

32002D0734

12.9.2002

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 245/370

KOMISJONI OTSUS,

30. mai 2002,

mis puudutab nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 nimetatud üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku käitustegevuse alastsüsteemiga seotud tehnilisi koostalitlusnõudeid

(teatavaks tehtud numbri K(2002) 1951 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2002/734/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 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Üleeuroopaline kiirraudteevõrgustik on vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 2 punktile c alajaotatud struktuuraseteks või funktsionaalseteks alastsüsteemideks. Kõnealused alastsüsteemid on kirjeldatud direktiivi II lisas.
- (2) Vastavalt direktiivi artikli 5 lõikele 1 koostatakse iga alastsüsteemi jaoks tehnilised koostalitlusnõuded.
- (3) Vastavalt direktiivi artikli 6 lõikele 1 koostab tehniliste koostalitlusnõuete projektid ühine esindusorgan.
- (4) Direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 kohaselt asutatud komitee on määranud vastavalt direktiivi artikli 2 punktile h ühiseks esindusorganiks Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsiooni (AEIF).
- (5) AEIF on volitatud koostama vastavalt direktiivi artikli 6 lõikele 1 käitustegevuse alastsüsteemi tehniliste koostalitlusnõuete projekti. Nimetatud volitus on antud vastavalt direktiivi artikli 21 lõikega 2 kehtestatud korrale.
- (6) AEIF on koostanud tehniliste koostalitlusnõuete projekti koos kulude-tulude analüüsi sisaldava sissejuhatava aruandega, nagu see on ette nähtud direktiivi artikli 6 lõikega 3.
- (7) Liikmesriikide esindajad on tutvunud tehniliste koostalitlusnõuete projektiga direktiivi alusel asutatud komitee raames, võttes arvesse sissejuhatavat aruannet.

(8) Käesoleva otsusega kehtestatud tehnilised koostalitlusnõuded ei kohusta kasutama mingeid kindlaid tehnoloogiasid või tehnilisi lahendusi, välja arvatud juhul, kui see on vältimatu üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime seisukohast.

(9) Käesoleva otsusega kehtestatud tehnilised koostalitlusnõuded põhinevad vastava projekti ettevalmistamise aja parimal võimalikul ekspertteadmusel. Tehnoloogia areng või sotsiaalsed nõudmised võivad muuta vajalikuks tehniliste koostalitlusnõuete muutmise või täiendamise. Kui see on asjakohane, siis algatatakse läbivaatamis- või ajakohastamismenetlus vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikele 2.

(10) Teatud juhtudel lubavad käesoleva otsusega kehtestatud tehnilised koostalitlusnõuded valida erinevate lahenduste vahel, võimaldades kohaldada olemasoleva olukorraga ühilduvaid lõplikke või üleminekulisi koostalitluslahendusi. Lisaks sellele nähakse direktiiviga 96/48/EÜ ette rakenduslikud erisätted teatud kindlate juhtude tarvis. Peale selle tuleb direktiivi artikliga 7 ettenähtud juhtudel lubada liikmesriikidel mitte kohaldada teatud tehnilisi kirjeldusi. Seetõttu on vaja, et liikmesriigid tagaksid infrastruktuuriregistri ja veeremiregistri iga-aastase avaldamise ja ajakohastamise. Neis registrites kajastuvad riikliku infrastruktuuri ja veeremi peamised omadused (nt põhiparameetrid) ning nende ühilduvus kohaldatavate tehniliste koostalitlusnõuetega ettenähtud omadustega. Sel otstarbel osutavad käesoleva otsusega kehtestatud tehnilised koostalitlusnõuded täpselt, milline informatsioon peab registrites sisalduma.

(11) Käesoleva otsusega kehtestatud tehniliste koostalitlusnõuete kohaldamisel tuleb arvestada erikriteeriumidega, mis on seotud tehnilise ja talitlusliku ühilduvusega kasutusele võetavate infrastruktuuride ja veeremite ning võrgustiku vahel, millesse need integreeritakse. Need ühildumisenõuded muudavad vajalikuks tervikliku tehnilise ja majandusliku analüüsi, mis tuleb teostada iga juhtumi kohta eraldi. Analüüs peab arvestama alltooduga:

⁽¹⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6.

- liidesed direktiivis 96/48/EÜ nimetatud erinevate ala-süsteemide vahel,
- raudteeliinide ja veeremite erinevad kategooriad, millele nimetatud direktiivis viidatakse, ja
- olemasoleva võrgustiku tehniline ja talitluskeskkond.

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

direktiivi 96/48/EÜ I lisas määratletud üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku infrastruktuuri ja veeremi suhtes, võttes arvesse tehniliste koostalitlusnõuete kogumi peatükis 7 sätestatud tingimusi.

Artikkel 2

Lisatud tehnilised koostalitlusnõuded jõustuvad kuus kuud pärast käesoleva otsuse teatavaks tegemist.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Artikkel 1

Komisjon võtab käesolevaga vastu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 nimetatud üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku "käitustegevuse" alasüsteemiga seotud tehnilised koostalitlusnõuded, mis on sätestatud käesoleva otsuse lisas. Tehnilised koostalitlusnõuded on täielikult kohaldatavad

Brüssel, 30. mai 2002

Komisjoni nimel

asepresident

Loyola DE PALACIO

LISA

KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMIGA SEOTUD TEHNILISED KOOSTALITLUSNÕUDED

"SISUKORD

	Lk
1. SISSEJUHATUS	386
1.1. TEHNILINE ULATUS	386
1.2. GEOGRAAFILINE ULATUS	386
1.3. KÄESOLEVA TEHNILISTE KOOSTALITLUSNÕUETE KOGUMI SISU	386
2. ALASÜSTEEMI MÕISTE JA KOHALDAMISALA	387
3. OLULISED NÕUDED	388
3.1. VASTAVUS OLULISTELE NÕUETELE	388
3.2. OLULISTE NÕUETEGA SEOTUD ASPEKTID	388
3.3. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMILE ERIOMASED ASPEKTID	388
3.3.1. Ohutus	388
3.3.2. Töökindlus ja käideldavus	390
3.3.3. Tervishoid	390
3.3.4. Keskkonnakaitse	390
3.3.5. Tehniline ühilduvus	391
3.4. VASTAVUSE KONTROLLIMINE	391
4. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMI ISELOOMUSTUS	391
4.1. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMI PARAMEETRID	391
4.1.1. Uue süsteemi käitamise menetlused	392
4.1.2. Dokumentatsioon	392
4.1.2.1. Veduriuhi dokumentatsioon	392
4.1.2.2. Rongipersonali dokumentatsioon	394
4.1.3. Vedurijuhtide ja ohutusega seotud kohustusi eviva rongipersonali erialane ettevalmistus...	394
4.1.3.1. Põhikvalifikatsioon, menetlused ja keeled	394
4.1.3.2. Teadmised marsruudist	395
4.1.3.3. Erikvalifikatsioonid	395

4.1.4.	Ohutusega seotud teabevahetus personali vahel	395
4.1.4.1.	Teadete olemus ja formaat ning ohutusega seotud teabevahetuse meetodid	395
4.1.4.2.	Juhtimiskeskuse ja rongi vahel kasutatav keel	396
4.1.4.3.	Rongipersonali vahel ning rongipersonali ja vedurijuhi vahel kasutatav keel	396
4.1.4.4.	Rongipersonali ja reisijate vahel kasutatav keel	396
4.1.5.	Vedurijuhtidele häireseisundi või veeremi ohtliku talitlushäire korral osutatav abi	396
4.1.6.	Avariile või häireseisundile järgnev juurdlus või küsitlus	396
4.1.7.	Infrastruktuuri-ettevõtja teavitamine rongi talitusolekust	397
4.1.8.	Stsenaariumid ja menetlused ohtlike häireseisunditega tegelemiseks	397
4.1.9.	Juhtimine teatud kindlatel tingimustel (katserongid ja talitusriketega rongid)	397
4.1.10.	Süsteemi ohutust puudutav järelevalve.....	397
4.1.10.1.	Koostalitlusnõuetele vastavuse kontrollimine	397
4.1.10.2.	Kogemustel põhinev tagasiside	398
4.1.11.	Käitustegevuse kvaliteedi järelevalve	398
4.1.12.	Teenindus rongis	398
4.1.12.1.	Rongipersonal	398
4.1.12.2.	Reisijate arv rongis.....	398
4.2.	KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMI LIIDESED	398
4.3.	MÄÄRATLETUD TALITLUS	398
5.	KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID	399
6.	VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSSOBIVUSE HINDAMINE	399
6.1.	KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID	399
6.2.	KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEM	399
6.2.1.	Hindamismenetlused ja rakendatavad moodulid	399
6.2.2.	Moodulite rakendamine	400
7.	KÄITUSTEGEVUSE TEHNILISTE KOOSTALITLUSNÕUETE RAKENDAMINE.....	405
A LISA	OHUTUSEGA SEOTUD TEABEVAHETUS ALASÜSTEEMI KAASATUD PERSONALI VAHEL	406"

1. SISSEJUHATUS

1.1. TEHNILINE ULATUS

Käesolevad tehnilised koostalitlusnõuded käsitlevad "käitustegevuse" alasüsteemi, mis on üks direktiivi 96/48/EÜ II lisa punktis 1 loetletud alasüsteemidest.

Käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete kogum on üks osa kuuest tehniliste koostalitlusnõuete kogumi komplektist, mis hõlmab kõiki direktiivis määratletud kaheksat alasüsteemi. Vastavalt oluliste nõuetele on üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime tagamiseks vajalikud "kasutajate" ja "keskkonna" alasüsteeme käsitlevad tehnilised kirjeldused sätestatud asjakohastes tehnilistes koostalitlusnõuetes.

Peatükk 2 sisaldab rohkem informatsiooni käitustegevuse alasüsteemi kohta.

1.2. GEOGRAAFILINE ULATUS

Käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete kogumis on geograafiliseks ulatuseks direktiivi 96/48/EÜ I lisas kirjeldatud üleeuroopaline kiirraudteevõrgustik.

Elkõige viidatakse neile üleeuroopalise raudteevõrgustiku liinidele, mida kirjeldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ, mis käsitleb ühenduse juhiseid üleeuroopalise transpordivõrgustiku arendamiseks, või mida kirjeldatakse käesoleva otsuse artikliga 21 ettenähtud läbivaatamise tulemusena koostatud sellesama otsuse ajakohastamistes.

1.3. KÄESOLEVA TEHNILISTE KOOSTALITLUSNÕUETE KOGUMI SISU

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 5 lõikele 3 ja I lisa punkti 1 alapunktile b:

- a) määratletakse käesolevate tehniliste koostalitlusnõuetega olulised nõuded "käitustegevuse" alasüsteemile ja selle liidestele (peatükk 3);
- b) kehtestatakse käesolevate tehniliste koostalitlusnõuetega nimetatud direktiivi II lisa punktis 3 kirjeldatud põhiparameetrid, mis on vajalikud oluliste nõuetele vastamiseks (peatükk 4);
- c) kehtestatakse käesolevate tehniliste koostalitlusnõuetega tingimused, mida tuleb täita, et saavutada määratletud talitus kõikide alltoodud liinikategooriate puhul (peatükk 4):
 - I kategooria: spetsiaalselt ehitatud kiirliinid, mis on varustatud üldiselt 250 km/h või suurema kiiruse tarvis,
 - II kategooria: spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, mis on varustatud umbes 200 km/h kiiruse tarvis,
 - III kategooria: spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, millel on topograafiast, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangute tõttu eriomadused, ja millel tuleb kiirust igal üksikjuhul eraldi kohaldada;
- d) nähakse käesolevate tehniliste koostalitlusnõuetega ette rakendussätted teatud erijuhtumite tarvis (peatükk 7);
- e) määratakse käesolevate tehniliste koostalitlusnõuetega kindlaks need koostalitlusvõime komponendid ja liidesed, mille suhtes tuleb kohaldada Euroopa tehnilisi kirjeldusi, kaasa arvatud Euroopa standardeid, mis on vajalikud, et saavutada oluliste nõuetele vastates üleeuroopalise kiiraudteevõrgustiku koostalitlusvõime (peatükk 5);
- f) määratakse käesolevate tehniliste koostalitlusnõuetega iga vaatlusaluse juhtumi puhul kindlaks, millist otsuses 93/465/EMÜ määratletud moodulit tuleb kasutada või, kui see on asjakohane, siis millist spetsiifilist korda tuleb järgida koostalitlusvõime komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel ning alasüsteemide EÜ vastavustõendamisel (peatükk 6).

2. ALASÜSTEEMI MÕISTE JA KOHALDAMISALA

Üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku käitustegevuse alastsüsteem hõlmab kõiki elemente, mis muudavad võimalikuks süsteemi üldise rakendamise ja funktsioneerimise raudtee käitustegevuse valdkonnas, kui muude alastsüsteemide tehnilised ja funktsionaalsed elemendid on määratletud.

Raudteevõrgustiku funktsioneerimist reguleerivad niisugused infrastruktuuri-ettevõtjate poolt koostatud eeskirjad ja määrused, mida peavad rakendama ka raudtee-ettevõtjad.

Tegevuse alustamine raudteevõrgustikus eeldab kvalifitseeritud töötajate olemasolu, kes rakendaks määratletud menetlusi kooskõlas võrgustiku üldise ohutussüsteemiga.

Süsteemi töölerakendamisel tuleb eristada järgmisi käitusohutusega seotud põhifunktsioone:

- rongi juhtimine,
- rongipersonal,
- juhtimiskeskuses teostatav liikluskorraldus.

Lisaks neile on olemas ka organisatsioonid, kes tegelevad protsesside, menetluste ja vajaliku dokumentatsiooni koostamise ja ajakohastamisega.

Iga ülalnimetatud funktsiooni puhul tuleb teha kindlaks, millised töötajad on kaasatud, ning loetleda nad seejärel vajalikes dokumentides.

Menetlused avaldatakse regulatiivses dokumendis.

Koostalitlusvõime saavutamiseks tuleb kohandada kindlaksmääratud dokumentatsiooni, mis arvestab koostalitlusvõimele ainuomastele vajadustega ning inimfaktoriga, mis on menetluste usaldusväärse ja efektiivse rakendamise seisukohast olulise tähtsusega.

Ideaalseks lahenduseks oleks kõikide raudteede käituseeskirjade standardiseerimine või ühtlustamine asjakohastel marsruutidel.

Ent isegi juhul, kui selline keeruline ideaal saavutatakse, võib see tegelikult kahjustada võrgustiku üldist "ohutuslikku sidusust" ning seeläbi takistada muude rongide ohutut liiklemist samadel marsruutidel, mis oleks direktiivi eesmärkidele vastupidine tulemus.

Järelikult saab direktiivi olulises nõudes 2.7.1 sätestatud võrgustiku käituseeskirjade ühtlustamise nõuet kohaldada ainult dokumentatsiooni ühtlustamise suhtes, et näiteks vedurijuht saaks järgida kogu marsruudi jooksul ohutult ja efektiivselt kõikide infrastruktuuri-ettevõtjate kindlaksmääratud eeskirju.

Vastupidiselt eelnevale tuleks aga standardiseerida kõik niisugused menetlused, mis on otseselt seotud koostalitlusvõimelises võrgustikus rakendatava uue, ühise süsteemi käitamisega.

Mis puutub personali, eelkõige vedurijuhtide erialasesse ettevalmistusse, siis selle osatähtsus ohutuse kõrge taseme säilitamisel on märkimisväärne ning erialast ettevalmistust tuleks seetõttu organiseerida sarnaselt, et saavutada samaväärne ohutus kõikidel infrastruktuurivõrgustikel, mida võidakse kasutada.

Peale selle on neid menetlusi teostades vaja, et kõik personali liikmed mõistaksid üksteist ilma igasuguse kõhkluseta isegi hädaolukordades, mis muudab vajalikuks niisuguste reeglite määratlemise, mida peab järgima teabevahetuse küsimustes ja eelkõige keelte kasutamisel.

Käitusohutus nõuab ka järjekindlat järelevalvet süsteemi üle, mida teostatakse läbi vastavuse kontrollimise ja kogemustel põhineva tagasiside.

Kohaldamisalaks võib nimetada ühel või mitmel marsruudil liiklemist vastavalt rongiliiklusteenuse spetsiifikale koos selleks ettenähtud veeremi ja personaliga.

Üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõimega seotud käitustegevuse alastsüsteemi aspektid võib koondada alltoodud pealkirjade alla:

- menetlused,
- dokumentatsioon,
- töötajate ettevalmistus,
- teabevahetus,
- järelevalve süsteemi üle.

“Infrastruktuuri-ettevõtja” tähendab direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3 ja artiklis 7 ning direktiivi 2001/12/EÜ artiklis 1 nimetatud asutust. Ülesannete määramine infrastruktuuri-ettevõtjatest erinevatele asutustele on direktiivi 2001/12/EÜ kohaselt võimalik ning niisugust ümbermääramist puudutav teave tuleb tuua ära infrastruktuuri-ettevõtjate poolt vastavalt direktiivile 2001/14/EÜ avaldatavas võrgustiku teatistes.

3. OLULISED NÕUDED

3.1. VASTAVUS OLULISTELE NÕUETELE

Direktiivi 96/48/EÜ artikli 4 lõike 1 kohaselt peavad üleeuroopaline kiirraudteevõrgustik, selle alaosüsteemid ja nende koostalitlusvõime komponendid vastama nimetatud direktiivi III lisa üldtingimustes sätestatud olulistele nõuetele.

3.2. OLULISTE NÕUETEGA SEOTUD ASPEKTID

Olulised nõuded on seotud alltooduga:

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

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

3.3. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMILE ERIOMASED ASPEKTID

Käitustegevuse alaosüsteemi puhul on lisaks direktiivi III lisas nimetatud kaalutlustele olulised ka järgmised spetsiifilised aspektid.

3.3.1. OHUTUS

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ III lisale kohaldatakse käitustegevuse alaosüsteemi suhtes järgmisi ohutusega seotud olulisi nõudeid.

Oluline nõue 1.1.1:

“Ohutuseks esmatähtsate komponentide ja eelkõige rongi liikumistesse kaasatud komponentide projekteerimise, konstrueerimise või koostu, hoolduse ja järelevalvega tuleb tagada ohutus tasemel, mis vastab võrgustiku jaoks kehtestatud eesmärkidele, kaasa arvatud neile, mis puudutavad halvenenud olukordi”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alaosüsteemi.

Oluline nõue 1.1.2:

“Ratta/rööpa kokkupuutega seotud parameetrid peavad vastama stabiilsusnõuetele, mis tagavad ohutu liikumise suurimal lubatud kiirusel”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alaosüsteemi.

Oluline nõue 1.1.3:

“Kasutatud komponendid peavad oma eksploatatsioonis oleku ajal taluma täpselt määratletud normaal- või erandlikke pingeid. Igasuguste avariiliste rikete ohutust vähendavaid tagajärgi tuleb piirata sobivate vahenditega”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alaosüsteemi.

Oluline nõue 1.1.4:

“Püsiseadmete ja veeremi konstruktsiooni ning kasutatavate materjalide valikuga tuleb püüda tulekahju korral tule ja suitsu teket, levikut ja mõjusid piirata”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alastsüsteemi.

Oluline nõue 1.1.5:

“Kasutajate poolt käsitsetavad seadised peavad olema konstrueeritud selliselt, et kasutajate ohutus oleks tagatud ka juhul, kui nimetatud seadiseid kasutatakse viisil, mis ei vasta ülespandud juhistele”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alastsüsteemi.

Samas aga puudutavad käitustegevuse alastsüsteemi alltoodud ohutusalsed nõuded.

Oluline nõue 2.7.1:

“Võrgustiku käituseeskirjade ning vedurijuhtide ja rongipersonali erialase ettevalmistuse kooskõlla viimisega tuleb tagada ohutu rahvusvaheline liiklemine.

Käitamise ja hoolduse intervallide, hoolduspersonali väljaõppe ja erialase ettevalmistuse ning asjaomaste ettevõtjate hoolduskeskustes sisseseatud kvaliteedi tagamise süsteemiga tuleb tagada kõrgetasemeline ohutus”.

Selle olulise nõude esimest osa (käituseeskirjade ja töötajate erialase ettevalmistuse kooskõlla viimine) on käsitletud alltoodud tehnilistes koostalitlusnõuetes, mis on peamiselt seotud inimfaktoriga:

- sarnastes situatsioonides rakendatavate menetluste ühtsus, mis on otseselt seotud uue süsteemi käitamisega: alajagu 4.1.1,
- vedurijuhtide dokumentatsiooni mahu kindlaksmääramine ja vormistuse ühtlustamine:
 - menetluskordade osas: alajagu 4.1.2.1.1,
 - sõiduplaanide osas: alajagu 4.1.2.1.3,
- “menetluskordade käsiraamatu” väljatöötamine rongipersonali jaoks: alajagu 4.1.2.2,
- liini ja marsruudil olevate seadmetike kirjelduste formaliseerimine ja ühtlustamine, ning selle protsessi formaliseerimine, mille käigus valmistatakse ette ja ajakohastatakse vedurijuhtide eelnevaks teavitamiseks kasutatavaid dokumente, samuti selle protsessi formaliseerimine, mille käigus vedurijuhile reaalajas nõu antakse: jagu 4.1.2.1.2,
- erinevat tüüpi ohutusega seotud suulise teabevahetuse puhul kasutatavate ohutuslaste teadete, meetodite ja keeleliste nõuete formaliseerimine: jagu 4.1.4,
- vastavuse kontrollimise protsessi formaliseerimine süsteemi ohutuse seisukohast: jagu 4.1.10,
- rongipersonali koosseisu kontrollimise protsessi formaliseerimine: jagu 4.1.12.1,
- reisijatega ülekoormatud rongi juhtimisel järgitava korra formaliseerimine: jagu 4.1.12.3.

Vedurijuhi ja rongipersonali erialane ettevalmistus tagatakse:

- niisuguse organisatsiooni formaliseerimise ja ühtlustamisega, mis on asutatud töötajate erialase ettevalmistuse tagamiseks seoses menetluskordade ja keeltega: jagu 4.1.3.1,
- marsruudi õppimise ja marsruuditeadmuse säilitamise protsessi formaliseerimisega: jagu 4.1.3.2,
- erikvalifikatsioonide omandamiseks vajaliku eriettevalmistusprogrammi määratlemisega: jagu 4.1.3.3.

Mis puutub hoolduspersonali ettevalmistamisse ja kvalifitseerimisse, siis neid nõudeid, mida kohaldatakse veeremi hoolduse eest vastutavate töötajate suhtes, käsitletakse veeremi alasüsteemi tehnilistes koostalitlusnõuetes.

3.3.2. TÖÖKINDLUS JA KÄIDELDAVUS

Oluline nõue 1.2:

“Rongi liikumisse kaasatud liikumatute või liikuvate komponentide järelevalve ja hooldus peavad olema organiseeritud, neid tuleb teostada ja kvantifitseerida viisil, mis tagaks nende jätkuva funktsioneerimine ettenähtud tingimustel”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alasüsteemi.

Oluline nõue 2.7.2:

“Toimingute teostamise ja hooldusperioodide, hoolduspersonali väljaõppe ja erialase ettevalmistuse ning asjaomaste töötajate poolt hoolduskeskustes sisseseatud kvaliteedi tagamise süsteemiga tuleb kindlustada süsteemi töökindluse ja käideldavuse kõrge tase”.

Veeremi hoolduse eest vastutavate töötajate suhtes kohaldatavaid nõudeid käsitletakse veeremi alasüsteemi tehnilistes koostalitlusnõuetes.

3.3.3. Tervishoid

Oluline nõue 1.3.1:

“Rongides ja raudteeinfrastruktuurides ei tohi kasutada materjale, mis nende kasutusviisi tõttu võivad põhjustada terviseriske isikutele, kellel on neile juurdepääs”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alasüsteemi.

Oluline nõue 1.3.2:

“Materjale tuleb valida, tarvitusele võtta ja kasutada nii, et kahjulike ja ohtlike aurude või gaaside eraldumine oleks piiratud, eriti tulekahju korral”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alasüsteemi.

3.3.4. Keskkonnakaitse

Oluline nõue 1.4.1:

“Vastavalt ühenduses kehtivatele normidele tuleb hinnata üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku rajamise ja käitamise mõjusid keskkonnale ning arvestada nendega võrgustiku projekteerimise staadiumis”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alasüsteemi.

Oluline nõue 1.4.2:

“Rongides ja infrastruktuurides kasutatavad materjalid peavad takistama keskkonnale kahjulike ja ohtlike gaaside või suitsu eraldumist, eriti tulekahju korral”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alasüsteemi.

Oluline nõue 1.4.3:

“Veeremid ja energiavarustussüsteemid peavad olema projekteeritud ja valmistatud selliselt, et need ühilduksid elektromagnetiliselt niisuguste seadmestike, seadmete ning avalike või eravõrgustikega, mille tööd need võivad häirida”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alasüsteemi.

3.3.5. TEHNILINE ÜHILDUVUS

Oluline nõue 1.5:

“Infrastruktuuride ja püsiseadmete tehnilised omadused peavad ühilduma üksteisega ning üleeuroopalises kiirraudteevõrgustikus kasutatavate rongide tehniliste omadustega.

Kui neist omadustest kinnipidamine osutub võrgustiku teatud lõikudel raskeks, siis võib rakendada niisuguseid ajutisi lahendusi, mis tagavad ühilduvuse tulevikus”.

See oluline nõue ei puuduta käitustegevuse alasüsteemi.

Oluline nõue 2.7.3:

“Võrgustiku käituseeskirjade ning vedurijuhtide, rongipersonali ja liikluskorralduse eest vastutava personali erialase ettevalmistuse vastastikusse kooskõlla viimisega tuleb tagada käitustegevuse tõhusus üleeuroopalises kiirraudteevõrgustikus”.

Sellest olulisest nõudest kinnipidamine tagatakse:

- sarnastes situatsioonides kohaldatavate menetluste ühtsusega, mis on otseselt seotud uue süsteemi käitamisega: alajagu 4.1.1,
- erinevat tüüpi ohutusega seotud suulise teabevahetuse puhul kasutatavate teadete, meetodite ja keelelekasutuse formaliseerimisega: jagu 4.1.4,
- vedurijuhi abistamisega häireseisundi korral: jagu 4.1.5,
- veeremi käitusolekut puudutava teabe edastamisega liikluskorralduse eest vastutavale personalile: jagu 4.1.7,
- menetluste ja stsenaariumide formaliseerimisega, mida tuleb järgida süsteemi seisukorra märkimisväärse halvenemise või häireseisundi korral: jagu 4.1.8,
- süsteemi vastavuse formaliseerimisega käitustegevuse kvaliteedi seisukohast: jagu 4.1.11.

3.4. VASTAVUSE KONTROLLIMINE

Alasüsteemi ja selle komponentide olulistele nõuetele vastavuse kontrollimine teostatakse vastavalt direktiivis 96/48/EÜ kehtestatud nõuetele.

4. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMI ISELOOMUSTUS

Üleeuroopaline kiirraudteevõrgustik, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 96/48/EÜ, ja millesse kuulub käitustegevuse alasüsteem, on terviklik süsteem, mille sidusust tuleb kontrollida eelkõige põhiparameetrite, liideste ja talitluse seisukohast, et tagada võrgustiku koostalitlusvõime vastavalt olulistele nõuetele.

Allpool on toodud ära käitustegevuse alasüsteemi iseloomustavate koostalitlusvõime elementide põhiparameetrid ja nende suhtes kohaldatavad tehnilised kirjeldused.

4.1. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMI PARAMEETRID

Käitustegevuse alasüsteemi seisukohast ei ole direktiivi 96/48/EÜ II lisas loetletud “põhiparameetrid” olulised.

Muud, alasüsteemi seisukohast olulised parameetrid on toodud allpool.

Käitustegevuse alasüsteem peab vastama kõikidele selle suhtes olulistele, täpselt määratletud talitlustele iga üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku alltoodud liinikategooria puhul:

- spetsiaalselt suurte kiiruste jaoks ehitatud raudteeliinid,
- spetsiaalselt suurte kiiruste jaoks ümber ehitatud raudteeliinid,
- spetsiaalselt suurte kiiruste jaoks ümber ehitatud raudteeliinid, millel on eritunnuseid.

Käitustegevuse alasisüsteemi seisukohast tuleb koostalitlusvõimeliste kiirrongide käitamiseks tagada vastavus teatud muudele parameetritele, mida on kirjeldatud allpool, ent mis kõik ei puuduta spetsiifiliselt suuri kiiruseid.

Kuna kõikide rongide vajaduste definitsioon puudub, määratletakse täpselt vähemalt järgmised ohutuse seisukohast olulised elemendid.

4.1.1. UUE SÜSTEEMI KÄITAMISE MENETLUSED

Sarnaste situatsioonide puhul kasutatavad menetlused, mis on otseselt seotud koostalitlusvõimelises Euroopa võrgustikus kasutamiseks mõeldud uue süsteemi käitamisega, peavad olema ainulaadsed; eelkõige ERTMS/ETCSi puhul peavad need vastama Euroopa tehnilistele kirjeldustele, mis tuleb kehtestada.

4.1.2. DOKUMENTATSIOON

4.1.2.1. **Vedurijuhi dokumentatsioon**

4.1.2.1.1. **Menetluskorrad**

Kõik vedurijuhi jaoks vajalikud menetluskorrad tuleb kirja panna vedurijuhi eeskirjaderaamatuks nimetatavasse dokumenti või samanimelisele arvutipõhisele kandjale.

Vedurijuhi eeskirjaderaamat peab sisaldama liigeldavaid marsruute ja neil marsruutidel kasutatavat veeremit puudutavaid nõudeid nii normaalkäituse kui ka halvenenud oludega situatsioonide jaoks, millega vedurijuht võib kokku puutuda.

Iga vedurijuhi eeskirjaderaamat töötatakse välja alltoodud standardiseeritud kava või vormi järgides:

- A — Teenuse korraldus
- B — Isiklik ohutus
- C — Juhtimine, kontroll ja signaalimine
- D — Veeremi ekspluatatsioonitingimused
- E — Rongisisesed süsteemid
- F — Rongi juhtimine
- G — Kõrvalekalded, häireseisundid ja avariid

Vedurijuhi eeskirjaderaamatu 1. liide: Teabevahetuskorra käsiraamat

Vedurijuhi eeskirjaderaamatu 2. liide: Vormideraamat (inglise k *Book of forms/pr k Livret formulaires*).

Vedurijuhi eeskirjaderaamat tuleb koostada koostalitlusvõimelise võrgustiku ühe riigi ametlikus keeles, mille valib raudtee-ettevõtja koos nende võrgustike, kus teenust pakkuma hakatakse, infrastruktuuri-ettevõtjatega. See ei puuduta teateid ja vorme (inglise k *forms/pr k formulaires*), mis peavad olema infrastruktuuri-ettevõtjate keeles (vt alajagu 4.1.4.1).

Vedurijuhi eeskirjaderaamatu koostab raudtee-ettevõtja ning see peab sisaldama infrastruktuuri-ettevõtjate poolt esitatud teavet.

Vedurijuhi eeskirjaderaamatu ettevalmistamise ja ajakohastamise protsess peab sisaldama järgmisi etappe:

- infrastruktuuri-ettevõtja saadab raudtee-ettevõtjale piiritletud määrused infrastruktuuri-ettevõtja keeles,
- raudtee-ettevõtja koostab esialgse või ajakohastatud dokumendi infrastruktuuri-ettevõtja keeles,
- infrastruktuuri-ettevõtja töötab läbi raudtee-ettevõtja poolt ettevalmistatud dokumendi selle osa, mis on infrastruktuuri-ettevõtjale oluline,

- infrastruktuuri-ettevõtja annab loa dokumendi infrastruktuuri-ettevõtjat puudutavate elementide kasutamiseks,
- kui raudtee-ettevõtja poolt valitud keeleks ei ole infrastruktuuri-ettevõtja poolt kasutatav keel, siis tõlgib dokumendi infrastruktuuri-ettevõtja keelde pädev ja tunnustatud asutus, kelle valivad infrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja. Raudtee-ettevõtja esitab tõlke jaoks vastavustunnistuse. Tunnistus ei hõlma teateid ja vorme sisaldavat jagu (vt alajagu 4.1.4.1). Raudtee-ettevõtjal ja infrastruktuuri-ettevõtjal on nõudmise korral õigus tõlkimisprotsessis osaleda.

4.1.2.1.2. Liigeldavate liinide ja liiniäärsete seadmete kirjeldus

4.1.2.1.2.1. Põhielemendid

Kõik asjaomase veeremi määratud marsruutidel käitamiseks vajalikud elemendid tuleb sätestada "marsruudiraamatuks" nimetatavas dokumendis või samanimelisel arvutipõhisel kandjal.

Marsruudiraamat peab sisaldama vähemalt alltoodud teavet:

- üldised käitamist puudutavad omadused:
 - signaalimistüüp ja vastav sõidurežiim (kaheksajaline, kahesuunaline jne),
 - vooluvarustustüüp,
 - juhtimiskeskuse ja rongi vahelise raadioside seadmete tüüp,
- teave teetõusude ja -kallakute kohta:
 - tõusude ja kallakute väärtused ning järsu tõusu või kallakuga alade täpne piiristamine,
- liini üksikasjalik diagramm:
 - liini jaamade nimed ja olulised kohad ning nende paiknemine,
 - lubatavad kiirusepiirangud iga asjaomase raudtee ja veeremi jaoks,
 - liikluskorralduse eest vastutavate organisatsioonide nimed,
 - kasutatavad raadiokanalid,
 - raudtee asendi skemaatiline kirjeldus.

Marsruudiraamatu formaat tuleb ette valmistada ühtemoodi kõikide infrastruktuuride jaoks, millel raudtee-ettevõtja rongid sõidavad.

Marsruudiraamat tuleb koostada raudtee-ettevõtja poolt valitud koostalitlusvõimelise võrgustiku ühe liikmesriigi ametlikus keeles.

Marsruudiraamatu koostab raudtee-ettevõtja infrastruktuuri-ettevõtja poolt esitatud teavet kasutades.

Marsruudiraamatu ettevalmistamise ja ajakohastamise protsessi määratleb raudtee-ettevõtja. Infrastruktuuri-ettevõtja kinnitab dokumendil kõik niisugused elemendid, mille eest ta on vastutav, ja mis kuuluvad tema keelelisse pädevusse.

4.1.2.1.2.2. Muudetud elemendid

Infrastruktuuri-ettevõtjad teavitavad raudtee-ettevõtjat jäävalt või ajutiselt muudetud elementidest; nimetatud muudatused rühmitatakse raudtee-ettevõtja poolt vastavasse dokumenti või arvutipõhisele kandjale, mille formaat on ühesugune kõikide infrastruktuuride jaoks, millel raudtee-ettevõtja rongid sõidavad.

Käesoleva dokumendi või arvutipõhise kandja ettevalmistamise protsessi määratleb raudtee-ettevõtja ja selle kinnitab iga infrastruktuuri-ettevõtja iga niisuguse elemendi puhul, mille eest ta on vastutav, ja mis kuulub tema keelelisse pädevusse.

4.1.2.1.2.3. *Vedurijuhi teavitamine reaalajas*

Asjaomased infrastruktuuri-ettevõtjad määratlevad korra, kuidas teavitada vedurijuhte kõikidest marsruudil tehtud ohutuslaste korralduste muudatustest reaalajas (protsess on ainulaadne, kui kasutuses on ERTMS/ETCS).

4.1.2.1.3. **Veerem**

Kogu informatsioon veeremi käitamise kohta nii normaalsetes kui halvenenud oludes, mis peab vedurijuhile teada olema, kogutakse "vedurijuhi veeremiraamatuks" nimetatavasse dokumenti või samanimelisele arvutipõhisele kandjale.

Vedurijuhi veeremiraamatu valmistab ette raudtee-ettevõtja.

4.1.2.1.4. **Sõiduplaanid**

Rongi normaalkäituseks vajalik teave kogutakse ühte "sõiduplaaniks" (inglise k *timetable sheet/pr k fiche train*) nimetatavasse dokumenti või ühele samanimelisele arvutipõhisele kandjale, mis antakse vedurijuhile, ning mis peab sisaldama vähemalt alltoodud elemente:

- peatuskohad ja muud ajastuspunktid,
- saabumis-/väljasõidu-/möödasõiduajad kõikide nende punktide jaoks.

Sõiduplaani valmistab ette asjaomane raudtee-ettevõtja asjaomas(t)e infrastruktuuri-ettevõtja(te) poolt esitatud ajastusinformatsiooni kogumina.

Sõiduplaani ettevalmistamise protsessi formaliseerib raudtee-ettevõtja ning selle kinnitab iga asjaomane infrastruktuuri-ettevõtja dokumendi iga niisuguse elemendi osas, mis on tema vastutusel, ja mis kuulub tema keelisse pädevusse.

4.1.2.2. **Rongipersonali dokumentatsioon**

Kõik rongipersonali jaoks vajalikud menetlused kogutakse "rongipersonali eeskirjaderaamatuks" nimetatavasse dokumenti või samanimelisele arvutipõhisele kandjale.

Rongipersonali eeskirjaderaamatu valmistab ette raudtee-ettevõtja ning see sisaldab infrastruktuuri-ettevõtjate poolt esitatud teavet.

Infrastruktuuri-ettevõtjad võivad seoses nende jaoks olulise osaga nõuda, et kõnealune dokument koostatakse ja seda ajakohastatakse sedasama protsessi järgides, mida kasutatakse vedurijuhi eeskirjaderaamatu puhul (alajagu 4.1.2.1.1).

Kõik veeremi käitamiseks vajalikud elemendid, mis peavad rongipersonalile teada olema, ning mis puudutavad nii normaalseid kui halvenenud olusid, kogutakse "rongipersonali veeremiraamatuks" nimetatavasse dokumenti või samanimelisele arvutipõhisele kandjale.

Rongipersonali veeremiraamatu koostab raudtee-ettevõtja.

4.1.3. **VEDURIJUHTIDE JA OHUTUSEGA SEOTUD KOHUSTUSI EVIVA RONGIPERSONALI ERIALANE ETTEVALMISTUS**

4.1.3.1. **Põhikvalifikatsioon, menetlused ja keeled**

Vedurijuhtide ja rongipersonali suhtes, kellel on ohutusalsed kohustused, peab raudtee-ettevõtja kohaldama järgmistest etappidest ja elementidest koosnevat erialase ettevalmistuse protsessi.

A. Personali valimine:

- töötajate kogemuste ning nende erialaste ja füüsiliste omaduste hindamine,
- töötajate võõrkeel(t)e ametialase kasutamise oskuse hindamine või nende võõrkeel(t)e omandamise võime hindamine.

- B. Esmane kutsealane ettevalmistus:
- väljaõppenõuete kirjeldamine,
 - väljaõppeprogrammi ressursid,
 - juhendajate kvalifikatsioon.
- C. Esmane sertifitseerimine:
- sertifitseerimisprogrammi nõuete koostamine,
 - sertifitseerijate litsentseerimine,
 - kvalifikatsiooni tõendava tunnistuse väljastamine.
- D. Kvalifikatsioonitaseme säilitamine ja personali kontrollimine:
- teenistuskäigu jälgimise plaan,
 - tervisliku seisundi jälgimise plaan.
- E. Kvalifikatsioonitaseme säilitamine ja täienduskoolitus:
- koolitusvajaduste hindamise põhimõtted,
 - koolituse läbiviimise põhimõtted,
 - koolitustulemuste hindamise põhimõtted.
- F. Kvalifikatsioonitaseme säilitamine ja jätkuva sertifitseerimise tagamine:
- jätkuva sertifitseerimise põhimõtted,
 - jätkuva sertifitseerimise korra formaliseerimine.

Vajaliku erialase ettevalmistuse tagamise protsessi määratledes arvestatakse asjaomaste infrastruktuuride suhtes kohaldatavate eeskirjadega. Protsessi üksikasjalikult kirjeldav dokument saadetakse igale asjaomasele infrastruktuuri-ettevõtjale.

4.1.3.2. **Teadmised marsruudist**

Raudtee-ettevõtja määratleb infrastruktuuri-ettevõtjate poolt kehtestatud eeskirjadele tuginedes protsessi, millega omandatakse teadmised teenindatavate marsruutide kohta ning vastavat teadmust säilitatakse.

4.1.3.3. **Erikvalifikatsioonid**

Teatud infrastruktuuri registrisse kuuluvatel juhtudel, näiteks eriseadmeid sisaldava tunneli puhul, koostab raudtee-ettevõtja asjaomaste infrastruktuuri-ettevõtjate poolt kehtestatud eeskirjade alusel erikoolituse ja vastava teadmuse säilitamise programmi kõikide nende rongitöötajate jaoks, kes võivad olla kaasatud ohutusega seotud menetlustesse.

4.1.4. OHUTUSEGA SEOTUD TEABEVAHETUS PERSONALI VAHEL

4.1.4.1. **Teadete olemus ja formaat ning ohutusega seotud teabevahetuse meetodid**

Põhimõtted, mida raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad peavad rakendama seoses:

- teadete olemuse ja formaadi,
- teabevahetuse meetoditega,

on määratletud käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete A lisas.

Nende põhimõtete rakendamise hõlbustamiseks ette valmistatud tegevuspunktid on määratletud vedurijuhtidele ja liikluskorralduse töötajatele kasutamiseks mõeldud dokumentides.

Vedurijuhtide tarvis on vedurijuhi eeskirjaderaamat varustatud järgmiste lisadega:

- 1. lisa: Teabevahetuskorra käsiraamat,
- 2. lisa: Vormideraamat (inglise k *book of forms*/pr k *livret formulaires*).

4.1.4.2. **Juhtimiskeskuse ja rongi vahel kasutatav keel**

Kasutatavaks keeleks on asjaomasel infrastruktuuril kasutatav keel; infrastruktuuri-ettevõtja otsustab, millist keelt kasutada.

Ohutuslastel eesmärkidel on teadmiste tase järgmine:

- Juhtimisfunktsioon (vedurijuht)

Võime saata ja mõista käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete A lisas täpsustatud teateid.

Niisuguste teadete sisu paneb paika infrastruktuuri-ettevõtja.

- Rongi saatmise funktsioon (rongipersonal)

Võime saata rongi ja selle käitusolekut kirjeldavat teavet niipalju, kui see puudutab personali, ning kasulikke meetmeid reisijaid puudutavate eriolukordadega tegelemiseks.

Niisuguste teadete sisu sätestab infrastruktuuri-ettevõtja.

4.1.4.3. **Rongipersonali vahel ning rongipersonali ja vedurijuhi vahel kasutatav keel**

Kasutatavaks keeleks on see, mida kasutatakse koostalitlusvõimelise võrgustiku ühel territooriumil. Raudtee-ettevõtja otsustab, millist keelt kasutada.

4.1.4.4. **Rongipersonali ja reisijate vahel kasutatav keel**

Reisijate ohutuse ja tervisega seotud olukordades on rongipersonali ja reisijate vahel kasutatavaks keeleks see, mida kasutatakse koostalitlusvõimelise võrgustiku ühel territooriumil; raudtee-ettevõtja otsustab kokkuleppel infrastruktuuri-ettevõtjatega, millist keelt kasutada.

Infrastruktuuri-ettevõtjad võivad sätestada kindlad eeskirjad erijuhtumite tarvis (näiteks sõitmiseks läbi pikkade tunnelite), või tuleb kinni pidada erinevate liikmesriikide määrustest.

4.1.5. **VEDURIJUHTIDELE HÄIRESEISUNDI VÕI VEEREMI OHTLIKU TALITLUSHÄIRE KORRAL OSUTATAV ABI**

Raudtee-ettevõtja tagab, et kogu rongi sõiduaja jooksul on olemas ekspert, kellega vedurijuhil on häireseisundi või veeremi ohtliku talitlushäire korral võimalik reaalajas otseühendusse astuda.

4.1.6. **AVARIILE VÕI HÄIRESEISUNDILE JÄRGNEV JUURDLUS VÕI KÜSITLUS**

Raudtee-ettevõtja määrab kokkuleppel infrastruktuuri-ettevõtjaga kindlaks isikud, kellega kontakteeruda.

Infrastruktuuri-ettevõtja määrab kokkuleppel raudtee-ettevõtjaga kindlaks avariile või häireseisundile järgneva juurdluse või küsitluse ajaskaala.

Mis puutub nõutavasse ohutusega seotud juhtumite üleskirjutuste ja salvestuste säilitamisse, neist väljavõtete tegemisse ja nende lugemisse, siis peab raudtee-ettevõtja kehtestama kokkuleppel infrastruktuuri-ettevõtjaga nimetatud toimingute läbiviimise korra.

4.1.7. INFRASTRUKTUURI-ETTEVÕTJA TEAVITAMINE RONGI TALITLUSOLEKUST

Infrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja määratlevad omavahelises koostöös korra, mille kohaselt teavitatakse liikluskorralduse eest vastutavat organisatsiooni igast veeremit mõjutavast kõrvalekaldest, mis võib rongi käitamist mõjutada (nii enne väljasõitu kui marsruudil olles).

4.1.8. STSENAARIUMID JA MENETLUSED OHTLIKE HÄIRESEISUNDITEGA TEGELEMISEKS

Infrastruktuuri-ettevõtjad määratlevad kooskõlas raudtee-ettevõtjaga stsenaariumid ja menetlused järgmiste häireseisundite tarvis.

— Avarii:

— inimeste päästmine.

— Veeremirikked:

— reisijate evakueerimine,

— rikkis veeremi päästmine.

— Infrastruktuuririkked:

— sõidutingimused uuele marsruudile suunatud rongile.

Raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad arvestavad nende stsenaariumide ja menetlustega eeskirjaderaamatutes ning oma personali koolitamise juhendites.

Peale selle esitab raudtee-ettevõtja häireseisundite olemusest lähtudes infrastruktuuri-ettevõtjatele, kui nad sellekohast soovi avaldavad, veeremi ohtlike, kogu liiklust mõjutavate käitushäirete nimekirja, et infrastruktuuri-ettevõtjatel oleks võimalik vastavalt eeskirjadele ja määrustele eelnevalt ette valmistada rakendatavad meetmed.

4.1.9. JUHTIMINE TEATUD KINDLATEL TINGIMUSTEL (KATSERONGID JA TALITLUSRIKETEGA RONGID)

Raudtee-ettevõtjad peavad määratlema eritingimused niisuguste rongide juhtimiseks, mille veeremit katsetatakse, ja mille veeremilt on kõrvaldatud rike, ning asjaomased infrastruktuuri-ettevõtjad peavad nimetatud eritingimusi esmalt põhjalikult uurima ja sobivusel need kinnitama.

4.1.10. SÜSTEEMI OHUTUST PUUDUTAV JÄRELEVALVE

4.1.10.1. **Koostalitlusnõuetele vastavuse kontrollimine**

Vastavust koostalitlusnõuetele kontrollitakse eelkõige auditeerimise teel.

Infrastruktuuri-ettevõtjad:

— viivad vähemalt kord aastas läbi oma võrgustiku auditeerimise, mille käigus:

— kontrollitakse raudtee-ettevõtjate poolset koostalitlusnõuete rakendamist,

— hinnatakse raudtee-ettevõtja poolt sisseseatud järelevalvesüsteemi tõhusust,

— teavitatakse raudtee-ettevõtjaid nende võrgustikul läbiviidud auditite tulemustest.

Raudtee-ettevõtjad:

— viivad neid puudutava koostalitlusvõimelise kiirraudteeteenuse auditeerimise läbi vähemalt kord aastas,

— edastavad auditite tulemused asjaomastele infrastruktuuri-ettevõtjatele.

4.1.10.2. Kogemustel põhinev tagasiside

Infrastruktuuri-ettevõtjad:

- seavad sisse käitustegevuse alase tagasiside andmise korra koostalitlusvõimelise kiirraudteevõrgustiku tegevusväljalt,
- nõustavad asjaomaseid raudtee-ettevõtjaid seoses nende territooriumil asetleidnud häireseisundite ja avariidega,
- edastavad raudtee-ettevõtjatele, juhul kui see puudutab nende personali, juurdluse või küsitluse analüüsid ja tulemused.

Raudtee-ettevõtjad:

- seavad sisse tagasiside andmise korra koostalitlusvõimelise kiirraudteevõrgustiku käitustegevuse kohta tegevusväljalt,
- teavitavad infrastruktuuri-ettevõtjaid perioodiliselt või vastavalt vajadusele tagasiside tulemustest ning valdkondadest, kus oleks vaja läbi viia korrigeerivaid toiminguid.

4.1.11. KÄITUSTEGEVUSE KVALITEEDI JÄRELEVALVE

Asjaomane raudtee-ettevõtja peab koos asjaomase infrastruktuuri-ettevõtjaga võimalikult kiiresti analüüsima käitustegevust oluliselt häirinud juhtumeid.

Korduvaid juhtumeid peavad asjaomane raudtee-ettevõtja ja asjaomased infrastruktuuri-ettevõtjad üheskoos analüüsima vähemalt kord aastas.

Niisugused protsessid määratleb raudtee-ettevõtja kokkuleppel infrastruktuuri-ettevõtjatega.

4.1.12. TEENINDUS RONGIS**4.1.12.1. Rongipersonal**

Minimaalne töötajate arv ja nende kvalifikatsioon peavad vastama kõigile antud infrastruktuuri rongide personali komplekteerimise eeskirjadele.

Raudtee-ettevõtja seab kokkuleppel infrastruktuuri-ettevõtjaga sisse korra niisuguste kontrollimiste määramiseks, mida tuleb teostada enne rongi väljumist.

4.1.12.2. Reisijate arv rongis

Kui raudtee-ettevõtja kasutab suurtel kiirustel käitamiseks mõeldud veeremit, mida ei ole olulise reisijatega ülekoormatuse tõttu võimalik nimikiirusel käitada, peab ta rakendama vajalikke meetmeid, mis tagaksid, et selline ülekoormatus ei leiaks tavatingimustel mitte kunagi aset.

Erandlike juhtumite puhul, kui kirjeldatud situatsioon siiski aset leiab, teatab raudtee-ettevõtja infrastruktuuri-ettevõtjale, millistel tingimustel on rongi liikumine võimalik.

Teatud infrastruktuuri registris sisalduvatel juhtudel, näiteks tunneli puhul, mille jaoks on infrastruktuuri-ettevõtja näinud ette evakuatsioonistsenaariumi, mille kohaselt peavad reisijad kõndima piki rongi, kinnitab infrastruktuuri-ettevõtja koos raudtee-ettevõtjaga suurima rongi lubatavate reisijate arvu.

Peale selle ei lubata äsja kirjeldatud juhul ja neil samadel põhjustel paigutada pagasit ridadevahelisse käiku ja uste juurde.

4.2. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEMI LIIDESED

puuduvad

4.3. MÄÄRATLETUD TALITLUS

puudub

5. KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID

- 5.1. Direktiivi 96/48/EÜ artikli 2 punkti d järgi on koostalitlusvõime komponentideks "seadme lihtkomponent, komponentide kogum, alakoost või kogukoost, mis on alasüsteemi inkorporeeritud või mida kavatakse inkorporeerida, ning millest üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime otseselt või kaudselt sõltub".
- 5.2. Koostalitlusvõime komponente käsitlevad direktiivi 96/48/EÜ asjakohased sätted.
- 5.3. Teatud koostalitlusvõime komponente käsitletakse nende jaoks talitlusnõudeid sätestavates tehnilistes kirjeldustes. Nende vastavuse ja/või kasutussobivuse hindamine teostatakse reeglina koostalitlusvõime komponentide liidest kaudu. Projektile või kirjeldavatele omadustele toetutakse ainult erandjuhul.
- Käitustegevuse alasüsteemil puuduvad koostalitlusvõime komponendid.

6. VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSSOBIVUSE HINDAMINE

6.1. KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID

Käitustegevuse tehnilised koostalitlusnõuded ei sisalda koostalitlusvõime komponente.

6.2. KÄITUSTEGEVUSE ALASÜSTEEM

6.2.1. HINDAMISMENETLUSED JA RAKENDATAVAD MOODULID

Asjaomaste parameetrite vastavuse hindamine hõlmab iga parameetri puhul järgmiste punktide kontrollimist seoses liigeldava(te) marsruudi (marsruutide) ning kasutatava veeremiga:

- enne teenuse pakkumist: kõikide määratletud dokumentide, menetluste, protsesside või erisätete omadused,
- käitustegevuse ajal: kõikide kvaliteedikontrollisüsteemiga seotud määratletud elementide rakendamine ja kontrollimine.

Vastavuse hindamisel rakendatavate moodulite tüübid on järgmised.

— Enne teenuse pakkumist

- Infrastruktuuri-ettevõtjat puudutavate konstruktsiooniparameetrite jaoks kasutatakse A-tüüpi moodulit.
- Raudtee-ettevõtjat puudutavate konstruktsiooniparameetrite jaoks kasutatakse A-tüüpi moodulit koos lisasättega A1 järgmiselt:

"Raudtee-ettevõtja poolt valitud teavitatud asutus viib enne teenuse turule toomist läbi raudtee-ettevõtjat puudutavate konstruktsiooniparameetrite omaduste vastavustõendamise".

Seda moodulit nimetatakse AEks ning kirjeldatakse punktis 6.2.2.

— Käitustegevuse ajal

Kvaliteedikontrollisüsteemiga seotud parameetrite elementide jaoks kasutatakse D-tüüpi moodulit ühenduses sättega D1 järgmiselt:

"Infrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtete poolt valitud teavitatud asutus või muu teavitatud institutsioon hindab kord kahe aasta jooksul niisuguste kvaliteedikontrollisüsteemi protsessidega (kvaliteedikontrollisüsteem, tähistatud SQga tabelis 6.2.2) seotud parameetrite elemente, mis puudutavad raudtee-ettevõtjat ja/või infrastruktuuri-ettevõtjat. Teavitatud asutus valitakse vastavalt asjaomase liikmesriigi poolt sätestatud korrale vajalikke oskusi evivate teavitatud asutuste hulgast kokkuleppel asutusega, kelle asjaomane liikmesriik on nimetanud ohutussertifikaate väljastama".

Seda moodulit nimetatakse DEks ning kirjeldatakse punktis 6.2.2.

6.2.2. MOODULITE RAKENDAMINE

Alltoodud tabelis:

- on loetletud hinnatavad parameetrid ja iga parameetri puhul kontrollitavad elemendid, samuti hinnatavad kvaliteedikontrollisüsteemi elemendid (tähistatud SQga),
- on antud erinevate parameetrite jaoks viide tehnilistele koostalitlusnõuetele ning näidatud ära, milliseid mooduleid tuleb kasutada.

See tabel on aluseks moodulite rakendamisele.

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad elemendid	Viide tehnilistele koostalitlusnõuetele	Rakendatavad moodulid	
			Raudtee-ettevõtja	Infrastruktuuri-ettevõtja
Uue süsteemi käitamise kord	Selle süsteemi puhul kohaldatakse juhiseid, mis on sätestatud süsteemi jaoks ettenähtud Euroopa tehnilises kirjelduses	4.1.1		A
Dokumentatsioon				
Veduri juhi eeskirjade- raamat	Olemasolu Struktuur Teksti keel Koostamis- ja ajakohastamisprotsess, kaasa arvatud pädeva ja tunnustatud asutuse valik ning tõlke vastavuse tõendamine	4.1.2.1.1	AE AE AE AE	A
Marsruudiraamat	Olemasolu Miinimumsisu Raudtee-ettevõtja poolne esitusviis Teksti keel Koostamis- ja ajakohastamisprotsess	4.1.2.1.2.1	AE AE AE AE	A
Muudetud elementide dokument või arvutifail	Olemasolu Raudtee-ettevõtja poolne esitusviis Koostamis- ja ajakohastamisprotsess	4.1.2.1.2.2	AE AE AE	A
Veduri juhi reaalajas teavitamise kord	Olemasolu	4.1.2.1.2.3	AE	A
Veduri juhi veeremiraamat	Olemasolu	4.1.2.1.3	AE	
Sõiduplaan	Olemasolu Miinimumsisu Raudtee-ettevõtja poolne esitusviis Teksti keel Koostamisprotsess	4.1.2.1.4	AE AE AE AE	A

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad elemendid	Viide tehnilistele koostalitlusnõuetele	Rakendatavad moodulid	
			Raudtee-ettevõtja	Infrastruktuuri-ettevõtja
Rongipersonali eeskirjaderaamat	Nende dokumentide olemasolu	4.1.2.2	AE	
	Koostamis- ja ajakohastamisprotsess, kui see on asjakohane		AE	A
Rongipersonali veere-miraamat	Olemasolu		AE	
Vedurijuhtide ja rongipersonali erialane ettevalmistus				
Vedurijuhtide ja rongipersonali üldise kvalifikatsiooni tagamise protsess	Olemasolu	4.1.3.1	AE	
	Struktuur		AE	
	Protsesse kirjeldava dokumendi esitamine raudtee-ettevõtja poolt igale infrastruktuuri-ettevõtjale		AE	
Marsruuditeadmuse omandamise ja säilitamise protsess	Olemasolu	4.1.3.2	AE	A
Erikvalifikatsioonide omandamise koolituse ja teadmuse säilitamise protsess	Eriprogrammi olemasolu	4.1.3.3	AE	A
Ohutuse seisukohast otsustav teabevahetus				
Dokumentides sisalduvad juhtnõõrid juhtimiskeskuse ja rongi teabevahetuse jaoks:	Liites A sätestatud põhimõtete rakendamine	4.1.4.1	AE	A
— vedurijuhile (eeskirjaderaamatu liited)				
— teabevahetuskorra käsiraamat				
— vormideraamat				
— liikluskorralduse eest vastutavale personalile				
Juhtimiskeskuse ja rongi vahel kasutatav keel	Määratlus	4.1.4.2	AE	
Rongipersonali ja veduriuhi vahel kasutatav keel	Määratlus	4.1.4.3	AE	

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad elemendid	Viide tehnilis-tele koostalit-lusnõuetele	Rakendatavad moodulid	
			Raudtee-ettevõtja	Infrastruktuuri-ettevõtja
Rongipersonali ja reisi-jate vahel kasutatav(ad) keel(ed)	Määratlus	4.1.4.4	AE	A
Meetmed vedurijuhtide abistamiseks	Olemasolu	4.1.5	AE	
Meetmed, mis puudu-tavad juurdlust või küsitlust ning juurde-pääsu ohutuslastele andmetele ja nende lugemist	Olemasolu	4.1.6	AE	A
Infrastruktuuri-ettevõtja teavitamine rongi käitusolekust	Olemasolu	4.1.7	AE	A
Stsenaariumid ja menetlused ohtlike häireseisunditega tege-lemiseks	Olemasolu	4.1.8	AE	A
	Sisaldumine eeskirja-deraamatutes ning koolitusnõuetes		AE	A
	Talitlushäirete nime-kiri		AE	A
Katsetatava veeremi ja rikke kõrvaldamise järel ekspluatatsiooni naasva veeremi sõidu-tingimusi puudutavad meetmed	Määratlus Auditeerimisprogram-mides sisaldumine	4.1.9	AE	A
Süsteemi ohutuse kont-rollimine				
Auditeerimisprotsess	Olemasolu	4.1.10.1	AE	A
	Protsessi rakendamine tegevusse (SQ)		DE	DE
Tagasiside	Olemasolu	4.1.10.2	AE	A
	Protsessi kohaldamine käitustegevuses (SQ)		DE	DE
Süsteemi käituskvali-teedi kontrollimine	Olemasolu	4.1.11	AE	A
	Protsessi kohaldamine käitustegevuses (SQ)		DE	DE
Teenindus rongis				
Rongipersonali koos-seisu reguleerivad sä-ted	Töötajate minimaalse arvu ja erialase ette-valmistuse määratle-mine	4.1.12.1	AE	A

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad elemendid	Viide tehnilistele koostalitlusnõuetele	Rakendatavad moodulid	
			Raudtee-ettevõtja	Infrastruktuuri-ettevõtja
Rongipersonali arvu kontrollimise kord enne rongi väljumist	Olemasolu		AE	A
Rongi koormatust puudutavad sätted	Olemasolu	4.1.1.2.2	AE	A
	Kontrollimine auditeerimise osana			
Reisijate maksimaalset arvu puudutavad sätted evakuatsioonistsenaariumide olemasolu korral	Olemasolu		AE	
Pagasi puudutavad sätted	Olemasolu		AE	

(SQ) Käitustegevuse ajal hinnatavad kvaliteedikontrollisüsteemi elemendid.

Korraldused moodulite rakendamiseks on järgmised.

Moodul A

Tootja (infrastruktuuri-ettevõtja) toimib parameetrite teda puudutavate elementide puhul järgmiselt:

- koostab kõnealuse koostalitlusvõimelise süsteemi jaoks käitusedokumentatsiooni, milles on:
 - kasutatava veeremi ning liigeldava marsruudi dokumentatsioon,
 - iga parameetri dokumentatsioon: dokument, protsessi nimetus, menetlus või erisätted,
 - kohaldatavate Euroopa tehniliste kirjelduste nimekiri,
 ja arhiveerib nimetatud materjali, tagades selle kättesaadavuse siseriiklikele asutustele inspekteerimiseks vähemalt 10 aasta jooksul;
- kontrollib iga ülaltoodud nimekirjas sisalduva parameetri ja konstruktsiooniparameetri elemendi vastavust tehnilistes koostalitlusnõuetes määratletud omadustele;
- koostab vastavusdeklaratsiooni, mis sisaldab kontrollitavate elementide ja parameetrite nimekirja (ülaltoodud tabelist), ja milles on neist igaühe kohta ära näidatud vastavus. Seda avaldust säilitatakse koos käitusedokumentatsiooniga.

Moodul AE

Tootja (raudtee-ettevõtja) toimib teda puudutavate elementide puhul järgmiselt:

- koostab kõnealuse koostalitlusvõimelise süsteemi jaoks käitusedokumentatsiooni, milles on:
 - kasutatava veeremi ning liigeldava marsruudi dokumentatsioon,
 - iga parameetri dokumentatsioon: dokument, protsessi kirjeldus, menetlus või erisätted,
 - kohaldatavate Euroopa tehniliste kirjelduste nimekiri,
 ja arhiveerib nimetatud materjali, tagades selle kättesaadavuse siseriiklikele asutustele inspekteerimiseks vähemalt 10 aasta jooksul;
- valib teavitatud asutuse ja palub kontrollida iga ülaltoodud nimekirjas sisalduva parameetri ja konstruktsiooniparameetri elemendi vastavust tehnilistes koostalitlusnõuetes määratletud omadustele kogu liigeldaval marsruudil.

Teavitatud asutus:

- c) kontrollib iga ülalloodud nimekirjas näidatud parameetri ja konstruktsiooniparameetri elemendi vastavust tehnilistes koostalitlusnõuetes määratletud omadustele;
- d) teavitab kontrollimise läbiviimist palunud tootjat saadud tulemustest.

Tootja:

- e) koostab vastavusdeklaratsiooni, mis sisaldab ülalloodud tabelist võetud kontrollitavate parameetrite ja elementide nimekirja, ning milles on neist igauhe kohta ära näidatud vastavus. See avaldus arhiveeritakse koos käitusedokumentatsiooniga.

Moodul DE

Tootjad (raudtee-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja, kumbki teda puudutava osa puhul) toimivad järgmiselt:

- a) koostavad kõnealuse koostalitlusvõimelise süsteemi jaoks käitusedokumentatsiooni, milles on:
 - kasutatava veeremi ning liigeldava marsruudi dokumentatsioon,
 - kvaliteedikontrollisüsteemiga seotud organisatsiooni, õiguste ja kohustuste dokumentatsioon,
 - dokumentatsioon iga käituskvaliteedi kontrollimise süsteemi parameetri jaoks:
 - protsesside nimetused,
 - auditite tulemus,
 - tagasisidet puudutavad elemendid,
 - üldist kvaliteedikontrollisüsteemi puudutavad elemendid,
 ja arhiveerivad nimetatud materjali, tagades selle kättesaadavuse siseriiklikele asutustele inspekteerimiseks vähemalt 10 aasta jooksul;
- b) valivad kord kahe aasta jooksul teavitatud asutuse või muu teavitatud institutsiooni ning paluvad sellel läbi viia neid puudutava kvaliteedikontrollisüsteemi (ülalloodud tabelis on kvaliteedikontrolliprotsesside rakendamine tähistatud SQga) parameetrite elementide hindamise.

Teavitatud asutus või muu teavitatud institutsioon:

- c) viib läbi tootjaid (raudtee-ettevõtjat ja/või infrastruktuuri-ettevõtjat) puudutavate järelevalveprotsesside hindamise ja koostab igauhe kohta eraldi aruande, näidates eelkõige ära, kas:
 - tootjad on rakendanud protsesse plaanipäraselt,
 - tootjad kontrollivad protsesse;
- d) esitab kirjeldatud hindamise tulemuse ning selle juurde kuuluva aruande hindamise tellinud tootjatele.

Tootjad (raudtee-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja, kumbki teda puudutava osa puhul) toimivad järgmiselt:

- e) koostavad vastavusdeklaratsiooni, milles on osutatud hindamistulemustele ning hindamisega seotud aruandele, ning säilitavad nimetatud deklaratsiooni koos käitusedokumentatsiooniga.

7. KÄITUSTEGEVUSE TEHNILISTE KOOSTALITLUSNÕUETE RAKENDAMINE

Rongiliiklusteenuse käitustegevus kui üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku oluline osa peab vastama käitustegevuse tehnilistele koostalitlusnõuetele:

- uue või ajakohastatud koostalitlusvõimelise infrastruktuuri kasutuselevõtu korral vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artiklile 14,
- uue, riigipiire ületava teenuse turuletoomisel,
- käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete punktis 1.2 viidatud olemasoleva infrastruktuuri puhul sammhaaval, võimaluse korral aastaks 2005.

Ometi võib niisuguse infrastruktuuri puhul, mille rajatistel olemasolevad rongid sõidavad, ning mille suhtes ei kohaldata direktiivi 96/48/EÜ, kohandada käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete rakendamisest tulenevad käituseeskirjad kohalike oludega sobivaks, nii et olemasoleva raudteevõrgustiku ühilduvus ja ohutustase säiliks. Niisugused erandid peavad olema nimetatud infrastruktuuriregistris.

A LISA

OHUTUSEGA SEOTUD TEABEVAHETUS ALASÜSTEEMI KAASATUD PERSONALI VAHEL

TEADETE OLEMUS JA STRUKTUUR

TEABEVAHETUSE MEETODID

SISSEJUHATUS

Käesoleva dokumendi eesmärgiks on kehtestada ohutusega seotud teabevahetuse reeglid juhtimiskeskuse ja rongi ning rongi ja juhtimiskeskuse vahel, mille järgi tuleb vahetada või edastada teavet koostalitlusvõimelise võrgustiku ohutuse seisukohast otsustavates olukordades, ning eelkõige:

- määratleda ohutusega seotud teadete olemus ja struktuur,
- määratleda nimetatud teadete suulise edastamise meetodid.

Käesoleva lisa põhjal:

- koostab infrastruktuuri-ettevõtja teated ja vormideraamatud (inglise k *books of forms*/pr k *livres formulaires*). Need elemendid esitatakse raudtee-ettevõtjatele samaaegselt piiritletud eeskirjade ja määruste kättesaadavaks tegemisega,
- koostavad infrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad vedurijuhtide jaoks dokumendid (vormideraamatud: inglise k *books of forms*/pr k *livres formulaires*), liikluskorralduse eest vastutava personali jaoks juhised ning vedurijuhi eeskirjaderaamatu 1. liite, "Teabevahetuskorra käsiraamatu".

1. OHUTUSEGA SEOTUD TEADETE OLEMUS JA STRUKTUUR

1.1. OLEMUS

Iga infrastruktuuri-ettevõtja määratleb ohutusega seotud teated vormikohaselt vastavalt alltoodud neljale tüübile:

- kõrgeima prioriteediga ohuteated,
- menetluskorra teated,
- lisateated,
- vahelduva sisuga teated.

Nende teadete edastamist puudutavad reeglid on antud 2. jaos — "Teabevahetuse meetodid".

1.1.1. Kõrgeima prioriteediga otsese ohu teated

Kõrgeima prioriteediga otsese ohu teated on mõeldud kiireloomuliste käitusjuhiste andmiseks.

Teadet korraldatakse alati, et täielikult vältida vääritimõistmise ohtu.

Saadetavad põhiteated on loetletud allpool, lisaks neile võib infrastruktuuri-ettevõtja vajadusel määratleda muid kõrgeima prioriteediga otsese ohu teateid.

Kõrgeima prioriteediga otsese ohu teadetele võivad järgneda menetluskorra teated (vt alajagu 1.1.2).

Kõik olulised kõrgeima prioriteediga otsese ohu teated on ära toodud vedurijuhtide eeskirjaderaamatu 1. liites "Teabevahetuskorra käsiraamat" ning liikluskorralduse eest vastutavale personalile mõeldud juhiseid sisaldavates dokumentides.

1.1.1.1. Juhtimiskeskuse või vedurijuhi poolt saadetavad teated

— Vajadus jätta kõik rongid seisma:

Hädaolukord, kõik rongid seisma jätta
Hädaolukord, kõik rongid seisma jätta

Vajadusel sisaldab teade ka üksikasjalikumad, asukohta või piirkonda puudutavat teavet.

Lisaks tuleb seda teadet võimalusel kiiresti täiendada hädaolukorra põhjuse, asukoha ning rongi tuvastamiseks vajalike andmetega:

Takistus		
või tulekahju		
või	(muu põhjus)	
raudteeliinil	asukohaga	(asukoht)
	(nimi)	
Rongi vedurijuht	(number)	

— Vajadus jätta mingi kindel rong seisma:

Rong	asukohaga	raudteeliini(de)l
(number)		(nimi)
Hädaseiskamise asukohaga	(asukoht)	
Rong	asukohaga	raudteeliini(de)l
(number)		(nimi)
Hädaseiskamise asukohaga	(asukoht)	

— Vajadus raadiovaikuse järele:

Raadiovaikus
Raadiovaikus

1.1.1.2. Vedurijuhi poolt edastatavad teated

— Vajadus katkestada veduri vooluvarustus:

Hädaolukord, vooluvarustus katkestada
Hädaolukord, vooluvarustus katkestada

Seda teadet tuleb võimalusel kiiresti täiendada hädaolukorra põhjuse, asukoha ning rongi tuvastamiseks vajalike andmetega:

Asukohaga	(asukoht)	
raudteeliinil	jaamade	
	(nimi)	
ja	vahel	
(jaam)		(jaam)
Põhjuse		
Rongi vedurijuht	(number)	

1.1.2. Menetluskorra teated

1.1.2.1. Teadete olemus

Menetluskorra teateid kasutatakse käitusjuhiste saatmiseks veduriuhi eeskirjaderaamatus toodud situatsioonides.

Need sisaldavad situatsioonile vastavat teateteksti ning teate tuvastamise numbrit.

Kui teade eeldab, et vastuvõtja vastab saatjale, siis on antud ka vastuse tekst.

Nendes teadetes kasutatakse infrastruktuuri-ettevõtjate poolt nende endi keeles eelnevalt kindlaksmääratud sõnastust ning need esitatakse valmistrükituna paberkandjal.

1.1.2.2. Menetluse vormid

Menetluse vormid on menetluskorra teadete edastamise vormikohaseks vahendiks.

Nende eesmärgiks on:

- moodustada ühine töödokument, mida kasutavad liikluskorralduse eest vastutavad juhtimiskeskuse töötajad ja veduriuhid reaalajas,
- tagada teabevahetuse jälgitavus.

Neid vorme tuvastatakse menetlusega seotud unikaalse sõna- või numbrikoodiga.

Iga infrastruktuuri-ettevõtja koostab need vormid oma keeles.

1.1.2.3. Vormideraamat (inglise k *book of forms*/pr k *livret formulaires*)

Kõik vormid tuleb koondada paberkandjal raamatutesse (vormideraamatud):

- veduriuhi jaoks mõeldud vormideraamat, millesse on rühmitatud kõik vormid, mida võivad kasutada erinevad infrastruktuuri-ettevõtjad kogu liigeldaval marsruudil. Vormideraamat on veduriuhi eeskirjaderaamatu 2. liide,
- liikluskorralduse eest vastutava personali jaoks mõeldud vormideraamat, mis võimaldab neil rakendada kõiki nende territooriumil kasutatavaid menetlusi.

Vormideraamat koosneb kahest osast.

Esimene osa koosneb järgmistest elementidest:

- meeldetuletus vormideraamatu kasutamise kohta,
- juhtimiskeskuse algatatud menetluse vormide indeks,
- veduriuhi algatatud menetluse vormide indeks,
- situatsioonide nimekiri koos ristviidetega menetluse vormidele, mida tuleb kasutada,
- kogumik situatsioonidest, mille suhtes igat menetlust kohaldatakse,
- kood teate tähekaupa dikteerimiseks (foneetiline tähestik jne).

Teine osa sisaldab menetluse vorme.

Vormideraamatusse on lisatud mitu näidisvormi ning kasutada tuleb lehejaoteid.

Raudtee-ettevõtja võib lisada veduriuhi vormideraamatusse ka igat vormi ja situatsiooni hõlmavat olulist selgitavat teksti.

1.1.3. Lisateated

Lisateadeteks on informatiivsed teated, mida veduriuht kasutab liikluskorralduse eest vastutava personali teavitamiseks, või mida liikluskorralduse eest vastutav personal kasutab veduriuhile teabe edastamiseks teatud võimalike rongi juhtimise või rongi või infrastruktuuri tehnilise seisundiga seotud situatsioonide kohta.

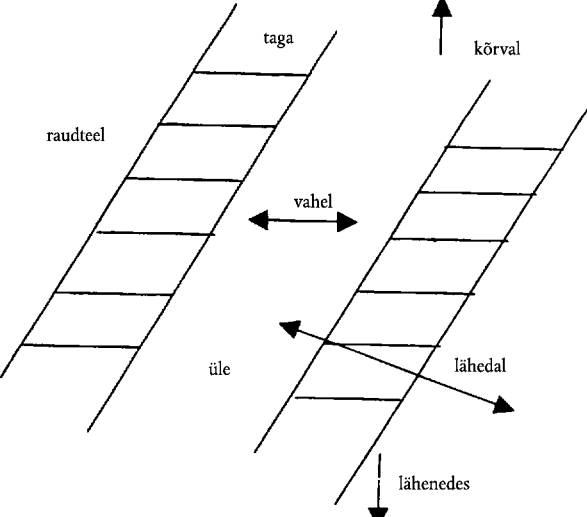
Infrastruktuuri-ettevõtjad määratlevad vajalikud lisateated ning need pannakse kirja vedurijuhi eeskirjaderaamatu 1. liitesse "Teabevahetuskorra käsiraamat" ning liikluskorralduse eest vastutavale personalile kasutamiseks mõeldud juhenditesse.

1.1.4. Vahelduva sisuga teated

Neid teateid kasutatakse teatud olukordades vedurijuhi poolt teabe edastamiseks juhtimiskeskuse liikluskorralduse eest vastutavale personalile niisuguste haruldaste olukordade kohta, mille jaoks puuduvad eelnevalt määratletud teated.

Et muuta situatsioonide kirjeldamine ja teadete kokkuseadmine lihtsamaks, koostatakse näidisteade, raudteeterminoloogia sõnastik, kasutatavat veeremit kirjeldav diagramm ning infrastruktuuri seadmestikku (raudtee, rongide vooluvarustus jne) kirjeldav teade.

1.1.4.1. Teadete näidisstruktuur

Teabevahetuse etapp	Teate element
Teabe edastamise põhjus	☐ teadmiseks ☐ tegutsemiseks
Tähelepanek	☐ seal on ☐ ma nägin ☐ minuga juhtus ☐ ma põrkasin kokku
Asukoht — piki raudteeliini — minu rongi suhtes	☐ asukohaga (jaama number) ☐ (kergesti äratuntav koht) ☐ miili-/kilomeetripost (number) ☐ mootorvagon (number) ☐ haagis (number)
Olemus — objekt — isik	☐ (vt sõnastik)
Olek — staatiline — liikuv	☐ seisab ☐ lamab ☐ on kukkunud ☐ kõnnib ☐ jookseb ☐ poole
Asukoht raudteerööbaste suhtes	Liikumissund 

Nendele teadetele võib järgneda juhiste saatmise palve.

Teadete elemendid on nii raudtee-ettevõtja poolt valitud keeles kui asjaomaste infrastruktuuri-ettevõtjate keeltes.

1.1.4.2. Raudteeterminoloogia sõnastik

Raudtee-ettevõtja koostab iga liigeldava võrgustiku jaoks raudteeterminoloogia sõnastiku. See sisaldab tavakasutuses olevaid termineid nii raudtee-ettevõtja poolt valitud keeles kui nende infrastruktuuri-ettevõtjate keeltes, kelle infrastruktuuridel liigeldakse.

See koosneb kahest osast:

- terminite nimekiri teemade kaupa,
- terminite nimekiri tähestikulises järjekorras.

1.1.4.3. Veeremit kirjeldav diagramm

Raudtee-ettevõtja valmistab ette kasutatavat veeremit kirjeldava diagrammi ning koostab nimekirja erinevate komponentide nimedest, mille kohta võib toimuda erinevate asjakohaste infrastruktuuri-ettevõtjatega peetav teabevahetus. Sellega nähakse ette ühised nimed standardsete terminite tarvis nii raudtee-ettevõtja poolt valitud keeles kui nende infrastruktuuri-ettevõtjate keeltes, kelle infrastruktuuridel liigeldakse.

1.1.4.4. Infrastruktuuri seadmestiku (raudtee, rongide vooluvarustus jne) omadusi kirjeldav teadaanne

Raudtee-ettevõtja koostab liigeldaval marsruudil paikneva infrastruktuuri seadmestiku (raudtee, rongide vooluvarustus jne) omadusi kirjeldava teadaande, tuues ära nende erinevate komponentide nimed, mille kohta võib toimuda asjaomaste infrastruktuuri-ettevõtjatega peetav teabevahetus. Sellega nähakse ette ühised nimed standardsete terminite tarvis nii raudtee-ettevõtja poolt valitud keeles kui nende infrastruktuuri-ettevõtjate keeltes, kelle infrastruktuuridel liigeldakse.

2. TEABEVAHETUSE MEETODID

2.1. MEETODITE ELEMENDID JA REEGLID

2.1.1. Menetlustes kasutatavate terminite sõnastik

2.1.1.1. Kõnealustamismenetlus

Termin, millega antakse kõnelemisvõimalus üle teisele osapoolale:

vastuvõtt

2.1.1.2. Teate vastuvõtmise menetlus

- otseteate saamisel

Termin, mis kinnitab, et saadetud teade on vastu võetud:

vastu võetud

Termin, mida kasutatakse halva vastuvõtu või väärarusaamise korral selleks, et teadet korrataks:

palun korrake (+ rääkige aeglaselt)

- pärast vastuvõetud teate järelkordamist

Terminid, mida kasutatakse, et teha kindlaks, kas järelkorratud teade vastab täpselt saadetud teatele:

õige

või ei:

viga (+ ma kordan veel kord)

2.1.1.3. *Teabevahetuse katkestamise menetlus*

— teate lõppedes:

lõpp

— kui katkestus on ajutine, ent sellega ei katkestata ühendust

Termin, mida kasutatakse teise osapoole ootama jätmiseks:

oodake

— kui katkestus on ajutine, ent sellega kaasneb ühenduse katkemine

Termin, mida kasutatakse, et öelda teisele osapoolele, et teabevahetus katkeb, ent jätkub hiljem:

ma helistan uuesti2.1.1.4. *Teate tühistamise menetlus*

Termin, mida kasutatakse poolelioleva menetluse tühistamiseks:

tühistada menetlus

Kui hiljem teatega jätkatakse, tuleb kogu menetlust algusest peale korrata.

2.1.2. **Vea või vääritimõistmise korral kohaldatavad reeglid**

Et võimaldada teabevahetuse ajal võimalike vigade parandamist, kohaldatakse järgmisi reegleid:

2.1.2.1. *Vead*

— viga edastuse ajal

Kui edastusvea avastab saatja ise, siis peab saatja nõudma tühistamist, saates järgmise menetluskorra teate:

viga (+ valmistada ette uus vorm...)

või

viga + ma kordan veel kord

ja seejärel saatma esialgse teate uuesti

— viga järelekordamise ajal

Kui saatja avastab vea ajal, mil saaja teadet järele kordab, siis saadab saatja järgmise menetlusteate:

viga + ma kordan veel kord

ja saadab seejärel esialgse teate uuesti.

2.1.2.2. *Arusaamatus*

Kui üks osapooltest ei saa teatest aru, siis peab ta paluma alltoodud teksti kasutades teisel osapoolel teadet korrata:

palun korrake (+ rääkige aeglaselt)

2.1.3. Sõna, arvu, aja, kauguse, kiiruse ja kuupäeva tähthaaval dikteerimise kood

Et aidata kaasa teadete mõistmisele ja selgele väljendamiselle erinevates situatsioonides, tuleb igat mõistet hääldada aeglaselt ja korrektselt, dikteerides arusaamatust põhjustada võivaid sõnu ja arve tähthaaval. Sealjuures kohaldatakse järgmisi tähthaaval dikteerimise reegleid.

2.1.3.1. Sõnade ja tähe kombinatsioonide tähthaaval dikteerimine

Kasutatakse rahvusvahelist foneetilist tähestikku.

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

Näited: punktid A B = punktid alpha-bravo; signaali number KX 835 = signaal Kilo X-Ray kaheksa kolm viis.

Raudtee-ettevõtja võib lisada hääldusjuhiseid, kui peab seda vajalikuks.

2.1.3.2. Arvude edastamine

Arve edastatakse numberhaaval.

0	null	5	viis
1	üks	6	kuus
2	kaks	7	seitse
3	kolm	8	kaheksa
4	neli	9	üheksa

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

Kümnendmurde väljendatakse sõnaga "koma".

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

2.1.3.3. Aja edastamine

Edastatakse kohalik aeg tavapärasest keelekasutust järgides.

Näide: **kell 10.52** = kümme viiskümmend kaks.

Vajadusel dikteeritakse aega numberhaaval (üks null viis kaks).

2.1.3.4. Kauguste ja kiiruste väljendamine

Kaugusi väljendatakse kilomeetrites ja kiirusi kilomeetrites tunnis. Miile võib kasutada juhul, kui seda ühikut kasutatakse asjaomasel infrastruktuuril.

2.1.3.5. Kuupäevade väljendamine

Kuupäevi väljendatakse tavapärasel moel.

Näide: **10. detsember**.

2.2. TEABEVAHETUSE STRUKTUUR

Ohutusega seotud teadete suuline edastamine koosneb põhimõtteliselt kahest alltoodud etapist:

- tuvastamine ja juhiste palumine,
- teate edastamine ja edastuse lõpetamine.

Esimest etappi võib kõrgeima prioriteediga ohuteadete puhul kärpida või selle täielikult vahele jätta.

2.2.1. Reeglid tuvastamiseks ja juhiste palumiseks

Et võimaldada osapooltel üksteist tuvastada, määratleda käitussituatsioon ja edastada menetluskorra juhised, kohaldatakse järgmisi reegleid.

2.2.1.1. Tuvastamine

Igasugune teabevahetus peale kõrgeima prioriteediga ohuteadete peab algama tuvastava teatega ka pärast edastuse ajal toimunud katkestust.

Erinevad osapooled kasutavad sel otstarbel järgmisi teateid:

- liikluskorralduse eest vastutav personal:

rong.....

..... (number)

siin kutsub

..... (nimi)

- vedurijuht:

..... kutsub

..... (nimi)

see on rong.....

..... (number)

NB:

Tuvastamisele võib järgneda lisateade, millega antakse liikluskorralduse eest vastutavale isikule piisavalt andmeid situatsiooni kohta otsustamiseks täpselt, millist menetlust võib vedurijuhil olla vaja hiljem järgida.

2.2.1.2. Palve juhiste saamiseks

Igale menetluse kohaldamisele peab eelnema palve juhiste saamiseks. Juhiste saamise palve esitamisel kasutatakse järgmist sõnastust:

valmistada ette menetlus

2.2.2. Reeglid teateedastuse menetluste jaoks

2.2.2.1. Kõrgeima prioriteediga ohuteated

Nende edasilükkamatu ja kohustusliku olemuse tõttu:

- võib neid teateid saata või vastu võtta sõidu ajal,

- võib nende teadete puhul jätta tuvastamise osa vahele,
- tuleb neid teateid korrata,
- järgneb neile teadetele võimalikult kiiresti edasine teave.

2.2.2.2. Menetluskorra teade

Alltoodud reegleid järgitakse, et saata (paigalseisu ajal) usaldusväärselt vormideraamatus (inglise k *book of forms*/pr k *livret formulaires*) sisalduvaid menetluskorra teateid.

2.2.2.2.1. Teate saatmine

Vormi võib täita enne teate edastamist, et teate kogu teksti oleks võimalik saata ühe edastusena.

2.2.2.2.2. Teate vastuvõtmine

Teate vastuvõtja peab täitma saatja poolt edastatud teabe alusel vormideraamatus antud vormi.

2.2.2.2.3. Järelekordamine

Järele tuleb korrata kõiki vormideraamatus eelnevalt määratletud raudteeliiklust puudutavaid teateid. Järelekordamine hõlmab vormide hallidel pindadel näidatud teadet, tagasiside osa ning lisa- või täiendavat teavet.

2.2.2.2.4. Korrektsse järelekordamise kinnitamine

Igale järelekorratud teatele järgneb vastavuse või mittevastavuse kinnitamine teate saatja poolt:

õige

või

viga + ma kordan veel kord

ning esialgse teate uuesti saatmine.

2.2.2.2.5. Kinnitus

Iga saadud teate kohta edastatakse positiivne või negatiivne kinnitus järgmiselt:

vastu võetud

või

arusaamatu, palun korrake (+ rääkige aeglaselt)

2.2.2.2.6. Jälgitavus ja tõendamine

Kõikide juhtimiskeskusest algatatud teadete kaib kaasas unikaalne tuvastamis- või autoriseerimisnumber:

- kui teade puudutab tegevust, mille puhul vedurijuht vajab erivolitust (nt ohuolukorrast möödudes signaali andmine jne):

volitus
 (number)

- kõikidel muudel juhtudel (nt ettevaatlikult edasi liikudes jne):

teade
 (number)

2.2.2.2.7. Tagasiside

Igale nõuet "tagasiside" sisaldavale teatele järgneb "ettekanne".

2.2.2.3. Lisa teated

Lisateadete edastamisel tuleb pidada kinni järgmistest reeglitest:

- lisateadetele eelneb tuvastamismenetlus,
- lisateated on lühikesed ja täpsed (võimaluse korral vaid edastatav teave ja mille kohta see käib),
- lisateateid korratakse järele, peale seda tunnistatakse järelekordamine õigeks või valeks,
- lisateadetele võib järgneda palve saata juhised või edasist teavet.

2.2.2.4. Vahelduva sisuga eelnevalt määratlemata teated

Vahelduva sisuga teadete edastamisel tuleb pidada kinni järgmistest reeglitest:

- vahelduva sisuga teadetele eelneb tuvastamismenetlus,
 - vahelduva sisuga teated tuleb enne saatmist ette valmistada,
 - vahelduva sisuga teateid korratakse järele ning peale seda tunnistatakse järelekordamine õigeks või valeks.
-