
- andmed, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul;
- **kooskõlastatult raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, sidekanalite kindlaksmääramine ja erimeetmete kavandamine kaupadega seotud ohuolukordade puhuks.**

4.2.3.4.4 Töö kvaliteet

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad peavad kehtestama menetlused kõikide asjaomaste teenuste tõhusa toimimise järelevalveks.

Järelevalve menetluste eesmärk peab olema andmete analüüs ja põhisuundumuste kindlakstegemine nii inimeksimuste kui ka süsteemivigade vallas. Analüüsi tulemusi kasutatakse parendusmeetmete väljatöötamiseks, mille eesmärgiks on vältida või leevendada juhtumeid, mis võivad kahjustada üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi tõhusat toimimist.

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

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

Need toimingud dokumenteeritakse ja nende suhtes rakendatakse sisekontrolli.

4.2.3.5 Andmesalvestus

Rongi sõiduandmed tuleb salvestada ning säilitada, et:

- toetada süstemaatilist ohutusjärelevalvet kui vahejuhtumite ja õnnetuste vältimise vahendit;

▼B

- teha kindlaks juhi, rongi ja infrastruktuuri toimimine enne ja (kui vaja) vahetult pärast vahejuhtumit või õnnetust, et välja selgitada selle põhjused, mis on seotud rongi juhtimise või seadmetega, ning põhjendada uusi või muudetud meetmeid, mille eesmärk on vältida juhtunu kordumist;
- salvestada veduri/veduki toimimisega ja juhi tegevusega seotud andmeid, sealhulgas vajadusel tööaega.

Salvestatud andmete puhul peab olema võimalik kindlaks teha:

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

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

- kus raudtee-ettevõtja on litsentseeritud (rongis salvestatud andmete osas);
- kus asub infrastruktuur (väljaspool rongi salvestatud andmete osas).

4.2.3.5.1 Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi

Raudteefrakstruktuuri-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

- rongide liikumisega seotud raudteearsete seadmete tõrked (signaalimine, punktid jne);
- teljepuksi tuvastatud ülekuumenemised;
- rongijuhi ja rongide liikumislube andvate raudteefrakstruktuuri-ettevõtja töötajate teabevahetus.

4.2.3.5.2 Jälgimisandmete salvestamine rongis

Raudtee-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

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

▼B

4.2.3.6 Halvenenud töötingimused

4.2.3.6.1 Teiste kasutajate teavitamine

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

4.2.3.6.2 Rongijuhtide teavitamine

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

4.2.3.6.3 Eriolukordades tegutsemise kord

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

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

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

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

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

— äärmuslikud ilmastikuolud.

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

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

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

4.2.3.7 Eriolukordade haldamine

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kooskõlastatult:

— kõikide tema infrastruktuuril tegutsevate raudtee-ettevõtjatega, või

— vajadusel tema infrastruktuuril tegutsevate raudtee-ettevõtjate esindusorganitega, ja

— vajadusel naabruses asuvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega ning

— kohalike asutustega ja

▼B

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

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

Need meetmed hõlmavad üldjuhul järgmist:

- kokkupõrked;
- rongitulekahjud;
- rongide evakueerimine;
- õnnetused tunnelites;
- ohtlike kaupadega seotud vahejuhtumid
- rööbastelt mahaõidud.

Raudtee-ettevõtja esitab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale kõik üksikasjalikud andmed nimetatud juhtumite kohta, eelkõige rongide remondi või rööbastele tagasitõstmise puhul. (Vt ka tavaraudtee kaubavagunite KTK punkt 4.2.7.5).

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

4.2.3.8 Rongimeeskonna abistamine veeremi vahejuhtumi või rikke korral

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

4.3 Seoste funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused

3. peatükis sätestatud olulisi nõudeid silmas pidades on seoste funktsionaalsed ja tehnilised nõuded järgmised.

4.3.1 Seosed infrastruktuuri KTKdega

4.3.1.1 Signaalide nähtavus

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

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

- sobiv paigutus, et esilaternad võimaldaksid juhil teavet lugeda;
- sobiv ja piisav valgustus, kui see on vajalik teabe valgustamiseks;
- valgustpeegeldavuse kasutamisel peavad kasutatavad materjalid vastama asjakohastele nõuetele ning märgid peavad olema valmistatud selliselt, et rongi esilaternad võimaldavad juhil teavet lugeda.

▼B

- 4.3.1.2 Reisivagunid
- Reisivagunite ja reisijaamade platvormide ühilduvus peab olema piisav, et võimaldada ohutu peale-ja mahaminek.
- Tuleb järgida platvormi ja vagunite elektriliste osade minimaalset vahemaad.
- 4.3.1.3 Ametialane pädevus
- On olemas seos käesoleva KTK punkti 2.2.1 ja HS INS KTK punkti 4,6 vahel.
- 4.3.2 Seosed juhtkäskude ja signaalimise KTKdega
- 4.3.2.1 Jälgimisandmete salvestamine
- Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemis kehtestatakse jälgimisandmete salvestamise kord (vt käesoleva KTK punkt 4.2.3.5), millele juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem peab vastama (vt HS CCS KTK punkt 4.2.15).
- 4.3.2.2 Juhi valvsus
- Kui infrastruktuur seda toetab, suudab seade aktiveerimisest automaatselt signaalimise juhtimiskeskusesse teatada. On olemas seos käesoleva nõude ja HS CCS ERTMSiga seotud KTK punkti 4.2.2 vahel.
- 4.3.2.3 ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri kasutuseeskirjad
- On olemas seos käesoleva KTK lisa A ning HS CCS KTK lisas A käsitletud ERTMS/ETCS FRSi ja SRSi ning ERTMS/GSM-R FRSi ja SRSi vahel.
- Samuti on olemas seos käesoleva KTK punkti 4,4 ja HS CCS KTK lisa A vahel seoses informatiivsete suunistega ERTMSi eeskirjade, põhimõtete ja rakendamise kohta.
- On olemas ka seos ETCSi juhi-masina liidese (DMI) nõuetega (HS CCS KTK punkt 4.2.13) ja EIRENE DMI nõuetega (HC CCS KTK punkt 4.2.14).
- Rongi ETCS-funktsioonide isoleerimise osas on olemas seos käesoleva KTK lisa A ja HS CCS KTK punkti 4.2.2 vahel.
- 4.3.2.4 Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavus
- Juhil peab olema võimalik jälgida signaale ja raudteeäärseid märkeid ning need peavad olema juhile nähtavad tavapärase juhtimisasendis. See kehtib ka muude ohutusega seotud raudteeäärsete märkide kohta.

▼B

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

— sobiv paigutus, et esilaternad võimaldaksid juhil teavet lugeda;

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

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

Juhi nähtavusala puhul on olemas seos HS CCS KTK punktiga 4.2.16. HS CCS KTK tulevase versiooni lisas A on ka täiendav punkt raudteeäärsete märgiste kohta ETCSiga varustatud liinidel.

4.3.2.5. Rongi pidurid

On olemas seos käesoleva KTK punkti 4.2.2.6.2 ja HS CCS KTK punkti 4.3.1.5 (Rongi garanteeritud pidurdustõhusus ja omadused) vahel.

▼M1

4.3.2.6. Liivatamine. Rongi juhtimiseks vajaliku kutsevalifikatsiooniga seotud miinimumnõuded

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

▼B

4.3.2.7. Andmesalvestus ja teljepukside ülekuumenemise detektorid

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

4.3.3. Seosed veeremi KTKdega

4.3.3.1. Pidurid

On olemas seosed käesoleva OPE KTK punktide 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 ja 4.2.2.6.2 ning HS RST KTK punktide 4.2.4.1 ja 4.2.4.3 vahel.

Samuti on olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.4.5 (Keerisvoolupidurid) ja käesoleva OPE KTK punkti 4.2.2.6.2 vahel.

▼B

Samuti on olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.4.6 (Rongi liikumatus tagamine) ja käesoleva OPE KTK punkti 4.2.2.6.2 vahel.

Samuti on olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.4.7 (Pidurite tööparameetrid järskul kallakutel) ja käesoleva OPE KTK punktide 4.2.2.6.2 ja 4.2.1.2.2.3 vahel.

▼M1

4.3.3.2. Nõuded reisivagunite kohta

On olemas seosed käesoleva OPE KTK punkti 4.2.2.4 ning HS RST KTK punktide 4.2.2.4 (Uksed), 4.2.5.3 (Häiresignaalid), 4.3.5.17 (Reisijate häiresignaal) ja 4.2.7.1 (Avariiväljapääsud) vahel.

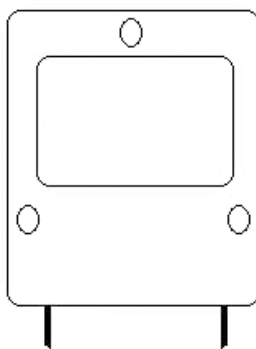
▼B

4.3.3.3 Rongi nähtavus

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

4.3.3.3.1 Rongi juhtsõidukil, mis on esiosaga sõidusuunas

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



Esilaternad peavad võimaldama rongi võimalikult hõlpsalt märgata (nt teetöölistel ning ülekäigu- ja ülesõidukohtade kasutajatel), tagama rongijuhile piisava nähtavuse (eespool oleva rööbastee, raudteearsete märgiste/infotahvlite jne valgustus) öösel ja alavalgustuse tingimustes ning ei tohi pimestada vastutulevate rongide juhte.

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

On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.7.4.1 ja käesoleva KTK punkti 4.2.2.1.2 vahel.

4.3.3.3.2 Tagaosas

On olemas seos käesolevas KTK punkti 4.2.2.1.3 ja HS RST KTK punkti 4.2.7.4.1 vahel.

4.3.3.4 Rongi kuuldavus

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

▼B

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

On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.7.4.2 ja käesoleva KTK punkti 4.2.2.2 vahel.

4.3.3.5 Signaalide nähtavus

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

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

On olemas seos käesolevas KTK punkti 4.3.2.4 ja HS RST KTK punkti 4.2.2.7 vahel.

4.3.3.6 Juhi valvsus

Juhi reaktsioonide jälgimise vahend, sekkudes rongi seiskamiseks, kui juht ei reageeri ettenähtud aja jooksul.

On olemas seos käesoleva KTK punktide 4.3.3.1 ja 4.3.3.7 ning HS RST KTK punkti 4.2.7.9 vahel seoses juhi valvsusega.

4.3.3.7 Rongi koosseis ja lisa B

On olemas seos järgmiste vahel:

— ühelt poolt käesoleva KTK punktid 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 ja 4.2.3.7

— ning teiselt poolt HS RST KTK punkt 4.2.2.2.b (Haakeseadised rongide päästetööde teostamiseks) ja selle lisa K, samuti punkt 4.2.3.5 (Rongi maksimaalne pikkus),

järgmise suhtes:

— rongi maksimaalne lubatud mass asjaomase raudteeliini suurima kaldega teelõigul,

— rongi maksimaalne pikkus, ja

— kiirendamine kalde puhul.

4.3.3.8 Veeremi parameetrid, mis mõjutavad rongide jälgimise maapealseid süsteeme ja veeremi dünaamilist käitumist

On olemas seosed HS RST KTK punktide 4.2.3.3.2 ja 4.2.3.4 ning käesoleva OPE KTK punkti 4.2.3.6 vahel.

▼M1

4.3.3.9. Liivatamine

Liivatamise osas on olemas seos ühelt poolt käesoleva KTK lisa B (punkt C1) ning teiselt poolt HS RST KTK punkti 4.2.3.10 vahel.

4.3.3.10. Rongi koosseis, lisa J

Rongimeeskonna teadmiste osas, mis käsitlevad veeremi funktsionaalsust, on olemas seosed käesoleva KTK punkti 4.2.2.5 ja lisa J ning HS RST KTK punktide 4.2.1.2 (Rongi konstruktsioon) ja 4.2.7.10 (Järelevalve ja rikkeotsing) vahel.

▼B

- 4.3.3.11 Eriolukordades tegutsemise kord ja ohuolukordade haldamine
- On olemas seos käesoleva KTK punktide 4.2.3.6.3 ja 4.2.3.7 ning HS RST KTK punkti 4.2.2.2 (Haakeseadised rongide päästetööde teostamiseks) ja lisa K vahel.
- On olemas ka seos käesoleva KTK punktide 4.2.3.6 ja 4.2.3.7 ning HS RST KTK punktide 4.2.7.1 (Erakorralised meetmed) ja 4.2.7.2 (Tuleohutus) vahel.

▼M1

- 4.3.3.12. Andmesalvestus
- On olemas seos käesoleva KTK punkti 4.2.3.5.2 (Jälgimisandmete salvestamine rongis) ja HS RST KTK punkti 4.2.7.10 (Järelevalve ja rikkeotsing) vahel.

▼B

- 4.3.3.13 Aerodünaamiline toime ballastile
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.3.11 ja käesoleva KTK punkti 4.2.1.2.2.3 vahel.
- 4.3.3.14 Keskkonnatingimused
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.6.1 ja käesoleva KTK punktide 4.2.2.5 ja 4.2.3.3.2 vahel.
- 4.3.3.15 Külgtuuled
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.6.3 ja käesoleva KTK punktide 4.2.1.2.2.3 ja 4.2.3.6 vahel.
- 4.3.3.16 Suurimad rõhumuutused tunnelites
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.6.4 ja käesoleva KTK punktide 4.2.1.2.2.3 ja 4.2.3.6 vahel.
- 4.3.3.17 Välismüra
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.6.5 ja käesoleva KTK punkti 4.2.3.7 vahel.
- 4.3.3.18 Tuleohutus
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.7.2 ja käesoleva KTK punkti 4.2.3.7 vahel.
- 4.3.3.19 Tõstmine ja päästetööd
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.7.5 ja käesoleva KTK punkti 4.2.3.7 vahel.
- 4.3.3.20 Järelevalve ja rikkeotsing
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.7.11 ning käesoleva KTK punkti 4.2.3.5.2 ja lisade H ja J vahel.
- 4.3.3.21 Erinõuded pikkade tunnelite korral
- On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.7.12 ja käesoleva KTK punktide 4.2.1.2.2.1, 4.2.3.7 ja 4.6.3.2.3.3 vahel.

▼B

4.3.3.22 Veojõunõuded
On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.8.1 ja käesoleva KTK punktide 4.2.2.5 ja 4.2.3.3.2 vahel.

4.3.3.23 Haardenõuded
On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.8.2 ja käesoleva KTK punktide 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 ja 4.2.1.2.2 vahel.

4.3.3.24 Energiavarustusega seotud funktsionaalsed ja tehnilised nõuded
On olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.8.3 ning käesoleva KTK punktide 4.2.3.6 and 4.2.1.2.2 vahel.

4.3.4 Seosed HS energiavarustuse KTKdega
On olemas seos käesoleva KTK punkti 2.2.1 ja HS ENE KTK punkti 4,6 vahel.

4.3.5 Seosed raudteetunnelite ohutuse KTKdega
Mitmed SRT KTK nõuded tuginevad täiendavalt OPE KTK elementidele. Need on täpsemalt kirjeldatud SRT KTK punktis 4.3.4.

On olemas seos SRT KTK punkti 4.2.5.1.3.2 ja käesoleva KTK punkti 4.6.3.2.3.3 vahel.

4.3.6 Seosed liikumispuudega inimesi käsitlevate KTKdega
Mitmed PRM KTK nõuded tuginevad OPE KTK elementidele. Need on täpsemalt kirjeldatud PRM KTK punktides 4.1.4 ja 4.2.4.

4.4 **Kasutuseeskirjad**

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

Selleks koostati Euroopa rongijuhtimissüsteemi (ETCS) ja raudteelaase globaalse mobiilsidesüsteemi (GSM-R) kasutuseeskirjad. Need on esitatud lisas A.

Lisa A (ETCSi ja GSM-Ri eeskirjad ja põhimõtted) täiendavad kaks järgmist informatiivset dokumenti:

— Aruanne ETCSi/GSM-Ri eeskirjade ja põhimõtete kohta (EEIG-Ref: 05E374)

— Soovitused ERTMSi rakendamiseks (EEIG-Ref: 05E375)

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

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

▼B**4.5 Hoolduseeskirjad**

Ei kohaldata

4.6 Ametialane pädevus

Vastavalt käesoleva KTK punktile 2.2.1 käsitleb käesolev jaotis personali ameti- ja keelealast pädevust ning kõnealuse pädevuse saavutamiseks vajalikku hindamisprotsessi.

4.6.1 Ametialane pädevus

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

▼M1

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

▼B**4.6.1.1 Ametialased teadmised**

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

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

— oma organisatsiooni ohutuse juhtimise süsteemi toimimispõhimõtted,

— koostalitlusvõimeliste toimingutega seotud olulisemate isikute rollid ja vastutus,

— ohtude tundmine, eelkõige seoses raudtee kasutamise ja elektrivarustusega;

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

— liinid ja raudteeäärsed seadmed,

— veerem,

— keskkond.

4.6.1.2 Teadmiste rakendamise oskus

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

— kõnealuste eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodist ja põhimõtetest;

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

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

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

▼B

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

4.6.2 Keeleoskus

4.6.2.1 Põhimõtted

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad peavad tagama, et nende asjaomane personal oskab kasutada käesolevas KTKs sätestatud sideprotokolle ja -põhimõtteid.

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

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

4.6.2.2 Keeleoskuse tase

Infrastruktuuri-ettevõtja keelt tuleb osata ohutuse tagamiseks piisaval tasemel.

— Sellel tasemel peab juht suutma vähemalt:

— saata kõiki käesoleva KTK lisas C sätestatud sõnumeid ja neist aru saada;

— tõhusalt suhelda harilikel, halvenenud ja ohuolukordades;

— täita vorme vormide kogu kasutusalas.

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

Pädevuse asjakohase taseme juhised on täpsemalt esitatud lisas E. Juhtide keeleoskuse tase peab olema vähemalt 3. Rongi saatvate töötajate keeleoskuse tase peab olema vähemalt 2.

4.6.3 Personali esialgne ja pidev hindamine

4.6.3.1 Põhinõuded

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad määratlema oma personali hindamisprotsessi. Soovitav on arvesse võtta järgmist.

A. Personali valimine

— isikliku kogemuse ja pädevuse hindamine;

▼B

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

B. Esmane kutsealane väljaõpe

- koolitusvajaduste analüüs;
- koolitusvõimalused;
- koolitajate koolitus.

▼M1**C. Esmane hindamine**

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

D. Pädevuse säilitamine

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

▼B**E. Täienduskoolitus**

- kestva koolituse (sealhulgas keeleõpe) põhimõtted.

4.6.3.2 Koolitusvajaduste analüüs**4.6.3.2.1 Koolitusvajaduste analüüsi koostamine**

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

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

- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate töötavade erinevused ja nende muutumisega seotud riskid;
- ülesannete, tööprotseduuride ja sideprotokollide erinevused;
- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personali kasutatava töökeele erinevused;
- kohalikud kasutusjuhendid, mis võivad hõlmata teatavatel juhtudel, näiteks konkreetses tunnelis kasutatavaid erimenetlusi või eriseadmeid.

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

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

▼B

4.6.3.2.2 Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine

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

4.6.3.2.3 Erinõuded rongimeeskonnale ja abipersonalile

▼M1

4.6.3.2.3.1. Marsruudi tundmine

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

— põhinema raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja antaval marsruudiinfol ja

— olema kooskõlas käesoleva KTK punktis 4.2.1 kirjeldatud protsessiga.

▼B

4.6.3.2.3.2 Veeremi tundmine

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

4.6.3.2.3.3 Abipersonal

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

4.7 Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused

4.7.1 Sissejuhatus

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

Vastavalt direktiivile 2004/49/EÜ peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad looma ja dokumenteerima protsessi, mille nad kehtestavad ohutuse juhtimise süsteemi kuuluva personali meditsiiniliste, psühholoogiliste ja tervisenõuete 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 psühho troopsete ravimite vms kasutamise tõttu. Seepärast peavad raudtee-ettevõtjatel ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel olema kehtivad protseduurid, millega piiratakse ohtu, et töötajad võivad töötada kõnealuste ainete mõju all või tööl olles neid aineid tarbida.

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

▼B

4.7.2 Töötervishoiuarstide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamise soovitatavad kriteeriumid

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

Punktis 4.7.4 nimetatud terviseuuringuid teostavatel töötervishoiuarstidel peavad olema:

- töötervishoiualased teadmised;
- teadmised asjaomase tööga ja raudtekeskkonnaga seotud ohtudest;
- teadmised sellest, kuidas terviseprobleemid võivad mõjutada neist ohtudest tulenevate riskide välistamiseks või vähendamiseks ette nähtud meetmeid.

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

4.7.3 Psühholoogilises hindamises osalevate psühholoogide tunnustamise kriteeriumid ja psühholoogilise hindamise nõuded

4.7.3.1 Psühholoogide sertifitseerimine

Soovitatav on, et psühholoogil oleks asjakohane ülikoolidiplom ning tema pädevus oleks sertifitseeritud ja tunnustatud vastavalt selle riigi normidele ja tavadele, kus raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on litsentseeritud või registrisse kantud.

4.7.3.2 Psühholoogilise hindamise sisu ja tõlgendamine

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

4.7.3.3 Hindamisvahendite valik

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

4.7.4 Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine

4.7.4.1 Enne tööleasumist

4.7.4.1.1 Minimaalsed terviseuuringud

Terviseuuringud hõlmavad:

- üldist tervisekontrolli;
- sensoorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontrolli;
- uriini- või vereanalüüsi, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;
- narkootikumide kuritarvitamise kontrolli.

4.7.4.1.2 Psühholoogiline hindamine

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

▼B

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

- Kognitiivsed:
 - tähelepanu ja keskendumisvõime;
 - mälu;
 - taju erksus;
 - põhjendusvõime;
 - suhtlusvõime.
- Psühhomotoorsed:
 - reaktsiooni kiirus;
 - liigutuste koordineerimine.
- Käitumine ja isiksus:
 - emotsionaalne enesevälisus;
 - käitumise usaldusväärsus;
 - iseseisvus;
 - kohusetunne.

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

4.7.4.2 Pärast tööleasumist

4.7.4.2.1 Perioodiliste terviseuuringute sagedus

Vähemalt üks põhjalik terviseuuring tuleb teha:

- alla 40-aastaste töötajate puhul iga 5 aasta järel;
- 41–62-aastaste töötajate puhul iga 3 aasta järel;
- üle 62-aastaste töötajate puhul kord aastas.

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

4.7.4.2.2 Minimaalsed korrapärased terviseuuringud

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

- üldist tervisekontrolli;
- sensoorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontrolli;
- uriini- või vereanalüüsi, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;
- narkootikumide kuritarvitamise kontrolli, kui esinevad vastavad kliinilised näitajad.

4.7.4.2.3 Täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine

Lisaks korrapärasele terviseuuringutele tuleb teha spetsiaalsed täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine, kui on piisavalt alust kahelda töötaja füüsilises või psühholoogilises

▼B

seisundis või on piisav alus kahtlustada narkootikumide või alkoholi kuritarvitamist või liigtarvitamist. See kehtib eelkõige juhul, kui on toimunud antud isiku inimeksimusest tingitud vahejuhtum või õnnetus.

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

Raudtee-ettevõtjad ja raudteefrakstruktuuri-ettevõtjad peavad kehtestama süsteemid, mis tagavad vajaduse korral kõnealuste lisauuringute ja -hindamiste läbiviimise.

4.7.5 Tervisenõuded

4.7.5.1 Üldnõuded

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

- ootamatut teadvusekaotust;
- teadvuse või keskendumisvõime nõrgenemist;
- ootamatut teovõimetust;
- tasakaalu või koordineerimise halvenemist;
- olulist liikumisvõime halvenemist.

Täidetud peavad olema järgmised nägemise ja kuulmisega seotud nõuded.

4.7.5.2 Nägemisnõuded

- Kaugnägemisteravus abivahenditega või ilma: 0,8 (parem silm + vasak silm — mõõdetud eraldi); nõrgemal silmal vähemalt 0,3.
- Maksimaalsed korrektiivklaasid: kaugnägemisvõime +5 / lühinägemisvõime -8. Tunnustatud töötervishoiuarst (vastavalt punktidele 4.7.2) võib erandjuhtudel lubada nimetatud vahemikust välja poole jäävaid näitajaid, olles eelnevalt konsulteerinud silmaarstiga.
- Kesk- ja lähinägemisvõime: piisav, abivahenditega või ilma.
- Lubatud on kontaktläätsed.
- Normaalne värvieristamisvõime: tunnustatud testi alusel, nt Ishihara, vajadusel kasutada täiendavat tunnustatud testi.
- Vaateväli: normaalne (puuduvad kõrvalekalded, mis mõjutaksid tööülesannete täitmist).
- Mõlema silma nägemisvõime: olemas
- Binokulaarne vaateväli: olemas
- Kontrasttundlikkus: hea
- Puuduvad progresseeruvad silmahaigused.
- Läätsseimplantaadid, keratotoomia ja keratektoomia on lubatud üksnes juhul, kui neid kontrollitakse igal aastal või töötervishoiuarsti määratud ajavahemike järel.

4.7.5.3 Kuulmisnõuded

Kõlaaudiogrammiga kontrollitud piisav kuulmine, st:

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

▼B

- 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 helitajuusega kõrva puhul 45 dB.

▼M1

▼B**4.8 Infrastruktuuri- ja veeremiregistrid**

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 22a lõikele 1 „tagavad liikmesriigid infrastruktuuri- ja veeremiregistrite iga-aastase avaldamise ja ajakohastamise. Neisse registritesse märgitakse iga allsüsteemi või allsüsteemi osa põhitunnused ja nende seosed kohaldatavate KTKdega ette nähtud omadustega. Selleks sätestatakse kõikides KTKdes täpselt, millist teavet peavad infrastruktuuri- ja veeremiregistrid sisaldama.”

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

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

4.8.1 Infrastruktuur

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

4.8.2 Veerem

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

- kas veeremiüksus on ehitatud materjalidest, mis võivad õnnetuste või tulekahju korral ohtlikud olla (nt asbest);
- pikkus puhvritest mõõdetuna.

5 KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID**5.1 Mõiste**

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 2 punktile d:

on koostalitlusvõime komponendid „seadme mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alakoost või kogukoost, mis on inkorporeeritud või mida kavatakse inkorporeerida allsüsteemi, millest üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime otseselt või kaudselt sõltub. Mõiste „komponent” hõlmab nii materiaalseid kui ka mittemateriaalseid esemeid, näiteks tarkvara”.

▼B

Koostalitlusvõime komponent on:

- toode, mille võib tuua turule enne allsüsteemis kasutuselevõttu ja kasutamist; sellega seoses peab olema võimalik kontrollida komponendi vastavust sõltumatult allsüsteemist, milles see kasutusele võetakse;
- või mittemateriaalne ese, näiteks tarkvara, protsess, korraldus, protseduur jne, millel on allsüsteemis mingi funktsioon ja mille vastavust tuleb kontrollida, et tagada vastavus olulistele nõuetele.

5.2 **Komponentide loend**

Koostalitlusvõime komponente käsitlevad direktiivi 96/48/EÜ asjakohased sätted. Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas hetkel koostalitlusvõime komponendid puuduvad.

5.3 **Komponentide toimivus ja näitajad**

Ei kohaldata

6. **KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSSOBI- VUSE HINDAMINE NING ALLSÜSTEEMI VASTAVUS- TÕENDAMINE**

6.1 **Koostalitlusvõime komponendid**

Kuna käesoleva KTKga veel koostalitlusvõime komponente ette ei nähta, ei sisalda need ka hindamise korda.

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

6.2 **Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**

6.2.1 **Põhimõtted**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem on direktiivi 96/48/EMÜ II lisa punkti 2,4 kohane struktuurne allsüsteem.

Selle üksikelemendid on aga suurel määral kooskõlas raudteefrastruktuuri-ettevõtjalt või raudtee-ettevõtjalt direktiivi 2004/49/EÜ kohase ohutusloa/ohutustunnistuse taotlemisel nõutavate tööeeskirjade ja -protsessidega. Raudtee-ettevõtja ja raudteefrastruktuuri-ettevõtja peavad tõendama vastavust käesolevale KTK-le. Selleks võivad nad kasutada direktiivis 2004/49/EÜ kirjeldatud ohutuse juhtimise süsteemi. Tuleb silmas pidada, et praegu ei ole ühegi käesolevas KTKs sisalduva elemendi puhul vajalik teavitatud asutuse poolne eraldi hindamine.

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

▼B

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

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

Käesolevas peatükis kirjeldatud uute või muudetud tööeeskirjade ja protsessidega seotud hindamisprotseduur on samaväärne direktiivi 96/48/EÜ artikli 14 lõike 1 kohase liikmesriigipoolse kasutuselevõtu loaga.

6.2.2 Eeskirjade ja protseduuride dokumentatsioon

Käesoleva KTK punktis 4.2.1 kirjeldatud dokumentatsiooni hindamisel on pädeva asutuse kohustus tagada, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja esitatavate dokumentide koostamise protsess oleks täielik ja täpne.

6.2.3 Hindamismenetlus

6.2.3.1 Pädeva asutuse otsus

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

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

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

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

6.2.3.2 Kui hindamine on vajalik

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

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

Mõned informatiivsed ja mittekohustuslikud suunised hindamiseks on esitatud lisas F.

▼B

6.2.4 Süsteemi toimivus

Direktiivi 96/48/EÜ artikli 14 lõikega 2 nähakse ette, et liikmesriigid peavad korrapäraselt kontrollima, kas koostalitlusvõime allsüsteeme kasutatakse ja hooldatakse vastavalt olulistele nõuetele. Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi osas tehakse nimetatud kontrollid direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt.

7. **RAKENDAMINE**7.1 **Põhimõtted**

Käesoleva KTK rakendamine ja selle asjaomaste osade nõuete täitmine peab toimuma vastavalt rakenduskavale, mille koostab iga liikmesriik tema vastutusalasse kuuluvate kiirliinide kohta.

Kavas tuleb arvesse võtta järgmist:

- iga konkreetse liini kasutamisega seotud spetsiifiliste inimtegevusega seonduv;
- iga asjaomase liini konkreetsed kasutus- ja ohutuselemendid; ning
- see, kas asjaomaseid elemente tuleb rakendada järgmise suhtes:
 - üksnes mõned kiirliinid;
 - kõik kiirliinid;
 - kõik kiirliinidel sõitvad rongid vastavalt käesoleva KTK punktide 1,1;
- rakendamise seosed teiste allsüsteemidega (CCS, RST, INS, ENE jne).

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

Rakenduskavas tuleb silmas pidada erinevaid potentsiaalseid rakendustasemeid juhtudel, kus:

- raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja alustab tegevust, või
- raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja olemasolevaid töötavaid süsteeme uuendatakse või täiendatakse, või
- võetakse kasutusele uusi ja täiendatud infrastruktuuri, energiavarustuse, veeremi või juhtkaskude ja signaalimise allsüsteeme, mille jaoks on vaja vastavat töökorda.

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

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

▼B

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

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

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

- (a) riiklikud, kahe- või mitmepoolsed kokkulepped liikmesriikide ja raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel, mis on sõlmitud kas alaliselt või ajutiselt ning on vajalikud teatavate veoteenuste eripära või kohalike nõuete tõttu;
- (b) raudtee-ettevõtjate, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate või liikmesriikide vahel sõlmitud kahe- või mitmepoolsed lepingud, millega saavutatakse märkimisväärne kohaliku või piirkondliku koostalitluse tase;
- (c) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahel või liikmesriikide raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahel sõlmitud rahvusvahelised lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime.

Hinnatakse kõnealuste lepingute vastavust EL õigusaktidele, sealhulgas mittediskrimineerimise põhimõttele ja eelkõige käesolevale KTK-le ning komisjon võtab vajalikud meetmed, muutes näiteks käesolevat KTKd, et lisada vajalikud erijuhtumid või ülemineku-meetmed.

RIC lepingutest ning COTIFI kokkulepetest ei ole vaja teatada, kuna need on teada.

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

7.2**Rakendussuunised**

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

▼B

Rakendamine koosneb kolmest konkreetsest osast:

- kinnitus, et olemasolevad süsteemid ja protsessid vastavad käesoleva KTK nõuetele;
- olemasolevate süsteemide ja protsesside muutmine, et täita käesoleva KTK nõudeid;
- uued süsteemid ja protsessid, mis tulenevad teiste allsüsteemide rakendamisest:
 - uued/täiendatud kiirliinid (INS/ENE),
 - uued või täiendatud ETCS-signaalimisrajatised, GSM-R raadioseadmed, teljepukside ülekuumenemise detektorid jne (CCS),
 - uus veerem (RST).

7.3 **Erijuhtumid**

7.3.1 Sissejuhatus

Allpool loetletud erijuhtudel võib kohaldada järgmisi erisätteid.

Erijuhtumid jagunevad kahte kategooriasse:

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

▼M1

7.3.2 Erijuhtumite loend

Tahtlikult tühjaks jäetud.



LISAD A

ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri kasutuseeskirjad

Käesolev lisa sisaldab ERTMSi/ETCSi eeskirju, nagu need on esitatud versioonis 1 (dokument on avaldatud Euroopa Raudteeagentuuri veebisaidil www.era.europa.eu).



LISA B.

Muud eeskirjad, mis võimaldavad uute struktuursete allsüsteemide ühtset kasutamist

(vt ka punkt 4.4)

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

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

A. ÜLDINE

A1. Rongide komplekteerimine

Reserveeritud

B. TÖÖTAJATE OHUTUS JA TURVALISUS

Reserveeritud

C. RAKENDUSLIIDES SIGNAALIMIS- JA JUHTKÄSKUDE SEADME-TEGA

C1. Liivatamine

Liiva kasutamine aitab tõhusalt parandada rataste haardumist rööbastega, aidates pidurdada ja paigalt võtta, eelkõige karmides ilmastikutingimustes.

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

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

- pöörangute ja ülesõitude piirkonnas;
- pidurdamisel alla 20 km/h kiirusel.

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

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

C2. Teljepuksi ülekuumenemise detektorite aktiveerimine

Reserveeritud

D. RONGI LIIKUMINE

D1. Tavatingimused

D2. Halvenenud tingimused

Reserveeritud

E. KÕRVALEKALDED, VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSED

Reserveeritud



LISA C.

Ohutuslase teabevahetuse meetoodika

Sissejuhatus

Käesoleva dokumendi eesmärk on kehtestada ohutuslase maa-mobiil ja mobiil-maa side eeskirjad, mida kasutatakse ohutuse seisukohalt kriitilistes olukordades teabe edastamisel või vahetamisel koostalitlusvõimelises võrgus, eelkõige:

- määrata kindlaks ohutuslaste teadete sisu ja struktuur;
- määrata kindlaks nende teadete kõneedastuse meetodid.

Käesoleva lisa alusel:

- on raudteefrastruktuuri-ettevõtjal võimalik koostada teated ning vormide kogud. Kõnealusel osad tehakse raudtee-ettevõtjale teatavaks üheaegselt eeskirjade ja protseduuride avaldamisega;
- on raudteefrastruktuuri-ettevõtjal ja raudtee-ettevõtjal võimalik koostada asjakohased dokumendid oma töötajate jaoks (vormide kogud), juhised rongide liikumislube andvatele töötajatele ning juhi käsiraamatu 1. liide „Sideprotseduuride juhend”.

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

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

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

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

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

1. Side meetoodika

1.1. Meetoodika 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 viletsa levi või arusaamatuse korral teadet korrata:

öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

- kinnituseks ettelõetud teate kättesaamisel

▼B

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

õige

või mitte:

viga (+ ütlén 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 + ütlén 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 + ütlén 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)

▼B

1.1.3. Sõnade, numbrite, kellaaja, kauguse, kiiruse ja kuupäeva väljendamine

Et aidata erinevates olukordades teadetest paremini aru saada ja neid väljendada, tuleb iga terminit hääldada aeglaselt ja õigesti, öeldes tähtaaval 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 tähe kombinatsioonide tähtaaval ütlemine

Kasutatakse rahvusvahelist foneetilist tähestikku:

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

Näide

Punktid A B = punktid alpha-bravo.

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

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

Raudtee-ettevõtja võib vastavalt vajadusele lisada täiendavaid hääldamisjuhiseid.

1.1.3.2. Arvude väljendamine

Arve väljendatakse numberhaaval

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

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

Kellaaeg teatatakse kohaliku aja järgi lihtsas keeles.

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 kiirusi kilomeetrites tunnis.

Võib kasutada miile, kui tegemist on asjaomasel infrastruktuuril kasutatava ühikuga.

1.1.3.5. Kuupäevade väljendamine

Kuupäevi väljendatakse tavapäraselt.

Näide: 10. detsember

▼B1.2. *Side struktuur*

Ohutusalaste teadete kõneedastus koosneb põhimõtteliselt kahest alljärgnevast etapist:

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

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

1.2.1. Identifitseerimise ja juhiste palumise eeskirjad

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

1.2.1.1. Identifitseerimine

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

Seda põhimõtet rakendatakse ka pärast teabeedastuses tekkinud katkestusi.

Osapooled kasutavad selleks alljärgnevaid teateid:

- rongide liikumislube andvad töötajad:

rong (number) 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

▼B

1.2.2.1. Ülitähtsad ohutusalsed teated

Kuna need teated on kiireloomulised ja kohustavad:

- võib neid saata või vastu võtta sõidu ajal;
- võib neid edastada identifitseerimiseta;
- tuleb neid korrata;
- peab neile niipea kui võimalik järgnema täiendav teave.

1.2.2.2. Kirjalikud käsud

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

1.2.2.2.1 Teate saatmine.

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

1.2.2.2.2. Teate vastuvõtmine

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

1.2.2.2.3. Ettelugemine

Kõik vormide kogus sisalduvad teated tuleb pärast vastuvõtmist ette lugeda.

1.2.2.2.4. Etteloetu õigsuse kinnitamine

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

õige

või

viga + ütlen uuesti

pärast mida saadetakse algne teade uuesti.

1.2.2.2.5. Etteloetu õigsuse kinnitamine

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 <i>(number)</i>

▼B

— kõigil muudel juhtudel (nt ettevaatlikult sõites):

teade..... <i>(number)</i>
--

1.2.2.2.7. Ettekande saatmine

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

1.2.2.3. Täiendavad teated

Täiendavad teated:

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

1.2.2.4. Muutuva kindlaksmääramata sisuga infosõnumid

Muutuva sisuga infosõnumid:

- saadetakse pärast identifitseerimisprotseduuri läbimist;
- valmistatakse ette enne saatmist;
- loetakse ette ja sellele järgneb õige või vale ettelugemise kinnitus.

2. **Protseduuriteated**

2.1. *Teadete laad*

Protseduuriteateid kasutatakse juhi käsiraamatus sisalduvate olukordadega seotud tegutsemisjuhiste saatmiseks.

Need sisaldavad teate teksti vastavalt olukorrale ja teate identifitseerimiskoodi.

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

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

2.2. *Vormid*

Vormid on protseduuriteadete ametlikud andmekandjad. Need teated on üldjuhul halvenenud töötingimuste kohta. Tüüpnäideteks on juhile antav luba signaalmärgist möödasõiduks või sõidu jätkamiseks pärast „liikumisloa lõppu”, konkreetse 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 reaalajas kasutavad;

▼B

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

— võimaldada teabevahetuse jälgimist.

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

2.3 *Vormide kogu*

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

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

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

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

Teadete edastamiseks kasutatav keel on alati raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeel.

Vormide kogu koosneb kahest osast.

— Esimene osa sisaldab järgmist:

- vormide kogu kasutamise õpetus;
- maalt 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 väljendamise eeskirjad (foneetiline tähestik jne).

Teine osa sisaldab protseduurivorme.

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

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

3. **Täiendavad teated**

Täiendavad teated on infosõnumid, mida:

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

▼B**3.2. Raudteeterminite sõnastik**

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

Sõnastik koosneb kahest osast:

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

3.3. Veeremi skeem

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

3.4. Infrastruktuuriseadmete (rööbastee, toiteallikas jne) kirjeldus

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

4. Suuliste teadete liigid ja struktuur**4.1. Erakorralised teated**

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

Arusaamatuse vältimiseks tuleb teateid alati üks kord korrata.

Saadetavad põhiteated on nimetatud allpool ning liigitatud vajaduste alusel.

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

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

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

4.2. Keskuse saadetavad või juhi saadetavad teated

- On vaja seisata kõik rongid

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

Hädaolukord, seisata kõik rongid

Vajadusel täpsustatakse teates andmed asukoha või piirkonna kohta.

▼ B

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

Takistus teel	
või tulekahju	
või.....	
(muu põhjus)	
liinil.....	 (km)
(nimi)	
Rongi juht.....	
(number)	

— On vaja seisata konkreetne rong

Rong	(liinil/rajal)
(number)	(nimi/number)
Hädaseiskamine	

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

4.3. Juhi saadetavad teated

— On vaja energiaseadmed välja lülitada

Hädalukord, vool välja lülitada	
Sellele teatele peab võimaluse korral kiiresti järgnema põhjus, hädalukorra asukoht ja rongi identifitseerimistunnus.	
Koht	
(km)	
liinil/rajal.....	
(nimi/number)	
..... ja	vahel
(jaam)	(jaam)
Põhjus.....	
Rongi juht.....	
(number)	

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



LISA D.

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

1. OSA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI-ETTEVÕTJA ÜLDANDMED

- 1.1 Raudteefrastrukturi-ettevõtjate nimed ja identifitseerimistunnused
- 1.2 Riik (või riigid)
- 1.3 Lühikirjeldus
- 1.4 Üldiste kasutuseeskirjade ja normide loend (ning kuidas neid omandada)

2. OSA KAARDID JA SKEEMID

2.1 Geograafiline kaart

- 2.1.1 Marsruudid
- 2.1.2 Põhiasukohad (jaamad, töökojad, ristmikud, kaubaterminalid)

2.2 Liiniskeem

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

- 2.2.1 Andmed vahekauguste kohta
- 2.2.2 Liinide, ümbersõitude, haruteede ja tupikute asukohad
- 2.2.3 Liinidevahelised ühendused
- 2.2.4 Põhiasukohad (jaamad, töökojad, ristmikud, kaubaterminalid)
- 2.2.5 Püsisignaali asukohad ja tähendused

2.3 Jaamade/töökodade/depoode skeemid (NB! Kehtib üksnes koostalitlusvõimega liiklusega kohtade suhtes)

Asukohaspetsiifilistel skeemidel esitatakse andmed, millele vajadusel lisatakse tekst.

- 2.3.1 Kohanimi
- 2.3.2 Koha identifitseerimiskood
- 2.3.3 Koha liik (reisiterminal, kaubaterminal, töökoda, depo)
- 2.3.4 Püsisignaali asukohad ja tähendused
- 2.3.5 Rööbastee identifitseerimistunnused ja plaan, sealhulgas tupikud
- 2.3.6 Perroonide identifitseerimistunnused
- 2.3.7 Perroonide pikkus
- 2.3.8 Perroonide kõrgus
- 2.3.9 Haruteede identifitseerimistunnused
- 2.3.10 Haruteede pikkus
- 2.3.11 Elektritoite olemasolu peatuskohal
- 2.3.12 Perrooni ääre ja rööbastee telgjoone vahekaugus rööpa pealispinna kõrgusel
- 2.3.13 Puuetega reisijate juurdepääsu võimalus (reisijaamade puhul)

▼B**3. OSA KONKREETSETE LIINILÕIKUDE ANDMED****3.1 Üldandmed**

- 3.1.1 Riik
- 3.1.2 Liinilõigu identifitseerimiskood: siseriiklik kood
- 3.1.3 Liinilõigu otpunkt 1
- 3.1.4 Liinilõigu otpunkt 2
- 3.1.5 Ajad, mil lõik on liikluseks avatud (kellaajad, kuupäevad, puhkepäevade erikord)
- 3.1.6 Raudteeäärsed kaugusetähised (sagedus, välimus ja paigutus)
- 3.1.7 Vedude liik (kombineeritud, reisijate-, kauba-, ... vedu)
- 3.1.8 Lubatud piirkiirused
- 3.1.9 Kõik muud vajalikud ohutusalased andmed
- 3.1.10 Kohalikud kasutamise erinõuded (sealhulgas töötajate erikvalifikatsioon)
- 3.1.11 Eripiirangud ohtlikele kaupadele
- 3.1.12 Spetsiaalsed lastipiirangud
- 3.1.13 Ajutiste tööde teatise näidis (ja selle saamise kord)
- 3.1.14 Märges ummiku kohta liinilõigul (direktiivi 2001/14/EÜ artikkel 22)

3.2 Tehnilised eritingimused

- 3.2.1 Infrastruktuuri KTKde EÜ kinnitus
- 3.2.2 Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev
- 3.2.3 Võimalike erijuhtumite loend
- 3.2.4 Võimalike erandite loend
- 3.2.5 Rööpmevahe
- 3.2.6 Struktuurigabariit
- 3.2.7 Maksimaalne teljekoormus
- 3.2.8 Maksimaalne koormus jooksva meetri kohta
- 3.2.9 Teele mõjuvad põiksuunalised jõud
- 3.2.10 Teele mõjuvad pikisuunalised jõud
- 3.2.11 Kõveriku vähim raadius
- 3.2.12 Kallete protsent
- 3.2.13 Kallete asukoht
- 3.2.14 Lubatav pidurdustõhusus pidurisüsteemidel, mis ei kasuta ratta ja rööpa haardumist
- 3.2.15 Sillad
- 3.2.16 Viaduktid
- 3.2.17 Tunnelid
- 3.2.18 Märkused

3.3 Energiavarustuse allsüsteem

- 3.3.1 Energiavarustuse KTKde EÜ kinnitus

▼B

- 3.3.2 Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev
- 3.3.3 Võimalike erijuhtumite loend
- 3.3.4 Võimalike erandite loend
- 3.3.5 Toitesüsteemi liik (nt puudub, õhuliinid, 3. rööbas)
- 3.3.6 Toitesüsteemi sagedus (nt AC, DC)
- 3.3.7 Miinimumpinge
- 3.3.8 Maksimumpinge
- 3.3.9 Konkreetsete elektrivedurite voolutarbimisega seotud piirangud
- 3.3.10 Lisavedurite paigutusega seotud piirangud, et täita kontaktliini 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 Kasutusteave
- 3.3.19 Pantograafide allalaskmine
- 3.3.20 Regeneratiivpidurduse tingimused
- 3.3.21 Rongi lubatav piirvool
- 3.4 **Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem**
- 3.4.1 CCS KTK EÜ kinnitus
- 3.4.2 Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev
- 3.4.3 Võimalike erijuhtumite loend
- 3.4.4 Võimalike erandite loend
- ERTMS/ETCS*
- 3.4.5 Rakendusaste
- 3.4.6 Raudteeäärsed lisafunktsioonid
- 3.4.7 Rongis nõutavad lisafunktsioonid
- 3.4.8 Tarkvaraversiooni number
- 3.4.9 Versiooni kasutuselevõtu kuupäev
- ERTMS/GSM-R RAADIO*
- 3.4.10 FRSiga ette nähtud lisafunktsioonid
- 3.4.11 Versiooni number
- 3.4.12 Versiooni kasutuselevõtu kuupäev
- ERTMS/ETCS I. ASTE SÕIDUSIGNAALIDE UUENDAMISE FUNKTSIOONIGA*

▼B

- 3.4.13 Veeremil nõutavad tehnilised seadmed
B-KLASSI RONGIKAITSESÜSTEEM, JUHT- JA HOIATUSSÜSTEEMID
- 3.4.14 B-klassi süsteemide kasutamise riiklikud eeskirjad (+ kuidas neid saada)
LIINISÜSTEEM
- 3.4.15 Vastutav liikmesriik
- 3.4.16 Süsteemi nimetus
- 3.4.17 Tarkvaraversiooni number
- 3.4.18 Versiooni kasutuselevõtu kuupäev
- 3.4.19 Kehtivusaja lõpp
- 3.4.20 Üheaegselt nõutav rohkem kui üks süsteem
- 3.4.21 Rongisisene süsteem
B-KLASSI RAADIOSÜSTEEM
- 3.4.22 Vastutav liikmesriik
- 3.4.23 Süsteemi nimetus
- 3.4.24 Versiooni number
- 3.4.25 Versiooni kasutuselevõtu kuupäev
- 3.4.26 Kehtivusaja lõpp
- 3.4.27 Eritingimused erinevate B-klassi rongikaitse-, juhtimis- ja hoiatussüsteemide vaheliseks ümberlülitamiseks
- 3.4.28 ERTMS/ETCS- ja B-klassi süsteemide vahelise ümberlülitamise tehnilised eritingimused
- 3.4.29 Eri raadiosüsteemide vahelise ümberlülitamise eritingimused
TEHNILISELT HALVENENUD OLUKORRAD:
- 3.4.30 ERTMS/ETCS
- 3.4.31 B-klassi rongikaitse-süsteem, juht- ja hoiatussüsteem
- 3.4.32 ERTMS/GSM-R
- 3.4.33 B-klassi raadiosüsteem
- 3.4.34 Raudteeäärsed signaalseadmed
PIDURDUSTÕHUSUSEGA SEOTUD KIIRUSEPIIRANGUD
- 3.4.35 ERTMS/ETCS
- 3.4.36 B-klassi rongikaitse-süsteemid, juht- ja hoiatussüsteemid
B-KLASSI SÜSTEEMI TOIMIMISE RIIKLIKUD EESKIRJAD
- 3.4.37 Pidurdustõhususega seotud riiklikud eeskirjad
- 3.4.38 Muud riiklikud eeskirjad, nt UIC infolehe 512 kohased andmed (8. väljaanne kuupäevaga 1.1.79 ja 2 muudatust)
INFRASTRUKTUURI JUHTKÄSKUDE JA SIGNAALIMISSEADMETE EMC-TALUVUS
- 3.4.39 Euroopa standardite kohaselt kehtestatav nõue
- 3.4.40 Keerisvoolupidurite lubatavus (liigid)
- 3.4.41 Magnetpidurite lubatavus

▼B

- 3.4.42 Nõuded rakendatud eranditega seotud tehnilistele lahendustele
- 3.5. **Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**
 - 3.5.1 OPE KTK EÜ kinnitus
 - 3.5.2 Koostalitlusvõimelise liinina kasutuselevõtu kuupäev
 - 3.5.3 Võimalike erijuhtumite loend
 - 3.5.4 Võimalike erandite loend
 - 3.5.5 Keel, mida kasutatakse ohutuse seisukohalt oluliseks teabevahetuseks raudteefrastruktuuri-ettevõtja töötajatega
 - 3.5.6 Erilised kliimatingimused ja seonduvad eeskirjad



LISA E.

Keeleoskuse ja teabevahetuse tase

Suulise keele oskuse võib jaotada viieks tasemeks:

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

Käesolev lisa on esialgne. Koostamisel on üksikasjalikum dokument ning see valmib käesoleva KTK edaspidise läbivaatamise ajaks ja on kooskõlas CR OPE KTK ettepanekutega.

On kavas lisada ka töövahend isiku pädevustaseme hindamiseks. See tehakse kättesaadavaks käesoleva KTK hilisemas versioonis.



LISA F.

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi hindamise informatiivsed ja mittekohustuslikud suunised

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

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

— vastavad käesolevale KTK-le ja olulistele nõuetele, ⁽¹⁾ mis on sätestatud direktiivis 96/48/EÜ (ning selle muudatustele direktiivis 2004/50/EÜ);

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

ning on kasutuselevõtmiseks kõlblikud.

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

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

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

3. Hindamise üksikasjad

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Olulised nõuded kajastuvad tehnilistes näitajates, seostes ja toimivusnõuetes, mis on sätestatud käesoleva KTK 4. peatükis.

▼B

- asjaomaste uute või muudetud tööprotsesside sisust ja väljatöötamisest arusaamiseks vajalikud kirjeldused, selgitused ja faktid (märkus: ohutuse seisukohalt oluliste protsesside puhul peab see hõlmama uute/muudetud protsesside rakendamist käsitlevat riskianalüüsi);
- tõendid selle kohta, et asjaomane tööprotsess vastab käesoleva KTK nõuetele.

Vajadusel tuleb esitada ka järgmised andmed:

- nende Euroopa standardite või spetsifikaatide loend, mille alusel allsüsteemi asjaomaseid tööprotsesse on hinnatud, ning tõendid neile standarditele või spetsifikaatidele vastavuse kohta;
- tõendid (sealhulgas sertifikaadid) muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta;
- asjaomaste tööprotsesside eritingimused või piirangud.

3.2 Liikmesriik:

- teeb kindlaks KTK asjakohased sätted, millele asjaomased tööprotsessid peavad vastama;
- kontrollib, et esitatud dokumendid on täielikud ja vastavad punktile 3.1;
- vaatab esitatud dokumentatsiooni läbi ja hindab, kas:
 - asjaomased tööprotsessid vastavad KTK asjakohastele nõuetele;
 - uute või muudetud tööprotsesside sisu ja väljatöötamine (sealhulgas riskianalüüs) on kindel ning kontrollitud;
 - tööprotsesside rakendamise ja hilisema kasutamise/järelevalve kord tagab nende jätkuva vastavuse KTK asjaomastele nõuetele;
- dokumenteerib (hindamisaruandes, vt punkt 4) oma järeldused tööprotsesside vastavuse kohta KTK sätetele.

4 Hindamisaruanne peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

- asjaomase raudteefrastruktuuri-ettevõtja/raudtee-ettevõtja andmed;
- hinnatud tööprotsesside kirjeldus, sealhulgas asjaomaste konkreetsete protseduuride, juhiste, arvutiprogrammide üksikasjalik kirjeldus;
- asjaomaste tööprotsesside järelevalve ja kasutamisega seotud elementide, sealhulgas seire, tagasiside ja kohandamise kirjeldus;
- hindamisega seoses tehtud täiendavate kontrollide ja auditite aruanded;
- kinnitus selle kohta, et asjaomased tööprotsessid ja nende rakendustingimused tagavad vastavuse käesoleva KTK asjakohastes osades sätestatud nõuetele, sealhulgas hindamise lõpetamisel püsima jäänud reservatsioonid;
- asjaomaste tööprotsesside rakendamise tingimused ja piirangud (sealhulgas võimalike reservatsioonidega seotud vajalikud piirangud), kui neid on;
- hindamise teinud liikmesriigi nimi ja aadress ning aruande valmimise kuupäev.

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



LISA G.

Informatiivne ja mittekohustuslik loend iga põhiparameetri puhul kontrollitavate elementide kohta

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

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

- **A** — organisatsiooniline või põhimõtteline aspekt, mis tuleb lisada ohutuse juhtimise süsteemile;
- **B** — ohutuse juhtimise süsteemi organisatsioonilisi aluseid toetav üksikasjalik menetlus või tööprotsess, mida kohaldatakse üksnes liikmesriigi piires.

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTK viide	Kohaldamine		A/B
			RE	IE	
Juhtide dokumendid	Juhi käsiraamatu koostamine [sealhulgas tõlkimine (kui vaja) ja kinnitamine]	4.2.1.2.1	X		A
	IE esitab vajalikud andmed RE-le	4.2.1.2.1		X	A
	Juhi käsiraamatu sisu hõlmab käesoleva KTK miinimumnõudeid ja IE nõutavaid eriprotseduure	4.2.1.2.1	X		B
	Juhi marsruudiraamatu koostamine (ja kinnitamine)	4.2.1.2.2.1	X		A
	Juhi marsruudiraamat sisaldab käesoleva KTK miinimumnõudeid	4.2.1.2.2.1	X		B
	IE teavitab RE-d töökorra/andmete muutumisest	4.2.1.2.2.2		X	A
	Muudatuste koondamine spetsiaalsesse dokumenti	4.2.1.2.2.2	X		A
	Juhtidele muudatustest reaalajas teatamine	4.2.1.2.2.3		X	A
	Juhtidele rongide sõidugraafikute esitamine	4.2.1.2.3	X		A
	Juhtidele veeremi andmete esitamine	4.2.1.2.4	X		A
	Asukohaspetsiifiliste eeskirjade ja protseduuride väljatöötamine (sealhulgas kinnitamine) infrastruktuuri töötajatele	4.2.1.3	X		B
Dokumendid rongide liikumislube andvatele IE töötajatele	IE ja RE töötajate vaheline ohutusalane teabevahetus	4.2.1.4		X	A
IE ja RE töötajate vaheline ohutusalane teabevahetus	Protsess, millega tagatakse, et töötajad kasutavad käesoleva KTK lisas C sätestatud sidemetoodikat	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Rongi nähtavus	Protsess, millega tagatakse rongide esiosa valgustuse vastavus käesoleva KTK nõuetele	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
Rongi kuuldavus	Protsess, millega tagatakse rongide kuuldavuse vastavus käesoleva KTK nõuetele	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A



Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTK viide	Kohaldamine		A/B
			RE	IE	
Veeremi identifitseerimine	Käesoleva KTK lisa P täitmise tagamine	4.2.2.3	X		A
Nõuded reisivagunitele	Käesoleva KTK nõuetele vastavuse tagamine	4.2.2.4	X		A
Rongi koosseis	Rongi koosseisu eeskirjade koostamine (sealhulgas kinnitamine)	4.2.2.5	X		A
	Rongi koosseisu eeskirjade sisu hõlmab käesoleva KTK miinimumnõudeid	4.2.2.6	X		B
Pidurdusnõuded	Protsess, millega tagatakse marsruudi pidurdustõhususe arvutamiseks vajalike andmete või nõutava tegeliku pidurdustõhususe teatamine	4.2.2.6.2		X	A
	Nõutava pidurdustõhususe arvutamine või teatamine („Pidurduseeskirjad”)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Rongi töökorra tagamise kohustus	Rongi ohutuks liiklemiseks vajalike ohutusseadmete määratlus	4.2.2.7.1	X		B
	Protsess, millega tagatakse rongi toimivust mõjutavate omaduste muutmise registreerimine ja info esitamine IE-le	4.2.2.7.1	X		A
	Protsess, millega tagatakse rongi andmete teatamine IE-le enne väljasõitu	4.2.2.7.2	X		A
Rongide planeerimine	Protsess, millega tagatakse, et RE esitab rongiliini taotledes IE-le vajalikud andmed	4.2.3.1		X	A
Rongide identifitseerimine	Rongidele kordumatute ja üheste identifitseerimiskoodide andmine	4.2.3.2		X	A
Väljumiseelsed protseduurid	Väljumiseelsete kontrollide ja katsete sätestamine	4.2.3.3.1	X		B
	Rongi sõitu mõjutada võivate asjaolude teatamine	4.2.3.3.2	X		A
Liikluskorraldus	Reaalajalise info, sealhulgas käesoleva KTKga ette nähtud teabe salvestamise vahendite kehtestamine	4.2.3.4.1		X	B
	Liikluskontrolli ja liiklusjärelevalve protseduuride sätestamine	4.2.3.4.2.1		X	B
	Liini tingimuste ja rongi omaduste muudatuste haldamise tagamine	4.2.3.4.2		X	B
	Rongi IE-lt teisele IE-le üleandmise aja hindamine	4.2.3.4.2.2		X	B
Ohtlikud kaubad	Ohtlike kaupade järelevalve tagamine, sealhulgas käesoleva KTK miinimumnõuded	4.2.3.4.3	X		A
Töö kvaliteet	Kõikide asjaomaste teenuste tõhusa toimimise jälgimine ja suundumuste teatamine kõikidele asjaomastele IEdele ja REdele	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Andmesalvestus	Väljaspool rongi salvestatavate andmete loend sisaldab käesoleva KTKga ette nähtud miinimumi	4.2.3.5.1		X	A
	Rongis salvestatavate andmete loend sisaldab käesoleva KTKga ette nähtud miinimumi	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A

▼B

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTK viide	Kohaldamine		A/B
			RE	IE	
Halvenenud töötingimused	Teiste kasutajate teavitamine häiretest, mis võivad põhjustada teenusekatkestusi	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	IE poolt teenusekatkestuste ajal rongijuhtidele antavate juhiste koostamine	4.2.3.6.3		X	B
	Vajalike meetmete sätestamine kindlate teenusekatkestuste stsenaariumide puhuks, sealhulgas käesoleva KTK miinimumnõuded	4.2.3.6.4		X	B
Eriolukordade haldamine	Hädaabiteenistuste juhtimiseks vajalike hädameetmete sätestamine ja avaldamine	4.2.3.7		X	A
	Reisijatele hädaabi- ja ohutusjuhiste andmine	4.2.3.7	X		A
Rongimeeskonna abistamine tõsise vahejuhtumi korral	Rongimeeskonna abistamine halvenenud töötingimustes, et vältida viivitusi	4.2.3.8	X		A
Ametialane pädevus ja keeleoskus	Kutsealaste teadmiste hindamine käesoleva KTK miinimumnõuete alusel	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Pädevuse juhtimise süsteemi loomine, et tagada töötajate võime oskusi ellu rakendada vastavalt käesoleva KTK miinimumnõuetele	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Keeleoskuse hindamine käesoleva KTK miinimumnõuete alusel	4.6.2	X		A
				X	A
	Rongimeeskonna hindamise menetluse sätestamine, mis hõlmab järgmist: Põhikvalifikatsioon, menetlused ja keeled Marsruudi tundmine Veeremi tundmine Erikvalifikatsioon (nt pikad tunnelid)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	Ohutuse seisukohalt oluliste ülesannetega töötajate koolitus- ja väljaõppevajaduste analüüsi sätestamine vastavalt käesoleva KTK miinimumnõuetele	4.6.3.2	X		A
				X	A
Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused	Töötajate hea tervisliku seisundi tagamine, sealhulgas narkootikumide ja alkoholi mõju kontrollimine seoses töökohustuste täitmisega	4.7.1	X		A
				X	A
	Kriteeriumide kindlaksmääramine järgmiste tegevuste jaoks: töötervisespetsialistide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamine, psühholoogide tunnustamine, arstlik ja psühholoogiline kontroll	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Meditsiiniinõuete kindlaksmääramine, sealhulgas: — üldine tervislik seisund — nägemine — kuulmine ► M1 ◀	4.7.5	X		A
				X	A

▼M1

▼B

LISA I.

Ei kasutata



LISA J.

Rongi saatmiseks vajaliku ametialase pädevuse miinimumnõuded

1. ÜLDNÕUDED

- Käesolev lisa, mida tuleb lugeda seostatuna käesoleva KTK punktidega 4.6 ja 4.7 ning SRT KTK nõuetega, sisaldab nende nõuete loendit, mida peetakse vajalikuks rongi saatmiseks TENi kiirliinidel.

Kuigi käesolev dokument on põhinõuete osas võimalikult täielik, võib olla vajalik arvesse võtta täiendavaid kohalikke/riiklikke nõudeid.

- Väljend „ametialane pädevus” tähistab käesolevas KTKs neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.
- Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud pädev isik, olenemata nimetustest, ametinimetustest või ametiastmetest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne ettevõtte.
- Iga selleks volitatud pädev isik peab täitma kõiki täidetava ülesandega seotud eeskirju ja protseduure.

2. AMETIALASED TEADMISED

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

2.1 Ametialased põhiteadmised

- Raudteesüsteemi, sealhulgas allsüsteemide liideste ohutuskorralduse üldpõhimõtted, mis on seotud konkreetse ülesandega.
- Reisijate ja/või veose (kaasa arvatud ohtlike kaupade vedu) ning raudteel ja selle ümbruses viibivate inimeste ohutusega seotud üldtingimused.
- Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused.
- Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused.
- Isiklik ohutus, sealhulgas liinil rongist lahkudes.
- Esmaabi, kui esmaabi andmine on osa töötajate tööülesannetest.

2.2 Kasutatava infrastruktuuri tööprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine

- Tööprotseduurid ja ohutusnõuded
- Juhtkäskude ja signaalimise süsteem
- Sideprotokoll ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas side-seadmete kasutamine.

2.3 Veeremi tundmine

- Reisivagunites olevad seadmed
- Pisivigade parandamine veeremi reisijatele ette nähtud ruumides vastavalt raudtee-ettevõtja nõuetele.

▼B**2.4 Marsruudi tundmine**

- Tööprotseduurid (nt rongi lähetamise meetodid) konkreetsetes kohtades (signaalid, jaamaseadmed jne)
- Jaamad, kus reisijad võivad maha minna või peale tulla
- Marsruudi liinidele iseloomulikud kohalikud töö- ja hädaprotseduurid.

3. TEADMISTE RAKENDAMISE OSKUS

- Väljumiseelsed kontrollid, sealhulgas pidurikatsetused ja uste nõuetekohane sulgumine
- Väljumisprotseduurid
- Reisijatega suhtlemine, eelkõige reisijate ohutusega seotud olukordades
- Halvenenud töötingimused
- Reisijateruumides potentsiaalsete defektide hindamine ja reageerimine vastavalt eeskirjadele ja protseduuridele
- Eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või juhi abistamiseks vajalikud kaitse- ja hoiatusmeetmed
- Reisijate evakueerimine ja ohutus, eelkõige juhul, kui nad peavad viibima raudteel või selle läheduses
- Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajatega suhtlemine juhtudel, kus rongisaatja abistab juhti evakueerimise korral
- Kõikidest rongi tööga, infrastruktuuri seisundiga jms seotud ebaharilikest nähtustest teatamine. Vajaduse korral tuleb teated esitada kirjalikult raudtee-ettevõtja valitud keeles.

▼B

LISA K.

Ei kasutata



LISA L.

Rongi ettevalmistamiseks vajaliku ametialase pädevusega seotud miinimumnõuded

1. ÜLDNÕUDED

- Käesolev lisa, mida tuleb lugeda seostatuna punktidega 4.6 ja 4.7, sisaldab nende nõuete loendit, mida peetakse vajalikuks TENi kiirliinidel sõitva rongi ettevalmistamiseks.

Kuigi käesolev dokument on põhinõuete osas võimalikult täielik, võib olla vajalik arvesse võtta täiendavaid kohalikke/riiklikke nõudeid.

- Väljend „ametialane pädevus” tähistab käesolevas KTKs neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.
- Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud pädev isik, olenemata nimetustest, ametinimetustest või ametiastmetest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne ettevõtte.
- Iga selleks volitatud pädev isik peab täitma kõiki täidetava ülesandega seotud eeskirju ja protseduure.

2. AMETIALASED TEADMISED

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

2.1 Ametialased põhiteadmised

- Raudteesüsteemi, sealhulgas allsüsteemide liideste ohutuskorralduse üldpõhimõtted, mis on seotud konkreetse ülesandega
- Reisijate ja/või veoste, sealhulgas ohtlike kaupade ja eriveoste ohutusega seotud üldtingimused
- Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused
- Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused
- Isiklik ohutus raudteel või selle läheduses viibides
- Sideprotokoll ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas side-seadmete kasutamine.

2.2 Kasutatava infrastruktuuri tööprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine

- Rongide töö harilikes, halvenenud ja hädaolukordades.
- Tööprotsessid konkreetsetes kohtades (signaalimine, jaama/depoo/töökoja seadmed) ja ohutuseeskirjad.
- Kohalik töökorraldus.

2.3 Rongi seadmete tundmine

- Vaguni- ja veduriseadmete funktsioon ja kasutamine.
- Tehnilise kontrolli algatamine ja korraldamine.

3. TEADMISTE RAKENDAMISE OSKUS

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

▼B

- Veeremil olevast märgistusest ja siltidest arusaamine.
- Rongi andmete kindlaksmääramise ja kättesaadavaks tegemise protsess.
- Rongimeeskonnaga suhtlemine.
- Rongiliikluse juhtimise eest vastutavate töötajatega suhtlemine.
- Halvenenud töötingimused, eriti juhul, kui need mõjutavad rongide tööd.
- Eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või konkreetses kohas kohalike protseduuridega ette nähtud kaitse- ja hoiatusmeetmed.
- Meetmed, mis tuleb võtta ohtlike kaupade veoga seotud vahejuhtumite puhul (vastavalt vajadusele).

▼B

LISA M.

Ei kasutata



LISA N.

Informatiivsed ja mittekohustuslikud rakendussuunised

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

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

▼B

4. peatüki punkt	IE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüp põhjus
4.2.2.1.2 Rongi nähtavus (esiosa)	RE — juhtide ja/või teiste töötajate tööprotseduuride kehtestamine/muutmine, et tagada esiosa õige valgustus	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.2.2.4 Nõuded reisivagunitele	RE — protseduuride kehtestamine/muutmine, et tagada reisivagunite vastavus käesoleva KTK nõuetele	Uute/muudetud reisivagunite kasutuselevõtt
		Võrgu kasutuseeskirjade muutmine, mis mõjutab reisivaguneid
4.2.2.5 Rongi koosseis	RE — protseduuride kehtestamine/muutmine, et tagada rongi vastavus eraldatud liinile	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Võrgu kasutuseeskirjade muutmine, mis mõjutab rongi koosseisu norme
		Uue/muudetud infrastruktuuri, signaal-seadmete või uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.2.6.1 Miinimumnõuded pidurisüsteemile	RE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, millega töötajad tagavad veeremi vastavuse pidurdusnõuetele	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.2.6.2 Pidurdustõhusus	IE — RE-le pidurdustõhususe andmete esitamise korra toimingute kehtestamine/muutmine	IE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Võrgu kasutuseeskirjade muutmine, mis mõjutab pidurdusnorme
		Uue/muudetud infrastruktuuri, signaal-seadmete või uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.2.7.1 Rongi töökorra tagamine (Üldnõuded)	RE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, millega töötajad tagavad veeremi korrasoleku kontrolli, sealhulgas IE teavitamise muutustest, mis võivad mõjutada sõiduomadusi ja sõitu halvenenud tingimustes	Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
		RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.2.7.2 Nõutavad andmed	RE — protsess, millega tagatakse rongi sõiduandmete teatamine IE-le enne väljasõitu	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
		Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine

▼B

4. peatüki punkt	IE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüp põhjus
4.2.3.2 Rongide identifitseerimine	IE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, millega määratakse rongidele kordumatud ja ühesed identifitseerimisnumbreid	RIE või RE rongiplaanimisüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.3.1 Väljumiseelsed kontrollid ja katsed	RE — enne väljumist tehtavate kontrollide ja katsete kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise
4.2.3.3.2 IE teavitamine rongi käitusseisundist	RE — rongi sõitu mõjutada võivatest veeremiga seotud teguritest teatamise protseduuride kehtestamine/muutmine	IE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.1 Liikluskorraldus (Üldnõuded)	IE — liikluse, sealhulgas REde poolt nõutavate lisaprotsesside liideste juhtimiseks ja järelevalveks vajalike protseduuride kehtestamine/muutmine	IE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.2 Rongi aruandlus	IE — rongi asukoha teatamise, sealhulgas saabumiste-väljumiste ja teistele IEdele üleandmise aegade reaajas registreerimise protseduuride kehtestamine/muutmine	RIE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.3 Ohtlikud kaubad	RE — ohtlike kaupade veo järelevalve, sealhulgas IE nõutavate andmete esitamise protseduuride kehtestamine/muutmine	IE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise
4.2.3.4.4 Töö kvaliteet	IE/RE — dokumenteeritud protseduurid, mis kirjeldavad toimivuse jälgimist ja analüüsi ning võrgu tõhusust suurendavate parendusmeetmete kindlaksmääramist	IE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi, sealhulgas toimivuskontrolli rakendamine
4.2.3.5.1 Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi	IE — vajalike andmete salvestamise, säilitamise ja kättesaadavuse korraldamise protseduuride kehtestamine/muutmine	IE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Võrgu infrastruktuuri muutmine, mis toob kaasa uued/muudetud jälgimisseadmed
4.2.3.5.2 Jälgimisandmete salvestamine rongis	RE — vajalike andmete salvestamise, säilitamise ja kättesaadavuse korraldamise protseduuride kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Uue/muudetud veeremi (vedurid, mootorrongid) kasutuselevõtt
4.2.3.6.1 Halvenenud töötingimused — teiste kasutajate teavitamine	IE/RE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, mis võimaldavad üksteist teavitada olukordadest, mis võivad kahjustada võrgu ohutust, toimivust või kättesaadavust	IE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutmise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine



4. peatüki punkt	IE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüp põhjus
4.2.3.6.2 Rongijuhtide teavitamine	IE — juhtide halvenenud töötingimustes tegutsemise juhiste kehtestamine/muutmine	IE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.3.6.3 Eriolukordades tegutsemise kord	IE — halvenenud töötingimustes, sealhulgas veeremi ja infrastruktuuride rikete puhul tegutsemise protseduuride kehtestamine/muutmine (eriolukordades tegutsemise kord)	IE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Võrgu infrastruktuuri muutmine või uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.2.3.7 Eriolukordade haldamine	IE/RE — eriolukordade haldamist käsitlevate üksikasjalike erimeetmete kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.3.8 Rongi meeskonna abistamine veeremi vahejuhtumi/rikke korral	RE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, mille alusel rongi meeskond tegutseb veeremi tehniliste või muude rikete korral	RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
4.4 Kasutuseeskirjad	IE/RE — ETCSi ja GSM-Ri ja/või HABD puhul kasutatavate eeskirjade ja protseduuride kehtestamine	ETCSi signaalimissüsteemi ja/või GSM-R-raadiosüsteemi ja/või HABD kasutuselevõtt
4.6.1.1 Ametialased teadmised	IE/RE — ametialaste teadmiste hindamise protseduuri kehtestamine	IE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.1.2 Teadmiste rakendamise oskus	IE/RE — pädevuse juhtimise süsteemi kehtestamine/muutmine, et tagada töötajate oskus teadmisi rakendada	IE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.2.2 Keeleoskuse tase	IE/RE — keeleoskuse hindamise toimingute kehtestamine/muutmine	IE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.3.1 Personali hindamine — põhinõuded	IE/RE — töötajate hindamise protseduuride kehtestamine/muutmine, sealhulgas: — kogemused/pädevus — keel — pädevuse säilitamine	IE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.3.2 Koolitusvajaduste analüüs	IE/RE — töötajate koolitusvajaduste analüüsi koostamise ja ajakohastamise protseduuri kehtestamine/muutmine	IE/RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.6.3.2.3 Erinõuded rongimeeskonnale	RE — sellise protseduuri kehtestamine/muutmine, millega tagatakse rongimeeskonna: — marsruudi tundmine — veeremi tundmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.7.1 Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused — sissejuhatus	IE/RE — töötajate hea tervisliku seisundi tagamise protseduuride kehtestamine/muutmine, sealhulgas narkootikumide ja alkoholi mõju kontrollimine töökohustuste täitmisel	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise

▼B

4. peatüki punkt	IE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.7.2–4.7.4 Töötervishoiuarstide, meditsiiniorganisatsioonide, psühholoogide tunnustamise kriteeriumid; terviseuuringud	IE/RE — järgmiste valdkondade nõuete kehtestamine/muutmine: — töötervishoiuarstide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamine, — psühholoogide tunnustamine, — terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Meditsiinipraktikute ja organisatsioonide tunnustamise riiklike normide ja tavade muutumine
4.7.5 Tervisenõuded	IE/RE — tervisenõuete kehtestamine/muutmine, sealhulgas: — üldine tervislik seisund — nägemine — kuulmine — rasedus	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise

▼M1

▼B

LISA O.

Ei kasutata



LISA P.

Veeremi identifitseerimistunnus

Üldised märkused

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

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

— veeremiüksustele, mida kasutatakse üksnes võrkudes, mis käesoleva KTK rakendusalasle ei kuulu;

— ajaloolise välimusega vanale raudteeveeremile;

— veeremiüksustele, mida üldjuhul ei kasutata ega veeta käesoleva KTK rakendusalasle kuuluvates võrkudes.

Nendel veeremiüksustel peab siiski olema ajutine number, mis võimaldab nende käitamist.

3 Käesolevat lisa võib muuta seoses RICi muudatuste ja TAP KTK edasise arengu ja rakendamisega.

Standardnumber ja seonduvad lühendid

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

Veeremi liik	Rööbassõiduki liikja koostalitlusvõime [2 numbrit]	Riik, kus rööbassõiduk on registreeritud [2 numbrit]	Tehnilised näitajad [4 numbrit]	Seerianumber [3 numbrit]	Automaatselt arvu- tatav number [1 number]
Vagunid	00 kuni 09 10 kuni 19 20 kuni 29 30 kuni 39 40 kuni 49 80 kuni 89 <i>[täpsed andmed lisas P.6]</i>	01 kuni 99 <i>[täpsed andmed lisas P.4]</i>	0000 kuni 9999 <i>[täpsed andmed lisas P.9]</i>	001 kuni 999	0 kuni 9 <i>[täpsed andmed lisas P.3]</i>
Reisivagunid	50 kuni 59 60 kuni 69 70 kuni 79 <i>[täpsed andmed lisas P.7]</i>		0000 kuni 9999 <i>[täpsed andmed lisas P.10]</i>	001 kuni 999	
Vedurid	90 kuni 99 <i>[täpsed andmed lisas P.8]</i>		0000001 kuni 8999999 <i>[nende numbrite tähenduse määravad liikmesriigid hiljem kindlaks kahe- või mitmepoolsete lepingutega]</i>		
Eriveerem			9000 kuni 9999 <i>[täpsed andmed lisas P.11]</i>	001 kuni 999	

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

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

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

▼B

Numbri le lisandub tähestikuline märgistus:

- a) koostalitlusvõimega seotud märgistus (*täpsed andmed lisas P.5*);
- b) selle riigi lühend, kus veeremiüksus on registreeritud (*täpsed andmed lisas P.4*);
- c) valdaja ⁽¹⁾ lühend (*täpsed andmed lisas P.1*);
- d) tehniliste omaduste lühend (*täpsed andmed reisivagunite kohta lisas P.13, vagunite kohta lisas P.12, eriveeremi kohta lisas P.14*).

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

Numbri määramine

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

⁽¹⁾ Veeremi valdaja on isik, kes omaniku või kasutajana kasutab veeremiüksust alaliselt majanduslikul otstarbel transpordivahendina ning on sellisena veeremiregistris registreeritud.



LISA P.I

Valdaja lühendi märkimine

Veeremi valdaja tähise mõiste

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

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

Veeremi valdaja tähise vorm

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

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

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

Veeremi valdaja vabastamine tähise kasutamisest

Liikmesriigid võivad soovi korral kohaldada alljärgnevaid erandeid.

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

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

- nende valdajate veeremilt, kelle veeremipargi väiksuse tõttu ei ole VKMi kasutamine vajalik;
- infrastruktuuri hooldamise eriveeremilt.

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

- neile on märgitud valdaja logo ning logo sisaldab samu hõlpsasti äratuntavaid tähti kui VKM;
- neile on märgitud hõlpsasti äratuntav logo, mida pädev riigiasutus tunnustab VKMiga samaväärsena.

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

Sätted veeremi valdaja tähise määramise kohta

Veeremi valdajale võib anda rohkem kui ühe VKMi, kui:

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

⁽¹⁾ NMBS/SNCB osas võib jätkata üksnes ringistatud B-tähe kasutamist.

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

▼B

Ettevõtete grupile võib anda ühe VKMi, kui:

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

Veeremi valdaja tähiste register ja määramise kord

VKMide register on avalik ja seda uuendatakse reaalajas.

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

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

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

Esimene VKMide loend koostatakse raudtee-ettevõtete olemasolevate lühendite põhjal.

VKMi kohaldatakse pärast vastavate KTKde jõustumist kõikide uute vagunite suhtes. Olemasolevate vagunite puhul tuleb VKM kasutusele võtta 2014. aasta lõpuks.



LISA P.2

Numbri ja seonduva tähtmärgistuse kandmine veeremi kerele

Välismärgistuse üldine kord

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

Märgistus ei tohi paikneda kõrgemal kui 2 m rööpa pealispinnast.

Vagunid

Märgistus kantakse vagunikeredele järgmiselt:

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

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

01	87	3320 644–7
TEN	<u>E</u> -SNCF	Ks

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

Rööbasbussid ja reisivagunid

Number kantakse veeremi mõlemale küljele järgmiselt:

<u>E</u> -SNCF	61 87 20–72021 — 7
	<u>B¹⁰tu</u>

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

Juhikabiiniga rööbasbusside korral peab number olema kirjas ka kabiini sees.

Vedurid, vedukid ja eriveerem

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

91 88 0001323–0

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

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

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

▼B

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

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



LISA P.3

Kontrollnumbri kindlaksmääramise kord (12. number)

Kontrollnumber määratakse kindlaks järgmiselt:

- põhinumbris paariskohtadel olevad arvud võetakse (paremalt vasakule) nende täisväärtuses;
- põhinumbris paaritutel kohtadel olevad arvud (paremalt vasakule) korrutatakse kahega;
- seejärel leitakse paariskohtade numbrite ja paaritutel kohtadel leitud korrutisi märkivate numbrite summa;
- võetakse selle summa üheliste arv;
- kontrollnumber on arv, mis on vajalik üheliste arvu viimiseks 10ni; kui üheliste arv on null, on ka kontrollnumber null.

Näited

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

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

Selle summa üheliste arv on 2.

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

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

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

Selle summa üheliste arv on 0.

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



LISA P.4

Veeremi registreerimisriikide koodid (3.–4. number ning lühend)

„Andmed kolmandate riikide kohta on üksnes informatiivsed.”

Riigid	Riigi tähtkood ⁽³⁾	Riigi numberkood	Lisades P.6 ja P.7 nurk-sulgudesse kuuluvad ettevõtted ⁽⁴⁾
Albaania	AL	41	HSh
Alžeeria	DZ	92	SNTF
Armeenia	AM ⁽¹⁾	58	ARM
Austria	A	81	ÖBB
Aserbaidžaan	AZ	57	AZ
Valgevene	BY	21	BC
Belgia	B	88	SNCB/NMBS
Bosnia ja Hertsegoviina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgaaria	BG	52	BDZ, SRIC
Hiina	RC	33	KZD
Horvaatia	HR	78	HŽ
Kuuba	CU ⁽¹⁾	40	FC
Küpros	CY		
Tšehhi Vabariik	CZ	54	ČD
Taani	DK	86	DSB, BS
Egiptus	ET	90	ENR
Eesti	EST	26	EVR
Soome	FIN	10	VR, RHK
Prantsusmaa	F	87	SNCF, RFF
Gruusia	GE	28	GR
Saksamaa	D	80	DB, AAE ⁽²⁾
Kreeka	GR	73	CH
Ungari	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE ⁽²⁾
Iraan	IR	96	RAI
Iraak	IRQ ⁽¹⁾	99	IRR
Iirimaa	IRL	60	CIE
Iisrael	IL	95	IR
Itaalia	I	83	FS, FNME ⁽²⁾
Jaapan	J	42	EJRC
Kasahstan	KZ	27	KZH
Kõrgõzstan	KS	59	KRG
Läti	LV	25	LDZ
Liibanon	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE ⁽¹⁾		

▼B

Riigid	Riigi tähtkood ⁽³⁾	Riigi numberkood	Lisades P.6 ja P.7 nurksulgudesse kuuluvad ettevõtted ⁽⁴⁾
Leedu	LT	24	LG
Luksemburg	L	82	CFL
Endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldova	MD ⁽¹⁾	23	CFM
Monaco	MC		
Mongoolia	MGL	31	MTZ
Maroko	MA	93	ONCFM
Madalmaad	NL	84	NS
Põhja-Korea	PRK ⁽¹⁾	30	ZC
Norra	N	76	NSB, JBV
Poola	PL	51	PKP
Portugal	P	94	CP, REFER
Rumeenia	RO	53	CFR
Venemaa	RUS	20	RZD
Serbia ja Montenegro	SCG	72	JŽ
Slovakkia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Sloveenia	SLO	79	SŽ
Lõuna-Korea	ROK	61	KNR
Hispaania	E	71	RENFE
Rootsi	S	74	GC, BV
Šveits	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ⁽²⁾
Süüria	SYR	97	CFS
Tadžikistan	TJ	66	TZD
Tuneesia	TN	91	SNCFT
Türgi	TR	75	TCDD
Türkmenistan	TM	67	TRK
Ukraina	UA	22	UZ
Ühendkuningriik	GB	70	BR
Usbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ⁽¹⁾	32	DSVN

⁽¹⁾ Koodid kinnitatakse edaspidi.

⁽²⁾ Üldiste märkuste punktis 3 nimetatud muudatuste jõustumiseni võivad need riigid kasutada koodi 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Ajakohastamise ajavahemik määratakse sel juhul kindlaks koos asjaomase liikmesriigiga.

⁽³⁾ Vastavalt 1949. aasta konventsiooni liites 4 ja 1968. aasta maanteevedude konventsiooni artikli 45 lõikes 4 kirjeldatud tähelisele koodisüsteemile.

⁽⁴⁾ Ettevõtted, kes jõustumise ajal olid UIC või OSJD liikmed ja kasutasid vastavat riigi koodi ettevõtte koodina.

▼B*LISA P.5***Koostalitlusvõime tähtmärgistus**

- TEN: veerem, mis vastab raudteeveeremi KTK-le.
- RIV: vagun, mis vastab RIVi normidele nende kehtetuks tunnistamise kuupäeval.
- PPW: vagun, mis vastab PPW lepingule (OJSD riikides).
- RIC: reisivagun, mis vastab/vastas RICi normidele.

Eriveeremi koostalitlusvõime tähtmärgistust kirjeldatakse lisas P.14.

Vagunite puhul kasutatavad koostalitlusvõime koodid (1.–2. number)

	2. number		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. number	
	1. number												1 st digit	
		Rööpmevahe	fikseeritud või muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud	muudetav	fikseeritud või muudetav	Rööpmevahe	
KTK ^(a) ja/või COTIF ^(b) ja/või PPW	0	telgedega	vaba	KTK ja/või COTIFi vagunid ^(b) [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud raudtee-ettevõtja]	Ei kasutata kuni edasise otsuseni							PPW vagunid (muudetava rööpmevahega)	telgedega	0
	1	kandevankritega	Tööstuses kasutatavad vagunid										kandevankritega	1
	2	telgedega	vaba	KTK ja/või COTIFi vagunid ^(b) [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud raudtee-ettevõtja] PPW vagunid	KTK ja/või COTIFi vagunid ^(b) PPW vagunid					KTK ja/või COTIFi vagunid ^(b) PPW vagunid		PPW vagunid (fikseeritud rööpmevahega)	telgedega	2
	3	kandevankritega											kandevankritega	3
Mitte-KTK ja mitte-COTIF ^(b) ja mitte-PPW	4	telgedega ^(c)	Hooldusvagunid	Muud vagunid [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud raudtee-ettevõtja]	Muud vagunid					Muud vagunid		Tehniliste omaduste erinumbrusega vagunid	telgedega ^(d)	4
	8	kandevankritega ^(c)											kandevankritega ^(d)	8
		Liiklus	Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Riigisisene liiklus	Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Riigisisene liiklus	Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Riigisisene liiklus	Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Riigisisene liiklus	Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Liiklus	
	1. number												1. number	
	2. number		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. number	

^(a) Vastab vähemalt veeremi KTK-le.^(b) Kaasa arvatud veerem, mis olemasolevate normide kohaselt kannavad neid numbreid kõnealuste uute normide jõustumise ajal.^(c) Fikseeritud või muudetav rööpmevahe.^(d) Ei kohaldata I kategooria vagunite suhtes (reguleeritava temperatuuriga vagunid).

Reisivagunite rahvusvahelises liikluses kasutatavuse koodid (1.–2. number)

Hoiatus:

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

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

▼B

	Riigisisene liiklus	KTK ^(a) ja/või RIC/COTIF ^(b) ja/või PPW				Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	KTK ^(a) ja/ või RIC/ COTIF ^(b)	PPW		
2. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. number										
7	Kliimaseadmega ja õhukindel veerem [mille valdaja on lisas P.4 nime- tatud RICi raudtee-ettevõtja]	Reserveeritud	Reserveeritud	Kliimaseadmega ja õhukindel fikseeritud rõõp- mevahaega veerem [mille valdaja on lisas P.4 nime- tatud RICi raudtee-ettevõtja]	Reserveeritud	Muu veerem	Reservee- ritud	Reserveerit- ud	Reserveerit- ud	Reserveeritud

^(a) Vastavad vähemalt tulevikus kehtestatavatele reisivagunite KTK-le.

^(b) Vastavad RICile või COTIFile kehtivate normide kohaselt.



LISA P.8.

Vedurite liigid (1.–2. number)

Esimene number on „9”.

Teise numbriga määratakse kindlaks iga liikmesriik. See võib näiteks kattuda auto-
maatselt arvutatava numbriga, kui ka see number arvutatakse seerianumbri alusel.

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

Kood	Veeremi põhitüüp
0	Muud
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	Hooldusveerem



LISA P.9.

Vagunite standardne numbermärgistus (5.–7. number)

Käesoleva lisa tabelites sätestatakse vaguni tehniliste põhiomadustega seotud neljanumbriline märgistus.

Käesolev lisa tehakse kättesaadavaks eraldi andmekandjal (arvutifailina).

Reisivagunite tehniliste omaduste koodid (5.–6. number)

	6. number 5. number	0	1	2	3	4
Reserveeritud	0	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud
1. klassi istmetega veerem	1	10 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	≥ 11 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	Reserveeritud	Reserveeritud	Kaks või kolm telge
2. klassi istmetega veerem	2	10 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	11 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	≥ 12 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	Kolm telge	Kaks telge
1. klassi või 1./2. klassi istmetega veerem	3	10 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	11 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	≥ 12 küljekoridori avanevat kupeed või samaväärne avatud salong vahekäiguga	Reserveeritud	Kaks või kolm telge
1. või 1./2. klassi kupeevagunid	4	10 1./2. klassi kupeed	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	≤ 9 1./2. klassi kupeed
2. klassi kupeevagunid	5	10 kupeed	11 kupeed	≥ 12 kupeed	Reserveeritud	Reserveeritud
Reserveeritud	6	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud
Magamisvagunid	7	10 kupeed	11 kupeed	12 kupeed	Reserveeritud	Reserveeritud
Eriprojektiga veerem ja pagasivagunid	8	Istmetega mootorvagun, kõik klassid, pagasiruumiga või ilma, juhikabiiniga mõlemas suunas liikumiseks	1. klassi või 1./2. klassi istmetega veerem pagasi- või postiruumiga	2. klassi istmetega veerem pagasi- või postiruumiga	Reserveeritud	Mis tahes klassi istmetega veerem erisustusega osadega, nt laste mänguala
	9	Postivagunid	Pagasivagunid postiruumiga	Pagasivagunid	Pagasivagunid ja kahe või kolme teljega 2. klassi istmetega veerem pagasi- või postiruumiga	Küljekoridoriga pagasivagunid, tolli pitseeritava ruumiga või ilma

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

Reisivagunite tehniliste omaduste koodid (5.–6. number)

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

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

Veetava reisijateveo veeremi põhiomaduste koodid (7.–8. number)

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

▼B

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

⁽¹⁾ Üksnes riigisiseses liikluses kasutatav veerem.

⁽²⁾ Üksnes rahvusvahelises liikluses kasutamiseks sobiv veerem.

Kõik pinged Ühefaasiline vahelduvvool 1 000 V 51–15 Hz, ühefaasiline vahelduvvool 1 500 V 50 Hz, alalisvool 1 500 V, alalisvool 3 000 V. Võib hõlmata ka 3 000 V 50 Hz ühefaasilist vahelduvvoolu.

(*) Teatavate 1 000 V ühefaasilise vahelduvvooluga veeremiliikide puhul on lubatud ainult üks kindel sagedus, kas 16 2/3 või 50 Hz.

A Autonoomne küte, rööbasbussi elektritoiteliinita.

G Veerem, millel on rööbasbussi elektritoiteliin kõikideks pingeteks, kuid mis vajavad kliimaseadme toimimiseks generaatorvagunit.

Aur Aur Üksnes aurukütttega. Kui on märgitud pinge, võib koodi kasutada ka aurukütteta veeremi puhul.



LISA P.11.

Eriveeremi tehniliste omaduste koodid (6.–8. number)**Eriveeremi suurim lubatud kiirus (6. number)**

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

^(a) Piirang — konkreetne asukoht rongis (nt tagaotsas), kohustuslik kaitsevagun jne.^(b) Tuleb täita rongi koosseisu lisamise eritingimused.**Eriveeremi liigid ja alaliigid (7.–8. number)**

7. number	8. number	Veerem/masinad	7. number	8. number	Veerem/masinad
1 Infrastruktuur ja pealisedhitused	1	Rööpapaneku- ja rööpavahetusrong	2 Rööbastee	1	Suure võimsusega teetampimismasin
	2	Pöörangu- ja ülesõiduehituse seadmed		2	Muud teetampimismasinad
	3	Teeremondirong		3	Stabilisaatoriga tampimismasin
	4	Ballastipuhastusmasin		4	Pöörangute ja ülesõitude tampimismasin
	5	Mullatöömasin		5	Ballastihöövel
	6			6	Stabiliseerimismasin
	7			7	Lihvimis- ja keevitusmasin
	8			8	Mitmeotstarbeline masin
	9	Raudteekraana (v.a taga-rööbastele sitõstmiseks)		9	Teekontrolliveerem
	0	Muud või üldine		0	Muud

▼B

7. number	8. number	Veerem/masinad	7. number	8. number	Veerem/masinad
3 Õhuliinid	1	Mitmeotstarbeline masin	6 Mõõtmine	1	Muldkeha vagun mõõtmise
	2	Rullimis- ja kokkurullimismasin		2	Rööbastee vagun mõõtmise
	3	Mastipaigaldusmasin		3	Õhuliinide vagun mõõtmise
	4	Pooliveomasin		4	Rööpmevahe vagun mõõtmise
	5	Õhuliinide pingutusmasin		5	Signaalide vagun mõõtmise
	6	Tõstetava tööplatvormiga masin ja tellingutega masin		6	Sidevahendite vagun mõõtmise
	7	Puhastusrong		7	
	8	Määrimisrong		8	
	9	Õhuliinide kontrollrong		9	
	0	Muud		0	Muud
4 Struktuur	1	Tekipaigaldusmasin	7 Avariüks	1	Hädaabikraana
	2	Sillakontrolliplatvorm		2	Hädaabivedur
	3	Tunnelikontrolliplatvorm		3	Hädaabi-tunnelirong
	4	Gaasipuhastusmasin		4	Hädaabivagun
	5	Ventilatsioonimasin		5	Tuletõrjevagun
	6	Tõstetava tööplatvormi või tellingutega masin		6	Sanitaarveerem
	7	Tunnelivalgustusmasin		7	Varustusvagun
	8			8	
	9			9	
	0	Muud		0	Muud
5 Peale- ja mahalaadimine ning mitmesugused veod	1	Rööbaste peale-/mahalaadimise ja veo masin	8 Vedurid, veokid, energia jms	1	Vedurid
	2	Ballasti, killustiku jms peale-/mahalaadimise ja veo masin		2	
	3			3	Veovagun (v.a 59)
	4			4	Toitevagun
	5	Liiprite peale-/mahalaadimise ja veo masin		5	Rööpavagun/mootorvagun
	6			6	
	7			7	Betoonimisrong
	8	Pööranguseadmete jms peale-/mahalaadimise ja veo masin		8	
	9	Muude materjalide peale-/mahalaadimise ja veo masin		9	
	0	Muud		0	Muud

▼B

7. number	8. number	Veerem/masinad	7. number	8. number	Veerem/masinad
9 Keskkond	1	Iseliikuv lumesahk	0 Raudtee/ maantee	1	kategooria raudtee-/ maanteemasin
	2	Veetav lumesahk		2	
	3	Lumehari		3	kategooria raudtee-/ maanteemasin
	4	Jääsulatusmasin		4	
	5	Umbrohutõrjemasin		5	kategooria raudtee-/ maanteemasin
	6	Rööpapuhastusmasin		6	
	7			7	kategooria raudtee-/ maanteemasin
	8			8	
	9			9	
	0	muud		0	Muud



LISA P.12.

Vagunite tähtmärgistus, v.a liigend- ja mootorrongivagunid

KATEGOORIA JA MÄRGISTUSTÄHTEDE KINDLAKSMÄÄRAMINE

1. Olulised märkused

Lisatud tabelites:

- meetrites esitatud andmed on vagunite sise pikkuse kohta (lu);
- tonnides (tu) esitatud andmed vastavad laadimistabelis märgitud kõnealuse vaguni suurimale lubatud lastile, mis määratakse kindlaks ettenähtud menetlustega.

2. Rahvusvahelise tähendusega märgistustähed, mis on kõigil kategooriatel ühised

- q elektriküttetoru, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel;
- qq elektriküttetoru ja -paigaldis, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel;
- s vagunid, mida on lubatud kasutada „s” tingimustel (vt raudteeveeremi KTK lisa B)
- ss vagunid, mida on lubatud kasutada „ss” tingimustel (vt raudteeveeremi KTK lisa B)

3. Riigisisese tähendusega märgistustähed

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

Nende tähtede tähenduse määrab kindlaks iga liikmesriik.

KATEGOORIATÄHT: E — LAHTINE KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		harilik, küljele või taha kallutatav, tasase põrandaga 2 teljega: $lu \geq 7,70 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ 4 teljega: $lu \geq 12 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $lu \geq 12 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Märgistustä- hed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	c	põrandaluukidega ^(a)
	k	2 teljega: $tu < 20 \text{ t}$ 4 teljega: $tu < 40 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	2 teljega: $20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$ 4 teljega: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	küljelekallutamiseta
	ll	põrandaluukideta ^(b)
	m	2 teljega: $lu < 7,70 \text{ m}$ 4 või enama teljega: $lu < 12 \text{ m}$
	mm	4 või enama teljega: $lu > 12 \text{ m}$ ^(b)
	n	2 teljega: $tu > 30 \text{ t}$ 4 teljega: $tu > 60 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu > 75 \text{ t}$
	o	tahakallutamiseta
	p	pidurimehe kohaga ^(b)

^(a) See termin kehtib üksnes lahtiste kõrgete külgedega tasase põrandaga vagunite kohta, millel on seade, mis võimaldab neid kasutada harilike tasase põhjaga vagunitena või teatavate kaupade raskusjõul mahalaadimiseks, paigutades luugid õigesse asendisse.

^(b) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpmevahega vagunite kohta.


KATEGOORIATÄHT: F — LAHTINE KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		Eritüüp 2 teljega: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ 3 teljega: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ 4 teljega: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Märgist- ustähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	telgedega suur veomaht ($> 45\text{ m}^3$)
	c	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vaheldu- valt, ülalt ^(a)
	cc	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vaheldu- valt, alt ^(a)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	k	2 või 3 teljega: $tu < 20\text{ t}$ 4 teljega: $tu < 40\text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 või 3 teljega: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 teljega: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 või enama teljega: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, alt ^(a)
	n	2 teljega: $tu > 30\text{ t}$ 3 või enama teljega: $tu > 40\text{ t}$ 4 teljega: $tu > 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu > 75\text{ t}$
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)
	ppp	pidurimehe kohaga ^(b)

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

^(b) Kehtib üksnes 1520 mm rööpmevahaga vagunite kohta.

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.
Mahalaadimisavade paigutus:

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

Mahalaadimise ulatus:

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



KATEGOORIATÄHT: G — KINNINE VAGUN

Standardvagun		Harilik vähemalt 8 ventilatsiooniavaga 2 teljega: $9\text{ m} \leq \text{lu} < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 30\text{ t}$ 4 teljega: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
Märgistustä- hed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	suure — 2 teljega: $\text{lu} \geq 12\text{ m}$ ja mahutavus mahutavusega: $\geq 70\text{ m}^3$ — 4 või enama teljega: $\text{lu} \geq 18\text{ m}$
	bb	4 teljega: $\text{lu} > 18\text{ m}$ ^(a)
	g	teravilja jaoks
	h	puu- ja kõõgiviljade jaoks ^(b)
	k	2 teljega: $\text{tu} < 20\text{ t}$ 4 teljega: $\text{tu} < 40\text{ t}$ 6 või enama teljega: $\text{tu} < 50\text{ t}$
	kk	2 teljega: $20\text{ t} \leq \text{tu} < 25\text{ t}$ 4 teljega: $40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$ 6 või enama teljega: $50\text{ t} \leq \text{tu} < 60\text{ t}$
	l	vähem kui 8 ventilatsiooniavaga
	ll	laiendatud ukseavadega ^(a)
	m	2 teljega: $\text{lu} < 9\text{ m}$ 4 või enama teljega: $\text{lu} < 15\text{ m}$
	n	2 teljega: $\text{tu} > 30\text{ t}$ 4 teljega: $\text{tu} > 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $\text{tu} > 75\text{ t}$
	o	2 teljega: $\text{lu} < 12\text{ m}$ ja mahutavus $\geq 70\text{ m}^3$
	p	pidurimehe kohaga ^(a)

^(a) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpmevahaga vagunite kohta.

^(b) Termin „puu- ja kõõgiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on põranda tasandil lisaventilatsiooniavad.



KATEGOORIATÄHT: H — KINNINE VAGUN

Standardvagun		Eritüüp 2 teljega: $9\text{ m} \leq lu \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 28\text{ t}$ 4 teljega: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Märgistustähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	2 teljega: $12\text{ m} \leq lu \leq 14\text{ m}$ ja mahutavus $\geq 70\text{ m}^3$ 4 või enama teljega: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$ ^(a)
	bb	2 teljega: $lu \geq 14\text{ m}$ 4 või enama teljega: $lu \geq 22\text{ m}$
	c	otsaustega
	cc	otsaustega ja seest sõiduautode veoks kohandatud
	d	põrandaluukidega
	dd	kallurkerega ^(b)
	e	2 põrandaga
	ee	3 või enama põrandaga
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga ^(a)
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga) ^(a)
	g	teravilja jaoks
	gg	tsemendi jaoks ^(b)
	h	puu- ja kõõgiviljade jaoks ^(c)
	hh	mineraalväetise jaoks ^(b)
	i	avatavate või pöördseintega
	ii	väga tugevate avatavate või pöördseintega ^(d)
	k	2 teljega: $tu < 20\text{ t}$ 4 teljega: $tu < 40\text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 teljega: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 teljega: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 või enama teljega: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	liigutatavate vaheseintega ^(e)
	ll	lukustatavate liigutatavate vaheseintega ^(e)
	m	2 teljega: $lu < 9\text{ m}$ 4 või enama teljega: $lu < 15\text{ m}$
	mm	4 või enama teljega: $lu > 18\text{ m}$ ^(b)
	n	2 teljega: $tu > 28\text{ t}$ 4 teljega: $tu < 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu > 75\text{ t}$
	o	2 teljega: $lu\ 12\text{ m} < 14\text{ m}$ ja mahutavus $\geq 70\text{ m}^3$
	p	pidurimehe kohaga ^(b)

^(a) 2-teljelistel vagunitel märgistusega „f”, „fff” võib mahutavus olla alla 70 m^3 .

^(b) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpmevahega vagunite kohta.

^(c) Termin „puu- ja kõõgiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on põranda tasandil lisaventilatsioonivavad.

^(d) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpmevahega vagunite kohta.

^(e) Liigutatavaid vaheseinu võib ajutiselt eemaldada.



KATEGORIATÄHT: I — REGULEERITAVA TEMPERATUURIGA VAGUN

Standardvagun		Külmvagun IN-klassi soojusisolatsiooniga, mootorventilaatori, restide ja $\geq 3,5 \text{ m}^3$ jääkambriga 2 teljega: 19 m^2 põrandapind $< 22 \text{ m}^2$; $15 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 25 \text{ t}$ 4 teljega: põrandapind $\geq 39 \text{ m}^2$; $30 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 40 \text{ t}$
Märgistustähed	a	4 teljega
	b	2 telje ja suure põrandapinnaga: $22 \text{ m}^2 \leq \text{põrandapind} \leq 27 \text{ m}^2$
	bb	2 telje ja väga suure põrandapinnaga: põrandapind $> 27 \text{ m}^2$
	c	lihakonksudega
	d	kala jaoks
	e	elektriventilatsiooniga
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	mehaanilise jahutusega ^(a) ^(b)
	gg	vedelgaasjahuti ^(a)
	h	IR-klassi soojusisolatsiooniga
	i	mehaaniline jahutus tehnilise saatevaguni masinate abil ^(a) ^(b) ^(c)
	ii	tehniline saatevagun ^(a) ^(c)
	k	2 teljega: $\text{tu} > 15 \text{ t}$ 4 teljega: $\text{tu} < 30 \text{ t}$
	l	isolatsiooniga, jääkambriga ^(a) ^(d)
	m	2 teljega: põrandapind $< 19 \text{ m}^2$; 4 teljega: põrandapind $< 39 \text{ m}^2$;
	mm	4 teljega: põrandapind $\geq 39 \text{ m}^2$ ^(e)
	n	2 teljega: $\text{tu} > 25 \text{ t}$ 4 teljega: $\text{tu} > 40 \text{ t}$
	o	alla $3,5 \text{ m}^3$ mahutavusega jääkambriga ^(d)
	p	restideta

^(a) Märgistustähte „l” ei märgita vagunitele, mis kannavad tähti „g”, „gg”, „i” või „ii”.

^(b) Vaguneid, mis kannavad üheaegselt märgistustähti „g” ja „i”, võib kasutada eraldi või mehaanilise jahutusega koosseisus.

^(c) Termin „tehniline saatevagun” kehtib samal ajal ka tehasvagunite, töökojavagunite (magamiskohtadega ja ilma) ning magamisvagunite kohta.

^(d) Märgistustähte „o” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte „l”.

^(e) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpmevahega vagunite kohta.

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



KATEGOORIATÄHT: K — 2-TELJELINE PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Harilik allalastavate külgede ja lühikeste tugipostidega $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Märgistustähed	b	pikkade tugipostidega
	g	kohandatud konteinerite veoks ^(a)
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ^(b)
	j	amortisaatoriga
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	tugipostideta
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	o	mitte-eemaldatavate külgedega
	p	külgedeta ^(b)
	pp	eemaldatavate külgedega

^(a) Märgistustähte „g” võib kasutada koos kategooriatähga „K” üksnes harilike vagunite puhul, mis on üksnes täiendavalt konteinerite veoks kohandatud. Vagunid, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks, tuleb liigitada L-kategooriasse.

^(b) Märgistustähte „p” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte „i”.



KATEGOORIATÄHT: L — 2-TELJELINE PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Eritüüp $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Märgistustähed	b	spetsiaalsete kinnitusvahenditega keskmise suurusega konteinerite (pa) jaoks ^(a)
	c	pööratava sadulseadmega ^(a)
	d	kohandatud sõiduautode veoks, tekita ^(a)
	e	tekkidega, sõiduautode veoks ^(a)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	kohandatud konteinerite veoks (v.a pa) ^(a) ^(b)
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole ^(a) ^(c)
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles ^(a) ^(c)
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ^(a)
	ii	ülitugeva eemaldatava metallkatte d ja mitte-eemaldatavate otstega ^(d) ⁽ⁱ⁾
	j	amortisaatoriga
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	tugipostideta ^(a)
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	p	külgedeta ^(a)

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

^(b) Vagunid, mida kasutatakse üksnes konteinerite veoks (v.a pa).

^(c) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.

^(d) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpmevahega vagunite kohta.



KATEGOORIATÄHT: O — KOMBINEERITUD PLATVORM- JA KÕRGETE
KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		Harilik 2 või 3 teljega, allalastavate külgede või otste ja tugipostidega 2 teljega: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ 3 teljega: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$
Märgistustä- hed	a	3 teljega
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	tugipostideta
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	2 teljega: $tu > 30 \text{ t}$ 3 teljega: $tu > 40 \text{ t}$



KATEGOORIATÄHT: R — ALUSVANKRITEGA PLATVORMVAGUN

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

^(a) Märgistustähte „g” võib kasutada koos kategooriatähga „R” üksnes harilike vagunite puhul, mis on üksnes täiendavalt konteinerite veoks kohandatud. Vagunid, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks, tuleb liigitada S-kategooriasse.

^(b) Märgistustähti „h” või „hh” võib kasutada koos kategooriatähga „R” üksnes harilike vagunite puhul, mis on üksnes täiendavalt konteinerite veoks kohandatud. Vagunid, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks, tuleb liigitada S-kategooriasse.

^(c) Märgistustähti „oo” ja/või „p” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte „i”.



KATEGOORIATÄHT: S — ALUSVANKRITEGA PLATVORMVAGUN

Standardvagun		Eritüüp 4 teljega: $lu \geq 18 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $lu \geq 22 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Märgistustähed	a	6 teljega (kahe 3-teljelise alusvankritega)
	aa	8 või enama teljega
	aaa	4 teljega (kahe 2-teljelise alusvankritega) ^(a)
	b	spetsiaalsete kinnitusvahenditega keskmise suurusega konteinerite (pa) jaoks ^(b)
	c	pööratava sadulseadmega ^(b)
	d	varustatud sõiduautode veoks, tekita ^(b) ^(c)
	e	tekkidega sõiduautode veoks ^(b)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	kohandatud konteinerite veoks, laadimispikkus kokku $\leq 60'$ (v.a pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	gg	kohandatud konteinerite veoks, laadimispikkus kokku $> 60'$ (v.a pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	h	kohandatud teraserullide veoks, silmaga külje poole ^(b) ^(c)
	hh	kohandatud teraserullide veoks, silmaga üles ^(b) ^(c)
	i	eemaldatava katte ja mitte-eemaldatavate otstega ^(b)
	ii	ülitugeva eemaldatava metallkatte ^(f) ja mitte-eemaldatavate otstega ^(b)
	j	amortisaatoriga
	k	4 teljega: $tu < 40 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	4 teljega: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	tugipostideta ^(b)
	m	4 teljega: $15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$; 6 või enama teljega: $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$
	mm	4 teljega: $lu < 15 \text{ m}$ 6 või enama teljega: $lu < 18 \text{ m}$
	mmm	4 teljega: $lu \geq 22 \text{ m}$ ^(a)
	n	4 teljega: $tu > 60 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $tu > 75 \text{ t}$
	p	külgedeta ^(b)

^(a) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpmevahaga vagunite kohta.

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

^(c) Vagunid, mida lisaks konteineritele ja vahetusveovahenditele kasutatakse ka sõidukite veoks, märgistatakse tähtedega „g” või „gg” ja tähega „d”.

^(d) Vagunid, mida kasutatakse üksnes konteinerite ja vahetusveovahendite veoks, haaratsitega tõstmise ja lattkinnitusega.

^(e) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.

^(f) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpmevahaga vagunite kohta.



KATEGOORIATÄHT: T — AVATAVA KATUSEGA VAGUN

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

▼B

Standardvagun		2 teljega: $9\text{ m} \leq \text{lu} < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 30\text{ t}$ 4 teljega: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$			
	oo	korraga	telgjoonelt	raskusjõul	mahalaadimisega, alt ^(a) ^(b) ^(c)
	p	juhitava	telgjoonelt	raskusjõul	mahalaadimisega, ülalt ^(a) ^(b) ^(c)
	pp	juhitava	telgjoonelt	raskusjõul	mahalaadimisega, alt ^(a) ^(b) ^(c)

^(a) Märgistustähte „e”:

- võib märgistustähte „b” kandvate vagunite puhul kasutada soovi korral (kuid numbrakoodid peavad alati vastama vagunite tähtmärgistusele),
- ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähti „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” või „pp”.

^(b) Märgistustähti „b” ja „m” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähti „d”, „dd”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” või „pp”.

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

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

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

Mahalaadimise ulatus:

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



KATEGOORIATÄHT: U — ERIVAGUNID

Standardvagun		Muu kui kategooriates F, H, L, S või Z 2 teljega: $25\ t \leq tu \leq 30\ t$ 3 teljega: $25\ t \leq tu \leq 40\ t$ 4 teljega: $50\ t \leq tu \leq 60\ t$ 6 või enama teljega: $60\ t \leq tu \leq 75\ t$
Märgistustähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	c	rõhu all mahalaadimisega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vahelduvalt, ülalt ^(a)
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vahelduvalt, alt ^(a)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	teravilja jaoks
	i	kohandatud selliste esemete veoks, mis harilikele vagunitele laadides ületaksid gabariiti ^(b) ^(c)
	k	2 või 3 teljega: $tu < 20\ t$ 4 teljega: $tu < 40\ t$ 6 või enama teljega: $tu < 50\ t$
	kk	2 või 3 teljega: $20\ t \leq tu < 25\ t$ 4 teljega: $40\ t \leq tu < 50\ t$ 6 või enama teljega: $50\ t \leq tu < 60\ t$
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, alt ^(a)
	n	2 teljega: $tu > 30\ t$ 3 teljega: $tu > 40\ t$ 4 teljega: $tu > 60\ t$ 6 või enama teljega: $tu > 75\ t$ ^(c)
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)

▼B

Standardvagun		Muu kui kategooriates F, H, L, S või Z 2 teljega: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ 3 teljega: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ 4 teljega: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 või enama teljega: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
	p	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	pp	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)

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

^(b) Eelkõige:

- sumpvagunid,
- kesktüvendiga vagunid,
- kalddiagonaali juhtimispldiga vagunid.

^(c) Märgistustähte „n” ei määrita vagunitele, mis kannavad märgistustähte

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.
Mahalaadimisavade paigutus:

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

Mahalaadimise ulatus:

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



KATEGOORIATÄHT: Z — TSISTERNVAGUN

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

^(a) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpmevahega vagunite kohta.

^(b) Märgistustähte „c” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte „g”.

▼B

LIIGEND- JA MOOTORRONGIVAGUNITE TÄHTMÄRGISTUS
KATEGOORIA JA MÄRGISTUSTÄHTEDE KINDLAKSMÄÄRAMINE

1. Olulised märkused

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

2. Rahvusvahelise tähendusega märgistustähed, mis on kõigil kategooriatel ühised

q elektriküttetoru, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel;

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

s vagunid, mida on lubatud kasutada „s” tingimustel (vt raudteeveeremi KTK lisa B)

ss vagunid, mida on lubatud kasutada „ss” tingimustel (vt raudteeveeremi KTK lisa B)

3. Riigisisese tähendusega märgistustähed

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

Nende tähtede tähenduse määrab kindlaks iga liikmesriik.

KATEGOORIATÄHT: F — LAHTINE KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Märgistustähed	a	kandevankritega
	c	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vahelduvalt, ülalt ^(a)
	cc	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vahelduvalt, alt ^(a)
	e	3-osaline
	ee	4- või enamaosaline
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, alt ^(a)
	m	2-osaline: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	2-osaline: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)

▼B

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

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

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.
Mahalaadimisavade paigutus:

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

Mahalaadimise ulatus:

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



KATEGOORIATÄHT: H — KINNINE VAGUN

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

^(a) Termin „puu- ja köögiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on pööranda tasandil lisaventilatsioonivad.

^(b) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpmevahega vagunite kohta.

^(c) Liigutatavaid vaheseinu võib ajutiselt eemaldada.



KATEGORIATÄHT: I — REGULEERITAVA TEMPERATUURIGA VAGUN

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

^(a) . Märgistustähte „l” ei märgita vagunitele, mis kannavad tähti „g”, „gg”, „i” või „ii”.

^(b) b. Termin „tehniline saatevagun” kehtib samal ajal ka tehasvagunite, töökojavagunite (magamiskohtadega ja ilma) ning magamisvagunite kohta.

^(c) c. Märgistustähte „o” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte „l”.



KATEGOORIATÄHT: L — ERALDI TELGEDEGA PLATVORMVAGUN

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

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

^(b) Vagunid, mida kasutatakse üksnes konteinerite veoks (v.a pa).

^(c) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.

^(d) Kehtib üksnes 1 435 mm rööpmevahega vagunite kohta.



KATEGOORIATÄHT: S — ALUSVANKRITEGA PLATVORMVAGUN

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

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

^(b) Vagunid, mida lisaks konteineritele ja vahetusveovahenditele kasutatakse ka sõidukite veoks, märgistatakse tähtedega „g” või „gg” ja tähega „d”.

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

^(d) Vagunid, mida kasutatakse üksnes teraserullide veoks.

^(e) Kehtib üksnes l 435 mm rööpmevahega vagunite kohta.



KATEGOORIATÄHT: T — AVATAVA KATUSEGA VAGUN

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

▼B

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

(^a) Märgistustähte „b” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähti „d”, „dd”, „j”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” või „pp”.

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

Nende vagunitel puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

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

Mahalaadimise ulatus:

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



KATEGOORIATÄHT: U — ERIVAGUNID

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun, telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Märgistustä- hed	a	kandevankritega
	e	3-osaline
	ee	4- või enamaosaline
	c	rõhu all mahalaadimisega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vahelduvalt, ülalt ^(a)
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, vahelduvalt, alt ^(a)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	teravilja jaoks
	i	kohandatud selliste esemete veoks, mis harilikele vagu- nitele laadides ületaksid gabariiti ^(b)
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolsest, üheaegselt, alt ^(a)
	m	2-osaline: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	2-osaline: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a) ^(b)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)

▼B

Standardvagun		Liigend- või mootorrongivagun, telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

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

(^b) Eelkõige:

- sumpvagunid,
- kesksüvendiga vagunid,
- kaldidiagonaali juhtimispuldiga vagunid.

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.
Mahalaadimisavade paigutus:

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

Mahalaadimise ulatus:

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



KATEGOORIATÄHT: Z — TSISTERNVAGUN

Standardvagun		Metallkestaga, vedelike või gaaside veoks Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Märgistustä- hed	a	kandevankritega
	c	rõhu all mahalaadimisega ^(a)
	e	varustatud kütteseadmetega
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	suru-, vedel- või rõhu all lahustatud gaaside veoks ^(a)
	i	mittemetallist tsistern
	j	amortisaatoriga
	m	2-osaline: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	2-osaline: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	o	3-osaline
	oo	4- või enamaosaline
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

^(a) Märgistustähte „c” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähte „g”.

▼ **B**

LISA P.13.

Reisivagunite tähtmärgistus**Rahvusvahelise tähendusega seeriatähed**

A	1. klassi vagun istmetega
B	2. klassi vagun istmetega
AB	1./2. klassi vagun istmetega
WL	Magamisvagun seeriatähtedega A, B või AB, olenevalt pakutava majutuse liigist. „Eriliste” kupeedega magamisvaguni seeriatähtedele lisatakse märgistustäht „S” (Special).
WR	Restoranvagun
R	Restoranvaguni, puhveti või baariga rööbasbuss (seeriatähte kasutatakse täiendavalt)
D	Pagasivagun
DD	Lahtine 2-tasandiline autovagun
Post	Postivagun
AS SR WG	Tantsimisvõimalusega baarivagun
WSP	Pulmanvagun
Le	Lahtine kaheteljeline kahetasandiline autovagun
Leq	Lahtine kaheteljeline kahetasandiline autovagun rongi toitekaabliga
Laeq	Lahtine kolmeteljeline kahetasandiline autovagun rongi toitekaabliga

Rahvusvahelise tähendusega märgistustähed

B h	Puuetega reisijate veoks kohandatud vagun
c	Kupeed, mida saab muuta magamiskupeedeks
D v	Jalgrataste veoks kohandatud veeremiüksus
Ee z	Keskse energiavarustusega veeremiüksus
f	Juhikabiiniga veeremiüksus (mootorvagun)
P t	Istmete ja vahekäiguga vagun
m	Üle 24,5 m pikkune veeremiüksus
s	Vahekäiguga pagasivagunid ja pagasiruumiga vagunid

Kupeede arv märgitakse tärkidega (näide: Bc9)

Riigisisese tähendusega seeriatähed ja märgistustähed

Teistel seeriatähtedel ja märgistustähtedel on riigisisene tähendus, mille määrab kindlaks iga liikmesriik.

▼ **M1**

▼B

LISA Q.

Ei kasutata



LISA R.

Rongi identifitseerimistunnus

Kõnealuse valdkonna kohta töötatakse välja EN. Pärast selle kehtestamist hindavad ERA ja EÜ selle sobivust käesoleva KTK nõuete täitmise vahendina.

Kuni ENi kehtestamiseni sisaldab käesolev lisa selleks koostatud CWAd.

Tuleb märkida, et käesolev CWA tõttu ei kaota kehtivust UIC infolehed 419–1 ja 419–2.

Vt lisatud dokument — CWA on train numbering.

▼B

LISA S.

Ei kasutata

▼B*LISA T.***Pidurdustõhusus**

Koostatakse üksikasjalik spetsifikatsioon, milles sätestatakse pidurdustõhususe arvutamise valem. Kõnealune spetsifikatsioon kehtib kogu TENi ulatuses ning selle koostamisel püütakse leida parim võimalik valem pidurite töö ohutu ja kulutõhusa ühtlustamise jaoks. Spetsifikatsiooni koostab eri valdkondade esindajatest koosnev eksperdirühm. Eksperdirühm võtab oma töös arvesse ka tava-raudtee OPT KTK nõudeid

Spetsifikatsiooni väljatöötamise ja kehtestamiseni on tegemist avatud punktiga ning raudtee-ettevõtjatel ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel soovitatakse teha koostööd, et sõlmida kahe- või mitmepoolsed lepingud soodustamaks takistusteta liikumist ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja territooriumilt teisele.

Vt ka lisa U.

▼B

LISA U.

Avatud punktide loend

PUNKT 4.2.2.5

Rongi koosseisu dokument

LISA T (vt käesoleva KTK punkt 4.2.2.6.2)

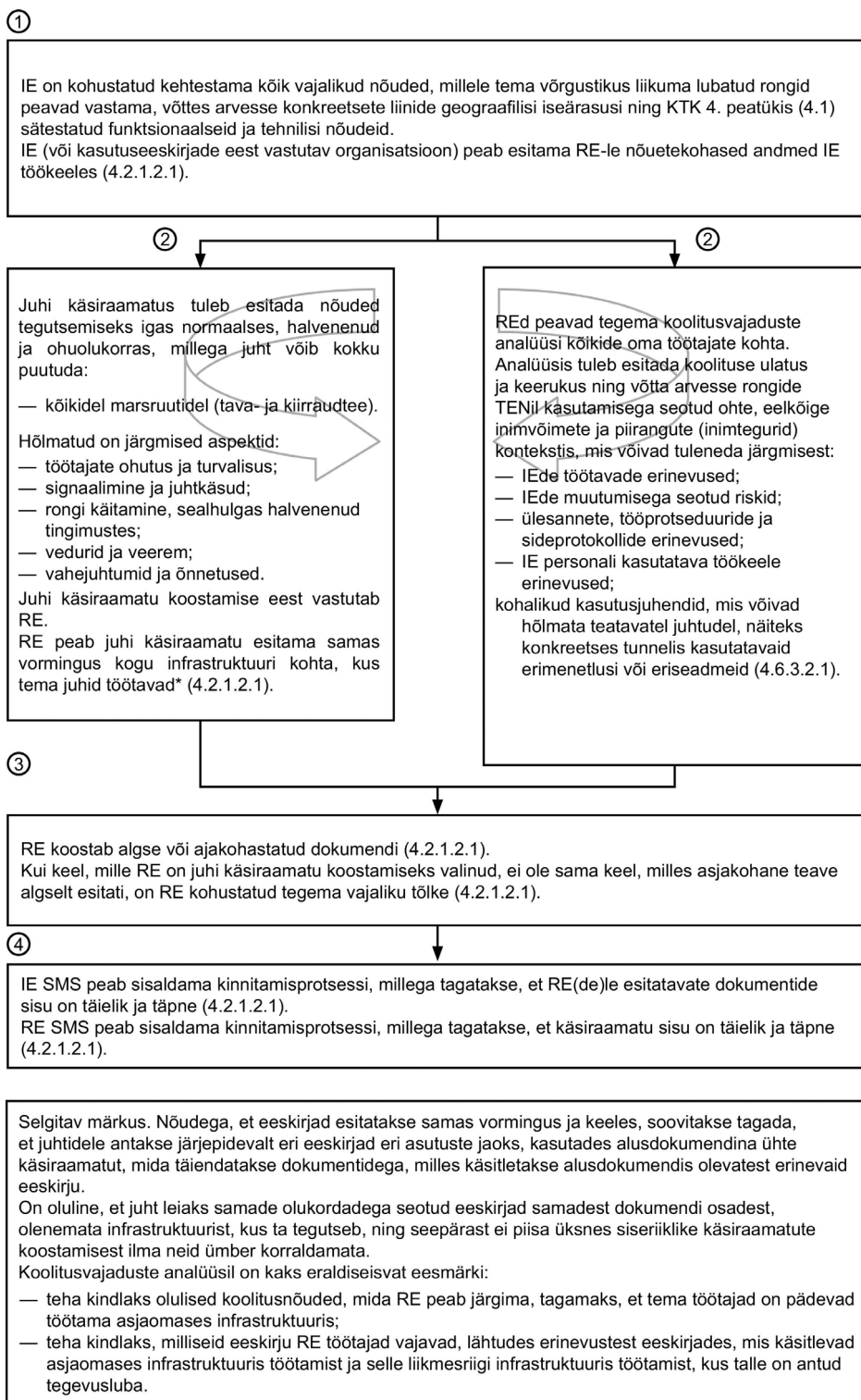
Pidurdustõhusus



LISA V.

Juhi eeskirjade koostamine ja ajakohastamine

Koostoimes käesoleva KTK punktidega 4.2 ja 4.6 esitatakse järgmisel skeemil käesoleva KTKga ette nähtud eeskirjade koostamise ja ajakohastamise protseduur





SÕNASTIK

Mõiste	Määratlus
Õnnetusjuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EMÜ artiklis 3.
Rongide liikumislubade andmine	Rongide liikumise võimaldamine seadmete käitamisega signaalimiskeskustes, elektrivarustuse juhtkeskustes ja liiklusreguleerimiskeskustes. See ei hõlma raudtee-ettevõtjate töötajaid, kes vastutavad rongimeeskonna, veeremi ja muude ressursside haldamise eest.
Ohtlikud kaubad	Määratletud direktiivi 96/49 artiklis 2.
Halvenenud töötingimused	Töötingimused, mille on põhjustanud ette kavatsemata sündmus, mis takistab rongiliikluse normaalset toimimist.
Lähetamine	Vt rongi lähetamine.
Juht	Rongi juhtimiseks pädev ja volitatud isik.
Eriveos	Veeremiüksusel veetav koorem, näiteks konteiner, vahetusveovahend või muu kaup, mille puhul vaguni suurusest ja/või teljekoormusest tingituna on tarvis liikumiseks saada eriluba või rakendada sõidu või selle osa kestel vedamise eritingimusi.
Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused	Käesoleva KTK punktis 4.7 üksnes nõuded meditsiinilise ja psühholoogilise seisundi kohta, mis on vajalik allsüsteemi teatavate osade käitamiseks.
Ülekuumenenud teljepuks	Teljepuks ja laager, mille temperatuur on ületanud maksimaalse ettenähtud töötemperatuuri.
Vahejuhtum	Määratletud direktiivi 2004/49/EMÜ artiklis 3.
Vormide kogu	Vormide kogu, milles kirjeldatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja töötajate toimingute korda rongiliikluse juhtimisel halvenenud töötingimustes. Iga eraldi toimingu jaoks on vajalik eraldi vorm. Vormide kogu koostatakse nii raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kui ka raudtee-ettevõtja keeles ning selle koopiad on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate vastavatel töötajatel.
Liikmesriik	Käesolevas KTKs liikmesriik, kes annab välja direktiivi 2004/49/EÜ artiklites 10 ja 11 sätestatud ohutusloa/ohutustunnistuse.
Töökeel	Keel või keeled, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasutab oma igapäevatöös ja mis on tehtud teatavaks tema võrguaruandes ning mida kasutatakse ohutuslaste teadete vahetamiseks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtjate töötajate vahel.
Reisija	Rongis sõitev isik (välja arvatud töötaja, kes täidab rongis konkreetseid ülesandeid) ja enne või pärast rongisõitu raudtee maa-alal viibiv isik.
Toimivuskontroll	Rongiliikluse ja infrastruktuuri toimivuse süsteemne jälgimine ja salvestamine, et parandada mõlema toimivust.
Reaalaeg	Võime vahetada või töödelda rongisõidu ajal toimuvate kindlaksmääratud toimingutega (näiteks jaama saabumine, jaamast läbisõit või jaamast väljumine) seotud andmeid nende toimumise ajal.
Aruandluspunkt	Rongi graafikus olev punkt, kus tuleb teatada saabumis-, väljumis- või läbisõiduaeg.



Mõiste	Määratlus
Marsruut	Liini konkreetne lõik või lõigud.
Marsruudi tundmine	Liini nende osade tundmine, kus rongis olevad töötajad täidavad tööülesandeid, lähtudes andmetest, mida annab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et võimaldada neil rongiga ohutult liigelda. Asjaomased töötajad peavad olulisemad osad nendest teadmistest üksikasjalikult omandama ja meelde jätma. Muud osad võivad sisalduda raudtee-ettevõtja poolset liini hindamisel või riikliku ohutusasutuse nõuetel põhinevates dokumentides, mida neil töötajatel on võimalik kiiresti kätte saada.
Ohutuse seisukohalt oluline töö	Personali töö veeremi liikumise juhtimisel või mõjutamisel, mis võib mõjutada inimeste tervist ja ohutust.
SPAD	Ohuolekus signaalist loata möödasõit — stoppolekus signaalist möödasõit selle isiku loata, kes annab rongidele liikumislube.
Personal, töötajad	Raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajad või tööettevõtjad, kes täidavad käesolevas KTKs sätestatud ülesandeid.
Peatuspunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaksmääratud koht, kus rongile on ette nähtud peatus, et täita konkreetseid ülesandeid, näiteks võimaldada reisijatel peale ja maha minna.
Sõiduplaan	Dokument või süsteem, mis sisaldab üksikasjalikke andmeid rongi ettenähtud sõidugraafiku kohta konkreetsel marsruudil.
Ajapunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaksmääratud koht, millele on ette nähtud konkreetne kellaaeg. Tegemist võib olla saabumisaaja, väljumisaaja või juhul, kui rongile ei ole ette nähtud antud punktis peatuda, läbisõiduajaga.
Vedur	Jõumasinaga veeremiüksus, mis suudab ise liikuda ja liigutada külgehaagitud veeremit.
Rong	Rong on üks või mitu vedurit, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, või mitu ühendatud iseliikuvat veeremiüksust, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) TENi kahe või enama kindlaksmääratud punkti vahel.
Rongi lähetamine	Rongijuhi märguanne, et kõik jaama- või depootoimingud on lõpule viidud ja vastutavad töötajad on rongile andnud liikumisloa.
Rongimeeskond	Rongis olevad töötajad, kellel on kutsetunnistus ja kelle raudtee-ettevõtja on määranud täitma rongis konkreetseid ohutusega seotud ülesandeid (näiteks rongijuht või valvur).
Rongi identifitseerimistunnus	Vahend, mis võimaldab konkreetset rongi üheselt identifitseerida.
Rongi ettevalmistamine	Rongi kasutuskõlblikkuse, seadmete toimivuse ning rongi koosseisu ja ettenähtud marsruudi omaduste kokkusobivuse kontrollimine. Rongi ettevalmistamine hõlmab ka enne rongi kasutuselevõttu tehtavaid tehnilisi kontrolle.
Veeremiüksus	Üks veeremi iseseisev osa, näiteks vedur, reisi- või kaubavagun.
Veeremi identifitseerimistunnus	Veeremiüksusele kantud kordumatu number, mis võimaldab seda teiste veeremiüksuste seas identifitseerida.



KTKS SISALDUVATE LÜHENDITE LOEND

Lühend	Selgitus
ac	Vahelduvvool
CCS	Juhtkäsud ja signaalimine
cen	Euroopa Standardikomitee (<i>Comité Européen de Normalisation</i>)
COTIF	Rahvusvaheliste raudteevedude konventsioon
cr	Tavaraudtee
Db	Detsibellid
dc	Alalisvool
dmi	Juhi-masina liides
EÜ	Euroopa Ühendus
EKG	Elektrokardiogramm
eirene	Euroopa integreeritud raudteeraadio laiendatud võrk
en	Euronorm
ENE	Energia
era	Euroopa Raudteeagentuur
ertms	Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem
ETCS	Euroopa rongijuhtimissüsteem
EL	Euroopa Liit
FRS	Funktsionaalse nõude kirjeldus
GSM-R	Globaalne mobiilsidesüsteem — raudtee
habd	Teljepuksi ülekuumenemise detektor
Hz	Herts
IE	Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja
INS	Infrastruktuur
OPE	Käitamine ja liikluskorraldus
osjd	Raudteede Koostööorganisatsioon
PPW	Venekeelne lühend sõnadest „Pravila Polzovaniya Wagonami v mezhdunarodnom soobshenii” = „Raudteeveeremi rahvusvahelises liikluses kasutamise eeskirjad”
RIC	Vagunite ja pidurdusvagunite vastastikuse rahvusvahelises liikluses kasutamise kord (<i>Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international</i>)
riv	Vagunite vastastikuse rahvusvahelises liikluses kasutamise kord. (<i>Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international</i>)
RST	Raudteeveerem
RE	Raudtee-ettevõtja
SMS	Ohutuse juhtimise süsteem
spad	Signaalist möödasõit ohuolukorras
SRS	Süsteeminõude kirjeldus
TAP	Telemaatikarakendused — reisija

▼B

Lühend	Selgitus
ten	Üleeuroopaline võrgustik
KTK	Koostalitluse tehniline kirjeldus
uic	Rahvusvaheline Raudteeliit (<i>Union Internationale des Chemins de fer</i>)
UV	Ultraviolett
VKM	Veeremi valdaja tähis