

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

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 tulede ja kulude analüüsi.

- (4) KTK projekti on sissejuhatava aruande põhjal läbi vaadatud 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 punktidenähtena”.

- (6) Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artiklile 17 peab liikmesriik teavitama teisi liikmesriike ja komisjoni asjakohastest riiklikest tehnilistest eeskirjadest, mida kasutatakse kõnealuste avatud punktidega seotud oluliste nõuete rakendamiseks, samuti asutustest, kelle ta määrab nõuetekohasust või kasutuskõlblikkust hindama, ning kontrollimenetlusest, 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.

⁽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.

- (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 algatada 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,

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.

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.

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

- lõikes 1 nimetatud kohaldatavate tehniliste eeskirjade loetelu;
- nimetatud eeskirjade täitmise suhtes kohaldatavad hindamis- ja kontrollimenetlused;
- 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:

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

Brüssel, 1. veebruar 2008.

Komisjoni nimel
Asepresident
Jacques BARROT

⁽¹⁾ EÜT L 245, 12.9.2002, lk 370.

ANNEX

DIREKTIIV 96/48/EÜ — ÜLEEuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime

KOOSTALITLUSE TEHNILISTE KIRJELDUSTE PROJEKT

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem

1.	SISSEJUHATUS	10
1.1	Tehniline kohaldamisala	10
1.2	Geograafiline kohaldamisala	10
1.3	Käesoleva KTK sisu	10
2.	ALLSÜSTEEMI MÕISTE/KOHALDAMISALA	11
2.1	Allsüsteem	11
2.2	Kohaldamisala	11
2.2.1	Töötajad ja rongid	11
2.2.2	Tööpõhimõtted	12
2.2.3	Kohaldamine olemasolevate liiklusvahendite ja infrastruktuuri suhtes	12
2.3	Käesoleva KTK seos direktiiviga 2004/49/EÜ	12
3.	OLULISED NÕUDED	13
3.1	Olulistele nõuetele vastavus	13
3.2	Olulised nõuded — ülevaade	13
3.3	Nõuetega seotud konkreetsed aspektid	13
3.3.1	Ohutus	13
3.3.2	Töökindlus ja käideldavus	14
3.3.3	Töötervishoid	14
3.3.4	Keskkonnakaitse	14
3.3.5	Tehniline ühilduvus	15
3.4	Konkreetselt käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga seotud aspektid	15
3.4.1	Ohutus	15
3.4.2	Töökindlus ja käideldavus	16
3.4.3	Tehniline ühilduvus	16
4	ALLSÜSTEEMI OMADUSED	17
4.1	Sissejuhatus	17
4.2	Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised nõuded	17
4.2.1	Personaliga seotud nõuded	17
4.2.1.1	Üldnõuded	17
4.2.1.2	Juhtide dokumentatsioon	18
4.2.1.2.1	Käsiraamat	18
4.2.1.2.2	Liinikirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteearsete seadmete kirjeldus	19
4.2.1.2.2.1	Marsruudiraamatu koostamine	19

4.2.1.2.2.2	Muudetud elemendid	20
4.2.1.2.2.3	Juhi teavitamine reaalajas	20
4.2.1.2.3	Sõiduplaanid	20
4.2.1.2.4	Veerem	21
4.2.1.3	Dokumendid raudtee-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide	21
4.2.1.4	Dokumendid rongide liikumislube andvatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajatele	21
4.2.1.5	Ohutusala teabevahetus rongimeeskonna, raudtee-ettevõtja muu personali ja rongide liikumislube andva personali vahel	21
4.2.2	Rongidega seotud nõuded	21
4.2.2.1	Rongi nähtavus	21
4.2.2.1.1	Põhinõue	21
4.2.2.1.2	Esiosa	21
4.2.2.2	Rongi kuuldavus	22
4.2.2.2.1	Põhinõue	22
4.2.2.2.2	Kontrollimine	22
4.2.2.3	Veeremi identifitseerimistunnus	22
4.2.2.4	Nõuded reisivagunitele	22
4.2.2.5	Rongi koosseis	22
4.2.2.6	Rongi pidurid	23
4.2.2.6.1	Miinum nõuded pidurisüsteemile	23
4.2.2.6.2	Pidurdustõhusus	23
4.2.2.7	Rongi töökorra tagamine	23
4.2.2.7.1	Üldnõuded	23
4.2.2.7.2	Nõutavad andmed	24
4.2.3	Rongiliikluse korraldamise nõuded	24
4.2.3.1	Rongide planeerimine	24
4.2.3.2	Rongide identifitseerimine	24
4.2.3.3	Rongi väljumine	24
4.2.3.3.1	Väljumiseelsed kontrollid ja katsed	24
4.2.3.3.2	Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist	24
4.2.3.4	Liikluskorraldus	24
4.2.3.4.1	Üldnõuded	24
4.2.3.4.2	Rongi aruandlus	25
4.2.3.4.2.1	Rongi asukoha teatamiseks nõutavad andmed	25
4.2.3.4.2.2	Prognoositav üleandmise aeg	25
4.2.3.4.3	Ohtlikud kaubad	25
4.2.3.4.4	Töö kvaliteet	25
4.2.3.5	Andmesalvestus	26
4.2.3.5.1	Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi	26

4.2.3.5.2	Jälgimisandmete salvestamine rongis	27
4.2.3.6	Halvenenud töötingimused	27
4.2.3.6.1	Teiste kasutajate teavitamine	27
4.2.3.6.2	Rongijuhtide teavitamine	27
4.2.3.6.3	Eriolukordades tegutsemise kord	27
4.2.3.7	Eriolukordade haldamine	28
4.2.3.8	Rongimeeskonna abistamine veeremi vahejuhtumi või rikke korral	28
4.3	Seoste funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused	28
4.3.1	Seosed infrastruktuuri KTKdega	28
4.3.1.1	Signaalide nähtavus	28
4.3.1.2	Reisivagunid	29
4.3.1.3	Ametialane pädevus	29
4.3.2	Seosed juhtkäskude ja signaalimise KTKdega	29
4.3.2.1	Jälgimisandmete salvestamine	29
4.3.2.2	Juhi valvsus	29
4.3.2.3	ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri kasutuseeskirjad	29
4.3.2.4	Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavus	29
4.3.2.5	Rongi pidurid	30
4.3.2.6	Liivatamine. Rongi juhtimiseks vajaliku ametialase pädevusega seotud miinimumnõuded	30
4.3.2.7	Andmesalvestus ja teljepukside ülekuumenemise detektorid	30
4.3.3	Seosed veeremi KTKdega	30
4.3.3.1	Pidurid	30
4.3.3.2	Nõuded reisivagunitele	30
4.3.3.3	Rongi nähtavus	30
4.3.3.3.1	Rongi juhtsõidukil, mis on esiosaga sõidusuunas	30
4.3.3.3.2	Tagaosas	31
4.3.3.4	Rongi kuuldavus	31
4.3.3.5	Signaalide nähtavus	31
4.3.3.6	Juhi valvsus	31
4.3.3.7	Rongi koosseis ja lisa B	31
4.3.3.8	Veeremi parameetrid, mis mõjutavad rongide jälgimise maapealseid süsteeme ja veeremi dünaamilist käitumist	31
4.3.3.9	Liivatamine	32
4.3.3.10	Rongi koosseis, lisad H ja J	32
4.3.3.11	Eriolukordades tegutsemise kord ja ohuolukordade haldamine	32
4.3.3.12	Andmesalvestus	32
4.3.3.13	Aerodünaamiline toime ballastile	32
4.3.3.14	Keskkonnatingimused	32

4.3.3.15	Külgtuuled	32
4.3.3.16	Suurimad rõhumuutused tunnelites	32
4.3.3.17	Välismüra	32
4.3.3.18	Tuleohutus	32
4.3.3.19	Tõstmine ja päästetööd	32
4.3.3.20	Järelevalve ja rikkeotsing	32
4.3.3.21	Erinõuded pikkade tunnelite korral	32
4.3.3.22	Veojõunõuded	33
4.3.3.23	Haardenõuded	33
4.3.3.24	Energiavarustusega seotud funktsionaalsed ja tehnilised nõuded	33
4.3.4	Seosed HS energiavarustuse KTKdega	33
4.3.5	Seosed raudteetunnelite ohutuse KTKdega	33
4.3.6	Seosed liikumispuudega inimesi käsitlevate KTKdega	33
4.4	Kasutuseeskirjad	33
4.5	Hoolduseeskirjad	33
4.6	Ametialane pädevus	34
4.6.1	Ametialane pädevus	34
4.6.1.1	Ametialased teadmised	34
4.6.1.2	Teadmiste rakendamise oskus	34
4.6.2	Keeleoskus	34
4.6.2.1	Põhimõtted	34
4.6.2.2	Keeleoskuse tase	35
4.6.3	Personali esialgne ja pidev hindamine	35
4.6.3.1	Põhinõuded	35
4.6.3.2	Koolitusvajaduste analüüs	36
4.6.3.2.1	Koolitusvajaduste analüüsi koostamine	36
4.6.3.2.2	Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine	36
4.6.3.2.3	Erinõuded rongimeeskonnale ja abipersonalile	36
4.6.3.2.3.1	Marsruudi tundmine	36
4.6.3.2.3.2	Veeremi tundmine	36
4.6.3.2.3.3	Auxiliary Staff	37
4.7	Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused	37
4.7.1	Sissejuhatus	37
4.7.2	Töötervishoiuarstide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamise soovitatavad kriteeriumid	37
4.7.3	Psühholoogilises hindamises osalevate psühholoogide tunnustamise kriteeriumid ja psühholoogilise hindamise nõuded	37
4.7.3.1	Psühholoogide sertifitseerimine	37
4.7.3.2	Psühholoogilise hindamise sisu ja tõlgendamine	37
4.7.3.3	Hindamisvahendite valik	38
4.7.4	Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine	38
4.7.4.1	Enne tööleasumist	38

4.7.4.1.1	Minimaalsed terviseuuringud	38
4.7.4.1.2	Psühholoogiline hindamine	38
4.7.4.2	Pärast tööleasumist	39
4.7.4.2.1	Perioodiliste terviseuuringute sagedus	39
4.7.4.2.2	Minimaalsed korrapärased terviseuuringud	39
4.7.4.2.3	Täiendavad terviseuuringud ja/või psühholoogiline hindamine	39
4.7.5	Tervisenõuded	39
4.7.5.1	Üldnõuded	39
4.7.5.2	Nägemisnõuded	40
4.7.5.3	Kuulmisnõuded	40
4.7.5.4	Rasedus	40
4.7.6	Erinõuded seoses rongi juhtimisega	40
4.7.6.1	Perioodiliste terviseuuringute sagedus	40
4.7.6.2	Täiendav tervisekontroll	41
4.7.6.3	Täiendavad nägemisnõuded	41
4.7.6.4	Täiendavad kuulmis- ja kõnenõuded	41
4.7.6.5	Antropomeetria	41
4.7.6.6	Traumanõustamine	41
4.8	Infrastruktuuri- ja veeremiregistrid	41
4.8.1	Infrastruktuur	41
4.8.2	Veerem	42
5	KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID	42
5.1	Mõiste	42
5.2	Komponentide loend	42
5.3	Komponentide toimivus ja näitajad	42
6.	KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSSOBIVUSE HINDAMINE NING ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE	42
6.1	Koostalitlusvõime komponendid	42
6.2	Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem	42
6.2.1	Põhimõtted	42
6.2.2	Eeskirjade ja protseduuride dokumentatsioon	43
6.2.3	Hindamismenetlus	43
6.2.3.1	Pädeva asutuse otsus	43
6.2.3.2	Kui hindamine on vajalik	43
6.2.4	Süsteemi toimivus	44
7.	RAKENDAMINE	44
7.1	Põhimõtted	44
7.2	Rakendussuunised	45
7.3	Erijuhtumid	46
7.3.1	Sissejuhatus	46
7.3.2	Erijuhtumite loend	46

LISA A.	ERTMSI/ETCSI JA ERTMSI/GSM-RI KASUTUSEESKIRJAD	47
LISA B.	MUUD EESKIRJAD, MIS VÕIMALDAVAD UUTE STRUKTUURSETE ALLSÜSTEEMIDE ÜHTSET KASUTAMIST	48
A.	ÜLDINE	48
B.	TÖÖTAJATE OHUTUS JA TURVALISUS	48
C.	RAKENDUSLIIDES SIGNAALIMIS- JA JUHTKÄSKUDE SEADMETEGA	48
D.	RONGI LIIKUMINE	48
E.	KÕRVALEKALDED, VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSED	48
LISA C.	OHUTUSALASE TEABEVAHETUSE METOODIKA	49
LISA D.	ANDMED, MIS PEAVAD RAUDTEE-ETTEVÕTJALE OLEMA KÄTTESAADAVAD MARSRUUTIDE KOHTA, MIDA TA KAVATSEB KASUTADA	60
LISA E.	KEELEOSKUSE JA TEABEVAHETUSE TASE	65
LISA F.	KÄITAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE ALLSÜSTEEMI HINDAMISE INFORMATIIVSED JA MITTEKOHUSTUSLIKUD SUUNISED	66
LISA G.	INFORMATIIVNE JA MITTEKOHUSTUSLIK LOEND IGA PÕHIPARAMEETRI PUHUL KONTROLLITAVATE ELEMENTIDE KOHTA	68
LISA H.	RONGI JUHTIMISEKS VAJALIKU AMETIALASE PÄDEVUSEGA SEOTUD MIINIMUMNÕUDED	72
LISA I.	EI KASUTATA	75
LISA J.	RONGI SAATMISEKS VAJALIKU AMETIALASE PÄDEVUSE MIINIMUMNÕUDED	75
LISA K.	EI KASUTATA	77
LISA L.	RONGI ETTEVALMISTAMISEKS VAJALIKU AMETIALASE PÄDEVUSEGA SEOTUD MIINIMUMNÕUDED	77
LISA M.	EI KASUTATA	79
LISA N.	INFORMATIIVSED JA MITTEKOHUSTUSLIKUD RAKENDUSSUUNISED	79
LISA O.	EI KASUTATA	83
LISA P.	VEEREMI IDENTIFITSEERIMISTUNNUS	84
LISA Q.	EI KASUTATA	126
LISA R.	RONGI IDENTIFITSEERIMISTUNNUS	126
LISA S.	EI KASUTATA	126
LISA T.	PIDURDUSTÕHUSUS	127
LISA U.	AVATUD PUNKTIDE LOEND	127
LISA V.	JUHI EESKIRJADE KOOSTAMINE JA AJAKOHASTAMINE	128
SÕNASTIK	129

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 lisas 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 liidestel teiste allsüsteemidega peavad vastama (4. peatükk);
- (d) määrata kindlaks koostalitlusvõime komponendid ja liidestel, 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);
- (g) sätestada asjaomaste töötajate ametialane pädevus ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimused, mis on nõutavad allsüsteemi käitamiseks ja hooldamiseks ning KTK rakendamiseks.

Lisaks tuleb vastavalt artikli 5 lõikele 5 ette näha iga KTK erijuhtumid; 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.

2.2.1 Töötajad ja rongid

Tuleks märkida, et direktiivi 96/48/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 5 lõike 3 punkt g ja direktiivi 2001/16/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 5 lõike 3 punkt g ei ole kooskõlas, kuna esimene neist käsitleb kiirraudteesüsteemi töötajate „ametialast pädevust”, kuid teises nimetatakse tavaraudteesüsteemi töötajate „kvalifikatsiooninõudeid”.

Tavaraudtee ja kiirraudtee OPE eristamiseks ei ole KTKd asjakohased ja seega eeldatakse, et termini „ametialane pädevus” kasutamine kajastab seadusandja kavatsust.

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

Töötajat ei loeta piiriületajaks, kui tegevus hõlmab üksnes töötamist eespool nimetatud piirialadel.

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

Töötajate osas, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi rongi piiriületuse-eelse ettevalmistusega seotud ülesandeid ning töötavad eespool nimetatud piirialadest kaugemal, kohaldatakse punkti 4.6 ning liikmesriikidevahelisi töötervishoiu ja tööohutuse tingimuste vastastikuse tunnustamise nõudeid. Rongi ei loeta piiriülelt teenust osutavaks, kui ükski riigipiiri ületava rongi veeremiüksus ei välju pärast piiri ületamist eespool kirjeldatud piirialadelt.

Eespool öeldu on kokku võetud allpool toodud tabelites.

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

Ülesanne	Ametialane pädevus	Meditsiininõuded
Rongi juhtimine ja 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	Ametialane pädevus	Meditšiiniõuded
Rongi juhtimine ja saatmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi liikumislubade andmine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi ettevalmistamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine
Rongi lähetamine	Vastastikune tunnustamine	Vastastikune tunnustamine

Tabelite kasutamisel tuleb silmas pidada, et punktis 4.2.1 kirjeldatud sidepidamise põhimõtted on kohustuslikud.

Piiriüleste osade puhul käsitletakse punktis 7.1 osutatud naabruses asuvate raudteefrastruktuuri-ettevõtjate või liikmesriikide vahelistes lepingutes järgmist:

- nende vahel kehtivad ohutuseeskirjad, mis käsitlevad asjaomaste infrastruktuuri allsüsteemide hooldamisega seotud tehnilisi töökohti ja nende töötajate koolituse sisu, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi, kõnealuste töökohtade kaitsega seotud ülesandeid;
- nende vahel kehtivad ohutuseeskirjad, mis käsitlevad asjaomaste energiavarustuse allsüsteemide püsiseadmete hooldamisega seotud tehnilisi töökohti ja nende töötajate koolituse sisu, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi, kõnealuste seadmete käitamise ja kaitsega seotud ülesandeid.

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 kiirraudteesüsteemide kasutatavate struktuursete allsüsteemide ühtne toimimine. Eelkõige peavad uue rongijuhtimis- ja signaali-süsteemidega 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 raudteefrastruktuuri-ettevõtjate vahelisi rakendusliideseid või on koostalitlusvõime seisukohalt eriti kasulikud. Seejuures peeti nõuetekohaselt silmas direktiivi 2004/49/EÜ (raudteeohutuse 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, seonduv osa neist ka kasutamise seisukohalt oluliste füüsiliste elementide, rongide ja liiklusvahenditega.

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 raudteefrastruktuuri-ettevõtjalt või raudtee-ettevõtjalt ohutusdirektiivi 2004/49/EÜ kohase ohutusloa/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 alljärgnevatel 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.”

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

Direktiivi 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 seondu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

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 allsüsteemi 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 suitsetekke, leviku ja mõju piiramine tulekahju korral.”

See oluline nõue ei seendu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

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

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

See oluline nõue ei seendu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

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 seendu käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga.

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.”

See oluline nõue ei seendu 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 seendu 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 seendu 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 seendu 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, seadmestike 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.

3.4 **Konkreetselt 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 raudteettevõtjate 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 sisseaetud asjaomaste raudtee-ettevõtjate kvaliteedi tagamise süsteem peavad tagama süsteemi töökindluse ja käideldavuse kõrge taseme.”

Selle olulise nõude täitmine tagatakse käesolevate nõuete järgmiste punktidega.

- Rongi koosseis (punkt 4.2.2.5)
- Rongi töökorra tagamine (punkt 4.2.2.7)
- Liikluskorraldus (punkt 4.2.3.4)
- Ohutusalane teabevahetus (punkt 4.2.1.5)
- Halvenenud töötingimused (punkt 4.2.3.6)
- Eriolukordade haldamine (punkt 4.2.3.7)
- 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üldjuhul kohustatud kehtestama kõik vajalikud tingimused, millele tema võrgustikus liikuma lubatud rongid peavad vastama, võttes arvesse konkreetsete liinide geograafilisi iseärasusi ning allpool sätestatud funktsionaalseid ja tehnilisi nõudeid.

4.2 Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised 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 otsesest 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);
- teine, mis käsitleb konkreetse raudteefrastruktuuri-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 raudteefrastruktuuri-ettevõtja töökeeles. See ei kehti sõnumite ja vormide suhtes, mis peavad jääma raudteefrastruktuuri-ettevõtja(te) töökeelde.

Juhi käsiraamatu koostamise ja ajakohastamise protsess peab hõlmama järgmisi etappe:

- raudteefrastruktuuri-ettevõtja (või kasutuseeskirjade eest vastutav organisatsioon) peab esitama raudtee-ettevõtjale nõuetekohased andmed raudteefrastruktuuri-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 raudteeäärsete seadmete kirjeldus

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

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 raudteeinfrastruktuuri-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 reisijaid evakueerida;
 - olulised asukohad, näiteks neutraalsed lõigud;
 - iga rööbastee lubatud sõidukiirus, sealhulgas vajadusel eri kiirused teatavat tüüpi rongide jaoks;
 - liikluskorralduse juhtimise eest vastutava organisatsiooni nimi ja liikluskorralduse juhtimispiirkondade nimed;
 - juhtimis- või liikluskorralduskeskuste, näiteks signaalpostide nimed ja tööpiirkonnad;
 - andmed kasutatavate raadiokanalite kohta.

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

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

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktile 2 peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutuse 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 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 teabel, 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.

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 otseselt seost raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja personali, seadmete või süsteemidega, esitama eeskirjad, protseduurid ning veeremi ja konkreetsete marsruutidega seotud andmed, mida ta peab nende ülesannete täitmisel vajalikuks. Need andmed peavad olema kohaldatavad nii harilikes kui ka halvenenud kasutustingimustes.

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

4.2.1.4 Dokumendid rongide liikumislube andvatele raudteeinfrastruktuuri-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”.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab koostama need dokumendid oma töökeeles.

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

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

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

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

Kui kohalikud tavad nõuavad ka mõne teise keele kasutamist, on raudteeinfrastruktuuri-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 tagaosas 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 maanteeõidukitel või muudel liikuvatel objektidel tuvastada, et tegemist on läheneva rongiga.

Üksikasjalikud nõuded on antud punktis 4.3.3.4.1.

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 reisiroomade 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 ukсед vabastanud.
- Rongi mõlema külje uste vabastamine peab toimuma eraldi. Reisirongidel peab uste täielik sulgumine ja blokeerumine olema pidevalt jälgitav.
- Uste vabastamise korral peab veojõu rakendamine olema võimatu. (Selle nõude kohaldamisel tähendab „uste vabastamine”, et rongi meeskond on muutnud ukсед reisijate jaoks avatavaks.)
- Kõik reisivagunid peavad olema varustatud avariiväljumist soodustavate väljapääsudega.
- Reisivagunitel peab olema reisijate poolt käivitav 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;
 - 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 tehniliste piirangutele ning ei tohi olla pikem, kui on vahe- ja lõppterminalides 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

Raudteeinfrastruktuuri-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.

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

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

4.2.2.7.2 Nõutavad andmed

Ohutuks ja tõhusaks kasutamiseks vajalikud andmed ning nende edastamise 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul.

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

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

4.2.3 Rongiliikluse korraldamise nõuded

4.2.3.1 Rongide planeerimine

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

4.2.3.2 Rongide identifitseerimine

Kõik rongid peavad olema üheselt identifitseeritud.

Sellealased nõuded on sätestatud lisan 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).

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 reaajas;
- 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 asjakohasest varem kindlaks määratud aruandluspunktidest, neisse saabuvad või neid läbivad, ja deltaaja;
- sätestama konkreetsed 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.

4.2.3.4.2.2 Prognoositav üleandmise aeg

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

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

4.2.3.4.3 Ohtlikud kaubad

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

Nimetatud toimingud peavad hõlmama järgmist:

- kehtivad rongis olevate ohtlike kaupade identifitseerimise Euroopa standardid, mis on sätestatud 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 inimesimuste 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 soovitusid, 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 ohutusjärelvalvet kui vahejuhtumite ja õnnetuste vältimise vahendit;
- teha kindlaks juhi, rongi ja infrastruktuuri toimimine enne ja (kui vaja) vahetult pärast vahejuhtumit või õnnetust, et välja selgitada selle põhjused, mis on seotud rongi juhtimise või seadmetega, ning põhjendada uusi või muudetud meetmeid, mille eesmärk on vältida juhtunu kordumist;
- salvestada veduri/veduki toimimisega ja juhi tegevusega seotud andmeid, sealhulgas 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

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

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

4.2.3.5.2 Jälgimisandmete salvestamine rongis

Raudtee-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

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

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 vastutusala 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 vastutusala, lähtudes vajadusest vähendada halvenenud töötingimustest tulenevat kahjulikku mõju.

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

Need meetmed, mis peavad hõlmama vähemalt võrgu normaalse olukorra taastamise kavasad, 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 nimetatud kontaktandmete muudatustest.

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

4.2.3.7 Eriolukordade haldamine

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kooskõlastatult:

- kõikide tema infrastruktuuril tegutsevate raudtee-ettevõtjatega, või
- vajadusel tema infrastruktuuril tegutsevate raudtee-ettevõtjate esindusorganitega, ja
- vajadusel naabruses asuvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega ning
- kohalike asutustega ja
- vastavalt vajadusele kas kohaliku või riigi tasandi avariiteenistuste, sealhulgas pääste ja tuletõrje esindusorganitega

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

Need meetmed hõlmavad üldjuhul järgmist:

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

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 reisijate 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 tavapärasel 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.

- 4.3.1.2 Reisivagunid
- Reisivagunite ja reisisaamade 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
- Käitamis- 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 (HS 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 raudteearsete märgiste nähtavus
- Juhil peab olema võimalik jälgida signaale ja raudteearsete märgiseid ning need peavad olema juhile nähtavad tavapärasel juhtimisasendis. See kehtib ka muude ohutusega seotud raudteearsete märkide kohta.
- Selle soodustamiseks peavad raudteearsete 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 raudteearsete 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.

4.3.2.6 Liivatamine. Rongi juhtimiseks vajaliku ametialase pädevusega seotud miinimumnõuded

Liivatamise osas on olemas seos ühelt poolt käesoleva KTK lisa H ja 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.

4.3.2.7 Andmesalvestus ja teljepuksi ülekuumenemise detektorid

On olemas seos ühelt poolt käesoleva KTK punkti 4.2.3.5 ja teiselt poolt HS CCS KTK punkti 4.2.2 (Rongisised 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.

Samuti on olemas seos HS RST KTK punkti 4.2.4.6 (Rongi liikumata 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 järskudel kallakutel) ja käesoleva OPE KTK punktide 4.2.2.6.2 ja 4.2.1.2.2.3 vahel.

4.3.3.2 Nõuded reisivagunitele

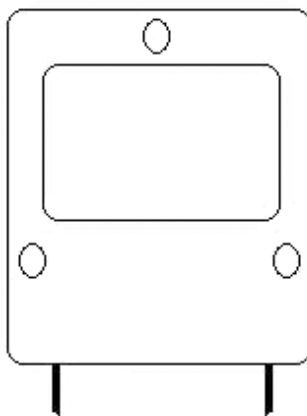
On olemas seosed käesoleva OPE KTK punkti 4.2.2.4 ning HS RST KTK punktide 4.2.2.4 (Uksed), 4.2.5.3 (Häiresignaalid), 4.3.5.16 (Reisijate häiresignaal) ja 4.2.7.1 (Avariiväljapääsud) vahel.

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

Laternate vahe, kõrgus rööbastest, läbimõõt, valgustustugevus, valguskiire mõõdud ja kuju päeval ja öösel tuleb 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 põhioäe, millele veeremi allsüsteem peab vastama, on võimalus anda rongi olemasolul teatavat helisignaali.

Kõnealuse hoiatusseadise helid, nende sagedus ja tugevus ning juhipoole 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 raudteeäärsete märkide kohta, mis on seotud ohutusega.

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

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

4.3.3.6 Juhil valvsus

Juhil 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 juhil 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.

- 4.3.3.9 Liivatamine
- Liivatamise osas on olemas seos ühelt poolt käesoleva KTK lisa H ja lisa B (punkt C1) ning teiselt poolt HS RST KTK punkti 4.2.3.10 vahel.
- 4.3.3.10 Rongi koosseis, lisad H ja J
- Rongimeeskonna teadmiste osas, mis käsitlevad veeremi funktsionaalsust, on olemas seosed käesoleva KTK lisade H ja J ning HS RST KTK punktide 4.2.1.2 (Rongi konstruktsioon) ja 4.2.7.11 (Järelevalve ja rikkeotsing) vahel.
- 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.
- 4.3.3.12 Andmesalvestus
- On olemas seos käesoleva KTK punkti 4.2.3.5.2 (Jälgimisandmete salvestamine rongis) ja HS RST KTK punkti 4.2.7.11 (Järelevalve ja rikkeotsing) vahel.
- 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.

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 raudteealase 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.

4.5 **Hoolduseeskirjad**

Ei kohaldata

4.6 Ametialane pädevus

Vastavalt käesoleva KTK punktidele 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.

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

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 ohutusalaalsetest 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.

Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punktidele 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 raudteefrastruktuuri-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 harilikes, halvenenud või ohuolukordades suhtlema ohutuse seisukohalt olulistes küsimustes raudteefrastruktuuri-ettevõtja personaliga, peab piisaval tasemel valdama raudteefrastruktuuri-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 lisa C sätestatud sõnumeid ja neist aru saada;
 - tõhusalt suhelda harilikes, halvenenud ja ohuolukordades;
 - täita vorme vormide kogu kasutusallas.
- Teised rongimeeskonna liikmed, kellel on oma ülesannete täitmiseks vaja ohutuse seisukohalt olulistes küsimustes suhelda raudteefrastruktuuri-ettevõtjaga, peavad suutma vähemalt saata rongi ja selle seisundiga seotud teavet ning sellest aru saada.

Pädevuse asjakohase taseme juhised on täpsemalt esitatud lisa 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 raudteefrastruktuuri-ettevõtjad määratlema oma personali hindamisprotsessi. Soovitav on arvesse võtta järgmist.

A. Personali valimine

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

B. Esmane kutsealane väljaõpe

- koolitusvajaduste analüüs;
- koolitusvõimalused;
- koolitajate koolitus.

C. Esmane hindamine

- põhitõingimused (juhtide vanuse alampiir jne);
- hindamisprogramm, sealhulgas praktilised katsed;
- koolitajate pädevus;
- pädevustunnistuse väljaandmine.

D. Pädevuse säilitamine

- pädevuse säilitamise põhimõtted
 - eelkõige nende töötajate osas, kelle ülesandeks on rongi juhtimine, viiakse pädevuse hindamine läbi vähemalt kord aastas;

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

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 kasutamisega seotud ohte, eelkõige inimvõimete ja piirangute (inimteguri) kontekstis, mis võivad tuleneda järgmisest:

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

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

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

4.6.3.2.2 Koolitusvajaduste analüüsi ajakohastamine

Raudtee-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

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 tasemel, mis sõltub nende vastutuse tasemest. See protsess peab:

- põhinema raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja antaval marsruudiinfol, ja
- olema kooskõlas käesoleva KTK punktis 4.2.1 kirjeldatud protsessiga.

Juhid peavad marsruute tundma õppima nii teoreetiliselt kui ka praktiliselt.

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 psühhotroopsete 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.

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

4.7.4.1.2 Psühholoogiline hindamine

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

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

- Kognitiivsed:
 - tähelepanu ja keskendumisvõime;
 - mälu;
 - taju erksus;
 - põhjendusvõime;
 - suhtlusvõime.
- Psühhomotoorsed:
 - reaktsiooni kiirus;
 - liigutuste koordinatsioon.
- Käitumine ja isiksus:
 - emotsionaalne enesevalitsus;
 - käitumise usaldusvärsus;
 - iseseisvus;
 - kohusetunne.

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

4.7.4.2 Pärast tööleasumist

4.7.4.2.1 Perioodiliste terviseuringute sagedus

Vähemalt üks põhjalik terviseuring 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 terviseuringud

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

- üldist tervisekontrolli;
- sensorsete 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 terviseuringud ja/või psühholoogiline hindamine

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

Tööandja võib taotleda terviseuringute 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 raudteeinfrastruktuuri-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 koordinatsiooni halvenemist;
- olulist liikumisvõime halvenemist.

Täidetud peavad olema järgmised nägemise ja kuulmisega seotud nõuded.

4.7.5.2 Nägemisnõuded

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

4.7.5.3 Kuulmisnõuded

Kõlaaudiogrammiga kontrollitud piisav kuulmine, st:

- kuulmine on piisavalt hea, et pidada telefonivestlust ning kuulda samal ajal hoiatussignaale ja raadiosõnumeid;
- juhinduda tuleks järgmistest soovituslikest näitajatest:
- kuulmisvaegus ei tohi 500 ja 1 000 Hz juures ületada 40 db,
- kuulmisvaegus ei tohi 2 000 Hz juures ületada nõrgema helitajuvusega kõrva puhul 45 dB.

4.7.5.4 Rasedus

Rasedus tuleb juhtide puhul lugeda ajutiseks töölt kõrvaldamise põhjuseks, kui esineb talumatust või patoloogilisi seisundeid. Tööandja peab tagama rasedaid kaitsvate sätete rakendamise.

4.7.6 Erinõuded seoses rongi juhtimisega

4.7.6.1 Perioodiliste terviseuuringute sagedus

Rongie juhtivate töötajate osas muudetakse käesoleva KTK punkti 4.7.4.2.1 järgmiselt.

Vähemalt üks süstemaatiline terviseuuring tuleb teha:

- alla 60-aastaste töötajate puhul iga 3 aasta järel;
- üle 60-aastaste töötajate puhul kord aastas.

4.7.6.2 Täiendav tervisekontroll

Rongi juhtimise korral peab enne tööleasumist tehtav tervisekontroll ning 40-aastaste ja vanemate töötajate korrapärane tervisekontroll täiendavalt sisaldama EKG-uuringut puhkeseisundis.

4.7.6.3 Täiendavad nägemisnõuded

- Kaugnägemisteravus abivahenditega või ilma 1,0 (binokulaarne); nõrgemal silmal vähemalt 0,5.
- Värvilised kontaktläätsed ja fotokroomklaasid ei ole lubatud. Lubatud on UV-filtriga klaasid.

4.7.6.4 Täiendavad kuulmis- ja kõnenõuded

- Ei esine vestibulaarsüsteemi anomaaliaid.
- Ei esine kroonilisi kõnehäireid (arvestades vajadust vahetada sõnumeid valjusti ja selgelt).
- Punktis 4.7.5.3 sätestatud kuulmisnõuded peavad olema täidetud kuuldeaparaadita. Arsti arvamuse alusel võib siiski erijuhtudel lubada kuulmisaparaadi kasutamist.

4.7.6.5 Antropomeetria

Töötajate antropomeetrilised mõõdud peavad olema veeremi ohutuks kasutamiseks sobivad. Juhte ei tohi kohustada ega lubada juhtima teatud liiki veeremit, kui nende pikkus, kaal või muud füüsilised omadused ei võimalda seda ohutult teha.

4.7.6.6 Traumanõustamine

Tööandja tagab vajaliku hoolitsuse töötajatele, keda rongi juhtimise ajal tabavad traumeerivad õnnetused, mis põhjustavad isikute surma või raskeid kehavigastusi.

4.8 **Infrastruktuuri- ja veeremiregistrid**

Vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 22a lõikele 1 „tagavad liikmesriigid infrastruktuuri- ja veeremiregistrite igaaastase 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 kasutamisega 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 lisa D. Andmete õigsuse eest vastutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja.

4.8.2 Veerem

Raudteefrastruktuuri-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”.

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 KASUTUSSOBIVUSE HINDAMINE NING ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE

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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või raudtee-ettevõtjalt direktiivi 2004/49/EÜ kohase ohutusloa/ohutustunnistuse taotlemisel nõutavate tööeeskirjade ja -protsessidega. Raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peavad tõendama vastavust käesolevale KTK-le. Selleks võivad nad kasutada direktiivis 2004/49/EÜ kirjeldatud ohutuse juhtimise süsteemi. Tuleb silmas pidades, 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.

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 kustuselevõtu 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.

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

Samal ajal tuleb arvesse võtta ja kavas dokumenteerida ka konkreetset erandit, mida võidakse kohaldada.

Rakenduskavas tuleb silmas pidada erinevaid potentsiaalseid rakendustasemeid juhtudel, kus:

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

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

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

Direktiivi 2004/49/EÜ artiklite 10 ja 11 kohaselt tuleb tunnistusi/lube uuendada iga 5 aasta järel. Pärast käesoleva KTK jõustamist ning tunnistuse/loa uuendamiseks vajaliku menetluse käigus peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteefraktsiooni-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 raudteefraktsiooni-ettevõtjate vahel, mis on sõlmitud kas alaliselt või ajutiselt ning on vajalikud teatavate veoteenuste eripära või kohalike nõuete tõttu;
- (b) raudtee-ettevõtjate, raudteefraktsiooni-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 raudteefraktsiooni-ettevõtjate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudtee-ettevõtja või raudteefraktsiooni-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 üleminekumeetmed.

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 põhineda 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.

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).

7.3.2 Erijuhtumite loend

Iirimaa ajutine erijuhtum (A2)

Käesoleva KTK lisa P rakendamisel Iirimaa ei pea üksnes riigisiseses liikluses kasutatavatel liiklusvahenditel olema standardset 12-kohalist numbrit. Seda võib kohaldada ka Põhja-Iirimaa ja Iiri Vabariigi vahelise piiriülese liikluse puhul.

Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum (A2)

Käesoleva KTK lisa P rakendamisel Ühendkuningriigis ei pea üksnes riigisiseses liikluses kasutatavatel liiklusvahenditel olema standardset 12-kohalist numbrit. Seda võib kohaldada ka Põhja-Iirimaa ja Iiri Vabariigi vahelise piiriülese liikluse puhul.

*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 tüüpsuiks 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 SEADMETEGA**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 ülesõitide tõhusa toimimisega.

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

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

Need piirangud ei kehti siiski juhul, kui on SAPD (ohuolekus signaalist möödaskäit) 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.

Ohutusalase teabevahetuse meetoodika

Sissejuhatus

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

- määrata kindlaks ohutusalaste teadete sisu ja struktuur;
- määrata kindlaks nende teadete kõneandmise meetodid.

Käesoleva lisa alusel:

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

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

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

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

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

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

1. Side meetoodika**1.1. Meetoodika osad ja põhimõtted****1.1.1. Protseduurides kasutatavad standardterminid****1.1.1.1. Kõneandmisprotseduur**

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

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

õige

või mitte:

viga (+ ütlen uuesti)

1.1.1.3. Side katkestamise protseduur

- kui teade on lõppenud:

lõpp

- kui katkestus on ajutine ja sidet ei katkestata

termin, millega jäetakse teine pool ootele:

oodake

- kui katkestus on ajutine, kuid side katkestatakse

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

võtan uuesti ühendust

1.1.1.4 Kirjaliku käsu tühistamine

termin, mida kasutatakse käimasoleva kirjaliku käsu protseduuri tühistamiseks:

tühistada protseduur.....

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

1.1.2. Vea või arusaamatuse korral kohaldatavad põhimõtted

Et võimaldada sideeksimumuste parandamist, kohaldatakse järgmisi eeskirju:

1.1.2.1 Eksimumused

— eksimumus edastuse käigus

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

viga (+ koostage uus vorm ...)

või:

viga + ütlen uuesti

ning saadab algse teate seejärel uuesti.

— eksimumus ettelugemise käigus

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

viga + ütlen uuesti

ning saadab algse teate seejärel uuesti.

1.1.2.2. Arusaamatus

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

öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)

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

Et aidata erinevates olukordades teadetest paremini aru saada ja neid väljendada, tuleb iga terminit hääldada aeglaselt ja õigesti, öeldes 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:

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

Näide

Punktid A B = punktid alpha-bravo.

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

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib lisada veel tähti koos iga tähe foneetilise 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

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

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

Kümnendkohti väljendatakse sõnaga „koma”.

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

1.1.3.3. Kellaaja väljendamine

Kellaag 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

1.2. Side struktuur

Ohutuslaste teadete kõneedastus koosneb põhimõtteliselt kahest alljärgnevast etapist:

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

Ülitähtsate ohutuslaste 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 ohutuslaste 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 signaalimis- või juhtimiskeskusega. See on eriti oluline juhtudel, kui suhtlus toimub piirkondades, kus sidepiirkonnad kattuvad.

Seda põhimõtet rakendatakse ka pärast teabedastuses tekkinud katkestusi.

Osapooled kasutavad selleks alljärgnevat 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

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
(number)

— kõigil muudel juhtudel (nt ettevaatlikult sõites):

teade
(number)

1.2.2.2.7. Ettekande saatmine

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

1.2.2.3. Täiendavad teated

Täiendavad teated:

- saadetakse pärast identifitseerimisprotseduuri läbimist;
- on lühikesed ja täpsed (võimaluse korral ainult saadetakse 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 raudteefrastruktuuri-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 möödasaamiseks 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;
- tuletada juhile (eriti tundmatus või erandlikus keskkonnas töötavale juhile) meelde, milliseid protseduure ta peab järgima;
- võimaldada teabevahetuse jälgimist.

Vormide identifitseerimiseks tuleb välja töötada protseduuri tähistav kordumatu sõnaline või numbriline kood. See võib põhineda vormi kasutamise eeldataval sagedusel. Kui on tõenäoline, et kõikidest koostatavatest vormidest kõige sagedamini kasutatav on ohuolekus signaalist või EOAst möödasaamise 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 tõlked, kui ta leiab, et juhtidel oleks neist väljaõppe käigus ning reaalsetes olukordades abi.

Teadete edastamiseks kasutatav keel on alati raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töökeel.

Vormide kogu koosneb kahest osast.

- Esimene osa sisaldab järgmist:
 - vormide kogu 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

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

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

3.1. Sõnumite soovituslik ülesehitus

Nimetatud sõnumite struktuuri põhijooned võiksid olla järgmised.

Teabevahetuse etapp	Sõnumi sisu
Teabe edastamise põhjus	<input type="checkbox"/> teadmiseks <input type="checkbox"/> meetmete võtmiseks
Tähelepanekud	<input type="checkbox"/> Siin on <input type="checkbox"/> Ma nägin <input type="checkbox"/> Mul oli <input type="checkbox"/> Ma põrkasin kokku
Asukoht — liinil	<input type="checkbox"/> (koht) (<i>jaama nimi</i>) <input type="checkbox"/> (<i>konkreetne koht</i>) <input type="checkbox"/> miiliposti/kilomeetriposti juures (<i>number</i>)
— minu rongi suhtes:	<input type="checkbox"/> vedur (<i>number</i>) <input type="checkbox"/> vagun (<i>number</i>)
Laad — objekt — inimene (<i>vt sõnastik</i>)
Olek — paigal	<input type="checkbox"/> seisab <input type="checkbox"/> lebab <input type="checkbox"/> on kukkunud
— liikuv	<input type="checkbox"/> kõnnib <input type="checkbox"/> jookseb <input type="checkbox"/> suunas
Asukoht raudtee suhtes	

Sõnumitele võib järgneda palve juhiste saamiseks.

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

3.2. Raudteeterminite sõnastik

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

Sõnastik koosneb kahest osast:

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

3.3. Veeremi skeem

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

3.4. Infrastruktuuriseadmete (rööbastee, toiteallikas jne) kirjeldus

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

4. Suuliste teadete liigid ja struktuur

4.1. Erakorralised teated

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

Arusaamatuse vältimiseks tuleb teateid alati üks kord korrata.

Saadetavad põhiteated on nimetatud allpool ning liigitatud vajaduste alusel.

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

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

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

4.2. Keskuse saadetavad või juhi saadetavad teated

- On vaja seisata kõik rongid

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

Hädaolukord, seisata kõik rongid

Vajadusel täpsustatakse teates andmed asukoha või piirkonna kohta.

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

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

— On vaja seisata konkreetne rong

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

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

4.3. Juhi saadetavad teated

— On vaja energiaseadmed välja lülitada

Hädaolukord, vool välja lülitada

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

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

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

LISA D.

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

1. OSA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI-ETTEVÕTJA ÜLDANDMED

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

2. OSA KAARDID JA SKEEMID

2.1 **Geograafiline kaart**

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

2.2 **Liiniskeem**

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

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

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

Asukohaspetsiifilistel skeemidel esitatavad andmed, millele vajadusel lisatakse tekst.

- 2.3.1 Kohanimi
- 2.3.2 Koha identifitseerimiskood
- 2.3.3 Koha liik (reisiterminal, kaubaterminal, töökoda, depo)
- 2.3.4 Püsisignaalide asukohad ja tähendused
- 2.3.5 Rööbasteede identifitseerimistunnused ja plaan, sealhulgas tupikud
- 2.3.6 Perroonide identifitseerimistunnused
- 2.3.7 Perroonide pikkus
- 2.3.8 Perroonide kõrgus

- 2.3.9 Haruteede identifitseerimistunnused
- 2.3.10 Haruteede pikkus
- 2.3.11 Elektritoite olemasolu peatuskohal
- 2.3.12 Perrooni ääre ja rööbastee telgjoone vahekaugus rööpa pealispinna kõrgusel
- 2.3.13 Puuetega reisijate juurdepääsu võimalus (reisijaamade puhul)

3. OSA KONKREETSETE LIINILÕIKUDE ANDMED

3.1 Üldandmed

- 3.1.1 Riik
- 3.1.2 Liinilõigu identifitseerimiskood: siseriiklik kood
- 3.1.3 Liinilõigu otspunkt 1
- 3.1.4 Liinilõigu otspunkt 2
- 3.1.5 Ajad, mil lõik on liikluseks avatud (kellaajad, kuupäevad, puhkepäevade erikord)
- 3.1.6 Raudteeäärsed kaugusetähised (sagedus, välimus ja paigutus)
- 3.1.7 Vedude liik (kombineeritud, reisijate-, kauba-, ... vedu)
- 3.1.8 Lubatud piirkiirused
- 3.1.9 Kõik muud vajalikud ohutusalsed andmed
- 3.1.10 Kohalikud kasutamise erinõuded (sealhulgas töötajate erikvalifikatsioon)
- 3.1.11 Eripiirangud ohtlikele kaupadele
- 3.1.12 Spetsiaalsed lastipiirangud
- 3.1.13 Ajutiste tööde teatise näidis (ja selle saamise kord)
- 3.1.14 Märge ummiku kohta liinilõigul (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
- 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 FRSignaali ette nähtud lisafunktsioonid
- 3.4.11 Versiooni number
- 3.4.12 Versiooni kasutuselevõtu kuupäev
- ERTMS/ETCSI 1. ASTE SÕIDUSIGNAALIDE UUENDAMISE FUNKTSIOONIGA*
- 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
- 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 raudteinfrastruktuuri-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	<ul style="list-style-type: none"> — suudab kohandada kõnelemisviisi vestluskaaslase omaga — suudab kaitsta arvamust — suudab pidada läbirääkimisi — suudab veenda — suudab nõu anda
4	<ul style="list-style-type: none"> — suudab toime tulla ootamatutes olukordades — suudab teha järeldusi — suudab esitada põhjendatud arvamusi
3	<ul style="list-style-type: none"> — suudab hakkama saada eluliste olukordadega, mis sisaldavad ootamusi — suudab kirjeldada — suudab pidada lihtsat vestlust
2	<ul style="list-style-type: none"> — suudab toime tulla lihtsates elulistes olukordades — suudab esitada küsimusi — suudab küsimustele vastata
1	<ul style="list-style-type: none"> — 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 (ülevalde 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.

- 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

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTK viide	Kohaldamine		A/B
			RE	IE	
Rongi kuuldavus	Protsess, millega tagatakse rongide kuuldavuse vastavus käesoleva KTK nõuetele	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
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

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTK viide	Kohaldamine		A/B
			RE	IE	
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
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 häda-meetmete 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
X				A	
Ohutuse seisukohalt oluliste ülesannetega töötajate koolitus- ja väljaõppevajaduste analüüsi sätestamine vastavalt käesoleva KTK miinimumnõuetele	4.6.3.2	X		A	
			X	A	

Hinnatavad parameetrid	Iga parameetri puhul kontrollitavad aspektid	KTK viide	Kohaldamine		A/B
			RE	IE	
Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused	Töötajate hea tervisliku seisundi tagamine, sealhulgas narkootikumide ja alkoholi mõju kontrollimine seoses töökohustuste täitmise-ga	4.7.1	X		A
				X	A
	Kriteeriumide kindlaksmääramine järgmiste tegevuste jaoks: töötervespetsialistide ja meditsiiniorganisatsioonide tunnustamine, psühholoogide tunnustamine, arstlik ja psühholoogiline kontroll	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Meditsiininõuete kindlaksmääramine, sealhulgas: — üldine tervislik seisund — nägemine — kuulmine — rasedus (juhtidel)	4.7.5	X		A
				X	A
Erinõuded juhtidele: — nägemine — kuulmis-/kõnenõuded — antropomeetria	4.7.6	X		A	

LISA H.

Rongi juhtimiseks vajaliku ametialase pädevusega seotud 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 juhtimiseks 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 koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.
- Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud 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 ning raudteel ja selle ümbruses viibivate inimeste ohutusega seotud üldtingimused
- Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused
- Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused
- Isiklik ohutus, sealhulgas liinil juhikabiinist lahkudes
- Rongi koosseis (vastavalt ettevõtte nõuetele)
- Veeremi ja infrastruktuuri elektrisüsteemi tundmine.

2.2. Kasutatava infrastruktuuri tööprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine

- Tööprotseduurid ja ohutusnõuded
- Juhtkäskude ja signaalimise süsteem, sealhulgas seonduvad signaalnäidud kabiinis
- Eeskirjad rongi juhtimiseks harilikes, halvenenud ja hädaolukordades
- Sideprotokoll ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

- Tööprotsessis osalevate isikute rollid ja vastutusala
- Tööülesandega seotud dokumendid ja muud andmed, sealhulgas lisateabevahendid hetke tingimuste kohta, nt enne väljumist teatatud kiirusepiirangud või ajutised signaalid.

2.3 Veeremi tundmine

- Juhtimisülesandega seotud veduriseadmed:
 - koostisosad ja nende ülesanne;
 - side- ja avariiseadmed;
 - juhtseadmed ja juhi käsutuses olevad indikaatorid, mis seonduvad veojõu, pidurdamise ja liiklusohutusega.
- Juhtimisülesandega seotud vaguniseadmed:
 - koostisosad ja nende ülesanne;
 - juhtseadmed ja juhi käsutuses olevad indikaatorid, mis seonduvad pidurdamise ja liiklusohutusega;
 - veeremil oleva märgistuse tähendus ja ohtlike kaupade veo puhul kasutatavad sümbolid.

3. MARSRUUDI TUNDMINE

Marsruudi tundmine hõlmab konkreetseid teadmisi ja/või kogemusi marsruudi iseloomulike omaduste alal, mis peavad juhil olema, et tal lubatakse antud marsruudil omal vastutusel rongi juhtida. See sisaldab teadmisi, mida on vaja lisaks andmetele, mis saadakse signaalidest ja dokumentidest, näiteks sõiduplaanidest ja muudest rongis olevatest dokumentidest, ning lisaks töö- ja ohutuskeeskirjadele, mida marsruudil kohaldatakse ja mis on sätestatud käesoleva lisa punktis 2.2.

Marsruudi tundmine hõlmab eelkõige:

- töötingimusi, näiteks signaalimist ning juhtkäske ja sidet;
- signaalide, järskude kallete ning ülekäikude ja ülesõitude asukohtade teadmist;
- eri operatsioonisüsteemide või toiterežiimide üleminekukohti;
- asjaomase liini toiterežiimi liiki, sealhulgas neutraalsete lõikude asukohti;
- kohalikke töö- ja avariinorme;
- jaamu ja peatuspunkte;
- kohalikke rajatisi (depood, haruteed jne) vastavalt ettevõtte nõuetele.

4. TEADMISTE RAKENDAMISE OSKUS

Rongi juhtimisega tegelevad töötajad peavad suutma täita alljärgnevaid ülesandeid (vastavalt ettevõtte tegevusele).

4.1 Valmistuda tööks

- Teha kindlaks tehtava töö laad, sealhulgas vajalikud dokumendid, kui neid on.
- Veenduda, et dokumendid ja vajalikud seadmed on täielikud ja töökorras.
- Kontrollida rongidokumentides sätestatud nõudeid.

4.2 Enne väljumist teha vedurile vajalikud katsetused, kontrollid ja ülevaatused

- 4.3 Võtta osa rongi pidurite toimimise kontrollist**
- Kontrollida enne väljumist asjaomaste dokumentide põhjal, kas olemasolev pidurdustõhusus on kooskõlas sellega, mida rongilt nõutakse ja mis on vajalik läbitaval marsruudil.
 - Aidata kontrollida pidureid vastavalt asjaomastele kasutuseeskirjadele ning kontrollida pidurisüsteemi nõuetekohast toimimist.
- 4.4 Juhtida rongi, pidades kinni vajalikest ohutusnormidest, juhtimiseeskirjadest ja sõiduplaanist**
- Alustada rongiga liikumist alles pärast kõikide vastavate eeskirjadega ette nähtud nõuete täitmist, eelkõige rongi andmete osas.
 - Jälgida sõidu ajal raudteeäärseid signaale ja kabiiniseadmeid, neist viivitamata ja õigesti aru saada ning vastavalt reageerida.
 - Järgida rongi tüübile vastavat kiirusepiirangut, võtta arvesse liini ja veduri omadusi ning juhile enne väljumist antud teavet.
- 4.5 Raudteeäärsete seadmete või veeremi häirete või defektide korral määrustepäraselt tegutseda ja aru anda**
- 4.6 Võtta töö käigus tekkivate vahejuhtumite ja õnnetuste vastu meetmeid, eelkõige rongi kaitse ning tulekahju või ohtlike kaupadega seotud meetmeid**
- Võtta kõik vajalikud meetmed reisijate ja teiste ohustatud isikute kaitseks. Anda vajalikku teavet ning võtta vajadusel osa reisijate evakueerimisest.
 - Teavitada vajadusel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat.
 - Suhelda rongi töötajatega (vastavalt raudtee-ettevõtja nõuetele).
 - Kohaldada ohtlike kaupade veoga seotud erieeskirju.
- 4.7 Teha kindlaks edasisõidu tingimused pärast veeremit mõjutavaid vahejuhtumeid**
- Otsustada töökorra kohaselt ja isikliku ülevaatuse või välise teavituse põhjal, kas rong saab edasi sõita ning milliseid tingimusi tuleb järgida.
 - Vahetada töökorra kohaselt andmeid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga.
- 4.8 Rong parkida ja võtta pärast seiskamist kõik vajalikud meetmed rongi paigalseisu tagamiseks**
- 4.9 Suhelda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja maapealsete töötajatega**
- 4.10 Teatada kõikidest rongi tööga, infrastruktuuri seisundiga jms seotud ebaharilikest nähtustest**
- Vajaduse korral tuleb see teade esitada kirjalikult raudtee-ettevõtja valitud keeles.
-

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 koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.
- Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud 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 sideseadmete kasutamine.

2.3 Veeremi tundmine

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

2.4 Marsruudi tundmine

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

3. TEADMISTE 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
 - Raudteefrastruktuuri-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.
-

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 sideseadmete kasutamine.

2.2 Kasutatava infrastruktuuri tööprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine

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

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.
- 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).

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 muutmine), mille tõttu marsruudi andmed muutuvad
4.2.1.2.2.2 Muudetud elemendid	RE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, millega antakse juhtidele dokument või arvuti andmekandja teavitamiseks neid (marsruutide) muudetud elementidest	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise
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 vastutusosalade muutumise
4.2.1.2.3 Sõiduplaanid	RE — juhtidele paberil või elektroonilises vormingus sõiduplaanide andmise protseduuride kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.1.2.4 Veerem	RE — veeremi halvenenud töötingimustes kasutamiseks vajalikke tööprotseduure sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise 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 vastutusosalade muutumise 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 si-deprotokollid ja vormide kogu sisaldava dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine	Võrgu kasutuskorra muutmine tulenevalt vajalikest (nt uurimise käigus soovitatud) parandusmeetmetest Võrgu infrastruktuuri muutmine, mis toob kaasa töökorra muutumise
4.2.1.5 Ohutusala teavevahetus 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
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 vastutusosalade muutumise Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt

4. peatüki punkt	IE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
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 vastutusosalade muutumise Võrgu kasutuseeskirjade muutmine, mis mõjutab rongi koosseisu norme Uue/muudetud infrastruktuuri, signaalseadmete või uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.2.6.1 Miinimumnõuded pidurisüsteemile	RE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, millega töötajad tagavad veeremi vastavuse pidurdusnõuetele	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise
4.2.2.6.2 Pidurdustõhusus	IE — RE-le pidurdustõhususe andmete esitamise korra toimingute kehtestamine/muutmine RE — sellise dokumendi või arvuti andmekandja koostamine/muutmine, mis sisaldab tema töötajate rakendatavaid pidurdusnorme, võttes arvesse marsruutide geograafiat, eraldatud liini ja ERTMS/ETCSi arengut	IE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise Võrgu kasutuseeskirjade muutmine, mis mõjutab pidurdusnorme Uue/muudetud infrastruktuuri, signaalseadmete või uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine Uue/muudetud veeremi kasutuselevõtt
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	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade 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 vastutusosalade muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.2 Rongide identifitseerimine	IE — selliste protseduuride kehtestamine/muutmine, millega määratakse rongidele kordumatud ja ühised identifitseerimisnumbreid	RIE või RE rongiplaanimisüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.3.1 Väljumiseelsed kontrollid ja katsed	RE — enne väljumist tehtavate kontrollide ja katsete kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusosalade muutumise
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 vastutusosalade muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine

4. peatüki punkt	IE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
4.2.3.4.1 Liikluskorraldus (Üldnõuded)	IE — liikluse, sealhulgas REde poolt nõutavate lisaprotsesside liidete juhtimiseks ja järelevalveks vajalike protseduuride kehtestamine/muutmine	IE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.2 Rongi aruandlus	IE — rongi asukoha teatamise, sealhulgas saabumiste-väljumiste ja teistele IEdele ülevõtmise aegade reaajas registreerimise protseduuride kehtestamine/muutmine	RIE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
4.2.3.4.3 Ohtlikud kaubad	RE — ohtlike kaupade veo järelevalve, sealhulgas IE nõutavate andmete esitamise protseduuride kehtestamine/muutmine	IE või RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise
4.2.3.4.4 Töö kvaliteet	IE/RE — dokumenteeritud protseduurid, mis kirjeldavad toimivuse jälgimist ja analüüsi ning võrgu tõhusust suurendavate parandusmeetmete kindlaksmääramist	IE või RE liikluskorraldussüsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi, sealhulgas toimivuskontrolli rakendamine
4.2.3.5.1 Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi	IE — vajalike andmete salvestamise, säilitamise ja kättesaadavuse korraldamise protseduuride kehtestamine/muutmine	IE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Võrgu infrastruktuuri muutmine, mis toob kaasa uued/muudetud jälgimiseadmed
4.2.3.5.2 Jälgimisandmete salvestamine rongis	RE — vajalike andmete salvestamise, säilitamise ja kättesaadavuse korraldamise protseduuride kehtestamine/muutmine	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalade muutumise Uue/muudetud veeremi (vedurid, mootorrongid) kasutuselevõtt
4.2.3.6.1 Halvenenud töötingimused — teiste kasutajate teavitamine	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 muutumise Uue (elektroonilise) liikluskorraldussüsteemi rakendamine
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. peatüki punkt	IE/RE tegevus nõuete täitmiseks	Rakendamise tüüppõhjus
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 vastutusalaade 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 vastutusalaade 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 vastutusalaade 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 vastutusalaade 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 vastutusalaade 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 vastutusalaade 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 vastutusalaade muutumise
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 vastutusalaade muutumise Meditsiinipraktikute ja organisatsioonide tunnustamise riiklike normide ja tavade muutmine
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 vastutusalaade muutumise
4.7.6 Erinõuded seoses rongi juhtimisega	IE/RE — ainult juhile ette nähtud tervisenõuete kehtestamine/muutmine, sealhulgas: — EKG-uuring (40 ja vanemad) — nägemine — kuulmis-/kõnenõuded — antropomeetria	RE tööohutuse juhtimise süsteemi muutmine, mis toob kaasa ülesannete ja vastutusalaade muutumise

LISA O.

Ei kasutata

—

LISA P.

Veeremi identifitseerimistunnus**Üldised märkused**

- 1 Käesolevas lisas kirjeldatakse numbrit ja seonduvat märgistust, mis paigutatakse hästinähtaval viisil veeremiüksuse külge, et võimaldada seda käitamise ajal eksimatult identifitseerida. Selles ei kirjeldata muid numbreid või tähiseid, mis graveeritakse või kinnitatakse tootmise ajal püsivalt veeremiüksuse šassiile või põhikomponentidele.
- 2 Numbrilise ja seonduva märgistuse vastavus käesolevas lisas kirjeldatule ei ole kohustuslik:
 - veeremiüksustele, mida kasutatakse üksnes võrkudes, mis käesoleva KTK rakendusalaselle ei kuulu;
 - ajaloolise välimusega vanale raudteeveeremile;
 - veeremiüksustele, mida üldjuhul ei kasutata ega veeta käesoleva KTK rakendusalaselle 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 arvutatav 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.

Numbrile lisandub tähestikuline märgistus:

- a) koostalitlusvõimega seotud märgistus (*täpsed andmed lisas P.5*);
- b) selle riigi lühend, kus veeremiüksus on registreeritud (*täpsed andmed lisas P.4*);
- c) valdaja ⁽³⁾ lühend (*täpsed andmed lisas P.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⁾ Veduritel peab number olema konkreetses riigis kordumatu ja 6-kohaline.

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

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

LISA P.1

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 numbrdamise 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 rakendusallasse 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, Č, Ž, Å jne olevad rõhumärgid. Eritähed, näiteks Ø ja Æ, esitatakse ühe tähena; kordumatuse kontrollimisel loetakse, et U on O ja Ë on A.

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 tähistate 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	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8		4273 361-3		
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

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

01	87	3320 644-7
TEN	F-SNCF	Ks

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

Rööbasbussid ja reisivagunid

Number kantakse veeremi mõlemale küljele järgmiselt:

F-SNCF	61 8720-72021 — 7
	B ¹⁰ tu

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

Juhikabiiniga rööbasbusside korral peab number olema kirjas ka kabiini sees.

Vedurid, vedukid ja eriveerem

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

91 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

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 segajamise 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 põhinumbr 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 põhinumbr 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 täht- kood ⁽³⁾	Riigi number- kood	Lisades P.6 ja P.7 nurksulgudesse 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
Israael	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⁾		
Leedu	LT	24	LG
Luksemburg	L	82	CFL
Endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		

Riigid	Riigi täht- kood ⁽³⁾	Riigi number- kood	Lisades P.6 ja P.7 nurksulgudesse kuuluvad ettevõtted ⁽⁴⁾
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 koode 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.

*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)

1. number		2. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. number	1 st digit	
	Rööpmevahe	fikseeritud või muudetav	fikseeritud	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)	Hooldusvagnid	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	Rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Riigisisene liiklus	Riigisisene liiklus või rahvusvaheline liiklus erikokkuleppel	Liiklus	
1. number		2. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. number		
													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 sätted on üleminekusätted 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 erikokkulep- pel	KTK ^(a) ja/või RIC/COTIF ^(b)	PPW		
2. number	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. number										
5	Riigisisenes liikluses kasutatavad vagunid [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Fikseeritud rööpmevahega kliimaseadmega vagunid (sh autovagunid) [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Muudetava rööpmevahega (1435/1520) kliimaseadmega vagunid [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Reserveeritud	Muudetava rööpmevahega (1435/1672) kliimaseadmega vagunid [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Tehniliste omaduste erinumerdusega 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 raudteetevõtja]	Muudetava rööpmevahega (1435/1520) kliimaseadmega veerem [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Hooldusveerem, mida ei kasutata kommertsteenusteks [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Muudetava rööpmevahega (1435/1672) kliimaseadmega veerem [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Autovagunid	Muudetava rööpmevahega veerem			
7	Kliimaseadmega ja õhukindel veerem [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Reserveeritud	Reserveeritud	Kliimaseadmega ja õhukindel fikseeritud rööpmevahega veerem [mille valdaja on lisas P.4 nimetatud RICi raudteetevõtja]	Reserveeritud	Muu veerem	Reserveeritud	Reserveeritud	Reserveeritud	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 automaatselt 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	Diiselmootorrong [veduk või haagis]
6	Eriotstarbeline haagis
7	Elektriline manöövervedur
8	Diiselmännövervedur
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 erisisustusega osadega, nt laste mänguala
	9	Postivagunid	Pagasivagunid postiruumiga	Pagasivagunid	Pagasivagunid ja kahe või kolme teljega 2. klassi istmetega veerem pagasi- või postiruumiga	Küljekoridoriga pagasivagunid, tolli pitseeritava ruumiga või ilma

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

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

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

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

Veetava reisijateveevereemi 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)

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~	Reserveeritud	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A ⁽¹⁾ G ⁽²⁾

⁽¹⁾ Üksnes riigisiseses liikluses kasutatav veerem.

⁽²⁾ Üksnes rahvusvahelises liikluses kasutamiseks sobiv veerem.

Kõik pinged Ühefaasiline vahelduvvool 1 000 V 51–15 Hz, ühefaasiline vahelduvvool 1 500 V 50 Hz, alalisvool 1 500 V, alalisvool 3 000 V. Võib hõlmata 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 Üksnes auruküttega. 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-/maanteeõiduk, mida saab kasutada rongi koosseisus ^(b)				8	
Iseliikuv raudtee-/maanteeõiduk, mida ei saa kasutada rongi koosseisus ^(b)				9	
Mitteiseliikuv raudtee-/maanteeõiduk ^(b)					0

^(a) Piirang — konkreetne asukoht rongis (nt tagaotsas), kohustuslik kaitsevagun jne.

^(b) Tuleb täita rongi koosseisu lisamise eritingimused.

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

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

7. number	8. number	Veerem/masinad
2 Rööbastee	1	Suure võimsusega teetampimismasin
	2	Muud teetampimismasinad
	3	Stabilisaatoriga tampimismasin
	4	Pöörangute ja ülesõitude tampimismasin
	5	Ballastihöövel
	6	Stabiliseerimismasin
	7	Lihvimis- ja keevitusmasin
	8	Mitmeotstarbeline masin
	9	Teekontrolliveerem
	0	Muud

7. number	8. number	Veerem/masinad
3 Õhuliinid	1	Mitmeotstarbeline masin
	2	Rullimis- ja kokkurullimismasin
	3	Mastipaigaldusmasin
	4	Pooliveomasin
	5	Õhuliinide pingutusmasin
	6	Tõstetava tööplatvormiga masin ja tellingutega masin
	7	Puhastusrong
	8	Määrimisrong
	9	Õhuliinide kontrollrong
	0	Muud
4 Struktuur	1	Tekipaigaldusmasin
	2	Sillakontrolliplatvorm
	3	Tunnelikontrolliplatvorm
	4	Gaasipuhastusmasin
	5	Ventilatsioonimasin
	6	Tõstetava tööplatvormi või tellingutega masin
	7	Tunnelivalgustusmasin
	8	
	9	
	0	Muud
5 Peale- ja mahalaadimine ning mitmesugused veod	1	Rööbaste peale-/mahalaadimise ja veo masin
	2	Ballasti, killustiku jms peale-/mahalaadimise ja veo masin
	3	
	4	
	5	Liiprite peale-/mahalaadimise ja veo masin
	6	
	7	
	8	Pööranguseadmete jms peale-/mahalaadimise ja veo masin
	9	Muude materjalide peale-/mahalaadimise ja veo masin
	0	Muud

7. number	8. number	Veerem/masinad
6 Mõõtmine	1	Muldkeha mõõtmise vagun
	2	Rööbastee mõõtmise vagun
	3	Õhuliinide mõõtmise vagun
	4	Rööpmevahe mõõtmise vagun
	5	Signaalide mõõtmise vagun
	6	Sidevahendite mõõtmise vagun
	7	
	8	
	9	
	0	Muud
7 Avariikuks	1	Hädaabikraana
	2	Hädaabivedur
	3	Hädaabi-tunnelirong
	4	Hädaabivagun
	5	Tuletõrjevagun
	6	Sanitaarveerem
	7	Varustusvagun
	8	
	9	
	0	Muud
8 Vedurid, veokid, energia jms	1	Vedurid
	2	
	3	Veovagun (v.a 59)
	4	Toitevagun
	5	Rööpavagun/mootorvagun
	6	
	7	Betoonimisrong
	8	
	9	
	0	Muud

7. number	8. number	Veerem/masinad
9 Keskfond	1	Iseliikuv lumesahk
	2	Veetav lumesahk
	3	Lumehari
	4	Jääsulatusmasin
	5	Umbrohutõrjemasin
	6	Rööpapurhastusmasin
	7	
	8	
	9	
	0	muud

7. number	8. number	Veerem/masinad
0 Raudtee/maantee	1	kategooria raudtee-/maanteemasin
	2	
	3	kategooria raudtee-/maanteemasin
	4	
	5	kategooria raudtee-/maanteemasin
	6	
	7	kategooria raudtee-/maanteemasin
	8	
	9	
	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 sisepikkuse kohta (lu);
- tonnides (tu) esitatud andmed vastavad laadimistabelis märgitud kõnealuse vaguni suurimale lubatud lastile, mis määratakse kindlaks ettenähtud menetlustega.

2. Rahvusvahelise tähendusega märgistustähed, mis on kõigil kategooriatel ühised

- q elektriküttetoru, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel;
 qq elektriküttetoru ja -paigaldis, mis töötab kõikidel aktsepteeritud pingetel;
 s vagunid, mida on lubatud kasutada „s” tingimustel (vt raudteeveeremi 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: $lu \geq 12 \text{ m}; 60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Märgistustähed	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	küljelekallutamiseteta
	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	tahakallutamiseteta
	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.

KATEGORIATÄHT: F — LAHTINE KÕRGETE KÜLGEDEGA VAGUN

Standardvagun	Eritüüp 2 teljega: $25 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 30 \text{ t}$ 3 teljega: $25 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 40 \text{ t}$ 4 teljega: $50 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 60 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $60 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 75 \text{ t}$	
Märgistustähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	telgedega suur veomaht ($> 45 \text{ m}^3$)
	c	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, vahelduvalt, ülalt ^(a)
	cc	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, vahelduvalt, alt ^(a)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	k	2 või 3 teljega: $\text{tu} < 20 \text{ t}$ 4 teljega: $\text{tu} < 40 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $\text{tu} < 50 \text{ t}$
	kk	2 või 3 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	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, üheaegselt, alt ^(a)
	n	2 teljega: $\text{tu} > 30 \text{ t}$ 3 või enama teljega: $\text{tu} > 40 \text{ t}$ 4 teljega: $\text{tu} > 60 \text{ t}$ 6 või enama teljega: $\text{tu} > 75 \text{ t}$
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	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, millel ei ole tasast põrandat ega küljele- või tahakallutamise võimalust.

^(b) Kehtib üksnes 1 520 mm rööpmevahega 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.

KATEGORIATÄHT: 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: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
Märgistustähed	a	4 teljega
	aa	6 või enama teljega
	b	suure mahutavusega: — 2 teljega: $\text{lu} \geq 12\text{ m}$ ja mahutavus $\geq 70\text{ m}^3$ — 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 köögiviljade 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 rööpmevahega vagunite kohta.

^(b) Termin „puu- ja köögiviljade jaoks“ kehtib üksnes vagunite kohta, millel on pörandal tasandil lisaventilatsiooniavad.

KATEGORIATÄHT: 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 köögiviljade 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 köögiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on põranda tasandil lisaventilatsioonivad.

^(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, jääkambrivõre ^(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 jääkambritega ^(d)	
p	restideta	

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

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

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

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

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

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

KATEGORIATÄHT: 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 kategooriatähega „K” üksnes harilike vagunite puhul, mis on üksnes täiendavalt konteinerite veoks kohandatud. Vagunid, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks, tuleb liigitada L-kategooriasse.

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

KATEGORIATÄHT: L — 2-TELJELINE PLATVORMVAGUN

Standardvagun	Eritüüp lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 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) ^(a)
j	amortisaatoriga
k	tu < 20 t
kk	20 t ≤ tu < 25 t
l	tugipostideta ^(a)
m	9 m ≤ lu < 12 m
mm	lu < 9 m
n	tu > 30 t
p	külgedeta ^(a)

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

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

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

^(d) Kehtib üksnes 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: $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$	
Märgistused	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 rööpmevahega vagunite kohta.

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

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

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

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

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

KATEGORIATÄHT: T — AVATAVA KATUSEGA VAGUN

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

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

^(b) Märgistustähki „b” ja „m” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähki „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:

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

KATEGORIATÄHT: 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, kahepoolset, vahelduvalt, ülalt ^(a)
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, 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, kahepoolset, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, üheaegselt, alt ^(a)
	n	2 teljega: $tu > 30 t$ 3 teljega: $tu > 40 t$ 4 teljega: $tu > 60 t$ 6 või enama teljega: $tu > 75 t$ ^(c)
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)	
p	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)	
pp	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)	

^(a) U-kategooria raskusjõul mahalaadimisega vagunid on kinnised vagunid, mida saab laadida üksnes 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...¹⁷.

^(b) Eelkõige:

- sumpvagunid,
- kesksüvendiga vagunid,
- kalddiagonaali juhtimispuldiga vagunid.

^(c) Märgistustähte „n” ei märgita 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.

KATEGORIATÄHT: Z — TSISTERNVAGUN

Standardvagun		Metallkestaga, vedelike või gaaside veoks 2 teljega: $25 t \leq l_u \leq 30 t$ 3 teljega: $25 t \leq t_u \leq 40 t$ 4 teljega: $50 t \leq t_u \leq 60 t$ 6 või enama teljega: $60 t \leq t_u \leq 75 t$
Märgistustähed	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: $t_u < 20 t$ 4 teljega: $t_u < 40 t$ 6 või enama teljega: $t_u < 50 t$
	kk	2 või 3 teljega: $20 t \leq t_u < 25 t$ 4 teljega: $40 t \leq t_u < 50 t$ 6 või enama teljega: $50 t \leq t_u < 60 t$
n	2 teljega: $t_u > 30 t$ 3 teljega: $t_u > 40 t$ 4 teljega: $t_u > 60 t$ 6 või enama teljega: $t_u > 75 t$	
p	pidurimehe kohaga ^(a)	

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

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

LIIGEND- JA MOOTORRONGIVAGUNITE TÄHTMÄRGISTUS

KATEGOORIA JA MÄRGISTUSTÄHTEDE KINDLAKSMÄÄRAMINE

1. Olulised märkused

Lisatud tabelites on meetrites esitatud andmed vagunite 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 m ≤ lu < 27 m	
Märgistustähed	a	kandevankritega
	c	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, vahelduvalt, ülalt ^(a)
	cc	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, 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, kahepoolset, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, üheaegselt, alt ^(a)
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

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

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise puhul järgmiste omaduste kombinatsioonid.

Mahalaadimisavade paigutus:

— telgjoonel: avad asuvad raudtee telgjoone kohal;

— kahepoolne: avad asuvad mõlemal pool raudteed rööbastest väljaspool

(nende vagunite puhul on mahalaadimine:

— üheaegne, kui vaguni täielikuks tühjendamiseks tuleb avada mõlemal küljel olevad avad,

— vahelduv, kui vagun on võimalik täielikult tühjendada üksnes ühe poole avade avamisega)

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

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

Mahalaadimise ulatus:

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

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

KATEGOORIATÄHT: H — KINNINE VAGUN

Standardvagun	Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$	
Märgistustähed	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 kõögiviljade 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 kõögiviljade jaoks” kehtib üksnes vagunite kohta, millel on põranda tasandil lisaventilatsiooniavad.

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

^(c) Liigutatavaid vaheseinu võib ajutiselt eemaldada.

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

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

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

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

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

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

KATEGOORIATÄHT: T — AVATAVA KATUSEGA VAGUN

Standardvagun	Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m	
Märgistustähed	a	kandevankritega
	b	uste läbipääsetav kõrgus > 1,90 m ^(a)
	c	otsaustega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, vahelduvalt, ülalt ^(a) ^(b)
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, 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, kahepoolset, üheaegselt, ülalt ^(a) ^(b)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, üheaegselt, alt ^(a) ^(b)
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a) ^(b)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a) ^(b)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a) ^(b)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a) ^(b)
	r	liigendvagun
	rr	mootorrongivagun

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

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

Nende vagunite puhul kehtivad mahalaadimise 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	Liigend- või mootorrongivagun, telgedega, 2-osaline 22 m ≤ lu < 27 m	
Märgistustähed	a	kandevankritega
	e	3-osaline
	ee	4- või enamaosaline
	c	rõhu all mahalaadimisega
	d	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, vahelduvalt, ülalt ^(a)
	dd	juhitava raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, vahelduvalt, alt ^(a)
	f	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga
	ff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes tunneli kaudu)
	fff	sobiv ühenduseks Suurbritanniaga (üksnes rongipraamiga)
	g	teravilja jaoks
	i	kohandatud selliste esemete veoks, mis harilikele vagunitele laadides ületaksid gabariiti ^(b)
	l	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, üheaegselt, ülalt ^(a)
	ll	korraga raskusjõul mahalaadimisega, kahepoolset, üheaegselt, alt ^(a)
	m	2-osaline: lu ≥ 27 m
	mm	2-osaline: lu < 22 m
	o	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	oo	korraga telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a) ^(b)
	p	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, ülalt ^(a)
	pp	juhitava telgjoonelt raskusjõul mahalaadimisega, alt ^(a)
	r	liigendvagun
rr	mootorrongivagun	

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

^(b) Eelkõige:

- sumpvagunid,
- kesksüvendiga vagunid,
- kalddiagonaali juhtimispludiga 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.

KATEGORIATÄHT: Z — TSISTERNVAGUN

Standardvagun		Metallkestaga, vedelike või gaaside veoks Liigend- või mootorrongivagun telgedega, 2-osaline $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Märgistustähed	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) Märgistustähete „c” ei märgita vagunitele, mis kannavad märgistustähete „g”.

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	Tantsimisvõimalusega baarivagun
SR	
WG	
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

Kupeeade arv märgitakse tärkidega (näide: Bc9)

Riigisese tähendusega seeriatähed ja märgistustähed

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

LISA P.14.

Eriveeremi tähtmärgistus

Kõnealune märgistus on sätestatud dokumendis EN 14033-1 „Railway applications — Track — Technical requirements for railbound construction and maintenance machines — Part 1: Running of railbound machines”.

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.

LISA S.

Ei kasutata

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 tavaraudtee OPT KTK nõudeid

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

Vt ka lisa U.

LISA U.

Avatud punktide loend

PUNKT 4.2.2.5

Rongi koosseisu dokument

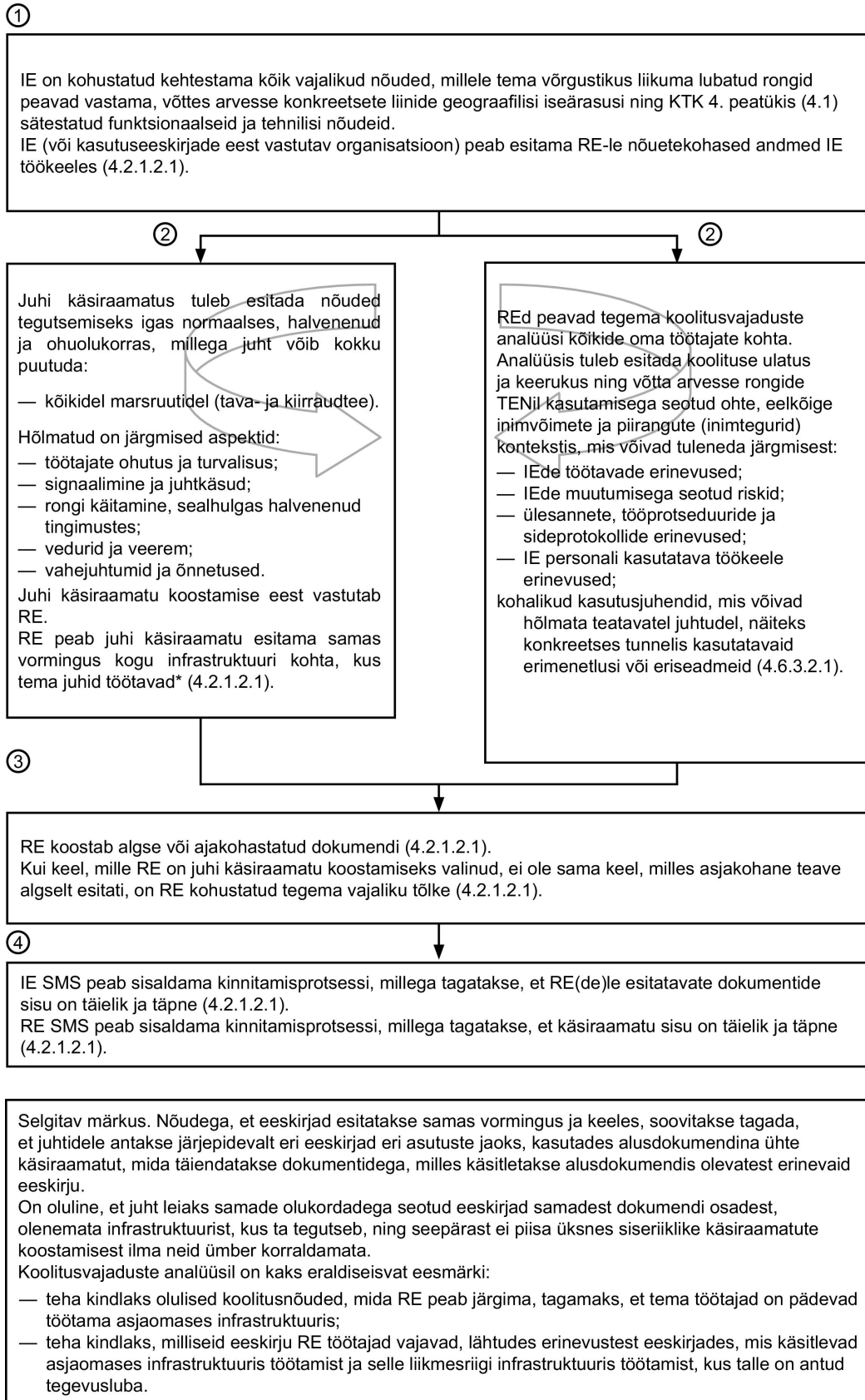
LISA T (vt käesoleva KTK punkt 4.2.2.6.2)

Pidurdustõhusus

LISA V.

Juhi eeskirjade koostamine ja ajakohastamine

Koostoiimes 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 suurusel 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 igapäevatoos 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 toimivate kindlaksmääratud toimingutega (näiteks jaama saabumine, jaamast läbisõit või jaamast väljumine) seotud andmeid nende toimumise ajal.
Aruandluspunkt	Rongi graafikus olev punkt, kus tuleb teatada saabumis-, väljumis- või läbisõiduaeg.
Marsruut	Liini konkreetne lõik või lõigud.

Mõiste	Määratlus
Marsruudi tundmine	Liini nende osade tundmine, kus rongis olevad töötajad täidavad tööülesandeid, lähtudes andmetest, mida annab raudteefrastruktuuri-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 poolse liini hindamisel või riikliku ohutuasutuse 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 raudteefrastruktuuri-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 kellaeg. Tegemist võib olla saabumisaja, väljumisaja või juhul, kui rongile ei ole ette nähtud antud punktis peatuda, läbisõiduajaga.
Vedur	Jõumasinaga veeremiüksus, mis suudab ise liikuda ja liigutada külgehaagitud veeremit.
Rong	Rong on üks või mitu vedurit, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, või mitu ühendatud iseliikuvat veeremiüksust, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) TENi kahe või enama kindlaksmääratud punkti vahel.
Rongi lähetamine	Rongijuhi märguanne, et kõik jaama- või depootoimingud on lõpule viidud ja vastutavad töötajad on rongile andnud liikumisloa.
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 kontrole.
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 Polzovanija Wagonami v mezhdunarodnom soobsheni” = „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
ten	Üleeuroopaline võrgustik
KTK	Koostalitluse tehniline kirjeldus
uic	Rahvusvaheline Raudteeliit (<i>Union Internationale des Chemins de fer</i>)
UV	Ultraviolet
VKM	Veeremi valdaja tähis