

II

(Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 12 päivänä toukokuuta 2011,

Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä

(tiedoksiannettu numerolla K(2011) 3099)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/314/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan rautatieviraston perustamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2004/EY ⁽²⁾ 12 artiklassa edellytetään, että Euroopan rautatievirasto, jäljempänä ’virasto’, varmistaa, että yhteentoimivuuden tekniset eritelmät, jäljempänä ’YTE:t’, mukautetaan tekniseen kehitykseen ja markkinoiden trendiin sekä sosiaalisiin vaatimuksiin, ja ehdottaa komissiolle tarpeelliseksi katsomiaan muutoksia YTE:iin.
- (2) Komissio antoi 13 päivänä heinäkuuta 2007 tehdyllä päätöksellä K(2007) 3371 virastolle yleisen toimeksianton toteuttaa tiettyjä toimia Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ⁽³⁾ sekä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun neuvoston direktiivin 2001/16/EY ⁽⁴⁾ nojalla. Kyseisen yleisen toimeksiannon mukaisesti virastoa pyydettiin tarkistamaan 11 päivänä elokuuta 2006 tehdyllä komission päätöksellä

2006/920/EY hyväksytty YTE, joka liittyy Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmään ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” ⁽⁵⁾.

- (3) Virasto antoi 17 päivänä heinäkuuta 2009 neljä suositusta, jotka koskivat eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttötoimintaa koskevia sääntöjä (ERA/REC/2009-02/INT), käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n liitteen P tarkistamista (ERA/REC/2009-03/INT), tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n liitteen T tarkistamista (ERA/REC/2009-04/INT) sekä yhdenmukaisuutta direktiivin 2007/59/EY kanssa veturinkuljettajan pätevyyttä koskevien määräysten osalta (ERA/REC/2009-05/INT). Nämä neljä suositusta johtivat komission päätökseen käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevista YTE:istä tehtyjen päätösten 2006/920/EY ja 2008/231/EY muuttamisesta, josta direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustettu komitea antoi puoltavan lausunnon 25 päivänä helmikuuta 2010.
- (4) Viraston 7 päivänä toukokuuta 2010 antamassa suosituksessa (ERA/REC/03-2010/INT) ehdotetaan tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevaan YTE:ään uusia muutoksia, jotka liittyvät muun muassa junan näkyvyyteen (peräpää), junien tunnistuksiin sekä yhdenmukaisuuteen yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY ⁽⁶⁾ kanssa.
- (5) Selvyyden ja yksinkertaisuuden vuoksi on asianmukaista korvata päätös 2006/920/EY.

⁽¹⁾ EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EUVL L 359, 18.12.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

- (6) Liitteessä esitetyssä YTE:ssä ei tulisi edellyttää erityisten tekniikoiden tai teknisten ratkaisujen käyttöä paitsi silloin, kun se on Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden kannalta ehdottomasti tarpeen.
- (7) Kunkin jäsenvaltion on päivitettävä vastuulleen kuuluvien ratojen osalta käyttöönottosuunnitelma, jonka mukaisesti varmennetaan liitteessä esitetyn YTE:n käyttöönotto ja sen kyseeseen tulevien osien noudattaminen.
- (8) Nykyään rautatieliikennettä säännellään voimassa olevilla kansallisilla, kahdenvälisillä, monikansallisilla tai kansainvälisillä sopimuksilla. On tärkeää, että kyseiset sopimukset eivät estä yhteentoimivuuden alalla nykyään tai tulevaisuudessa tapahtuvaa edistystä. Sen vuoksi on tarpeen, että komissio tutkii kyseiset sopimukset selvittääkseen, onko liitteessä esitettyä YTE:ää tarkistettava vastaavasti.
- (9) Tässä päätöksessä säädetty toimenpiteet ovat direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Hyväksytään liitteenä oleva Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (YTE).
2. Tämän päätöksen liitteenä olevaa YTE:ää sovelletaan direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevassa 2.4 kohdassa kuvattuun käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevaan osajärjestelmään.

2 artikla

1. Virasto julkaisee Internet-sivustollaan luettelot liitteessä Pa olevassa 9, 10, 11, 12 ja 13 kohdassa tarkoitetuista tunnuksista.
2. Virasto pitää 1 kohdassa tarkoitetut tunnusten luettelot ajan tasalla ja ilmoittaa komissiolle niiden muutoksista.

Komissio ilmoittaa jäsenvaltioille näiden tunnusten muutoksista direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

3 artikla

Jos direktiivin 2008/57/EY 2 (c) artiklan mukainen liikkuvan kaluston yksikkö myydään tai vuokrataan kuutta kuukautta pidemmäksi yhtäjaksoiseksi ajaksi ja jos kaikki tekniset ominaisuudet, joiden mukaisesti se on otettu käyttöön, pysyvät muuttumattomina, sen eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron (EVN) saa 31 päivään joulukuuta 2013 asti muuttaa rekisteröimällä kalustoyksikkö uudelleen ja peruuttamalla alkuperäinen rekisteröinti.

Jos tämä uusi rekisteröinti koskee eri jäsenvaltiota kuin alkuperäinen rekisteröinti, uuden rekisteröinnin osalta toimivaltainen

taho voi vaatia jäljennöksen alkuperäiseen rekisteröintiin liittyvistä asiakirjoista.

Tällainen EVN-numeron vaihtaminen ei rajoita direktiivin 2008/57/EY 21–26 artiklan soveltamista lupamenettelyjen osalta.

EVN-numeron vaihtamisesta syntyvistä hallintokustannuksista vastaa EVN-numeron vaihtamista pyytävä hakija.

4 artikla

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi seuraavantyyppiset sopimukset kuuden kuukauden kuluessa liitteenä olevan YTE:n voimaantulosta, mikäli niistä ei ole jo ilmoitettu päätöksen 2006/920/EY nojalla:

1. jäsenvaltioiden ja rautatieyritysten tai rataverkon haltijoiden väliset pysyvät tai väliaikaiset kansalliset sopimukset, jotka ovat suunnitellun junaliikennepalvelun hyvin erityisen tai paikallisen luonteen vuoksi välttämättömiä;
2. rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden tai turvallisuusviranomaisten kahden- tai monenväliset sopimukset, joilla saadaan aikaan merkittävää paikallista tai alueellista yhteentoimivuutta;
3. yhden tai useamman jäsenvaltion ja vähintään yhden kolmannen maan väliset kansainväliset sopimukset tai jäsenvaltioiden rautatieyritysten tai rataverkon haltijoiden ja vähintään yhden kolmannen maan rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan väliset kansainväliset sopimukset, joilla saadaan aikaan merkittävää paikallista tai alueellista yhteentoimivuutta.

5 artikla

Kunkin jäsenvaltion on päivitettävä YTE:ää koskeva kansallinen käyttöönottosuunnitelma, jonka se on laatinut päätöksen 2006/920/EY 4 artiklan mukaisesti. Päivitetty käyttöönottosuunnitelma on laadittava tämän päätöksen liitteen luvun 7 mukaisesti.

Kunkin jäsenvaltion on toimitettava päivitetty käyttöönottosuunnitelma muille jäsenvaltioille ja komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012.

6 artikla

Kumotaan komission päätös 2006/920/EY 1 päivästä tammikuuta 2012.

7 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2012.

On kuitenkin huomattava, että

1. liitettä P sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2012 31 päivään joulukuuta 2013,
2. liitettä Pa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2014.

8 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 12 päivänä toukokuuta 2011.

Komission puolesta

Siim KALLAS

Varapuheenjohtaja

LIITE

**OSAJÄRJESTELMÄÄ ”KÄYTTÖTOIMINTA JA LIIKENTEEN HALLINTA” KOSKEVA YHTEENTOIMIVUUDEN
TEKNINEN ERITELMÄ**

SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO	9
1.1	Asiakirjan tekninen soveltamisala	9
1.2	Asiakirjan maantieteellinen soveltamisala	9
1.3	Tämän YTE:n sisältö	9
2.	OSAJÄRJESTELMÄN MÄÄRITELMÄ JA SOVELTAMISALA	9
2.1	Osajärjestelmä	9
2.2	Soveltamisala	9
2.2.1	Henkilökunta ja junat	9
2.2.2	Periaatteet	10
2.2.3	Sovellettavuus nykyiseen liikkuvaan kalustoon sekä rataan ja sen laitteisiin	10
3.	OLENNAISET VAATIMUKSET	10
3.1	Olennaisten vaatimusten täyttäminen	10
3.2	Olennaiset vaatimukset – yleiskatsaus	11
4.	OSAJÄRJESTELMÄN OMINAISUUDET	15
4.1	Johdanto	15
4.2	Osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset eritelmät	15
4.2.1	Henkilöstöön liittyvät eritelmät	15
4.2.1.1	Yleiset vaatimukset	15
4.2.1.2	Kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio	15
4.2.1.2.1	Kuljettajan sääntökirja	15
4.2.1.2.2	Liikennöitävien rataosien sekä niillä käytettävien ratalaitteiden kuvaus	16
4.2.1.2.2.1	Reittikirjan laatiminen	16
4.2.1.2.2.2	Muutokset reittikirjan tietoihin	17
4.2.1.2.2.3	Tiedottaminen kuljettajalle reaaliaikaisesti	17
4.2.1.2.3	Aikataulut	17
4.2.1.2.4	Liikkuva kalusto	17
4.2.1.3	Muulle rautatieyrityksen henkilöstölle kuin kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio	17
4.2.1.4	Liikenteenohjaukselle tarkoitettu dokumentaatio	17
4.2.1.5	Turvallisuuteen liittyvä viestintä junan miehistön, rautatieyrityksen muun henkilöstön ja liikenteenohjauksen välillä	18
4.2.2	Juniin liittyvät eritelmät	18

4.2.2.1	Junan näkyvyys	18
4.2.2.1.1	Yleinen vaatimus	18
4.2.2.1.2	Etupää	18
4.2.2.1.3	Takapää	19
4.2.2.2	Junan kuuluvuus	20
4.2.2.2.1	Yleinen vaatimus	20
4.2.2.2.2	Äänimerkin käyttö	20
4.2.2.3	Liikkuvan kaluston tunnisteet	20
4.2.2.4	Matkustajien ja kuorman turvallisuus	20
4.2.2.4.1	Kuorman turvallisuus	20
4.2.2.4.2	Matkustajien turvallisuus	20
4.2.2.5	Junan kokoonpano	20
4.2.2.6	Junan jarrutus	21
4.2.2.6.1	Jarrujärjestelmän vähimmäisvaatimukset	21
4.2.2.6.2	Jarrutuskyyky	21
4.2.2.7	Junan kulkukelpoisuuden varmistaminen	21
4.2.2.7.1	Yleinen vaatimus	21
4.2.2.7.2	Tarvittavat tiedot	21
4.2.2.8	Opastimien ja radan merkkien näkyvyyttä koskevat vaatimukset	21
4.2.2.9	Turvalaite	22
4.2.3	Junien toimintaan liittyvät eritelmät	22
4.2.3.1	Junan kulun suunnittelu	22
4.2.3.2	Junien tunnisteet	22
4.2.3.2.1	Junanumeron muoto	22
4.2.3.3	Junan lähtö	22
4.2.3.3.1	Ennen lähtöä tehtävät tarkastukset ja testit	22
4.2.3.3.2	Junan kulkuvalmiudesta ilmoittaminen rataverkon haltijalle	22
4.2.3.4	Liikenteen hallinta	22
4.2.3.4.1	Yleiset vaatimukset	22
4.2.3.4.2	Junaseuranta	22
4.2.3.4.2.1	Junien kulun seurantaan tarvittavat tiedot	22
4.2.3.4.2.2	Ennakoitu luovutusaika	23
4.2.3.4.3	Vaaralliset aineet	23
4.2.3.4.4	Toiminnan laatu	23
4.2.3.5	Tietojen tallentaminen	23

4.2.3.5.1	Valvontatietojen tallentaminen junan ulkopuolella	24
4.2.3.5.2	Valvontatietojen tallentaminen junassa	24
4.2.3.6	Häiriötilanne	24
4.2.3.6.1	Ilmoittaminen toisille käyttäjille	24
4.2.3.6.2	Kuljettajien ohjeistaminen	24
4.2.3.6.3	Poikkeusjärjestelyt	24
4.2.3.7	Hätätilanteiden hallinta	25
4.2.3.8	Junan miehistön auttaminen häiriötilanteessa tai kun ilmenee merkittävä liikkuvan kaluston toimintahäiriö	25
4.3	Liitännöiden toiminnalliset ja tekniset eritelmät	25
4.3.1	Liitännät infrastruktuuri-YTE:ään	25
4.3.2	Liitännät ohjaus-, hallinta- ja merkinanto -YTE:ään	26
4.3.3	Liitännät liikkuvan kaluston YTE:ään	26
4.3.3.1	Liitännät vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevaan YTE:ään	26
4.3.3.2	Liitännät tavaraliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevaan YTE:ään	26
4.3.4	Liitännät energia-YTE:ään	27
4.4	Käyttöä koskevat säännöt	27
4.5	Kunnossapitoa koskevat säännöt	27
4.6	Ammatilliset pätevyysvaatimukset	27
4.6.1	Ammattitaito	27
4.6.1.1	Ammatillinen tietämys	27
4.6.1.2	Kyky käyttää tätä tietämystä	28
4.6.2	Kielitaito	28
4.6.2.1	Periaatteet	28
4.6.2.2	Kielitaidon taso	28
4.6.3	Henkilöstön alku- ja jatkuva arviointi	28
4.6.3.1	Peruselementit	28
4.6.3.2	Koulutustarpeiden selvittäminen	29
4.6.3.2.1	Koulutustarpeiden selvittämisprosessin kehittäminen	29
4.6.3.2.2	Koulutustarveselvityksen päivittäminen	29
4.6.3.2.3	Junan miehistöä ja apuhenkilöstöä koskevat erityiset elementit	29
4.6.3.2.3.1	Infrastruktuuria koskeva tietämys	29
4.6.3.2.3.2	Liikkuvaa kalustoa koskeva tietämys	29
4.6.3.2.3.3	Apuhenkilöstö	30
4.7	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat vaatimukset	30
4.7.1	Johdanto	30

4.7.2	Poistettu	30
4.7.3	Poistettu	30
4.7.4	Lääkärintarkastukset ja psykologiset arvioinnit	30
4.7.4.1	Ennen työhön hyväksymistä:	30
4.7.4.1.1	Lääkärintarkastuksen vähimmäissisältö	30
4.7.4.1.2	Psykologinen arviointi	30
4.7.4.2	Työhön hyväksymisen jälkeen	31
4.7.4.2.1	Määräaikaisten lääkärintarkastusten aikataulu	31
4.7.4.2.2	Määräaikaisen lääkärintarkastuksen vähimmäissisältö	31
4.7.4.2.3	Ylimääräiset lääkärintarkastukset ja/tai psykologiset arvioinnit	31
4.7.5	Terveystilavaatimukset	31
4.7.5.1	Yleiset vaatimukset	31
4.7.5.2	Näkövaatimukset	31
4.7.5.3	Kuulovaatimukset	32
4.8	Infrastruktuuria ja kalustoyksiköjä koskevat kansalliset rekisterit	32
4.8.1	Infrastruktuuri	32
4.8.2	Liikkuva kalusto	32
5.	YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT	32
5.1	Määritelmä	32
5.2	Osatekijöiden luettelo	32
6.	OSATEKIJÖIDEN VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA/TAI KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTI JA OSAJÄRJESTELMÄN TARKASTUS	32
6.1	Yhteentoimivuuden osatekijät	32
6.2	Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä	32
6.2.1	Periaatteet	32
7.	KÄYTTÖÖNOTTO	33
7.1	Periaatteet	33
7.2	Käyttöänoton suuntaviivoja	33
7.3	Erityistapaukset	33
7.3.1	Johdanto	33
7.3.2	Erityistapausten luettelo	34
7.3.2.1	Viroa, Latviaa ja Liettuaa koskeva väliaikainen erityistapaus (T1)	34
7.3.2.2	Irlantia ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva tilapäinen erityistapaus (T2)	34
Liite A:	ERTMS/ETCS-käyttöä säännöt	35
Liite B:	Muita yhdenmukaisen toiminnan mahdollistavia sääntöjä	36
Liite C:	Turvallisuuteen liittyvän viestinnän menetelmät	37

Liite D:	Tiedot, joiden on oltava rautatieyrityksen käytettävissä niihin reitteihin liittyen, joilla sen on tarkoitus liikennöidä	47
Liite E:	Kielitaito ja viestinnän taso	51
Liite F:		52
Liite G:		52
Liite H:		52
Liite I:		52
Liite J:	Ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimukset junassa mukana olevan henkilöstön osalta	53
Liite K:		55
Liite L:	Ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimukset junan valmistelussa	56
Liite M:		58
Liite N:		58
Liite O:		58
Liite P:		59
Liite Pa:		97
Liite Q:		107
Liite R:		107
Liite S:		107
Liite T:	Jarrutuskyky	108
Liite U:	Avointen kysymysten luettelo	109
Liite V:		109
Liite W:	Sanasto	110

1. JOHDANTO

1.1 Asiakirjan tekninen soveltamisala

Tämä yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (jäljempänä 'YTE ') koskee direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevan 1 kohdan luettelon mukaista osajärjestelmää "käyttötoiminta ja liikenteen hallinta". Lisätietoja tästä osajärjestelmästä on luvussa 2.

1.2 Asiakirjan maantieteellinen soveltamisala

Tämän YTE:n maantieteellinen soveltamisala on direktiivin 2008/57/EY liitteessä I kuvattu Euroopan laajuinen tavanomainen rautatiejärjestelmä.

1.3 Tämän YTE:n sisältö

Direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tässä YTE:ssä

- a) ilmoitetaan sen tarkoitettu soveltamisala käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa osajärjestelmässä – 2 luku
- b) täsmennetään olennaiset vaatimukset kyseiselle osajärjestelmälle ja sen liitännöille muihin osajärjestelmiin – 3 luku
- c) määritellään toiminnalliset ja tekniset eritelmät, jotka kyseisen osajärjestelmän ja sen liitännöjen muihin osajärjestelmiin on täytettävä. Tarvittaessa nämä eritelmät voivat poiketa toisistaan osajärjestelmän käytön mukaan, esimerkiksi direktiivin 2008/57/EY liitteessä I mainittujen rataverkkoryhmien, solmukohtien ja/tai liikkuvan kaluston mukaan – 4 luku
- d) määritetään yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, joita varten on oltava olemassa eurooppalaiset eritelmät, mukaan lukien eurooppalaiset standardit, jotka ovat välttämättömiä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi – 5 luku
- e) ilmoitetaan kussakin tapauksessa menettelyt, joita on käytettävä yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa – 6 luku
- f) ilmoitetaan YTE:n käyttöönottostrategia. Erityisesti täsmennetään välivaiheet ja sovellettavat elementit, joiden kautta siirrytään asteittain nykytilanteesta sellaiseen lopulliseen tilanteeseen, jossa YTE:n noudattaminen on vallitseva normi – 7 luku
- g) ilmoitetaan kyseisen henkilöstön osalta ammattipätevyyttä ja työterveyttä ja -turvallisuutta koskevat edellytykset, joita tarkoitetaan osajärjestelmän käyttö ja ylläpito sekä YTE:n käyttöönotto edellyttävät – 4 luku.

Lisäksi voidaan direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrittää erityistapauksia kutakin YTE:ä varten. Nämä selostetaan 7 luvussa.

Tämän YTE:n 4 lukuun sisältyvät myös edellä tämän liitteen 1.1 ja 1.2 kohdassa mainittua soveltamisalaa koskevat käyttö- ja kunnossapitosäännöt.

2. OSAJÄRJESTELMÄN MÄÄRITELMÄ JA SOVELTAMISALA

2.1 Osajärjestelmä

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä kuvataan direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevassa 2.4 kohdassa seuraavasti:

"Menettelyt ja niihin liittyvät laitteet, joiden avulla voidaan varmistaa erilaisten rakenteellisten osajärjestelmien yhdenmukainen käyttö sekä niiden tavanomaisen toiminnan että vajaatoiminnan aikana, mukaan lukien erityisesti koulutus ja junien ohjaus sekä liikenteen suunnittelu ja hallinta.

Palvelujen rajan yli suorittamisen edellyttämä ammatillinen kelpoisuus kaikilta osiltaan".

2.2 Soveltamisala

Tätä YTE:ää sovelletaan tavanomaisen rautatieliikenteen Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän ratoihin liittyvien rataverkon haltijoiden (jäljempänä myös "IM") ja rautatieyritysten (jäljempänä myös "RU") käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmään.

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmää koskevassa YTE:ssä esitettyjä eritelmiä voidaan käyttää viiteasiakirjana liikennöitäessä junilla, vaikka ne eivät kuuluisikaan tämän YTE:n soveltamisalaan.

2.2.1 Henkilökunta ja junat

Jäljempänä olevat 4.6 ja 4.7 kohdat koskevat henkilökuntaa, joka on junassa mukana ja suorittaa turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä ylittäessä valtioiden välinen raja ja työskentelee sellaista paikkaa kauempana, jota rataverkon haltijan verkkoselostuksessa nimitetään "raja-asemaksi" ja joka sisältyy tämän turvallisuussu lupaan.

Kohta 4.6.2 koskee myös veturinkuljettajia, kuten direktiivin 2007/59/EY liitteessä VI olevassa 8 kohdassa säädetään. Henkilökunnan jäsenen ei katsota ylittävän rajaa, jos toiminta käsittää työskentelyn vain tämän kohdan ensimmäisessä kappaleessa kuvattujen "raja-asemien" sisällä.

Liikenteenohjaukseen liittyviä turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä hoitaviin henkilöihin sovelletaan ammatillista pätevyyttä sekä terveyttä ja turvallisuutta koskevien määräysten vastavuoroista tunnustamista jäsenvaltioiden välillä.

Niihin henkilöstön jäseniin, jotka hoitavat junan loppuvalmisteluun liittyviä turvallisuuskriittisiä tehtäviä ennen junan aikataulun mukaista rajanylitystä ja työskentelevät tämän luvun ensimmäisessä kappaleessa kuvattua "raja-asemaa" kauempana, sovelletaan 4.6 kohtaa sekä terveyttä ja turvallisuutta koskevien määräysten vastavuoroista tunnustamista jäsenvaltioiden välillä. Junan ei katsota liikennöivän rajan yli, jos kaikki junan valtioiden välisen rajan ylittävät vaunut kulkevat vain tämän kohdan ensimmäisessä kappaleessa kuvatulle "raja-asemalle" saakka.

Tästä voidaan yhteenvetona esittää seuraavat taulukot:

Henkilöstö, joka työskentelee sellaisten junien mukana, jotka ylittävät valtioiden välisen rajan ja jatkavat matkaansa raja-aseman jälkeen

Tehtävä	Ammatilliset pätevyysvaatimukset	Terveydentilavaatimukset
Junan miehistönä oleminen	4.6	4.7
Junan kulkuluvan antaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen
Junan valmistelu	4.6	Vastavuoroinen tunnustaminen
Junan lähettäminen	Vastavuoroinen tunnustaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen

Henkilöstö, joka työskentelee sellaisissa junissa, jotka eivät ylitä valtioiden välistä rajaa tai jatka raja-asemaa pidemmälle

Tehtävä	Ammatilliset pätevyysvaatimukset	Terveydentilavaatimukset
Junan miehistönä oleminen	Vastavuoroinen tunnustaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen
Junan kulkuluvan antaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen
Junan valmistelu	Vastavuoroinen tunnustaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen
Junan lähettäminen	Vastavuoroinen tunnustaminen	Vastavuoroinen tunnustaminen

2.2.2 Periaatteet

Tämä YTE käsittelee niitä käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmän osia (kuten 4 luvussa on selostettu), joiden kohdalla periaatteessa on toiminnallisia liitännöjä rautatieyhteyksien ja rataverkon haltijoiden välillä ja jotka ovat erityisen hyödyllisiä yhteentoimivuuden kannalta.

Rautatieyhteyksien ja rataverkon haltijan on varmistettava, että kaikki sääntöjä ja menettelyjä sekä asiakirjoja koskevat vaatimukset täytetään laatimalla asianmukaiset prosessit. Näiden prosessien perustaminen on olennainen osa direktiivin 2004/49/EY edellyttämää rautatieyhteyksien ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää (jäljempänä myös "SMS"). Itse turvallisuusjohtamisjärjestelmän arvioi kyseeseen tuleva kansallinen turvallisuusviranomainen (jäljempänä myös "NSA") ennen kuin se antaa turvallisuustodistuksen/-luvan.

2.2.3 Sovellettavuus nykyiseen liikkuvaan kalustoon sekä rataan ja sen laitteisiin

Vaikka suurin osa tämän YTE:n vaatimuksista liittyykin prosesseihin ja menettelyihin, osa niistä liittyy myös fyysisiin elementteihin eli toiminnan kannalta tärkeisiin juniin ja kulkuneuvoihin.

Näiden elementtien suunnittelukriteerit on esitetty muita osajärjestelmiä, kuten liikkuva kalustoa, koskevilla YTE:issä. Tämän YTE:n yhteydessä huomioon otetaan niiden toiminnallinen rooli.

3. OLENNAISET VAATIMUKSET

3.1 Olennaisen vaatimusten täyttäminen

Direktiivin 2008/57/EY 4 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja niiden yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä direktiivin liitteessä III lyhyesti esitetyt olennaiset vaatimukset.

3.2 Olennaiset vaatimukset – yleiskatsaus

Olennaiset vaatimukset liittyvät seuraaviin asioihin:

- turvallisuus
- luotettavuus ja käytettävyys
- terveysnäkökohdat
- ympäristönsuojelu
- tekninen yhteensopivuus.

Direktiivin 2008/57/EY mukaan olennaiset vaatimukset voivat koskea yleisesti koko Euroopan laajuista tavanomaista rautatiejärjestelmää tai erityisesti kutakin osajärjestelmää ja sen osatekijöitä.

Seuraavassa taulukossa on yhteenveto direktiivin 2008/57/EY liitteessä III esitettyjen ja tässä YTE:ssä esitettyjen olennaisten vaatimusten vastaavuudesta.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

4. OSAJÄRJESTELMÄN OMINAISUUDET

4.1 Johdanto

Kun otetaan huomioon kaikki asiaan liittyvät olennaiset vaatimukset, 2.2 kohdassa kuvattu käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä käsittää vain tässä luvussa eriteltyt elementit.

Direktiivin 2001/14/EY mukaisesti rataverkon haltijalla on kokonaisvastuu siitä, että se esittää kaikki ne vaatimukset, joita sen rataverkossa kulkemaan oikeutettujen junien on täytettävä ottaen huomioon eri ratojen maantieteelliset erityispiirteet ja tässä luvussa esitetyt toiminnalliset tai tekniset eritelvät.

4.2 Osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset eritelvät

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset eritelvät sisältävät seuraavat osat:

- henkilöstöön liittyvät eritelvät
- juniin liittyvät eritelvät
- junaliikenteeseen liittyvät eritelvät.

4.2.1 Henkilöstöön liittyvät eritelvät

4.2.1.1 Yleiset vaatimukset

Tämä kohta koskee henkilöstöä, joka suorittaa turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä, joihin liittyy rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan välinen suora vuorovaikutus.

1. Rautatieyrityksen henkilöstö, joka

- a) ajaa junia (tässä YTE:ssä viitataan sanalla "kuljettaja") ja kuuluu "junan miehistöön"
- b) työskentelee junassa (muuta kuin sen ajamista) ja kuuluu "junan miehistöön"
- c) hoitaa junan valmisteluun liittyviä tehtäviä.

2. Rataverkon haltijan liikenteenohjaushenkilöstö

Olennaiset vaatimukset koskevat:

- dokumentaatiota
- viestintää.

Lisäksi tämän YTE:n 2.2.1 kohdassa määritellylle henkilöstölle esitetään vaatimuksia, jotka koskevat:

- pätevyyttä (ks. 4.6 kohta ja liite L)
- terveyttä ja turvallisuutta (ks. 4.7 kohta)

4.2.1.2 Kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio

Junan toiminnasta vastaavan rautatieyrityksen on annettava kuljettajalle kaikki tämän tehtäviensä hoitamisessa tarvitsemat tiedot ja dokumentaatio.

Näissä tiedoissa on otettava huomioon tarpeelliset perusasiat, jotka koskevat kullakin reitillä tapahtuvaa liikennettä ja käytettävää liikkuvaa kalustoa sekä normaali- että häiriö- ja hätätilanteissa.

4.2.1.2.1 Kuljettajan sääntökirja

Kaikkien kuljettajaa koskevien menettelyjen tulee sisältyä "Kuljettajan sääntökirja" -nimiseen paperiseen tai sähköiseen asiakirjaan.

Kuljettajan sääntökirjassa on esitettävä ajettavia reittejä ja kyseisillä reiteillä käytettävää liikkuvaa kalustoa koskevat vaatimukset normaali- ja häiriötilanteissa sekä kuljettajan mahdollisesti kohtaamissa hätätapauksissa.

Kuljettajan sääntökirjan on katettava kaksi erillistä aluetta:

- toinen kuvaa koko Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskevat yhteiset säännöt ja menettelyt (liitteiden A, B ja C sisältö huomioon ottaen)
- toinen esittää kutakin rataverkon haltijaa koskevat säännöt ja menettelyt.

Siinä on oltava vähintään seuraavia asioita koskevat menettelyt:

- henkilöstöturvallisuus ja turvatoimenpiteet
- ohjaus, hallinta ja merkinanto

- junaliikenne häiriötilanteet mukaan luettuina
- vetokalusto ja muu liikkuva kalusto
- onnettomuudet ja tapaturmat.

Rautatieyritys vastaa Kuljettajan sääntökirjan koostamisesta.

Rautatieyrittäjien on julkaistava Kuljettajan sääntökirja samassa muodossa koko sen rataverkon alueella, jossa sen kuljettajat työskentelevät.

Rautatieyrittäjien on koostettava Kuljettajan sääntökirja niin, että kuljettaja pystyy soveltamaan kaikkia käyttötoimintaan liittyviä sääntöjä.

Siinä on oltava kaksi liitettä:

- liite 1: Viestintämenettelyjen käsikirja
- liite 2: Lomakekirja.

Viestien ja lomakkeiden on oltava rataverkon haltijan "operointikielellä" laadittuja.

Kuljettajan sääntökirjan laatimis- ja päivitysprosessiin tulee sisältyä seuraavat vaiheet:

- rataverkon haltijan (tai toimintasääntöjen laatimisesta vastaavan organisaation) on annettava rautatieyrittäjälle asianmukaiset tiedot rataverkon haltijan "operointikielellä"
- rautatieyrittäjien tulee laatia alkuperäinen tai päivitetty asiakirja
- jos rautatieyrittäjien Kuljettajan sääntökirjaa varten valitsema kieli ei ole sama kuin se, jolla asianmukaiset tiedot alun perin toimitettiin, rautatieyrittäjien vastaa tarvittavan käännöksen järjestämisestä ja/tai selventävien huomautusten laatimisesta toisella kielellä.

Rataverkon haltijan on varmistettava, että rautatieyrittäjille annettujen asiakirjojen sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

Rautatieyrittäjien on varmistettava, että Kuljettajan sääntökirjan sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

4.2.1.2.2 Liikennöitävien rataosien sekä niillä käytettävien ratalaitteiden kuvaus

Kuljettajille on annettava ajotehtävän kannalta oleelliset tiedot rataosista ja käytössä olevista ratalaitteista niiden rataosien osalta, joilla he toimivat. Nämä tiedot on esitettävä yhdessä asiakirjassa nimeltään "reittikirja" (joka voi olla joko paperinen tai sähköinen asiakirja).

Seuraavassa on luettelo tiedoista, jotka vähintään on annettava:

- yleiset liikennettä koskevat ominaispiirteet
- nousujen ja laskujen kaltevuuslukemat
- yksityiskohtainen ratakaavio.

4.2.1.2.2.1 Reittikirjan laatiminen

Reittikirja on laadittava samassa muodossa kaikille niille rataosille, joita yksittäisen rautatieyrittäjien junat käyttävät.

Rautatieyrittäjien vastaa laatimansa reittikirjan täydellisyydestä ja oikeellisuudesta (esimerkiksi tarvittavien käännösten ja/tai selventävien huomautusten antamisesta) kunkin rataverkon haltijan toimittamien tietojen perusteella.

Siinä on oltava seuraavat tiedot (tämä luettelo ei välttämättä ole täydellinen):

- a) yleiset liikennettä koskevat ominaispiirteet:
 - opastinjärjestelmä ja vastaava liikennöintitapa (kaksiraiteinen rata, kaksisuuntaisuus, vasemman- tai oikeanpuoleinen liikenne jne.)
 - sähkönsyötön tyyppi
 - liikenteenohjauksen ja junan välisen radiolaitteiston tyyppi.
- b) tiedot nousuista ja laskuista sekä niiden kaltevuudesta ja sijainnista;
- c) yksityiskohtainen ratakaavio:
 - liikennepaikkojen sekä tärkeimpien kohtien nimet ja niiden sijainti
 - tunnelit, niiden sijainti, nimi, pituus ja erityiset tiedot, kuten kävelytiet ja turvalliset poistumispaikat sekä sellaisten turvallisten paikkojen sijainti, joissa matkustajat voidaan evakuoida

- olennaiset paikat, kuten erotusjaksot
- kunkin raiteen nopeusrajoitukset mukaan luettuina junalajin mukaiset nopeudet, jos niille on tarvetta
- vastuussa oleva rataverkon haltija
- viestintätavat liikenteenhallinta-/ohjauskeskuksen kanssa sekä normaali- että häiriötilanteessa.

Rataverkon haltijan on varmistettava, että rautatieyriyksille annettujen asiakirjojen sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

Rautatieyriyksen on varmistettava, että reittikirjan sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

4.2.1.2.2.2 Muutokset reittikirjan tietoihin

Rataverkon haltijan on ilmoitettava rautatieyriykselle kaikista pysyvistä tai tilapäisistä muutoksista 4.2.1.2.2.1 kohdan mukaisesti toimitettuihin tietoihin.

Rautatieyriyksen on ryhmiteltävä nämä muutokset tätä tarkoitusta vasten laadittuun paperiseen tai sähköiseen asiakirjaan, jonka on oltava samanmuotoinen kaikkien niiden rataosien osalta, joiden alueella kyseisen rautatieyriyksen junat liikkuvat.

Rataverkon haltijan on varmistettava, että rautatieyriyksille annettujen asiakirjojen sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

Rautatieyriyksen on varmistettava, että reittikirjan tietoihin tehtyjen muutosten koosteasiakirjan sisältö on täydellinen ja paikkansapitävä.

4.2.1.2.2.3 Tiedottaminen kuljettajalle reaaliaikaisesti

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kuljettajille kaikista rataa tai ratalaitteita koskevista muutoksista, joita ei ole merkitty muutoksina reittikirjan tietoihin 4.2.1.2.2.2 kohdan mukaisesti.

4.2.1.2.3 Aikataulut

Aikataulutiedot mahdollistavat junien kulun ajallaan ja edistävät palvelun toimivuutta.

Rautatieyriyksen on annettava kuljettajalle junan normaalin kulun edellyttämät tiedot, joihin sisältyy vähintään:

- junan tunniste
- junan kulussaolopäivät (tarpeen mukaan)
- pysähdyspaikat ja niihin liittyvät toimet
- lupapaikat ja muut ajoituspaikat
- saapumis-/lähtö-/sivuutusajat kussakin pisteessä.

Nämä junan kulkua koskevat tiedot, joiden tulee perustua rataverkon haltijan antamiin tietoihin, voidaan antaa joko sähköisesti tai paperilla.

Tiedot on annettava kuljettajalle samassa muodossa kaikilla niillä rataosilla, joilla rautatieyritys toimii.

4.2.1.2.4 Liikkuva kalusto

Rautatieyriyksen on annettava kuljettajalle kaikki liikkuvan kaluston häiriö- ja vauriotilanteessa tapahtuvan työskentelyn (esimerkiksi silloin, kun junaa on avustettava) kannalta olennaiset tiedot. Tässä dokumentaatiossa on myös kiinnitettävä huomiota nimenomaiseen vuorovaikutukseen rataverkon haltijan henkilöstön kanssa näissä tapauksissa.

4.2.1.3 Muulle rautatieyriyksen henkilöstölle kuin kuljettajille tarkoitettu dokumentaatio

Rautatieyriyksen on annettava kaikille sellaisille työntekijöilleen (sekä junassa työskenteleville että muille), jotka hoitavat sellaisia junaliikenteen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä, joihin liittyy vuorovaikutus rataverkon haltijan henkilökuntaan tai tämän laitteiden tai järjestelmien käyttäminen, näiden tehtävien kannalta tarpeelliseksi katsomansa tiedot säännöistä, menettelyistä, liikkuvasta kalustosta ja reiteistä. Näiden tietojen on katettava sekä normaali toiminta että häiriötilanteet.

Junissa työskentelevälle henkilökunnalle annettavien tällaisten tietojen on rakenteensa, muotonsa, sisältönsä sekä laatimis- ja päivitysmenettelynsä osalta perustuttava tämän YTE:n 4.2.1.2 kohdassa esitettyyn eritelämään.

4.2.1.4 Liikenteenohjaukselle tarkoitettu dokumentaatio

Kaikki liikenteenohjauksen ja junien miehistöjen välisen turvallisuuteen liittyvän viestinnän kannalta tarpeelliset tiedot on esitettävä seuraavissa asiakirjoissa:

— Viestinnän periaatteita kuvaavat asiakirjat (liite C);

— Lomakekirja-niminen asiakirja.

Rataverkon haltijan on laadittava nämä asiakirjat omalla "operointikielellään".

4.2.1.5 Turvallisuuteen liittyvä viestintä junan miehistön, rautatieyhteyden muun henkilöstön ja liikenteenohjauksen välillä

Turvallisuuteen liittyvässä viestinnässä junan miehistön, rautatieyhteyden muun henkilöstön (määritelty liitteessä L) ja liikenteenohjauksen välillä käytetään rataverkon haltijan kyseisellä reitillä käyttämää "operointikieltä" (ks. sanasto).

Junan miehistön ja liikenteenohjauksen välisen turvallisuuteen liittyvän viestinnän periaatteet on esitetty liitteessä C.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava henkilöstönsä päivittäisessä toiminnassaan käyttämä "operointikieli" direktiivin 2001/14/EY mukaisesti.

Jos paikallinen käytäntö kuitenkin edellyttää myös toisen kielen käyttämistä, rataverkon haltijan on määriteltävä sen käytön maantieteelliset rajat.

4.2.2 Juniin liittyvät eritelvät

4.2.2.1 Junan näkyvyys

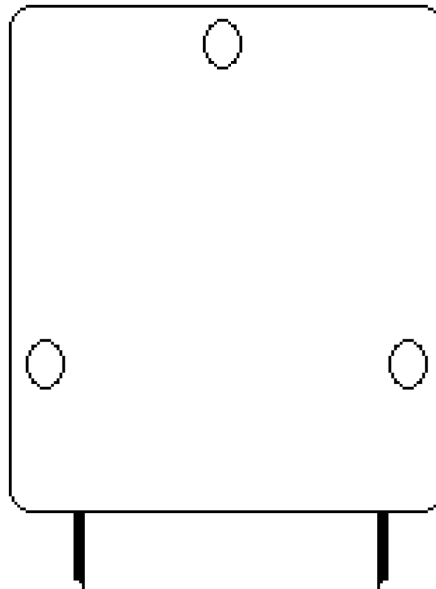
4.2.2.1.1 Yleinen vaatimus

Rautatieyhteyden on varmistettava, että junat on varustettu niiden etu- ja takapäin osoituksella.

4.2.2.1.2 Etupää

Rautatieyhteyden on junan etupäähän asennettujen sytytettyjen valkoisten merkkivalojen avulla varmistettava, että lähestyvä juna näkyy selvästi ja on tunnistettavissa lähestyväksi junaksi.

Junan kulkusuunnassa ensimmäisessä kalustoyksikössä on oltava kolme kuvitellun tasakylkisen kolmion kärjissä olevaa valoa seuraavan kuvan mukaisesti. Näiden valojen on oltava päällä aina, kun junaa ajetaan tästä päästä.

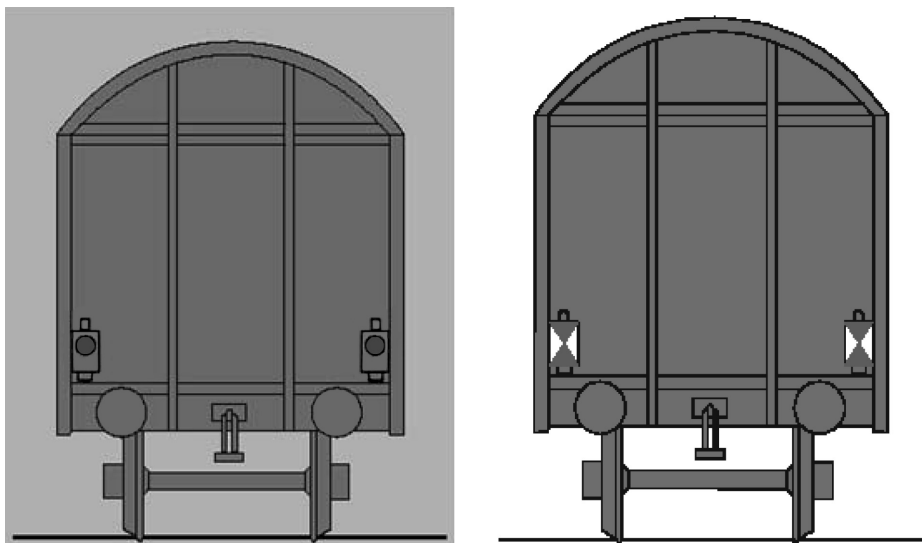


Etupään valojen on tehtävä junasta mahdollisimman helposti havaittava (esim. ratatyöntekijöille ja ylikäytävien käyttäjille) (merkkivalot) sekä annettava junan kuljettajalle riittävä näkyvyys (edessä olevan radan, radanvarren merkien/kylttien jne. valaisu) (ajovalot) yöllä ja hämärässä, mutta ne eivät saa häikäistä vastaantulevien junien kuljettajia.

Valojen välinen etäisyys, korkeus kiskon selästä, halkaisija ja valovoima sekä syntyvän valokeilan mitat ja muoto sekä päivä- että yökäytössä on esitetty liikkuvaa kalustoa koskevassa YTE:ssä (jäljempänä myös "RST-YTE").

4.2.2.1.3 Takapää

Rautatieyrityksen on asianmukaisesti merkittävä juniensa takapää. Loppuopasteita saa käyttää vain junan viimeisessä kalustoyksikössä. Ne on asetettava näkyville seuraavan kuvan osoittamalla tavalla.



4.2.2.1.3.1 Henkilöjunat

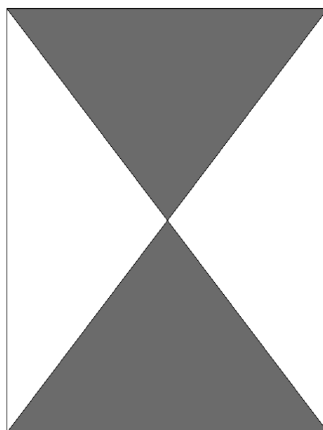
Henkilöjunan takapää on merkittävä kahdella kiinteällä punaisella merkkivalolla, jotka on sijoitettu vaunun poikittaisakselille samalle korkeudelle puskimien yläpuolelle.

4.2.2.1.3.2 Kansainvälisessä liikenteessä käytettävät tavarajunat

Jäsenvaltion on ilmoitettava, kumpaa seuraavista säännöistä sovelletaan sen rataverkon alueella jäsenvaltioiden välisen rajan ylittäviin juniin.

Joko

- kaksi kiinteää punaista valoa tai
- kaksi heijastinmateriaalilla päällystettyä levyä, joiden muoto on seuraava eli valkeat sivukolmiot sekä punainen ylä- ja alakolmio:



Valojen tai levyjen on oltava vaunun poikittaisakselilla samalla korkeudella puskimien yläpuolella. Niiden jäsenvaltioiden, jotka vaativat kaksi heijastavaa levyä, on myös hyväksyttävä kaksi kiinteää punaista valoa junan takaosan merkinä.

4.2.2.1.3.3 Tavarajunat, jotka eivät ylitä jäsenvaltioiden välistä rajaa

Niiden tavarajunien takapään merkintä, jotka eivät ylitä jäsenvaltioiden välistä rajaa, on avoin kohta (ks. liite U).

4.2.2.2 Junan kuuluvuus

4.2.2.2.1 Yleinen vaatimus

Rautatieyhtiön on varmistettava, että junat on varustettu niiden lähestymisestä varoittavalla äänimerkin-antolaitteella.

4.2.2.2.2 Äänimerkin käyttö

Äänimerkin antamisen on oltava mahdollista kaikissa ajoasennoissa.

4.2.2.3 Liikkuvan kaluston tunnistukset

Jokaisella kalustoyksiköllä on oltava numero, joka yksiselitteisesti erottaa sen kaikista muista rautatiekalustoyksiköistä. Tämä numero on selvästi merkittävä ainakin kalustoyksikön molemmille sivuille.

Kalustoyksikköä koskevien käyttörajoitusten on myös oltava tunnistettavissa.

Lisävaatimukset esitetään liitteessä P.

4.2.2.4 Matkustajien ja kuorman turvallisuus

4.2.2.4.1 Kuorman turvallisuus

Rautatieyhtiön on varmistettava, että tavaravaunut kuormataan turvallisesti ja tukevasti, ja että lasti pysyy koko matkan ajan turvallisesti ja tukevasti kuormattuna.

4.2.2.4.2 Matkustajien turvallisuus

Rautatieyhtiön on varmistettava, että matkustajat kuljetetaan turvallisesti lähdöstä alkaen koko matkan ajan.

4.2.2.5 Junan kokoonpano

Rautatieyhtiön on määriteltävä henkilöstönsä noudatettaviksi tarkoitetut säännöt ja menettelyt, joilla varmistetaan, että juna täyttää sille myönnetyn reitin vaatimukset.

Junan kokoonpanoa koskeissa säännöissä on myös otettava huomioon seuraavat tekijät:

a) liikkuva kalusto

- junan jokaisen kalustoyksikön on oltava kaikkien niillä reiteillä sovellettavien määräysten mukainen, joilla junan on tarkoitus kulkea
- junan jokaisen kalustoyksikön on sovellettava kulkemaan sillä enimmäisnopeudella, jolla junan on tarkoitus kulkea
- junan jokaisen kalustoyksikön on pysyttävä sille määrättyjen määräaikaishuoltoaikojen välillä koko matkan ajan (sekä ajan että kuljetun matkan perusteella mitaten).

b) juna

- kalustoyksiköistä muodostettavan junan on täytettävä kyseistä reittiä koskevat tekniset vaatimukset, eikä sen pituus saa ylittää väli- ja pääteasemille määritellyjä suurimpia sallittuja pituuksia.
- rautatieyhtiön on varmistettava, että juna on lähtöhetkellä teknisesti matkakuntoinen ja pysyy sellaisenaan koko matkansa ajan.

c) paino ja akselipaino

- junan painon on oltava niissä rajoissa, jotka voidaan sallia reittiosuus, kytkinten kestävyys, veturin vetokyky ja junan muut olennaiset ominaisuudet huomioon ottaen. Akselipainorajoituksia on noudatettava.

d) junan enimmäisnopeus

- junan suurimman nopeuden määrittämisessä on otettava huomioon kaikki kyseisillä reiteillä olevat rajoitukset sekä junan jarrutuskyky, akselipaino ja kalustoyksiköiden tyypit.

e) kinemaattinen ulottuma

- junan jokaisen kalustoyksikön kinemaattisen ulottuman (kuorma mukaan luettuna) on oltava reittiosuudelle sallittujen rajojen sisällä.

Erityistapauksissa junan jarrujärjestelmä tai vetokaluston tyyppi saattaa asettaa lisärajoituksia.

4.2.2.6 Junan jarrutus

4.2.2.6.1 Jarrujärjestelmän vähimmäisvaatimukset

Junan jokaisen kalustoyksikön on oltava kytkettynä liikkuvan kaluston YTE:ssä määriteltyyn läpikytkettävään itsetoimiseen jarrujärjestelmään.

Jokaisen junan ensimmäisessä ja viimeisessä kalustoyksikössä (vetoysiköt mukaan luettuina) on oltava itse-toimijarru käytössä.

Jos juna jostain syystä katkeaa, osien on itsetoimisesti pysähdyttävä suurimmalla jarrutusteholla tapahtuvan jarrutuksen seurauksena.

4.2.2.6.2 Jarrutuskyky

Rataverkon haltijan on annettava rautatieyrittäjälle tiedot vaaditusta todellisesta jarrutuskyvystä. Näihin tietoihin on tarvittaessa sisällyttävä infrastruktuuriin mahdollisesti vaikuttavien jarrujärjestelmien, kuten magneettijarrujen, sähköjarrujen ja pyörrevirtajarrujen, käyttöä koskevat ehdot.

Rautatieyrittäjän on varmistettava junan riittävä jarrutuskyky laatimalla kuljettajille jarrutussäännöt.

Jarrutuskykyä koskevia sääntöjä on hallittava rataverkon haltijan ja rautatieyrittäjän turvallisuusjohtamisjärjestelmän puitteissa.

Lisävaatimukset esitetään liitteessä T.

4.2.2.7 Junan kulkukelpoisuuden varmistaminen

4.2.2.7.1 Yleinen vaatimus

Rautatieyrittäjän on määriteltävä prosessi, jolla varmistetaan, että junan kaikki turvallisuuteen liittyvät laitteet ovat täysin toimintakunnossa ja että juna voi kulkea turvallisesti.

Rautatieyrittäjän on ilmoitettava rataverkon haltijalle kaikista junan toimintaan vaikuttavista ominaisuuksien muutoksista tai kaikista muutoksista, jotka saattavat vaikuttaa mahdollisuuksiin sovittaa juna sille myönnettylle reitille.

Rataverkon haltijan ja rautatieyrittäjän on määriteltävä ja pidettävä ajan tasalla junan kuljettamista koskevat ehdot ja menettelyt häiriötilanteen aikana.

4.2.2.7.2 Tarvittavat tiedot

Turvallista ja tehokasta toimintaa varten tarvittaviin tietoihin ja niiden toimitusprosessiin on sisällyttävä:

- junan tunnistus
- junasta vastaavan rautatieyrittäjän yksilölliset tiedot
- junan todellinen pituus
- kuljettaako juna matkustajia tai eläimiä, vaikka sen ei ole tarkoitus tehdä niin
- kaikki käyttörajoitukset ja tiedot siitä, mitä kalustoyksiköitä ne koskevat (ulottuma, nopeusrajoitukset jne.)
- rataverkon haltijan vaarallisten aineiden kuljetusta varten tarvitsemat tiedot.

Rautatieyrittäjän on varmistettava, että rataverkon haltijoilla on nämä tiedot käytettävissään ennen junan lähtöä.

Rautatieyrittäjän on ilmoitettava rataverkon haltijoille, jos juna ei käytä sille annettua reittiä tai jos juna on peruutettu.

4.2.2.8 Opastimien ja radan merkkien näkyvyyttä koskevat vaatimukset

Kuljettajan on kyettävä havaitsemaan opastimet ja radan merkit, ja niiden on oltava kuljettajan nähtävissä. Sama koskee muunkin tyyppisiä radanvarressa olevia merkkejä, jos ne liittyvät turvallisuuteen.

Tämän varmistamiseksi radan merkit, opastimet ja opastaulut on suunniteltava ja sijoitettava riittävän yhdenmukaisesti. Mm. seuraavat seikat on otettava huomioon:

- sijoittelun on oltava sellainen, että kuljettaja näkee lukea ne junan ajovalojen valossa
- jos merkki on erikseen valaistava, valaistuksen on oltava tyypiltään ja voimakkuudeltaan sopiva
- heijastavia merkkejä käytettäessä on heijastavien materiaalien ominaisuuksien oltava asiaa koskevien eritelmien mukaisia ja merkit on rakennettava sellaisiksi, että kuljettaja helposti kykenee lukemaan niitä junan ajovalojen valossa.

Ohjaamot on suunniteltava riittävän yhdenmukaisiksi niin, että kuljettaja helposti näkee hänelle tarkoitetut tiedot.

4.2.2.9 Turvalaite

Junassa on oltava kuljettajan aktiivisuutta seuraava turvalaite. Sen tulee pysäyttää juna, jos kuljettaja ei reagoi tietyn ajan kuluessa; tämä aika määritellään liikkuvan kaluston YTE:ssä.

4.2.3 Junien toimintaan liittyvät eritelvät

4.2.3.1 Junan kulun suunnittelu

Rataverkon haltijan on ilmoitettava direktiivin 2001/14/EY mukaisesti, mitä tietoja tarvitaan ratakapasiteettia haettaessa.

4.2.3.2 Junien tunnisteet

Jokaisella junalla on oltava numero. Junanumeron antaa rataverkon haltija samalla kun se myöntää junalle ratakapasiteetin, ja numeron tulee olla rautatieyhtiön ja kaikkien junaan ohjaavien rataverkon haltijoiden tiedossa. Junanumeron on yksilöitävä se kyseisessä rataverkossa. Junanumeron vaihtumista kesken matkan tulisi välttää.

4.2.3.2.1 Junanumeron muoto

Junanumeron muoto määritellään ohjaus- ja hallintajärjestelmää koskevassa YTE:ssä (jäljempänä myös "CCS-TSI").

4.2.3.3 Junan lähtö

4.2.3.3.1 Ennen lähtöä tehtävät tarkastukset ja testit

Rautatieyhtiön on määriteltävä ennen junan lähtöä tehtävät (esim. ovien, kuorman ja jarrujen) tarkastukset, joilla varmistetaan turvallinen lähtö.

4.2.3.3.2 Junan kulkuvalmiudesta ilmoittaminen rataverkon haltijalle

Rautatieyhtiön on ilmoitettava rataverkon haltijalle, kun juna on valmis käyttämään rataverkkoa.

Rautatieyhtiön on ilmoitettava rataverkon haltijalle kaikista junaan tai sen toimintaan vaikuttavista epäkohdista, jotka mahdollisesti vaikuttavat junan kulkuun ennen sen lähtöä tai matkan aikana.

4.2.3.4 Liikenteen hallinta

4.2.3.4.1 Yleiset vaatimukset

Liikenteen hallinnalla on varmistettava rautateiden turvallinen, tehokas ja täsmällinen toiminta, mukaan luettuna tehokas palautuminen liikennehäiriöstä.

Rataverkon haltijan on määritettävä menettelyt ja keinot seuraaviin tarkoituksiin:

- junien reaaliaikainen hallinta
- toimintatavat, joilla ylläpidetään infrastruktuurin mahdollisimman tehokasta toimintaa tapahtuneiden tai ennakoitujen viivästysten tai häiriötilanteiden sattuessa sekä
- rautatieyhtiöille tiedottaminen näissä tapauksissa.

Kaikki muut rautatieyhtiön tarvitsemat prosessit, jotka vaikuttavat rautatieyhtiön ja rataverkon haltijan (haltijoiden) väliseen vuorovaikutukseen, voidaan ottaa käyttöön sitten, kun niistä on sovittu rataverkon haltijan kanssa.

4.2.3.4.2 Junaseuranta

4.2.3.4.2.1 Junien kulun seurantaan tarvittavat tiedot

Rataverkon haltijan tulee

a) järjestää mahdollisuus tallentaa reaaliaikaisesti muistiin ne ajat, joihin junat lähtevät verkollaan olevista edeltä määritellyistä junien kulun seurantapaikoista, saapuvat niihin tai siivuttavat ne, sekä poikkeamat aikataulusta

b) antaa junan kulun seurantaan liittyvät tietyt välttämättömät tiedot. Näihin tietoihin on sisällyttävä:

- junan tunnistetiedot
- seurantapisteen tunnistetiedot
- rata, jolla juna kulkee

- aikataulun mukainen aika seurantapaikasta
- todellinen aika seurantapaikassa (ja tieto siitä, onko kyseessä lähtö-, saapumis- vai sivuutusaika – sellaisista seurantapaikoista, joissa juna pysähtyy, on annettava erikseen saapumis- ja lähtöaika)
- tieto siitä, montako minuuttia juna oli aikatauluun edellä tai jäljessä seurantapaikoissa
- alustava selitys kaikille myöhästymisille, jotka ylittävät 10 minuuttia tai muun toimintaa valvovan ohjelman asettaman rajan
- ilmoitus siitä, että juna on myöhässä, sekä siitä, montako minuuttia se on myöhässä
- junan aiemmat tunnistet, jos niitä on
- tieto siitä, että junan matka on kokonaan tai osittain peruttu.

4.2.3.4.2 Ennakoitu luovutusaika

Rataverkon haltijalla on oltava prosessi, jonka avulla voidaan ilmoittaa, kuinka monta minuuttia junan rataverkon haltijalta toiselle luovuttamisen ajankohta arviolta poikkeaa aikataulusta.

Tähän tulee sisältyä tiedot liikennehäiriöstä (ongelman kuvaus ja tapahtumapaikka).

4.2.3.4.3 Vaaralliset aineet

Rautatieyhteyksien on määriteltävä menettelyt vaarallisten aineiden kuljetuksen valvomiseksi.

Näiden menettelyjen on sisällettävä seuraavat tiedot:

- määräykset, jotka on esitetty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY⁽¹⁾
- kuljettajalle annettava ilmoitus junassa olevista vaarallisista aineista ja niiden sijainnista
- rataverkon haltijan vaarallisten aineiden kuljetuksesta tarvitsemat tiedot
- yhteistyössä rataverkon haltijan kanssa määritetyt viestintäkanavat ja vaarallisiin aineisiin liittyvien hätätilanteiden varalta suunnitellut erityistoimet.

4.2.3.4.4 Toiminnan laatu

Rataverkon haltijalla ja rautatieyhteyksellä on oltava käytössä prosessit, joilla valvotaan kaikkien kyseeseen tulevien palvelujen tehokkuutta.

Valvontaprosessit on suunniteltava niin, että niiden avulla pystytään analysoimaan tietoja ja löytämään taustalla olevat tekijät sekä inhimillisten että järjestelmän virheiden osalta. Tämän analyysin tulosten perusteella on toteutettava korjaavia toimia, joiden tarkoituksena on eliminoida sellaiset tekijät, jotka saattavat estää rautatiejärjestelmän tehokkaan toiminnan, tai lieventää näiden tekijöiden vaikutusta.

Jos tällaisilla toimilla olisi saavutettavissa koko rautatiejärjestelmän laajuisia etuja myös muille rataverkon haltijoille ja rautatieyhteyksille, niistä on liikesalaisuuden sallimissa rajoissa tiedotettava.

Rataverkon haltijan on mahdollisimman pian analysoitava tapahtumat, jotka ovat merkittävästi häirinneet toimintaa. Rataverkon haltijan on tarvittaessa ja erityisesti silloin, kuin asia koskee niiden palveluksessa olevia henkilöitä, otettava kyseiseen tapahtumaan liittyvät rautatieyhteykset mukaan analysointityöhön. Jos tällaisen analyysin tulokset johtavat rataverkon parannusehdotuksiin, joiden tarkoituksena on eliminoida tapaturmien/ onnettomuuksien syitä tai vähentää niiden vaikutuksia, niistä on kerrottava kaikille asianomaisille rataverkon haltijoille ja rautatieyhteyksille.

Nämä prosessit on dokumentoitava ja alistettava sisäisille tarkastuksille.

4.2.3.5 Tietojen tallentaminen

Junien kulkuun liittyvät tiedot on tallennettava ja säilytettävä seuraavia tarkoituksia varten:

- tukemaan turvallisuuden järjestelmällistä valvontaa tapaturmien ja onnettomuuksien estämiseksi
- tietojen keräämiseksi kuljettajan, junan ja radan sekä ratalaitteiden toiminnasta ennen onnettomuutta tai tapaturmaa ja (tarvittaessa) välittömästi sen jälkeen, jotta saadaan selville kuljettamisesta tai junalaitteista johtuvat syyt sekä tuetaan uusien keinojen löytämistä tai entisten kehittämistä tapauksen uusiintumisen estämiseksi.

⁽¹⁾ EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13.

— veturin/vetoyksikön ja kuljettajan toimintaan liittyvien tietojen tallentamiseksi.

Tallennetut tiedot on voitava yhdistää seuraaviin tietoihin:

- tallennuspäivä ja -aika
- tallennetun tapahtuman tarkka maantieteellinen paikka (etäisyys kilometreinä jostain tunnetusta paikasta)
- junan tunniste
- kuljettajan henkilöllisyys.

Näiden tietojen tallentamista, säännöllistä arviointia ja käyttömahdollisuuksia koskevat vaatimukset on esitetty seuraavien jäsenvaltioiden asiaa koskevissa kansallisissa laeissa:

- se jäsenvaltio, jossa rautatieyrittäjällä on toimilupa (junassa tallennetun tiedon osalta) tai
- se jäsenvaltio, jossa infrastruktuuri sijaitsee (junan ulkopuolella tallennettujen tietojen osalta).

4.2.3.5.1 Valvontatietojen tallentaminen junan ulkopuolella

Rataverkon haltijan on tallennettava vähintään seuraavat tiedot:

- junan kulkuun liittyvien ratalaitteiden (opastimien, vaihteiden jne.) toimintahäiriöt
- ylikuumentuneen laakeripesän havaitseminen, jos laitteet sitä varten on asennettu
- junan kuljettajan ja liikenteenohjauksen välinen viestintä.

4.2.3.5.2 Valvontatietojen tallentaminen junassa

Rautatieyrittäjän on tallennettava vähintään seuraavat tiedot:

- Seis-opastetta näyttävän opastimen tai kulkutien päätekohtan ohittaminen ilman lupaa
- hätäjarrutus
- junan ajonopeus
- junakulunvalvontalaitteiden (merkinanto) irti kytkeminen tai ohittaminen
- äänimerkin käyttö (vihellin)
- oven hallintalaitteiden (avaus, sulkeminen) käyttö
- liikkuvaan kalustoon mahdollisesti asennettujen kuumakäynti-ilmaisimien hälytykset
- sen ohjaamon tiedot, josta tietoja kerätään tarkastusta varten.

4.2.3.6 Häiriötilanne

4.2.3.6.1 Ilmoittaminen toisille käyttäjille

Rataverkon haltijan on yhdessä rautatieyrittäjien kanssa määriteltävä prosessi, jonka avulla ne välittömästi ilmoittavat toisilleen kaikista rataverkon tai liikkuvan kaluston turvallisuutta, suorituskykyä ja/tai käytettävyyttä huonontavista tilanteista.

4.2.3.6.2 Kuljettajien ohjeistaminen

Kaikissa rataverkon haltijan vastuualueeseen kuuluvissa häiriötilanteissa rataverkon haltijan on annettava kuljettajille viralliset ohjeet niistä toimista, joihin näiden tulee ryhtyä, jotta häiriötilanteesta selvittää turvallisesti.

4.2.3.6.3 Poikkeusjärjestelyt

Rataverkon haltijan on yhdessä kaikkien sen rataverkolla toimivien rautatieyrittäjien ja tarvittaessa viereisten rataverkon haltijoiden kanssa määriteltävä, julkaistava ja annettava käytettäväksi asianmukaiset poikkeusjärjestelyjä koskevat suunnitelmat ja jaettava vastuut häiriötilanteen aiheuttamien kielteisten vaikutusten vähentämiseksi.

Näissä tapauksissa suunnittelun ja reagoinnin on oltava oikeassa suhteessa häiriötilanteen luonteeseen ja mahdolliseen vakavuuteen.

Näillä toimilla, joiden on vähintään sisällettävä suunnitelmat verkon palauttamiseksi normaalitilaan, voidaan myös hoitaa seuraavia asioita:

- liikkuvan kaluston viat (esim. sellaiset, jotka voivat aiheuttaa merkittävän häiriön liikenteelle, sekä nettelyt rikkoutuneiden junien pois siirtämiseksi)
- radan ja sen laitteiden viat (esim. kun sähkönsyöttö on katkennut tai tilanteet, joissa junia joudutaan poikkeuttamaan suunnitellulta reitiltä)

— äärimmäiset sääolot.

Rataverkon haltijan on kerättävä ja pidettävä ajan tasalla niiden rataverkon haltijan ja rautatieyhteyden avainhenkilöiden yhteystiedot, joihin voidaan ottaa yhteyttä häiriötilanteeseen johtavan toimintahäiriön sat-tuessa. Näihin tietoihin on sisällyttävä yhteystiedot sekä työaikana että sen ulkopuolella.

Rautatieyhteyden on annettava tiedot rataverkon haltijalle ja ilmoitettava tälle kaikki yhteystietojen muutok-set.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava rautatieyhteyksille kaikki omien yhteystietojensa muutokset.

4.2.3.7 Häätötilanteiden hallinta

Rataverkon haltijan on neuvoteltava seuraavien elinten kanssa:

- kaikki rataverkon haltijan rataverkolla toimivat rautatieyhteykset tai näiden edustajat tilanteen mukaan
- viereisten rataverkkojen haltijat tilanteen mukaan
- paikalliset viranomaiset, pelastustoimen (mukaan luettuina palokunnat ja pelastuslaitokset) joko alueellisen tai valtakunnallisen tason edustajat tilanteen mukaan

määriteltävä, julkistettava ja annettava käyttöön tarvittavat keinot, joilla hätötilanteita hallitaan ja radan normaali toiminta palautetaan.

Näiden keinojen on yleensä katettava seuraavat tilanteet:

- törmäykset
- tulipalot junassa
- junien evakuointi
- onnettomuudet tunneleissa
- tapaukset, joissa on mukana vaarallisia aineita
- suistumiset.

Rautatieyhteyden on annettava rataverkon haltijalle kaikki näitä tapauksia koskevat tarkat tiedot, erityisesti junien pois hinauksen tai takaisin raiteelle nostamisen osalta.

Lisäksi rautatieyhteyksellä on oltava käytössä prosessit, joilla matkustajille kerrotaan junien hätö- ja turvame-nettelyistä.

4.2.3.8 Junan miehistön auttaminen häiriötilanteessa tai kun ilmenee merkittävä liikkuvan kaluston toimintahäiriö

Rautatieyhteyden on määriteltävä asianmukaiset menettelyt, joilla junan miehistöä autetaan häiriötilanteissa ja vältetään liikkuvan kaluston teknisistä ja muista vioista johtuvat viivästykset tai vähennetään niitä (esimerkiksi viestintäkanavat, junaa evakuoitaessa tehtävät toimet).

4.3 Liitäntöjen toiminnalliset ja tekniset eritelmät

Kun otetaan huomioon 3 luvussa luetellut olennaiset vaatimukset, liitäntöjen toiminnalliset ja tekniset eri-telmät ovat seuraavat:

4.3.1 Liitännät infrastruktuuri-YTE:ään

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuuria koskevan YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Jarrutuskyky	4.2.2.6.2	Rataan kohdistuvat pit-kittäisvoimat	4.2.7.2
Muutokset reittikirjan tie-toihin	4.1.2.2.2	Käyttöä koskevat sään-nöt	4.4
Häiriötilanne	4.2.3.6		

4.3.2 Liitännät ohjaus-, hallinta- ja merkinanto -YTE:ään

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta ja merkinantojärjestelmää koskevan YTE:n luonnoksen viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Sääntökirja	4.2.1.2.1		
Käyttöä koskevat säännöt	4.4	Käyttöä koskevat säännöt	4.4
Opastimien ja radan merkien näkyvyys	4.2.2.8	Radanvarren ohjaus- ja hallintalaitteiden näkyvyys	4.2.16
Jarrutuskyky	4.2.2.6	Jarrujen toimintataso ja ominaisuudet	4.3.2.3
Sääntökirja	4.2.1.2.1	Hiekoituslaitteiden käyttö	4.2.10
Junan numero	4.2.3.2.1	ETCS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Tietojen tallentaminen junassa	4.2.3.5	Liitanta tietojen tallentamiseen sääntelytarkoituksessa	4.2.15

4.3.3 Liitännät liikkuvan kaluston YTE:ään

4.3.3.1 Liitännät vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevaan YTE:ään

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Tavanomaisen rautatiejärjestelmän vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevan YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Poikkeusjärjestelyt	4.2.3.6.3	Hinauskytkin	4.2.2.2.4
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Liitanta infrastruktuuriin: akselipaino-parametri	4.2.3.2
Jarrujärjestelmän vähimmäisvaatimukset	4.2.2.6.1	Jarrutuskyky	4.2.4.5
Junan näkyvyys	4.2.2.1	Ulkopuoliset valot	4.2.7.1
Junan kuuluvuus	4.2.2.2	Äänimerkinantolaitte	4.2.7.2
Opastimien näkyvyys	4.2.2.8	Näkyvyys ulos	4.2.9.1.3
		Tuulilasin optiset ominaisuudet	4.2.9.2.2
		Sisävalaistus	4.2.9.1.8
Junan turvalaite	4.2.2.9	Kuljettajan aktiivisuuden valvontatoiminto	4.2.9.3.1
Tietojen tallentaminen	4.2.3.5.2	Rekisteröintilaitte	4.2.9.5

4.3.3.2 Liitännät tavaraliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevaan YTE:ään

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Tavanomaisen rautatiejärjestelmän tavaraliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevan YTE:n luonnoksen viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Takapää	4.2.2.1.3.2	Loppuoppaiden kiinnityslaitteet	4.2.6.3
Takapää	4.2.2.1.3.2	Loppuoppaat	Liite E

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Tavanomaisen rautatiejärjestelmän tavaraliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevan YTE:n luonnoksen viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Ulottumat	4.2.3.1
Junan kokoonpano	4.2.2.5	Akselipaino-parametri	4.2.3.3.2
Poikkeusjärjestelyt	4.2.3.6.3	Nostaminen nosturilla tai tunkilla	4.2.2.2
Junan jarrutus	4.2.2.6	Jarru	4.2.4

4.3.4 Liitännät energia-YTE:ään

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa koskevan YTE:n viite		Tavanomaisen rautatiejärjestelmän energia-YTE:n viite	
Parametri	Kohta	Parametri	Kohta
Käytettävien ratojen sekä asiaan liittyvien ratalaitteiden kuvaus	4.2.1.2.2	Tiedottaminen kuljetta- jalle reaaliaikaisesti	4.2.1.2.2.3
Sähkönsyötön hallinta	4.4.2		
Muutokset reittikirjan tietoihin	4.2.1.2.2.2	Töiden suoritus	4.4.3

4.4 Käyttöä koskevat säännöt

Euroopan laajuudessa rautatiejärjestelmässä käytettäviksi tarkoitettujen uusien ja erilaisten rakenteellisten osajärjestelmien yhdenmukaisen toiminnan mahdollistavien sääntöjen ja menettelyjen, erityisesti jos ne liittyvät suoraan uuden junien ohjaus- ja hallintajärjestelmän toimintaan, on oltava samanlaisia silloin, kun tilanteet ovat samanlaisia.

Tämän saavuttamiseksi eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS:n/ETCS:n) ja ERTMS/GSM-R -radiojärjestelmän käyttöä koskevat säännöt on esitetty liitteessä A.

Muita käyttöä koskevia sääntöjä, joita voidaan standardoida koko Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän kattaviksi, esitetään liitteessä B.

4.5 Kunnossapitoa koskevat säännöt

Ei sovelleta

4.6 Ammatilliset pätevyysvaatimukset

Tämän YTE:n 2.2.1 kohdan mukaisesti tämä kohta käsittelee ammatillista pätevyyttä ja kielitaitoa sekä tarvittavaa arviointiprosessia, jolla varmistetaan, että henkilöstöllä on nämä taidot.

4.6.1 Ammattitaito

Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan henkilöstöllä (alihankkijat mukaan luettuina) on oltava asianmukainen ammatillinen pätevyys, jotta se kykenee hoitamaan kaikki turvallisuuteen liittyvät tehtävänsä normaaleissa oloissa sekä häiriö- ja hätätilanteissa. Tämä pätevyys koostuu ammatillisesta tietämyksestä ja kyvystä käyttää sitä käytännössä.

Tietoja eri tehtävissä edellytettävästä ammatillisesta vähimmäispätevyydestä on liitteissä J ja L.

4.6.1.1 Ammatillinen tietämys

Nämä liitteet huomioon ottaen ja riippuen henkilöstön jäsenen tehtävistä, vaadittava tietämys käsittää seuraavat alueet:

a) rautateiden yleinen toiminta painottaen erityisesti turvallisuuden kannalta kriittisiä toimia:

- kyseisen organisaation turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimintaperiaatteet
- tärkeimpien yhteentoimivissa toiminnoissa mukana olevien henkilöiden roolit ja vastuualueet
- erityisesti rautateiden toimintaan ja sähkörataan liittyvien vaarojen tunnistaminen.

b) asianmukaiset tiedot turvallisuuteen liittyvistä tehtävistä seuraavia kokonaisuuksia koskevien menettelyjen ja liitântöjen osalta:

- radat ja ratalaitteet
- liikkuva kalusto
- ympäristö.

4.6.1.2 Kyky käyttää tätä tietämystä

Kyky soveltaa tätä tietämystä normaali-, häiriö- ja hätätilanteissa edellyttää, että henkilöstö tuntee täysin seuraavat asiat:

- näiden sääntöjen ja menettelyjen soveltamisen menetelmät ja periaatteet
- ratalaitteiden ja liikkuvan kaluston sekä kaikkien turvallisuuteen liittyvien laitteiden käyttöön liittyvät prosessit
- turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteet, joiden avulla vältetään ihmisille ja toiminnalle aiheutuvat tarpeettomat vaarat.

Henkilöstöllä on myös oltava yleiset valmiudet mukautua eri tilanteisiin, joihin henkilö voi joutua.

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on luotava osaamisen hallintajärjestelmä, jolla varmistetaan, että henkilöstön jäsenten pätevyyttä arvioidaan ja ylläpidetään. Lisäksi henkilöstöä on tarpeen mukaan koulutettava sen varmistamiseksi, että tietämys ja taidot pysyvät ajan tasalla, keskittyen erityisesti järjestelmän tai yksittäisten työntekijöiden mahdollisiin heikkouksiin tai puutteisiin.

4.6.2 Kielitaito

4.6.2.1 Periaatteet

Rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen on varmistettava, että niiden näitä tehtäviä hoitava henkilöstö hallitsee tässä YTE:ssä esitetyt viestintäprotokollat ja -periaatteet.

Jos rataverkon haltijan operointikieli on muu kuin se, jota rautatieyrityksen henkilöstö tavallisesti käyttää, tämän tilanteen edellyttämän kielipetuksen on oltava olennainen osa rautatieyrityksen osaamisen hallintajärjestelmää.

Niiden rautatieyrityksen työntekijöiden, joiden tehtäviin kuuluu viestintä rataverkon haltijan henkilöstön kanssa turvallisuuden kannalta tärkeissä asioissa niin rutiini-, häiriö- kuin hätätilanteissakin, on riittävästi hallittava rataverkon haltijan operointikieltä.

4.6.2.2 Kielitaidon taso

Henkilön on osattava rataverkon haltijan käyttämää kieltä riittävästi turvallisuustarkoituksiin:

- a) Vähimmäisvaatimuksena on, että kuljettaja kykenee
- lähettämään ja ymmärtämään kaikki tämän YTE:n liitteessä C määritellyt viestit
 - tehokkaasti kommunikoidaan rutiini-, häiriö- ja hätätilanteissa
 - täyttämään lomakekirjan käyttöön liittyvät lomakkeet.
- b) Muiden junan miehistön jäsenten, joiden tehtävät edellyttävät kommunikointia rataverkon haltijan kanssa turvallisuuden kannalta kriittisissä asioissa, on vähimmäisvaatimuksena kyettävä lähettämään ja ymmärtämään junan ja sen toiminnan tilaa kuvaavia tietoja.

Ohjeita asianmukaisesta kielitaidon tasosta on liitteessä E. Kuljettajien kielitaidon on oltava vähintään tasolla 3. Muun junassa mukana olevan henkilöstön kielitaidon on oltava vähintään tasolla 2.

4.6.3 Henkilöstön alku- ja jatkuva arviointi

4.6.3.1 Peruselementit

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on määriteltävä henkilöstönsä arvioinnissa käytettävä prosessi.

Suositus on, että siinä otetaan huomioon seuraavat asiat:

A. Henkilökunnan valinta

- henkilön kokemuksen ja pätevyyden arviointi
- henkilön vieraiden kielten taito tai tämän valmiudet oppia niitä.

B. Ammatillinen alkukoulutus

- koulutustarpeiden selvittäminen

- koulutusresurssit
- kouluttajien kouluttaminen.

C. Alkuarviointi

- perusasiat
- arviointiohjelma, jossa on mukana käytännön taitoa osoittava koe
- kouluttajien pätevyys
- pätevyystodistuksen antaminen.

D. Pätevyyden ylläpitäminen

- pätevyyden ylläpitämisen periaatteet
- käytettävät menetelmät
- pätevyyden ylläpitoprosessin virallistaminen
- arviointiprosessi.

E. Kertauskoulutus

- jatkuvan koulutuksen periaatteet (kieliopinnot mukaan luettuina).

4.6.3.2 Koulutustarpeiden selvittäminen

4.6.3.2.1 Koulutustarpeiden selvittämisen prosessin kehittäminen

Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan on selvitettävä henkilöstönsä koulutustarpeet.

Tässä analyysissä on selvitettävä sekä koulutuksen sisältö että sen taso ja otettava huomioon junien toimintaan Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä liittyvät riskit, erityisesti ne, jotka liittyvät inhimillisiin kykyihin ja rajoituksiin (inhimillisiin tekijöihin) ja jotka saattavat syntyä seuraavien tekijöiden seurauksena:

- erot eri rataverkon haltijoiden toimintakäytännöissä ja niiden välillä siirtymiseen liittyvät riskit
- erot tehtävissä, toimintatavoissa ja viestintäprotokollissa
- rataverkon haltijoiden henkilöstön käyttämät eri "operointikielet"
- paikalliset toimintaohjeet, joihin saattaa sisältyä tietyissä tapauksissa, kuten esim. tietyssä tunnelissa käytettävät erityiset menettelyt tai laitteet.

Ohjeita huomioon otettavista elementeistä on 4.6.1 kohdassa mainituissa liitteissä. Henkilöstökoulutuksen on perustuttava mahdollisuuksien mukaan näihin elementteihin.

On mahdollista, että rautatieyrityksen toimintatavan tai rataverkon haltijan hoitaman rataverkon luonteen takia jotkut 4.6.1 kohdassa viitatuissa liitteissä mainitut elementit eivät tule kysymykseen. Koulutustarpeita selvittävässä analyysissä on mainittava ne elementit, jotka eivät tule kyseeseen, sekä syyt siihen.

4.6.3.2.2 Koulutustarveselvityksen päivittäminen

Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan on määriteltävä prosessi, jolla niiden omat koulutustarpeet tarkistetaan ja päivitetään ottaen huomioon eri tekijät, kuten aiemmat tarkastukset, järjestelmästä saatu palaute ja tiedossa olevat muutokset säännöissä, menettelyissä, radassa ja sen laitteissa ja tekniikassa.

4.6.3.2.3 Junan miehistöä ja apuhenkilöstöä koskevat erityiset elementit

4.6.3.2.3.1 Infrastruktuuria koskeva tietämys

Rautatieyrityksen on varmistettava, että junahenkilökunnalla on riittävä tietämys kyseeseen tulevasta infrastruktuurista.

Rautatieyrityksen on määriteltävä prosessi, jonka avulla sen junissa työskentelevän henkilökunnan reittituntemus hankitaan ja ylläpidetään. Tämän prosessin on:

- perustuttava rataverkon haltijan antamiin reittitietoihin ja
- oltava tämän YTE:n 4.2.1 kohdassa kuvatun prosessin mukainen.

4.6.3.2.3.2 Liikkuvaa kalustoa koskeva tietämys

Rautatieyrityksen on määriteltävä prosessi, jonka avulla sen henkilöstö, josta junien miehistöt koostuvat, saavat ja ylläpitävät liikkuvaa kalustoa koskevia tietojaan.

4.6.3.2.3.3 Apuhenkilöstö

Rautatieyrityksen on varmistettava, että apuhenkilöstö (kuten tarjoilu- ja siivoushenkilöstö), joka ei kuulu varsinaiseen ”junan miehistöön”, koulutetaan peruskoulutuksensa lisäksi toimimaan ”junan miehistön” täysin koulutettujen jäsenten ohjeiden mukaisesti.

4.7 Terveyttä ja turvallisuutta koskevat vaatimukset

4.7.1 Johdanto

Henkilöstön, joka 4.2.1 kohdan mukaan hoitaa 2.2. kohdan mukaisia turvallisuuteen liittyviä tehtäviä, on oltava riittävän hyväkuntoista, jotta toiminnan ja turvallisuuden tasoa koskevat vaatimukset voidaan täyttää.

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on luotava ja dokumentoitava prosessi, jonka ne ottavat käyttöön täyttääkseen turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä henkilöstölle asettamat lääketieteelliset, psykologiset ja terveyttä koskevat vaatimukset.

Valtuutetun työterveyslääkärin on tehtävä 4.7.4 kohdassa määritellyt lääkärintarkastukset ja niihin liittyvät yksittäisten työntekijöiden työkykyä koskevat päätökset.

Työntekijät eivät saa hoitaa turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä, jos heidän tarkkaavaisuutensa on alkoholin, huumeiden, psykotrooppisen lääkityksen tai vastaavien aineiden vaikutuksesta heikentynyt. Siksi rautatieyrityksellä ja rataverkon haltijalla on oltava käytössä menettelyt, joilla torjutaan vaaraa, että henkilöstö on töissä tällaisten aineiden vaikutuksen alaisena tai että he käyttävät tällaisia aineita töissä ollessaan.

Edellä mainittujen aineiden kohdalla sovelletaan rajoja, jotka on määritelty sen jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa juna liikennöi.

4.7.2 Poistettu

4.7.3 Poistettu

4.7.4 Lääkärintarkastukset ja psykologiset arvioinnit

4.7.4.1 Ennen työhön hyväksymistä

4.7.4.1.1 Lääkärintarkastuksen vähimmäissisältö

Lääkärintarkastukset on tehtävä seuraavassa laajuudessa:

- yleinen lääkärintarkastus
- aistien toiminnan tarkastus (näkö, kuulo, värien erottaminen)
- virtsa- tai verikoe sokeritaudin ja muiden kliinisessä tutkimuksessa esille tulleiden tilojen toteamiseksi
- huumetestit.

4.7.4.1.2 Psykologinen arviointi

Psykologisen arvioinnin tarkoitus on auttaa rautatieyritystä palkkaamaan ja johtamaan henkilöstöä, joilla on tehtäviensä turvallisessa suorittamisessa vaadittavat kognitiiviset ja psykomotoriset ominaisuudet, käytös ja persoonallisuus.

Psykologisen arvioinnin sisällöstä päättäessään psykologin on otettava huomioon ainakin seuraavat kaikkien turvallisuuteen liittyvien tehtävien kannalta olennaiset kriteerit:

a) Kognitiiviset:

- huomio- ja keskittymiskyky
- muisti
- käsityskyky
- päättelykyky
- viestintäkyky.

b) Psykomotoriset:

- reaktionopeus
- liikekoordinaatio.

c) Käyttäytyminen ja persoonallisuus:

- itsehillintä
- käytöksen johdonmukaisuus

- kyky itsenäiseen toimintaan

- tunnontarkkuus.

Jos psykologi jättää tutkimatta jonkin näistä ominaisuuksista, päätös on perusteltava ja dokumentoitava.

4.7.4.2 Työhön hyväksymisen jälkeen

4.7.4.2.1 Määräaikaisten lääkärintarkastusten aikataulu

Järjestelmällinen lääkärintarkastus on tehtävä vähintään seuraavin väliajoin:

- joka viides vuosi työntekijöille, joiden ikä on enintään 40 vuotta

- joka kolmas vuosi työntekijöille, joiden ikä on 41–62 vuotta

- joka vuosi työntekijöille, joiden ikä on yli 62 vuotta.

Työterveyslääkärin on tihennettävä määräaikaistarkastuksia, jos työntekijän terveydentila sitä edellyttää.

4.7.4.2.2 Määräaikaisen lääkärintarkastuksen vähimmäisisältö

Jos työntekijä on täyttänyt terveydentilaa koskevat vaatimukset ennen työhön ottamista tehdyssä tarkastuksessa, määräaikaistarkastuksilla on oltava seuraava vähimmäisisältö:

- yleinen lääkärintarkastus

- aistien toiminnan tarkastus (näkö, kuulo, värien erottaminen)

- virtsa- tai verikoe sokeritaudin ja muiden kliinisessä tutkimuksessa esille tulneiden tilojen toteamiseksi

- huumetestit, jos kliinisen tutkimuksen tulos sitä edellyttää.

4.7.4.2.3 Ylimääräiset lääkärintarkastukset ja/tai psykologiset arvioinnit

Määräajoin tehtävän lääkärintarkastuksen lisäksi on tehtävä ylimääräinen lääkärintarkastus ja/tai psykologinen arviointi, jos on perusteltua syytä epäillä työntekijän fyysistä tai henkistä soveltuvuutta tai epäillä huumeiden käyttöä tai alkoholin väärinkäyttöä. Tämä tulee erityisesti kyseeseen silloin, kun kyseinen henkilö on inhimillisellä erehdyksellä aiheuttanut onnettomuuden tai tapaturman.

Työnantajan on aina vaadittava lääkärintarkastusta 30 vuorokautta pidempään kestäneen sairausloman jälkeen. Soveltuvissa tapauksissa tällainen lääkärintarkastus voi rajoittua työterveyslääkärin tekemään, käytettävissä oleviin lääketieteellisiin tietoihin perustuvaan arvioon siitä, ettei sairaudella ole ollut vaikutusta työntekijän työkykyyn.

Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan on otettava käyttöön järjestelmä, jolla varmistetaan, että tällaiset ylimääräiset tarkastukset ja arvioinnit tehdään, kun ne ovat paikallaan.

4.7.5 Terveydentilavaatimukset

4.7.5.1 Yleiset vaatimukset

Henkilöstö ei saa kärsiä sairauksista tai käyttää lääkkeitä, jotka voivat aiheuttaa seuraavia oireita:

- äkillinen tajuttomuus

- tietoisuuden tai keskittymiskyvyn huononeminen

- äkillinen toimintakyvyttömyys

- tasapainon tai koordinaatiokyvyn huononeminen

- merkittävä liikkumiseste.

Työntekijöiden on täytettävä seuraavat näkökykyä ja kuuloa koskevat vaatimukset:

4.7.5.2 Näkövaatimukset

- näkö kauas silmälasien kanssa tai ilman: 0,8 (oikea silmä + vasen silmä – mitattuna erikseen); vähintään 0,3 huonommalla silmällä

- vahvimmat sallitut korjauslinsit: kaukotaitteisuus + 5/likitaitteisuus – 8. Työterveyslääkäri voi poikkeustapauksissa, silmätautien erikoislääkärin mielipidettä kysyttyään, sallia nämä rajat ylittävät arvot

- keskialueen näkö ja lähinäkö: riittävä joko silmälasien kanssa tai ilman

- piilolasien käyttö on sallittu

- normaali värinäkö: käytetään jotain tunnettua koetta, kuten Ishihara-koetta, ja täydennetään tarvittaessa jollain muulla tunnetulla kokeella

- näkökenttä: normaali (ei mitään kyseisen työntekijän tehtäviä haittaavia poikkeamia normaalista)

- kummankin silmän näkökyky: vaaditaan

- syvyysnäkö: vaaditaan
- herkkyys kontrasteille: hyvä
- eteneviä silmäsairauksia ei saa olla
- linssi-istute, keratotomia ja keratektomia sallitaan vain sillä ehdolla, että ne tarkastetaan vuosittain tai työterveyslääkärin määräämin väliajoin.

4.7.5.3 Kuulovaatimukset

Audiogrammin vahvistama riittävä kuulo eli:

- riittävän hyvä kuulo, jotta on mahdollista keskustella puhelimessa ja samalla kuulla hälytysäänet ja radioviestit
- seuraavat arvot on annettu ohjeellisiksi:
- kuulon heikkeneminen ei saa taajuuksilla 500 ja 1 000 Hz olla suurempi kuin 40 dB
- kuulon heikkeneminen ei saa taajuudella 2 000 Hz olla suurempi kuin 45 dB korvassa, jossa äänen kulkeutuminen ilmaa myöten on heikompaa.

4.8 Infrastruktuuria ja kalustoyksikköjä koskevat kansalliset rekisterit

Infrastruktuuria ja kalustoyksikköjä koskevien kansallisten rekisterien direktiivin 2008/57/EY 33, 34 ja 35 artiklassa kuvattujen ominaispiirteiden takia kyseiset rekisterit eivät sovellu käyttötoiminta ja liikenteen hallinta -osajärjestelmän erityistarpeisiin. Tämän vuoksi tässä YTE:ssä ei määritellä mitään näiden rekisterien osalta.

On kuitenkin operatiivisia syitä, joiden vuoksi tiettyjen rataverkkoa koskevien tietojen on oltava rautatieyrityksen käytettävissä ja vastaavasti tiettyjen liikkuvaa kalustoa koskevien tietojen on oltava rataverkon haltijan käytettävissä, kuten 4.8.1 ja 4.8.2 kohdassa on määritelty. Molemmissa tapauksissa kyseisten tietojen on oltava täydellisiä ja paikkansapitäviä

4.8.1 Infrastruktuuri

Ne tavanomaisen rautatiejärjestelmän rataverkkoa koskevat käyttötoimintaan ja liikenteen hallintaan liittyvät tiedot, joiden on oltava rautatieyritysten käytettävissä, eritellään liitteessä D. Rataverkon haltija on vastuussa tietojen paikkansapitävyydestä.

4.8.2 Liikkuva kalusto

Seuraavien liikkuvaan kalustoon liittyvien tietojen on oltava rataverkon haltijoiden käytettävissä. Liikkuvan kaluston haltija vastaa seuraavien tietojen paikkansapitävyydestä:

- onko liikkuva kalusto valmistettu käyttäen materiaaleja, jotka voivat aiheuttaa vaaraa onnettomuuden tai tulipalon sattuessa (esimerkiksi asbesti)
- pituus puskimiseen.

5. YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT

5.1 Määritelmä

Direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan f kohdan mukaan "yhteentoimivuuden osatekijöillä" tarkoitetaan "sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rautatieverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet kuten tietokoneohjelmat".

5.2 Osatekijöiden luettelo

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmää koskevia yhteentoimivuuden osatekijöitä ei ole.

6. OSATEKIJÖIDEN VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA/TAI KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTI JA OSAJÄRJESTELMÄN TARKASTUS

6.1 Yhteentoimivuuden osatekijät

Koska tässä YTE:ssä ei toistaiseksi määritellä yhteentoimivuuden osatekijöitä, siinä ei myöskään käsitellä arviointijärjestelyjä.

6.2 Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä

6.2.1 Periaatteet

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä on direktiivin 2008/57/EY liitteen II mukaan toiminnallinen osajärjestelmä.

Direktiivin 2004/49/EY 10 ja 11 artiklan mukaisesti rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään osoitettava tämän YTE:n vaatimusten mukaisuus hakiessaan uutta tai muutettua turvallisuustodistusta tai -lupaa.

Vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevat yhteiset turvallisuusmenetelmät edellyttävät, että kansalliset turvallisuusviranomaiset laativat tarkastusohjelman seurataksaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja kaikkien YTE:ien vaatimusten päivittäistä täyttymistä. On huomattava, että mikään tässä YTE:ssä mukana oleva elementti ei tarvitse ilmoitetun laitoksen tekemää erillistä arviointia.

Tässä YTE:ssä esitetyt, liitântöjen yhteydessä (4.3 kohta) luetellut vaatimukset, jotka liittyvät rakenteellisiin osajärjestelmiin, arvioidaan kyseisten rakenteellisten osajärjestelmien yhteydessä.

7. KÄYTTÖÖNOTTO

7.1 Periaatteet

Tämän YTE:n käyttöönotto ja siinä olevien vaatimusten mukaisuus on määritettävä niiden käyttöönottosuunnitelmien mukaisesti, jotka jokaisen jäsenvaltion on laadittava radoille, joista ne ovat vastuussa.

Suunnitelmassa on otettava huomioon seuraavat asiat:

- a) kunkin radan käyttöön liittyvät inhimilliset tekijät
- b) kunkin radan käyttöön ja turvallisuuteen liittyvät tekijät
- c) se, koskeeko kyseisten elementtien käyttöönotto
 - kaikkia rataa käyttäviä junia
 - ainoastaan tiettyjä ratoja
 - kaikkia Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän ratoja
 - kaikkia Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän radoilla kulkevia junia.
- d) käyttöönoton suhde muihin osajärjestelmiin (ohjaus, hallinta ja merkinanto, liikkuva kalusto jne.)

Tässä vaiheessa kaikki mahdollisesti kyseeseen tulevat poikkeukset on otettava huomioon ja dokumentoitava osana suunnitelmaa.

Käyttöönottosuunnitelmassa on otettava huomioon käyttöönoton mahdolliset eri tasot seuraavissa tapauksissa:

- a) rautatieyritys tai rataverkon haltija aloittaa toimintansa
- b) rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan vanhoja toimintajärjestelmiä uudistetaan tai parannetaan
- c) käyttöön otetaan uusia tai parannettuja infrastruktuuri-, energia-, liikkuvan kaluston tai ohjaus- ja hallintaosajärjestelmiä, jotka tarvitsevat vastaavat toimintaohjeet.

On yleisesti tiedossa, että kaikkia tämän YTE:n elementtejä ei voida täysin ottaa käyttöön ennen kuin käytettävät laitteet (rata, ohjaus- ja hallintalaitteet jne.) on yhdenmukaistettu. Tämän takia tässä luvussa esitetyt suuntaviivat on nähtävä vain välivaiheena, jolla tuetaan siirtymistä tavoitteena olevaan järjestelmään.

7.2 Käyttöönoton suuntaviivoja

Täytäntöönpanossa on kolme erillistä vaihetta:

- a) vahvistus siitä, että vanhat järjestelmät ja prosessit ovat tämän YTE:n vaatimusten mukaisia
- b) vanhojen järjestelmien ja prosessien mukauttaminen tämän YTE:n vaatimusten mukaisiksi
- c) uudet järjestelmät ja prosessit, jotka ovat seurausta toisten osajärjestelmien käyttöönotosta
 - uudet/parannetut tavanomaisen rautatiejärjestelmän radat (infrastruktuuri/energia)
 - uudet tai parannetut ETCS-varustelut, GSM-R-radiolaitteistot, kuumakäynti-ilmaisimet (ohjaus, hallinta ja merkinanto)
 - uusi liikkuva kalusto (liikkuva kalusto).

7.3 Erityistapaukset

7.3.1 Johdanto

Seuraavat erityismääräykset koskevat jäljempänä esitettyjä erityistapauksia.

Erityistapaukset jakaantuvat kahteen ryhmään:

- a) tapauksiin, joissa määräykset ovat voimassa pysyvästi (tapaus "P") ja tapauksiin, joissa määräykset ovat voimassa tilapäisesti (tapaus "T").
- b) Tilapäisissä tapauksissa jäsenvaltioiden on oltava kyseisen osajärjestelmän mukaisia joko vuoteen **2016** (tapaus "T1") tai vuoteen **2024** (tapaus "T2") mennessä.

7.3.2 *Erityistapausten luettelo*

7.3.2.1 Viroa, Latviaa ja Liettuaa koskeva väliaikainen erityistapaus (T1)

Tämän YTE:n 4.2.2.1.3.2 kohdan käyttöönottoa varten junat, joita käytetään pelkästään Viron, Latvian ja Liettuan 1 520 mm:n raideleveyden rataverkolla, voivat käyttää muulla tavoin määriteltyä junan loppuopastetta.

7.3.2.2 Irlantia ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva tilapäinen erityistapaus (T2)

Tämän YTE:n 4.2.3.2.1 kohdan käyttöönoton osalta todetaan, että Irlannissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa käytetään vanhoissa järjestelmissä aakkosnumeerista tunnusta. Jäsenvaltiot esittävät aakkosnumeerisista junan tunnuksista tavoitteena olevaan numeerisiin tunnuksiin perustuvaan järjestelmään siirtymisen vaatimukset ja aikataulun.

Lisäys A

ERTMS/ETCS-KÄYTTÖSÄÄNNÖT

ERTMS/ETCS- ja ERTMS/GSM-R-käyttösäännöt on eritelty Euroopan rautatieviraston verkkosivuillaan (<http://www.era.europa.eu>) julkaisemassa teknisessä asiakirjassa "ETCS and GSM-R rules and principles — Version 1".

Lisäys B

MUITA YHDENMUKAISEN TOIMINNAN MAHDOLLISTAVIA SÄÄNTÖJÄ

A. YLEISTÄ

Varattu

B. HENKILÖSTÖN TURVALLISUUS JA MUUT TURVALLISUUSASIAT

Varattu

C. OPERATIIVINEN LIITÄNTÄ OHJAUS-, HALLINTA- JA MERKINANTOLAITTEIDEN KANSSA

C1. **Hiekoitus**

Jos juna on varustettu manuaalisesti käynnistettävällä hiekoituslaitteella, kuljettajan on aina voitava hiekoittaa, mutta kuljettajan on mahdollisuuksien mukaan vältettävä sitä seuraavissa tapauksissa:

- vaihteiden ja raideristeysten alueella
- jarrutettaessa nopeudesta alle 20 km/h
- junan seistessä paikoillaan.

Poikkeuksia tähän ovat seuraavat tapaukset:

- jos on olemassa mahdollisuus, että seis-asennossa oleva opastin ohitetaan, tai muun vaaratilanteen vaara ja hiekoittaminen lisäisi kitkaa
- lähdettäessä liikkeelle tai
- kun on tarpeen kokeilla vetoyksikössä olevan hiekoituslaitteen toimintaa. (Kokeileminen pitäisi yleensä tehdä alueilla, jotka on ratarekisterissä erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen).

C2. **Kuumakäynti-ilmaisinten aktivointi**

Varattu

D. JUNAN KULKU

D1. **Normaaliolot**D2. **Häiriötilanne**

Varattu

E. POIKKEAMAT, VAARATILANTEET JA ONNETTOMUUDET

Varattu

Liite C

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄN VIESTINNÄN MENETELMÄT

JOHDANTO

Tässä liitteessä määritetään liikenteenohjauksesta junaan ja junasta liikenteenohjaukseen kulkevia turvallisuuteen liittyviä viestintäyhteyksiä koskevat säännöt, joita sovelletaan yhteentoimivassa verkossa turvallisuuden kannalta kriittisissä tilanteissa lähetettäviin tai vaihdettaviin tietoihin ja joiden avulla erityisesti

- määritetään turvallisuuteen liittyvien viestien luonne ja rakenne
- määritetään ääniviestintään liittyvä metodologia.

Tämän liitteen pohjalta

- rataverkon haltija voi laatia viestit ja lomakekirjat. Nämä elementit osoitetaan rautatieyritykselle samanaikaisesti kun säännöt ja määräykset toimitetaan saataville; rataverkon haltija ja rautatieyritys voivat laatia asiakirjat henkilöstöään varten (lomakekirjat), ohjeet junille kulkulupia antavaa henkilökuntaa varten ja liitteen 1 kuljettajan sääntökirjaan (Viestintämenettelyjen käsikirja).

Lomakkeiden käyttö ja rakenne saattavat vaihdella. Tiettyjen riskien yhteydessä on asianmukaista käyttää lomakkeita, toisten taas ei.

Kunkin riskin kohdalla rataverkon haltijan on päätettävä, onko lomakkeen käyttäminen asianmukaista. Lomaketta tulee käyttää vain, jos sen turvallisuutta lisäävä ja toimintaa parantava vaikutus on suurempi kuin näille tekijöille aiheutuva haitta.

Rataverkon haltijoiden on käytettävä viestintäprotokollassaan muodollista rakennetta, joka noudattaa jotain seuraavista kolmesta kategoriasta:

- kiireelliset suulliset (häätä)viestit
- kirjalliset ilmoitukset
- toimintaan liittyvät lisäviestit.

Näiden viestien kurinalaista välittämistä varten on kehitetty viestintämetodologia.

1. VIESTINTÄMETODOLOGIA

1.1 Metodologian elementit ja periaatteet

1.1.1 Menettelyissä käytettävä standarditerminologia

1.1.1.1 Puheenvuoron siirtomenettely

Termi, jota käytetään siirrettäessä puheenvuoro toiselle osapuolelle:

kuuntelen

1.1.1.2 Viestien vastaanottomenettely

- vastaanotettaessa suora viesti

Termi, jota käytetään vahvistamaan, että lähetetty viesti on vastaanotettu:

vastaanotettu

Termi, jota käytetään, kun viesti pitää toistaa kuuluvuuden ollessa heikko tai kun viestiä ei ymmärretä:

sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

— vastaanotettaessa perässä toistettu viesti

Termit, joita käytetään tarkistettaessa, vastaako perässä toistettu viesti täsmälleen lähetettyä viestiä:

oikein

tai:

virhe (+ sanon uudelleen)

1.1.1.3 Viestiyhteyden katkaisumenettely

— jos viesti on päättynyt:

loppu

— jos katkos on tilapäinen eikä katkaise yhteyttä

Termi, jota käytetään, kun halutaan toisen osapuolen jäävän odottamaan:

odota

— jos katkos on tilapäinen, mutta yhteys katkaistaan

Termi, jota käytetään kerrottaessa toiselle osapuolelle, että viestiyhteys katkaistaan mutta viestintää jatketaan myöhemmin:

soitan uudelleen

1.1.1.4 Kirjallisen ilmoituksen peruuttaminen

Termi, jota käytetään peruuttamaan käynnissä oleva kirjallisen ilmoituksen menettely:

peruuta menettely

Jos viestiä täytyy myöhemmin jatkaa, menettely täytyy toistaa alusta.

1.1.2 Periaatteet, jota sovelletaan virheen sattuessa tai kun viestiä ei ymmärretä

Jotta mahdolliset virheet voitaisiin korjata viestiyhteyden aikana, on sovellettava seuraavia sääntöjä:

1.1.2.1 Virheet

— virhe lähetyksen aikana

Kun lähettäjä itse huomaa lähetysvirheen, hänen täytyy pyytää peruutusta lähettämällä seuraava menettelytapaviesti:

virhe (+ valmistelee uusi lomake ...)

tai:

virhe + sanon uudelleen

ja lähettää sitten alkuperäinen viesti uudelleen.

— virhe perässä toistamisen aikana

Jos lähettäjä havaitsee virheen, kun viestiä ollaan toistamassa hänelle, hänen tulee lähettää seuraavat nettelytapaviestit:

virhe + sanon uudelleen

ja lähettää alkuperäinen viesti uudelleen.

1.1.2.2 Kun viestiä ei ymmärretä

Jos jompikumpi osapuolista ei ymmärrä viestiä, hänen täytyy pyytää toista osapuolta toistamaan viestin käytämällä seuraavaa tekstiä:

sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

1.1.3 Sanojen, lukujen, ajan, etäisyyden, nopeuden ja päivämäärän esityssäännöt

Jotta viestit voitaisiin ymmärtää ja esittää helpommin eri tilanteissa, jokainen termi täytyy lausua hitaasti ja oikein, ja vaikeasti ymmärrettävät sanat ja nimet on lausuttava kirjain kirjaimelta. Esimerkkejä tästä ovat opastimien tai vaihteiden tunnuksat.

Kirjainten yms. luettelemisessa on noudatettava seuraavia sääntöjä:

1.1.3.1 Sanojen ja kirjainryhmien kirjainten luetteleminen

Kansainvälistä foneettista aakkostoa (International Phonetic Alphabet) on käytettävä.

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								

Esimerkki:

Vaihde A B = vaihde alpha-bravo.

Signaali numero KX 835 = signaali Kilo X-Ray kahdeksan kolme viisi.

Rataverkon haltija voi lisätä kirjaimia ja niitä vastaavia foneettisia lausumisohjeita, jos rataverkon haltijan käyttämät operointikielet sitä edellyttävät.

Rautatieyritys voi laatia lisää ääntämisohjeita, jos se katsoo sen tarpeelliseksi.

1.1.3.2 Lukujen ilmaiseminen

Luvut tulee lausua numero kerrallaan.

0	nolla	3	kolme	6	kuusi	9	yhdeksän
1	yksi	4	neljä	7	seitsemän		
2	kaksi	5	viisi	8	kahdeksan		

Esimerkki: juna 2183 = juna kaksi-yksi-kahdeksan-kolme.

Desimaalien ilmaisemisessa tulee käyttää pilkku-sanaa.

Esimerkki: 12,50 = yksi-kaksi-pilkku-viisi-nolla

1.1.3.3 Ajan ilmaiseminen

Aika ilmaistaan paikallisen ajan mukaan samalla tavalla kuin tavallisessa kielenkäytössä.

Esimerkki: kello 10:52 = kymmenen viisikymmentäkaksi.

Vaikka edellä esitetty onkin perusperiaate, tarvittaessa ajan voi lausua numero kerrallaan (kello yksi nolla viisi kaksi).

1.1.3.4 Etäisyyksien ja nopeuksien ilmaiseminen

Etäisyydet tulee ilmaista kilometreinä ja nopeudet kilometreinä tunnissa.

Maileja voi käyttää, jos kyseistä yksikköä käytetään asianomaisessa infrastruktuurissa.

1.1.3.5 Päivämäärien ilmaiseminen

Päivämäärät tulee ilmaista tavalliseen tapaan.

Esimerkki: 10. joulukuuta

1.2 Viestinnän rakenne

Turvallisuuteen liittyvissä ääniviesteissä tulee olla periaatteessa kaksi seuraavaa vaihetta:

- tunnistaminen ja pyyntö ohjeiden saamiseksi
- itse viestin lähettäminen ja lähetyksen päättäminen.

Ensimmäistä vaihetta voi lyhentää tai sen voi ohittaa kokonaan, jos kyseessä on kiireellinen hätäviesti.

1.2.1 Tunnistamista ja ohjepyyntöjä koskevat säännöt

Jotta osapuolet pystyisivät tunnistamaan toisensa, määrittämään toimintatilanteen ja lähettämään menettely-ohjeita, tulee soveltaa seuraavia sääntöjä:

1.2.1.1 Tunnistaminen

On hyvin tärkeää, että viestinnän osapuolet ilmoittavat tunnistustietonsa jokaisen viestinnän aluksi, paitsi jos kyseessä on äärimmäisen kiireellinen turvallisuuteen liittyvä viesti. Tunnistamista varten kuljettajat ilmoittavat junan numeron ja sijainnin. Liikenteenohjaajan ja kuljettajan välisessä viestinnässä liikenteenohjaajalla on ensisijainen vastuu sen varmistamisesta, että viestintä tapahtuu oikean liikenteenohjaajan ja oikean kuljettajan välillä. Tämä on erityisen tärkeää silloin, kun viestintä tapahtuu paikassa, jossa eri viestintäalueilla on päällekkäisyyttä.

Tätä periaatetta sovelletaan myös lähetyksen jälkeen.

Eri osapuolten tulee käyttää tähän tarkoitukseen seuraavia viestejä.

- junan kulkuluvat antavan henkilöstön viesti:

juna	(numero)
tämä on	Opasteet
	(nimi)

- kuljettajan viesti:

(nimi)	Opasteet
tämä on juna	(numero)

On huomattava, että tunnistamista voi seurata lisätiedotusviesti, jossa annetaan kulkulupia antavalle henkilöstölle tarpeeksi yksityiskohtaisia tietoja tilanteesta, jotta he voivat tarkasti valita menettelyn, jota kuljettaja voidaan vaatia seuraavaksi noudattamaan.

1.2.1.2 Pyyntö ohjeiden saamiseksi

Ennen kuin kirjallista ilmoitusta edellyttävää menettelyä voidaan soveltaa, on pyydettävä ohjeita.

Ohjeita pyydetessä tulee käyttää seuraavia termejä:

valmistele menettely

1.2.2 Kirjallisten ilmoitusten ja suullisten viestien lähettämistä koskevat säännöt

1.2.2.1 Kiireelliset turvallisuuteen liittyvät viestit

Koska viestit ovat luonteeltaan kiireellisiä ja pakottavia,

- niitä voi lähettää tai vastaanottaa junan kulkiessa
- niiden tunnistamisosa voidaan ohittaa
- ne tulee toistaa
- niiden jälkeen tulee mahdollisimman pian lähettää lisätietoja.

1.2.2.2 Kirjalliset ilmoitukset

Jotta lomakekirjaan sisältyviä menettelytapaviestejä voisi luotettavasti lähettää tai vastaanottaa (junan ollessa pysähdyksissä), tulee noudattaa seuraavia sääntöjä:

1.2.2.2.1 Viestin lähettäminen

Lomakkeen voi täyttää ennen viestin lähettämistä, jolloin viestin koko teksti voidaan lähettää kerralla.

1.2.2.2.2 Viestin vastaanottaminen

Viestin vastaanottajan on täytettävä lomakekirjassa oleva lomake lähettäjän antamien tietojen perusteella.

1.2.2.2.3 Toistaminen

Kaikki lomakekirjasta löytyvät määrämuotoiset rautatieliikenteen viestit tulee vaatia toistettaviksi perässä. Toistoviestiin tulee sisältyä lomakkeiden harmaassa kentässä näkyvä viesti, takaisin raportoitava osa ja mahdolliset lisä- tai täydentävät tiedot.

1.2.2.2.4 Virheettömän toiston kuittaaminen

Jokaista toistoviestiä tulee seurata viestin lähettäjän antama kuittaus yhtäpitävyydestä tai yhtäpitämättömyydestä.

oikein

tai

virhe + sanon uudelleen

Tämän jälkeen toistetaan alkuperäinen viesti.

1.2.2.2.5 Kuittaus

Jokainen vastaanotettu viesti tulee kuitata positiivisesti tai negatiivisesti seuraavalla tavalla:

vastaanotettu

tai

epäselvä, sano uudelleen (+ puhu hitaasti)

1.2.2.2.6 Jäljitettävyys ja todentaminen

Kaikkien ohjauskeskuksen lähettämien viestien mukana tulee lähettää ainutkertainen tunnistus- tai lupanumero:

- jos viesti koskee sellaista tointa, jolle kuljettajan on saatava erityinen lupa (esimerkiksi opasteen ohittaminen vaaratilanteessa):

lupa

(numero)

— kaikissa muissa tapauksissa (esimerkiksi varovasti ajaminen):

viesti (numero)

1.2.2.2.7 Takaisin raportoiminen

Jokaista sellaista viestiä, johon sisältyy pyyntö "raportoida takaisin", tulee seurata "raportti".

1.2.2.3 Lisäviestit

Lisäviestit

- niitä tulee edeltää tunnistusmenettely
- niiden tulee olla lyhyitä ja täsmällisiä (aina kun mahdollista, niiden tulee sisältää vain välitettävät tiedot ja tieto siitä, mitä ne koskevat)
- ne tulee toistaa perässä, ja toistettu viesti tulee kuitata oikeaksi tai vääräksi
- niitä voi seurata pyyntö ohjeiden tai lisätietojen saamiseksi.

1.2.2.4 Sisällöltään muuttuvat tiedotusviestit

Sisällöltään muuttuvia tiedotusviestejä koskevat seuraavat seikat:

- niitä tulee edeltää tunnistusmenettely
- ne tulee valmistella ennen lähettämistä
- ne tulee toistaa perässä, ja toistettu viesti tulee kuitata oikeaksi tai vääräksi.

2. MENETTELYTAPAVIESTIT

2.1 Viestien luonne

Menettelytapaviestien avulla lähetetään toimintaohjeita, jotka liittyvät kuljettajan sääntökirjassa esitettyihin tilanteisiin.

Ne sisältävät itse viestin tekstin, joka vastaa tilannetta, ja viestin tunnistusnumeron.

Jos viesti edellyttää, että vastaanottajan on raportoitava takaisin, myös raportin teksti annetaan.

Näissä viesteissä käytetään ennalta määritettyä sanamuotoa, jonka rataverkon haltija on laatinut "operointikielellään", ja viestit esitetään ennalta valmistelluilla lomakkeilla, jotka voivat olla joko paperisia tai sähköisiä.

2.2 Lomakkeet

Lomakkeet ovat muodollinen väline menettelytapaviestien välittämiseen. Yleensä nämä viestit liittyvät häiriötilanteisiin. Tyypillisiä esimerkkejä ovat kuljettajalle annettava lupa ajaa opastimen tai junakulkutien päätekohtan ohi tai tälle esitettävä vaatimus ajaa alhaisemmalla nopeudella tietyllä alueella tai tarkastaa rataa. Tällaisia viestejä saatetaan tarvita muissakin tapauksissa.

Niiden tarkoituksena on

- toimia yhteisenä työasiakirjana, jota junille kulkulupia antava henkilöstö ja kuljettajat käyttävät reaaliaikaisesti
- muistuttaa kuljettajaa (erityisesti hänen toimiessaan alueella, jota ei tunne tai jolla ajaa vain harvoin) menettelystä, jota hänen on noudatettava
- mahdollistaa viestinnän jäljitettävyyden.

Jotta nämä lomakkeet voidaan tunnistaa, on kehitettävä menettelyyn liittyvä ainutkertainen koodisana tai -numero. Se voisi perustua arvioon siitä, kuinka usein kyseistä lomaketta käytetään. Jos esimerkiksi kaikista kehitettävistä lomakkeista useimmin käytetään sitä, jolla annetaan lupa ohittaa seis-opastetta osoittava opastin tai junakulkutien päätekohta, tälle voitaisiin antaa numero 001 jne.

2.3 Lomakekirja

Kun kaikki käytettävät lomakkeet on laadittu, ne on koottava paperiseksi tai sähköiseksi asiakirjaksi nimeltään Lomakekirja.

Se on yhteinen asiakirja, jota kuljettaja ja kulkulupia antava henkilöstö käyttävät viestiessään keskenään. Sen vuoksi on tärkeää, että kuljettajan käyttämä kirja on koottu ja numeroitu samalla tavalla kuin kulkulupia antavan henkilöstön käyttämä kirja.

Rataverkon haltija vastaa lomakekirjan ja itse lomakkeiden laatimisesta omalla "operointikielellään".

Viestit on aina lähetettävä käyttäen rataverkon haltijan "operointikieltä".

Lomakekirjassa on oltava kaksi osaa.

Ensimmäinen osa sisältää seuraavat kohdat:

- muistutus lomakekirjan käytöstä
- ohjauskeskukselta peräisin olevien menettelytapalomakkeiden hakemisto
- tarvittaessa kuljettajalta peräisin olevien menettelytapalomakkeiden hakemisto
- ristiviitattu luettelo, joka osoittaa, mitä menettelytapalomaketta missäkin tilanteessa tulee käyttää
- sanasto, jossa on lueteltu tilanteet, joita kukin menettelytapalomake koskee
- viestien tavaamissäännöt (foneettinen aakkosto, jne.).

Toinen osa sisältää itse menettelytapalomakkeet. Rautatieyrityksen on kerättävä ne ja annettava ne kuljettajalle.

3. LISÄVIESTIT

Lisäviestit ovat tiedotusviestejä, joita käytetään tiedon välittämiseen harvinaisista tilanteista, joiden varalle ei ole katsottu tarpeelliseksi laatia määrämuotoista lomaketta tai jotka liittyvät junan kulkuun taikka junan tai rata-verkon tekniseen kuntoon. Niitä voi lähettää joko

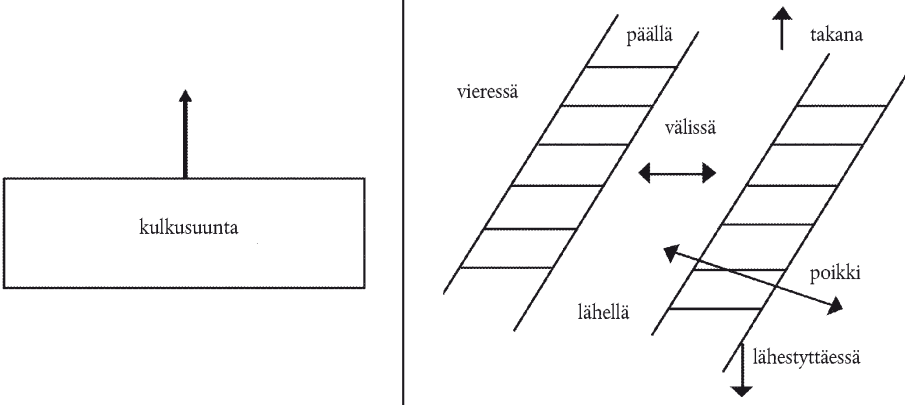
- kuljettaja ilmoittaakseen kulkulupia antavalle henkilöstölle tai
- kulkulupia antava henkilöstö ilmoittaakseen kuljettajalle.

Jotta tilanteiden kuvaaminen ja tiedotusviestien muodostaminen olisi helpompaa, saattaa olla hyödyllistä laatia viestiohjeet, rautatieterminologian sanasto, käytettävää liikkuvaa kalustoa kuvaava kaavio ja rataverkon laitteita (esimerkiksi rataa tai sähkönsyöttöä) kuvaava esitys.

3.1 Viestien jäsennysohjeet

Nämä viestit voidaan jäsentää seuraavia ohjeita noudattaen:

Viestinnän vaihe	Viestielementti
Syy tiedon välittämiseen	☐ tiedoksi ☐ toimenpiteitä varten
Havainto	☐ Täällä on ☐ Minä näin ☐ Minulle sattui ☐ Minä törmäsin

Viestinnän vaihe	Viestielementti
Sijainti	
— radan varrella	☐ <i>(aseman nimi)</i>
	☐ <i>(helposti tunnistettava kohta)</i>
	☐ maili-/kilometripylväs <i>(numero)</i>
— junaani nähden	☐ moottorivaunu <i>(numero)</i>
	☐ matkustaja-/tavaravaunu <i>(numero)</i>
Luonne	
— kohde	
— henkilö	<i>(ks. sanasto)</i>
Tila	
— liikkumaton	☐ seisomassa ☐ makaamassa ☐ kaatuneena
— liikkuva	☐ kävelemässä ☐ juoksemassa ☐ kohti
Sijainti raiteisiin nähden	

Näitä viestejä voi seurata pyyntö ohjeiden saamiseksi.

Viestien elementit ovat saatavana sekä rautatieyrityksen valitsemalla kielellä että asianomaisten rataverkon haltijoiden operointikielillä.

3.2 Rautatieterminologian sanasto

Rautatieyrityksen on laadittava rautatieterminologian sanasto jokaista yrityksen liikennöimää rataverkkoa varten. Sen on sisällettävä tavallisessa käytössä olevat termit rautatieyrityksen valitsemalla kielellä ja niiden rataverkon haltijoiden "operointikielillä", joiden rataverkkoa käytetään.

Sanastossa on oltava kaksi osaa:

- aiheen mukainen termiluettelo
- aakkosellinen termiluettelo.

3.3 Liikkuvaa kalustoa kuvaava kaavio

Jos rautatieyritys katsoo sen olevan hyödyksi toiminnalleen, on laadittava käytettävää liikkuvaa kalustoa kuvaava kaavio. Siinä on lueteltava ne erilaiset osat, jotka saattavat olla eri rataverkon haltijoiden kanssa tapahtuvan viestinnän aiheina, ja sen on sisällettävä vakiotermien yleiset nimitykset rautatieyrityksen valitsemalla kielellä ja niiden rataverkon haltijoiden "operointikielillä", joiden rataverkkoa käytetään.

3.4 Infrastruktuurin laitteiden (esimerkiksi radan tai sähkönsyöttöjärjestelmän) ominaisuuksia kuvaava esitys

Jos rautatieyritys katsoo sen olevan hyödyksi toiminnalleen, on laadittava ajettavalla reitillä olevien rataverkon laitteiden (esimerkiksi radan tai sähkönsyöttöjärjestelmän) ominaisuuksia kuvaava esitys. Siinä on esitettävä ne erilaiset osat, jotka saattavat olla kyseeseen tulevien rataverkon haltijoiden kanssa tapahtuvan viestinnän aiheina. Sen on sisällettävä vakiotermien yleiset nimitykset rautatieyrityksen valitsemalla kielellä ja niiden rataverkon haltijoiden "operointikielillä", joiden rataverkkoa käytetään.

4. SUULLISTEN VIESTIEN TYYPI JA RAKENNE**4.1 Hätäviestit**

Hätäviestien tarkoitus on antaa kiireellisiä toimintaohjeita, jotka välittömästi liittyvät rautateiden turvallisuuteen.

Väärinkäsitysten välttämiseksi viestit on aina toistettava.

Tärkeimmät viestit, joita voi lähettää, esitetään jäljempänä luokiteltuina tarpeen mukaan.

Lisäksi rataverkon haltija voi toimintansa tarpeidensa mukaan määritellä muita hätäviestejä.

Hätäviestejä voi seurata kirjallinen ilmoitus (ks. 2 alakohta).

Hätäviesteissä käytettävät tyypilliset tekstit on sisällytettävä kuljettajan sääntökirjan liitteeseen 1 (viestintämenettelyjen käsikirja) sekä kulkulupia antavalle henkilöstölle annettavaan dokumentaatioon.

4.2 Joko liikenteenohjauksen tai kuljettajan lähettämät viestit**a) Kaikki junat täytyy pysäyttää:**

Kaikki junat täytyy pysäyttää -viesti on lähetettävä äänimerkillä; jos sellaista ei ole käytettävissä, on käytettävä seuraava sanamuotoa:

Hätätilanne, kaikki junat pysäytettävä

Paikkaa tai aluetta koskevat tiedot määritetään tarvittaessa viestissä.

Tätä viestiä täytyy lisäksi nopeasti täydentää, mikäli mahdollista, ilmoittamalla syy, tapahtumapaikka ja junan tunnistustieto:

Este

tai tulipalo

tai
(muu syy)

radalla **kohdassa** (km)
(nimi)

Junan **kuljettaja**
(numero)

b) Jokin tietty juna täytyy pysäyttää:

Juna	(radalla/raiteella)
(nimi)	(nimi/numero)

Tässä tapauksessa viestiä voidaan täydentää mainitsemalla sen radan tai raiteen nimi tai numero, jolla juna kulkee.

4.3 Kuljettajan lähettämät viestit

Radan sähkönsyöttö on katkaistava:

Hätätilanne; virta katkaistava

Tätä viestiä täytyy nopeasti täydentää, mikäli mahdollista, ilmoittamalla syy, tapahtumapaikka ja junan tunnistustieto:

Kohdassa	(km)
radalla/raiteella	(nimi/numero)
..... ja	välillä
(asema)	(asema)
Syy	
Junan	kuljettaja
(numero)	

Tässä tapauksessa viestiä voidaan täydentää mainitsemalla sen radan tai raiteen nimi tai numero, jolla juna kulkee.

Liite D

TIEDOT, JOIDEN ON OLTAVA RAUTATIEYRITYKSEN KÄYTETTÄVISSÄ NIIHIN REITTEIHIN LIITTYEN, JOILLA SEN ON TARKOITUS LIIKENNÖIDÄ**OSA 1. RATAVERKON HALTIJAA KOSKEVAT YLEISET TIEDOT**

- 1.1 Rataverkon haltijoiden nimet/tunnukset
- 1.2 Maa (tai maat)
- 1.3 Lyhyt kuvaus
- 1.4 Luettelo yleisistä liikennettä koskevista säännöistä ja säädöksistä (sekä tieto siitä, mistä ne ovat saatavissa)

OSA 2. KARTAT JA KAAVIOT

- 2.1 Kartta
 - 2.1.1 Reitit
 - 2.1.2 Tärkeimmät kohdat (rautatieliikennepaikkojen matkustaja-, lajittelu- ja tavararaiteet, risteykset)
- 2.2 Ratakaavio

Kaavioihin on sisällytettävä tieto, jota tarpeen mukaan täydennetään tekstillä. Jos laaditaan erillinen rautatieliikennepaikkaa koskeva piirustus, ratakaavion sisältämiä tietoja voidaan karsia

- 2.2.1 Etäisyydet
- 2.2.2 Tiedot radoista, ympärijoraiteista, sivuraiteista ja turvavaihteista
- 2.2.3 Eri rataosien väliset yhteydet
- 2.2.4 Tärkeimmät kohdat (rautatieliikennepaikat)
- 2.2.5 Kaikkien kiinteiden opastimien sijainti ja merkitys
- 2.3 Asemia/ratapihoja/varikkoja esittävä kaavio (Huom: koskee vain yhteentoimivan liikenteen käyttämiä paikkoja)
Paikkakohtaisiin kaavioihin on sisällytettävä tieto, jota tarpeen mukaan täydennetään tekstillä
 - 2.3.1 Paikan nimi
 - 2.3.2 Paikan tunnus
 - 2.3.3 Paikan tyyppi (matkustajaterminaali, rahtiterminaali, ratapiha, varikko)
 - 2.3.4 Kaikkien kiinteiden opastimien sijainti ja merkitys
 - 2.3.5 Raiteiden tunnistet ja sijainti, turvavaihteet mukaan luettuina
 - 2.3.6 Laiturien tunnistet
 - 2.3.7 Laiturien pituus
 - 2.3.8 Laiturien korkeus
 - 2.3.9 Sivuraiteiden tunnistet
 - 2.3.10 Sivuraiteiden pituus
 - 2.3.11 Ulkoisen sähköverkkoliitännän saatavuus
 - 2.3.12 Laiturin reunan etäisyys raiteen pitkittäissuuntaisesta keskiviivasta
 - 2.3.13 (Koskee matkustajaliikennepaikkoja) Liikkumisesteisten henkilöiden pääsy

OSA 3. TIETTYÄ RATAOSAA KOSKEVAT TIEDOT

- 3.1 Yleiset ominaisuudet
 - 3.1.1 Maa
 - 3.1.2 Rataosan tunnus: kansallinen tunnus

- 3.1.3 Rataosan ääripiste 1
- 3.1.4 Rataosan ääripiste 2
- 3.1.5 Ajat, jolloin rataosa on käytettävissä (kellonajat, päivämäärät, pyhäpäiviä koskevat erikoisjärjestelyt)
- 3.1.6 Radanvarressa olevat etäisyyssiedot (niiden väli, ulkonäkö ja sijainti)
- 3.1.7 Liikenteen tyyppi (sekalainen, matkustajaliikenne, tavaraliikenne jne., ...)
- 3.1.8 Suurimmat sallitut nopeudet
- 3.1.9 Kaikki muut turvallisuuden vuoksi tarvittavat tiedot
- 3.1.10 Paikalliset toimintaa koskevat erityisvaatimukset (mukaan luettuna henkilöstön erityiset pätevyysvaatimukset)
- 3.1.11 Vaarallisia aineita koskevat erityisrajoitukset
- 3.1.12 Kuormausta koskevat erityisrajoitukset
- 3.1.13 Malli ilmoitukselle tilapäisistä töistä (ja mistä sen saa)
- 3.1.14 Ilmoitus siitä, että rataosa on ruuhkainen (direktiivin 2001/14/EY 22 artikla)
- 3.2 Erityiset tekniset ominaisuudet
 - 3.2.1 Infrastruktuuri-YTE:n EY-tarkastus
 - 3.2.2 Päivä, jolloin rata otettiin käyttöön yhteentoimivana ratana
 - 3.2.3 Mahdollisten erityistapausten luettelo
 - 3.2.4 Mahdollisten erityisten poikkeusten luettelo
 - 3.2.5 Raideleveys
 - 3.2.6 Aukean tilan ulottuma
 - 3.2.7 Suurin sallittu akselipaino
 - 3.2.8 Suurin sallittu kuormitus pituuden metriä kohden
 - 3.2.9 Rataan kohdistuvat poikkittaisvoimat
 - 3.2.10 Rataan kohdistuvat pitkittäisvoimat
 - 3.2.11 Kaarteen vähimmäissäde
 - 3.2.12 Pituuskaltevuus prosentteina
 - 3.2.13 Pituuskaltevuuden sijainti
 - 3.2.14 Muiden kuin pyörän ja kiskon välistä kitkaa käyttävien jarrujärjestelmien hyväksyttävä jarrutuskyky
 - 3.2.15 Sillat
 - 3.2.16 Maasillat
 - 3.2.17 Tunnelit
 - 3.2.18 Huomautukset
- 3.3 Energian osajärjestelmä
 - 3.3.1 Energia-YTE:n EY-tarkastus
 - 3.3.2 Päivä, jolloin rata otettiin käyttöön yhteentoimivana ratana
 - 3.3.3 Mahdollisten erityistapausten luettelo
 - 3.3.4 Mahdollisten erityisten poikkeusten luettelo
 - 3.3.5 Sähkönsyöttöjärjestelmän tyyppi (esim. ei mitään, yläpuolinen ajolanka, kolmas kisko)
 - 3.3.6 Sähkönsyöttöjärjestelmän taajuus (esim. vaihtovirta, tasavirta)
 - 3.3.7 Pienin jännite

- 3.3.8 Suurin jännite
- 3.3.9 Yksittäisen sähkökäyttöisen vetoyksikön virrankulutukseen liittyvät rajoitukset
- 3.3.10 Moniajossa olevien vetoyksikköjen sijoittelua koskevat rajoitukset ajojohtimien erottamisen kannalta (virroittimen sijainti)
- 3.3.11 Miten käyttöjännite eristetään
- 3.3.12 Ajolangan korkeus
- 3.3.13 Ajolangan suurin sallittu pituuskaltevuus rataa nähden ja kaltevuuden vaihtelu
- 3.3.14 Hyväksytyt virroittintyypit
- 3.3.15 Pienin staattinen kuormitus
- 3.3.16 Suurin staattinen kuormitus
- 3.3.17 Erotusjaksojen sijainnit
- 3.3.18 Käyttöä koskevat tiedot
- 3.3.19 Virroittimien alas laskeminen
- 3.3.20 Hyötyjarrutusta koskevat ehdot
- 3.3.21 Suurin sallittu junan ottama huippuvirta
- 3.4 Ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmä
- 3.4.1 Ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-YTE:n EY-tarkastus
- 3.4.2 Päivä, jolloin rata otettiin käyttöön yhteentoimivana ratana
- 3.4.3 Mahdollisten erityistapausten luettelo
- 3.4.4 Mahdollisten erityisten poikkeusten luettelo
- ERTMS/ETCS*
- 3.4.5 Soveltamistaso
- 3.4.6 Vaihtoehtoiset ratalaitteistoon sijoitetut toiminnot
- 3.4.7 Vaihtoehtoiset veturilaitteistolta vaadittavat toiminnot
- 3.4.8 Ohjelmistoversion numero
- 3.4.9 Kyseisen version käyttöönottopäivä
- ERTMS/GSM-R-radio*
- 3.4.10 FRS-eritelmässä määritellyt lisätoiminnot
- 3.4.11 Version numero
- 3.4.12 Kyseisen version käyttöönottopäivä
- Tason 1 ERTMS/ETCS:lle, jossa lisäajotietotoiminto*
- 3.4.13 Liikkuvalle kalustolle tarvittava tekninen toteutus
- Luokan B junan kulunvalvontajärjestelmä(t)*
- 3.4.14 Kansalliset määräykset, jotka koskevat luokan B järjestelmien käyttöä (sekä mistä ne saa)
- Ratajärjestelmä*
- 3.4.15 Vastuussa oleva jäsenvaltio
- 3.4.16 Järjestelmän nimi
- 3.4.17 Ohjelmistoversion numero
- 3.4.18 Kyseisen version käyttöönottopäivä

- 3.4.19 Viimeinen voimassaolopäivä
 - 3.4.20 Tarve usean järjestelmän samanaikaiseen toimintaan
 - 3.4.21 Junan kulunvalvontalaitteisto
 - Luokan B radiojärjestelmä*
 - 3.4.22 Vastuussa oleva jäsenvaltio
 - 3.4.23 Järjestelmän nimi
 - 3.4.24 Version numero
 - 3.4.25 Kyseisen version käyttöönottopäivä
 - 3.4.26 Viimeinen voimassaolopäivä
 - 3.4.27 Erityisvaatimukset, joita sovelletaan erilaisten luokkaan B kuuluvien junan kulunvalvontajärjestelmien välillä siirryttäessä
 - 3.4.28 Tekniset erityisvaatimukset, joita sovelletaan ERTMS/ETCS-järjestelmien ja luokan B järjestelmien välillä siirryttäessä
 - 3.4.29 Erityisvaatimukset, joita sovelletaan siirryttäessä radiojärjestelmästä toiseen
 - Teknisen vajaatoiminnan tila*
 - 3.4.30 ERTM/ETCS
 - 3.4.31 Luokan B junan kulunvalvontajärjestelmä
 - 3.4.32 ERTM/GSM-R
 - 3.4.33 Luokan B radiojärjestelmä
 - 3.4.34 Radanvarren opastimet
 - Jarrutuskykyyn liittyvät nopeusrajoitukset*
 - 3.4.35 ERTM/ETCS
 - 3.4.36 Luokan B junan kulunvalvontajärjestelmät
 - Luokan B järjestelmän toimintaa koskevat kansalliset säännöt*
 - 3.4.37 Jarrutuskykyyn liittyvät kansalliset säännöt
 - 3.4.38 Muut kansalliset säännöt, esim.: määrelehteä UIC 512 vastaavat tiedot (1 päivänä tammikuuta 1979 päivätty 8. painos ja 2 muutosta)
 - Infrastruktuurin ohjaus- ja hallintalaitteiden herkkyyssähkömagneettisille häiriöille*
 - 3.4.39 Vaatimus on tarkoitus laatia eurooppalaisten standardien mukaiseksi
 - 3.4.40 Mahdollisuus käyttää pyörrevirtajarrua
 - 3.4.41 Mahdollisuus käyttää magneettijarrua
 - 3.4.42 Käytössä olevia poikkeuksia koskevien teknisten ratkaisujen vaatimukset
 - 3.5 Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä
 - 3.5.1 Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n EY-tarkastus
 - 3.5.2 Päivä, jolloin rata otettiin käyttöön yhteentoimivana ratana
 - 3.5.3 Mahdollisten erityistapausten luettelo
 - 3.5.4 Mahdollisten erityisten poikkeusten luettelo
 - 3.5.5 Kieli, jota käytetään turvallisuuden kannalta kriittiseen viestintään rataverkon haltijan henkilöstön kanssa
 - 3.5.6 Erityiset ilmasto-olot ja niihin liittyvät järjestelyt
-

Lisäys E

KIELITAITO JA VIESTINNÄN TASO

Suullinen kielitaito voidaan jakaa viiteen tasoon:

Taso	Kuvaus
5	— osaa mukauttaa puhetapaansa keskustelukumppanin mukaan — osaa esittää mielipiteen — osaa neuvotella — osaa taivutella — osaa antaa neuvoja.
4	— selviytyy täysin arvaamattomissa tilanteissa — osaa tehdä oletuksia — osaa esittää perustellun mielipiteen.
3	— selviytyy käytännön tilanteissa, joissa on mukana ennalta arvaamaton elementti — osaa kuvailla asioita — osaa ylläpitää yksinkertaista keskustelua.
2	— selviytyy yksinkertaisissa käytännön tilanteissa — osaa kysyä kysymyksiä — osaa vastata kysymyksiin.
1	— osaa puhua käyttäen ulkoa opittuja lauseita.

Lisäys F

Ei käytössä

Lisäys G

Ei käytössä

Lisäys H

Ei käytössä

Lisäys I

Ei käytössä

Lisäys J

AMMATILLISEN PÄTEVYYDEN VÄHIMMÄISVAATIMUKSET JUNASSA MUKANA OLEVAN HENKILÖSTÖN OSALTA**1. YLEISET VAATIMUKSET**

- (a) Tässä liitteessä, jota on luettava yhdessä 4.6 ja 4.7 kohdan kanssa, luetellaan ne elementit, joita pidetään oleellisina Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä toimivissa junissa mukana olevan henkilöstön kannalta.
- (b) Tämän YTE:n kontekstissa ilmauksella "ammattillinen pätevyys" tarkoitetaan niitä elementtejä, jotka ovat tärkeitä sen varmistamiseksi, että käyttöhenkilöstö on koulutettu tehtävään sekä ymmärtää ja osaa hoitaa sen.
- (c) Säännöt ja menettelyt koskevat sekä suoritettavaa tehtävää että sen suorittavaa henkilöä. Näitä tehtäviä voivat hoitaa kaikki hyväksytyt pätevät henkilöt riippumatta yksittäisen yhtiön säännöissä tai menettelyissä käytetystä nimestä, työnimikkeestä tai asemasta.
- (d) Kaikkien hyväksytyjen pätevien henkilöiden on noudatettava kaikkia suoritettavaan tehtävään liittyviä sääntöjä ja menettelyjä.

2. AMMATILLINEN TIETÄMYS

Kaikki hyväksynnät edellyttävät alkukokeen läpäisyä sekä jatkuvaa arviointia ja koulutusta, kuten 4.6 kohdassa kuvataan.

2.1 Yleinen ammatillinen tietämys

- (a) Tehtävän kannalta oleelliset rautatiejärjestelmän turvallisuusjohtamisen yleiset periaatteet, mukaan luettuina liitännät toisiin osajärjestelmiin
- (b) Matkustajien tai rahdin sekä radalla ja sen läheisyydessä toimivien henkilöiden turvallisuuden kannalta oleelliset yleiset asiat
- (c) Työterveys- ja työturvallisuusasiat
- (d) Rautatiejärjestelmän yleiset turvallisuusperiaatteet
- (e) Henkilökohtainen turvallisuus, mukaan luettuna tilanne, jossa junasta poistutaan linjaosuudella

2.2 Käytettävään rataverkkoon sovellettavien toimintamenettelyjen ja turvallisuusjärjestelmien tuntemus

- (a) Toimintamenettelyt ja turvallisuusmääräykset
- (b) Ohjaus-, valvonta- ja merkinantojärjestelmä
- (c) Viestintäperiaatteet ja muodollinen viestintä mukaan lukien viestintälaitteiden käyttö

2.3 Liikkuvaa kalustoa koskeva tietämys

- (a) Matkustajavaunujen sisäpuoliset laitteet
- (b) Pienten vikojen korjaaminen liikkuvan kaluston matkustajatiloiissa rautatieyrityksen edellyttämällä tavalla

2.4 Reittituntemus

- (a) Toiminnalliset järjestelyt (kuten junanlähtämistapa) eri paikoissa (opastimet, asemalaitteet jne.)
- (b) Asemat, joilla matkustajat voivat nousta junasta tai junaan
- (c) Reitin radoilla käytettävät toimintaan ja hätätilanteisiin liittyvät järjestelyt

3. KYKY KÄYTTÄÄ TIETÄMYSTÄ

- (a) Ennen lähtöä tehtävät tarkastukset, mukaan luettuina jarrujenkoettelu ja ovien sulkeutumisen toteaminen
- (b) Lähtöön liittyvät menettelyt

- (c) Viestintä matkustajien kanssa erityisesti näiden turvallisuuteen liittyvissä asioissa
 - (d) Häiriötila
 - (e) Matkustajatiloiissa mahdollisesti olevien puutteiden arviointi sekä sääntöjen ja toimintaohjeiden mukainen reagointi niihin
 - (f) Sääntöjen ja määräysten edellyttämät tai kuljettajan avustamiseksi tehtävät suojaus- ja varoitustoimet
 - (g) Junan evakuointi ja matkustajien turvallisuus erityisesti tapauksissa, joissa he joutuvat olemaan radalla tai sen lähellä
 - (h) Yhteydenpito rataverkon haltijan henkilöstöön avustettaessa kuljettajaa tai evakuointia edellyttävässä häiriötilanteessa
 - (i) Junan toimintaan, liikkuvan kaluston kuntoon ja matkustajien turvallisuuteen liittyvistä epätavallisista tapahtumista ilmoittaminen. Nämä raportit on vaadittaessa annettava kirjallisena rautatieyrityksen valitsemalla kielellä.
-

Lisäys K

Ei käytössä

Lisäys L

AMMATILLISEN PÄTEVYYDEN VÄHIMMÄISVAATIMUKSET JUNAN VALMISTELUSSA**1. YLEISET VAATIMUKSET**

Tässä liitteessä, jota on luettava yhdessä 4.6 kohdan kanssa, luetellaan ne elementit, joita pidetään oleellisina Euroopan laajuudessa rautatiejärjestelmässä toimivien junien valmistelua hoitavan henkilöstön kannalta.

- a) Tämän YTE:n kontekstissa ilmauksella "ammatillinen pätevyys" tarkoitetaan niitä elementtejä, jotka ovat tärkeitä sen varmistamiseksi, että käyttöhenkilöstö on koulutettu tehtävään sekä ymmärtää ja osaa hoitaa sen.
- b) Säännöt ja menettelyt koskevat sekä suoritettavaa tehtävää että sen suorittavaa henkilöä. Näitä tehtäviä voivat hoitaa kaikki hyväksytyt pätevät henkilöt riippumatta yksittäisen yhtiön säännöissä tai menettelyissä käytetystä nimestä, työnimikkeestä tai asemasta.
- c) Kaikkien hyväksytyjen pätevien henkilöiden on noudatettava kaikkia suoritettavaan tehtävään liittyviä sääntöjä ja menettelyjä.

2. AMMATILLINEN TIETÄMYS

Kaikki hyväksynnät edellyttävät alkukoneen läpäisyä sekä jatkuvaa arviointia ja koulutusta, kuten 4.6 kohdassa kuvataan.

2.1 Yleinen ammatillinen tietämys

- a) Tehtävän kannalta oleelliset rautatiejärjestelmän turvallisuusjohtamisen yleiset periaatteet, mukaan luettuina liitännät toisiin osajärjestelmiin
- b) Matkustajien ja/tai rahdin kannalta oleelliset yleiset asiat mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljettamisen ja erikoiskuljetukset
- c) Työterveys- ja työturvallisuusasiat
- d) Rautatiejärjestelmän yleiset turvallisuusperiaatteet
- e) Oma turvallisuus työskennellessä radalla tai sen läheisyydessä
- f) Viestintäperiaatteet ja muodollinen viestintä mukaan lukien viestintälaitteiden käyttö

2.2 Käytettävään rataverkkoon sovellettavien toimintamenettelyjen ja turvallisuusjärjestelmien tuntemus

- a) Junien liikkuminen normaalioloissa sekä häiriötilanteissa
- b) Toimintamenettelyt eri paikoissa (opastinjärjestelmät, rautatieliikennepaikkojen laitteet) ja turvallisuussäännöt
- c) Paikalliset toimintajärjestelyt

2.3 Junalaitteiden tuntemus

- a) Liikkuvan kaluston laitteiden tarkoitus ja käyttö
- b) Teknisten tarkastusten tuntemus ja järjestäminen

3. KYKY KÄYTTÄÄ TIETÄMYSTÄ

- a) Junan kokoonpanosääntöjen, junan jarrutussääntöjen, junan kuormausmääräysten jne. soveltaminen sen varmistamiseksi, että juna on liikennekelppoinen
- b) Liikkuvan kaluston merkintöjen ja merkintäkilpien ymmärtäminen
- c) Prosessi, jolla junan tiedot määritetään ja annetaan käyttöön
- d) Viestintä junan miehistön kanssa
- e) Viestintä kulkulupia antavan henkilöstön kanssa

- f) Häiriötilanne erityisesti siltä osin kuin se vaikuttaa junien valmisteluun
 - g) Sääntöjen ja määräysten tai kyseisen paikan paikallisten järjestelyjen edellyttämät suojaus- ja varoitustoimet
 - h) Toimet, joihin ryhdytään vaarallisia aineita kuljettaessa sattuvissa vaaratilanteissa (sikäli kuin ne tulevat kyseeseen)
-

Lisäys M

Ei käytössä

Lisäys N

Ei käytössä

Lisäys O

Ei käytössä

Liite P

OSA "0" LIIKKUVAN KALUSTON TUNNISTEET

Yleistä:

1. Tässä liitteessä kuvaillaan numero ja sen näkyvä merkitseminen liikkuvan kaluston yksikköön sen erottamiseksi yksiselitteisesti muista liikenteessä olevista yksiköistä. Siinä ei käsitellä muita numeroita tai merkintöjä, joita mahdollisesti on kaiverrettu tai kiinnitetty pysyvästi valmistusvaiheessa kalustoyksikön runkorakenteeseen tai pääkomponentteihin.

2. Numeron ja siihen liittyvän merkinnän ei tarvitse olla tässä liitteessä kuvatun mukainen, jos

- liikkuvaa kalustoa käytetään vain verkoissa, joihin tätä YTE:ä ei sovelleta,
- kyseessä on perinnekalusto, jolla on historiallista arvoa,
- kyseessä on liikkuva kalusto, jota ei yleensä käytetä tai kuljeteta rataverkoissa, joita tämä YTE koskee.

Näille kalustoyksiköille on kuitenkin annettava väliaikainen numero, jotta niillä on mahdollista liikennöidä.

Standarditunnus ja siihen liittyvät lyhenteet

Kullekin kalustoyksikölle annetaan 12-numeroinen tunnus (standarditunnus), joka koostuu seuraavasti:

Liikkuvan kaluston tyyppi	Kalustoyksikön tyyppi ja tieto sen yhteentoimivuudesta [2 numeroa]	Maa, jossa kalustoyksikkö on rekisteröity [2 numeroa]	Tekniset ominaisuudet [4 numeroa]	Sarjanumero [3 numeroa]	Tarkistusnumero [1 numero]
Tavaravaunut	00–09 10–19 20–29 30–39 40–49 80–89 [lisätietoja osassa 6]	01–99 [lisätietoja osassa 4]	0000–9999 [lisätietoja osassa 9]	001–999	0–9 [lisätietoja osassa 3]
Matkustajavaunut	50–59 60–69 70–79 [lisätietoja osassa 7]		0000–9999 [lisätietoja osassa 10]	001–999	
Vetokalusto	90–99 [lisätietoja osassa 8]		0000001–8999999 [Jäsenvaltiot määrittelevät myöhemmin näiden numeroiden merkityksen kahden- tai monenkeskisissä sopimuksissa]		
Erikoiskalusto			9000–9999 [lisätietoja osassa 11]	001–999	

Tiettyssä maassa teknisiä ominaistietoja kuvaavat seitsemän numeroa ja sarjanumero riittävät liikkuvan kaluston yksiselitteiseen tunnistamiseen tavaravaunujen, matkustajavaunujen, vetokaluston ⁽¹⁾ ja erikoiskaluston ⁽²⁾ ryhmissä.

Numerotunnus täydennetään kirjaimilla:

- yhteentoimivuuteen liittyvät merkinnät (lisätietoja osassa 5)
- sen maan tunnus, jossa kyseinen liikkuva kalusto on rekisteröity (lisätietoja osassa 4)

⁽¹⁾ Vetokaluston numeron tulee tiettyssä maassa olla yksikäsitteinen kuusinumeroinen tunnus.

⁽²⁾ Erikoiskaluston numeron tulee tiettyssä maassa olla yksikäsitteinen ja koostua teknisten ominaistietojen ensimmäisestä ja viidestä viimeisestä numerosta sekä sarjanumerosta.

- haltijan ⁽¹⁾ tunnus (*lisätietoja osassa 1*)
- teknisten ominaistietojen lyhenne (*lisätietoja osassa 13 matkustajavaunujen osalta, osassa 12 tavaravaunujen osalta ja osassa 14 erikoiskaluston osalta*).

Teknisiä ominaistietoja, tunnuksia ja lyhenteitä hallinnoi yksi tai useampi elin (jäljempänä "keskuselin") Euroopan rautatieviraston ERA:n ehdotuksen mukaisesti, jonka se tekee vuodelle 2005 laaditun työohjelman toimenpiteen N:o 15 johdosta.

Numerojen jakaminen

Ehdotuksen numeroiden hallinnointisäännöistä tekee ERA osana vuodelle 2005 laaditun työohjelman toimenpidettä N:o 15.

OSA 1 – LIIKKUVAN KALUSTON HALTIJAN TUNNUS (VEHICLE KEEPER MARKING, VKM)

Liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen (VKM) määritelmä

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus (VKM) on aakkosnumeerinen tunnus, joka koostuu 2–5 kirjaimesta ⁽²⁾. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus on merkitty kaikkiin vetureihin ja vaunuihin niiden numeron lähelle. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus merkitsee, että kyseinen haltija on merkitty liikkuvan kaluston rekisteriin.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus on yksiselitteinen kaikissa niissä maissa, joita tämä YTE koskee, sekä kaikissa maissa, jotka solmivat tässä YTE:ssä kuvatun liikkuvan kaluston numeroinnin ja haltijan merkinnän soveltamista edellyttävän sopimuksen.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen muoto

Haltijan tunnus esittää liikkuvan kaluston haltijan joko koko nimenä tai lyhennettynä, mahdollisuuksien mukaan tunnistettavassa muodossa. Kaikkia latinalaisen kirjaimiston 26 merkkiä voidaan käyttää. Tunnuksessa käytetään isoja kirjaimia. Kirjaimet, jotka eivät ole haltijan nimen muodostavien sanojen alkukirjaimia, voidaan kuitenkin kirjoittaa pienin kirjaimin. Yksikäsitteisyyttä arvioitaessa ei isojen ja pienten kirjainten välillä tehdä eroa.

Kirjaimissa saa olla diakriittisiä merkkejä ⁽³⁾. Diakriittisiä merkkejä ei oteta huomioon yksikäsitteisyyttä tarkastettaessa.

Jos liikkuvan kaluston haltijan kotipaikka on maassa, jossa ei käytetä latinalaisia kirjaimia, haltijan tunnuksen perään voidaan merkitä sama tunnus maan omilla kirjaimilla merkittynä ja vinoviivalla ("/") erotettuna. Tätä käännettä tunnusta ei oteta huomioon tietojenkäsittelyssä.

Vapautukset liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen käyttämisestä

Jäsenvaltiot voivat päättää seuraavassa esitettyjen vapautusten käyttämisestä.

Haltijan tunnusta ei tarvita liikkuvassa kalustossa, jonka numerointijärjestelmä ei noudata tätä liitettä (ks. 0 osan 2 kohta). Liikkuva kaluston haltijasta on kuitenkin annettava riittävästi tietoa organisaatioille, jotka osallistuvat sen toimintaan rataverkoilla, joita tämä YTE koskee.

Jos haltijan täydellinen nimi ja osoite on merkitty liikkuvaan kalustoon, haltijan tunnusta ei vaadita seuraavissa tapauksissa:

- sellaisten haltijoiden liikkuva kalusto, joilla on kalustoa niin vähän, ettei se edellytä haltijan tunnuksen käyttöä
- rataverkon kunnossapitoon käytettävä erikoiskalusto.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnusta ei vaadita yksinomaan kansallisessa liikenteessä käytettävissä vetureissa, junayksiköissä ja matkustajavaunuissa, kun

- niissä on niiden haltijan liikemerkki, jossa on samat hyvin tunnistettavissa olevat kirjaimet kuin liikkuvan kaluston haltijan tunnuksessa
- niissä on helposti tunnistettava liikemerkki, jonka toimivaltainen kansallinen viranomainen on hyväksynyt liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen asianmukaiseksi vastineeksi.

Jos yrityksen liikemerkkiä käytetään liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen yhteydessä, vain haltijan tunnus pätee, eikä liikemerkkiä oteta huomioon.

⁽¹⁾ Liikkuvan kaluston haltija on se, joka kaluston omistajana tai kalustosta luopumisesta päättämään oikeutettuna taloudellisesti hyödyntää kalustoa pysyvällä tavalla kuljetusvälineenä ja on merkitty haltijaksi liikkuvan kaluston rekisteriin

⁽²⁾ Belgian rautateilla voidaan edelleen käyttää ympyröityä B-kirjainta.

⁽³⁾ Diakriittiset merkit ovat aksentimerkkejä, kuten kirjaimissa Å, Ç, Ö, Š, Ž, Å jne. Erikoiskirjaimet, kuten Ø ja Æ, esitetään yhdellä kirjaimella; yksikäsitteisyyttä testattaessa kirjainta Ø pidetään samana kuin kirjainta O, ja Æ-kirjainta pidetään samana kuin A.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnusten antamista koskevia määräyksiä

Liikkuvan kaluston haltijalle voidaan antaa enemmän kuin yksi tunnus seuraavissa tapauksissa:

- liikkuvan kaluston haltijalla on virallinen nimi useammalla kuin yhdellä kielellä
- liikkuvan kaluston haltijalla on hyvä syy erottaa eri kalustoryhmät organisaatiossaan.

Yrityksryhmälle voidaan antaa yksi ainoa liikkuvan kaluston haltijan tunnus seuraavissa tapauksissa:

- yritykset kuuluvat samaan yritysrakenteeseen, joka on valtuuttanut yhden tähän rakenteeseen kuuluvan organisaation hoitamaan kaikki asiat toisten puolesta
- yritysryhmä on valtuuttanut yhden erillisen juridisen yhteisön hoitamaan kaikki asiat puolestaan, missä tapauksessa tämä juridinen yhteisö on liikkuvan kaluston haltija.

Liikkuvan kaluston haltijatunnusten rekisteri ja tunnuksen antamismenettely

Haltijatunnusten rekisteri on julkinen, ja sitä päivitetään reaaliaikaisesti.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnusta koskeva anomus jätetään hakijan maan toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, joka toimittaa sen keskuselimelle. Tunnusta voi käyttää vasta, kun keskuselin on julkistanut sen.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen omistajan on ilmoitettava toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, jos se lopettaa tunnuksen käytön, ja toimivaltaisen kansallisen viranomaisen on ilmoitettava asiasta Euroopan rautatievirastolle. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus peruutetaan haltijan osoitettua, että kaikkien asianmukaisten kalustoyksiköiden tunnukset on muutettu. Samaa tunnusta ei anneta uudelleen käyttöön kymmeneen vuoteen, paitsi jos se annetaan uudelleen aiemmalle omistajalle tai tämän pyynnöstä toiselle omistajalle.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus voidaan siirtää toiselle omistajalle, joka on alkuperäisen omistajan laillinen seuraaja. Tunnus pysyy voimassa, vaikka sen omistaja muuttaa nimensä muotoon, joka ei muistuta kyseistä tunnusta.

Ensimmäinen liikkuvan kaluston haltijatunnusten luettelo laaditaan käyttäen rautatieyritysten nimien nykyisiä lyhenteitä.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnusta käytetään kaikissa uusissa vaunuissa asiaa koskevan YTE:n voimaantulon jälkeen. Vanhojen vaunujen merkinnät on korjattava VKM-merkintätavan mukaisiksi 31. päivään joulukuuta 2013 mennessä. Jos kalustoyksikköön merkitty liikkuvan kaluston haltijan tunnus ei vastaa kalustoyksikköjen kansalliseen rekisteriin merkittyjä tietoja, kansallisen rekisterin tiedot pätevät.

OSA 2 – NUMERON JA SIIHEN LIITTYVÄN KIRJAIN- TUNNUKSEN MERKINTÄ KALUSTOON**Ulkoisia merkintöjä koskevat yleiset järjestelyt**

Isoja kirjaimia ja numeroita sisältävät merkinnät on tehtävä vähintään 80 mm korkeaa, selkeää pääteviivatonta kirjasintyyliä käyttäen. Matalampia kirjaimia voidaan käyttää vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa kuin merkitä ne suoraan aluskehukseen.

Merkinnät saavat olla enintään kahden metrin korkeudella kiskoja tasosta.

Tavaravaunut

Merkinnät on tehtävä vaunun koriin seuraavasti:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43	
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		Slpps		Laeks	

(Tässä ilman VKM-numeroa olevassa tapauksessa täydelliset nimi- ja osoitetiedot on merkitty kalustoyksikköön)

Jos vaunuissa ei ole tarpeeksi tilaa näille merkinnöille (erityisesti avovaunuissa), merkinnät on järjestettävä seuraavasti:

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks

Jos vaunuun merkitään yksi tai useampia kansallisen merkityksen omaavia kirjaimia, ne on merkittävä kansainvälisen merkinnän perään ja erotettava siitä väliviivalla.

Matkustajavaunut

Merkinnät on tehtävä vaunujen molemmille sivuille seuraavasti:

F-SNCF 61 87 $\frac{20 - 72\ 021}{B^{10}}$ – 7
tu

Kaluston rekisteröintimaasta ja teknisistä ominaisuuksista kertovat merkinnät tehdään heti vaunun 12-numeroisen tunnuksen eteen, taakse tai alle.

Jos vaunussa on ohjaamo, numero merkitään myös ohjaamon sisäpuolelle.

Veturit, moottorivaunut ja erikoisvaunut

12-numeroinen standarditunnus on merkittävä kansainvälisessä liikenteessä käytettävän vetokaluston molemmille sivuille seuraavasti:

91 88 0001323-0

12-numeroinen standarditunnus merkitään myös vetokaluston jokaisen ohjaamon sisäpuolelle.

Kaluston haltija voi merkitä standardimerkintää suuremmilla merkeillä toiminnan kannalta hyödyllisen oman numero-tunnuksensa (joka yleensä koostuu sarjanumerosta ja sen perässä olevasta kirjaintunnuksesta). Haltija voi itse päättää oman tunnuksen paikan.

Esimerk- kejä	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

Näitä sääntöjä voidaan muuttaa kahdenkeskisillä sopimuksilla sellaisten vaunujen kohdalla, jotka ovat olemassa YTE:n voimaan tullessa, jotka on tarkoitettu erikoiskäyttöön ja joiden kohdalla ei ole vaaraa sekaannuksesta muiden kyseisessä rautatieverkossa toimivien kalustoyksiköiden kanssa. Erivapaus on voimassa toimivaltaisten kansallisten viranomaisten päättämän ajan.

Kansallinen viranomainen voi määrätä, että kaluston 12-numeroisen tunnuksen lisäksi merkitään maatunnus ja kaluston haltijan tunnus.

OSA 3 – TARKISTUSNUMERON (12. NUMERON) MÄÄRITTÄMISTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

Tarkistusnumero määritetään seuraavasti:

— tunnuksen parillisissa asemissa (oikealta lukien) olevat numerot otetaan huomioon sellaisenaan

— tunnuksen parittomissa asemissa (oikealta lukien) olevat numerot kerrotaan kahdella

- parillisissa asemissa olevat numerot ja kahdella kerrotut parittomissa asemissa olevat numerot lasketaan sitten yhteen
- näin saatu summa merkitään muistiin
- tarkistusnumero on numero, joka summaan on lisättävä, jotta se olisi kymmenellä jaollinen. Jos summa on valmiiksi kymmenellä jaollinen, tarkistusnumero on nolla.

Esimerkkejä

1 – Perusnumero olkoon	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Kerroin	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Tämän summan ykkösten arvo on 2.

Tarkistusnumeroksi tulee näin ollen 8, ja koko tunnukseksi tulee 33 84 4796 100-8

2 – Perusnumero olkoon	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Kerroin	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

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

Tämän summan ykkösten arvo on 0.

Tarkistusnumeroksi tulee näin ollen 0, ja koko tunnukseksi tulee 31 51 3320 198-0.

OSA 4 – LIIKKUVAN KALUSTON REKISTERÖINTIMAAN TUNNUKSET (NUMEROT 3–4 JA LYHENTEET)

Kolmansia maita koskevat tiedot on annettu vain tiedoksi.

Maa	Maan kirjaintunnus ⁽¹⁾	Maan numero-tunnus	Yhtiöt, joita osan 6 ja 7 hakasulkeissa olevat maininnat koskevat ⁽²⁾	Maa	Maan kirjaintunnus ⁽¹⁾	Maan numero-tunnus	Yhtiöt, joita osan 6 ja 7 hakasulkeissa olevat maininnat koskevat ⁽²⁾
Albania	AL	41	HSh	Kiina	RC	33	KZD
Algeria	DZ	92	SNTF	Kroatia	HR	78	HŽ
Armenia	AM ⁽³⁾	58	ARM	Kuuba	CU ⁽³⁾	40	FC
Itävalta	A	81	ÖBB	Kypros	CY		
Azerbaidžan	AZ	57	AZ	Tšekki	CZ	54	ČD
Valko-Venäjä	BY	21	BC	Tanska	DK	86	DSB, BS
Belgia	B	88	SNCB/NMBS	Egypti	ET	90	ENR
Bosnia-Hertsegovina	BIH	44	ŽRS	Viro	EST	26	EVR
		50	ŽFBH	Suomi	FIN	10	VR, RHK
Bulgaria	BG	52	BDZ, SRIC	Ranska	F	87	SNCF, RFF

Maa	Maan kirjaintunnus ⁽¹⁾	Maan numero-tunnus	Yhtiöt, joita osan 6 ja 7 hakasulkeissa olevat maininnat koskevat ⁽²⁾
Georgia	GE	28	GR
Saksa	D	80	DB, AAE ⁽⁴⁾
Kreikka	GR	73	CH
Unkari	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE ⁽⁴⁾
Iran	IR	96	RAI
Iraq	IRQ ⁽³⁾	99	IRR
Irlanti	IRL	60	CIE
Israel	IL	95	IR
Italia	I	83	FS, FNME ⁽⁴⁾
Japani	J	42	EJRC
Kazakstan	KZ	27	KZH
Kirgisia	KS	59	KRG
Latvia	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE ⁽³⁾		
Liettua	LT	24	LG
Luxemburg	L	82	CFL
Makedonia (entinen Jugoslavian tasavalta)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldova	MD ⁽³⁾	23	CFM
Monaco	MC		
Mongolia	MGL	31	MTZ
Marokko	MA	93	ONCFM
Alankomaat	NL	84	NS
Pohjois-Korea	PRK ⁽³⁾	30	ZC
Norja	N	76	NSB, JBV

Maa	Maan kirjaintunnus ⁽¹⁾	Maan numero-tunnus	Yhtiöt, joita osan 6 ja 7 hakasulkeissa olevat maininnat koskevat ⁽²⁾
Puola	PL	51	PKP
Portugali	P	94	CP, REFER
Romania	RO	53	CFR
Venäjä	RUS	20	RZD
Serbia-Montenegro	SCG	72	JŽ
Slovakia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovenia	SLO	79	SŽ
Etelä-Korea	ROK	61	KNR
Espanja	E	71	RENFE
Ruotsi	S	74	GC, BV
Sveitsi	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ⁽⁴⁾
Syyria	SYR	97	CFS
Tadzikistan	TJ	66	TZD
Tunisia	TN	91	SNCFT
Turkki	TR	75	TCDD
Turkmenistan	TM	67	TRK
Ukraina	UA	22	UZ
Yhdistynyt kuningaskunta	GB	70	BR
Uzbekistan	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ⁽³⁾	32	DSVN

⁽¹⁾ Tieliikennettä koskevien vuoden 1949 yleissopimuksen liitteessä 4 ja vuoden 1968 yleissopimuksen 45 artiklan 4 kohdassa kuvatun kirjaintunnusjärjestelmän mukaisesti.

⁽²⁾ Yhtiöt, jotka voimaantulon aikaan olivat UIC:n tai OSJD:n jäseniä ja käyttivät kuvattua maatunnusta yhtiön tunnuksena.

⁽³⁾ Tunnuksia ei vielä ole vahvistettu.

⁽⁴⁾ Siihen saakka, kunnes Yleistä-kohdan 3 alakohdan kehitys on tapahtunut, nämä yhtiöt voivat käyttää tunnuksia 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME) ja 68 (AAE). Päivityksen ajankasjo päätetään sitten yhdessä kyseisten jäsenvaltioiden kanssa.

OSA 5 – YHTEENTOIMIVUUDEN MERKINTÄ KIRJAINNUMERUIN

”TEN”: Kalustoyksikkö, joka

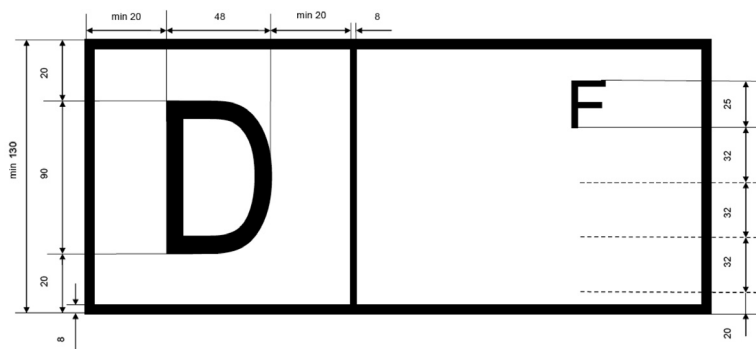
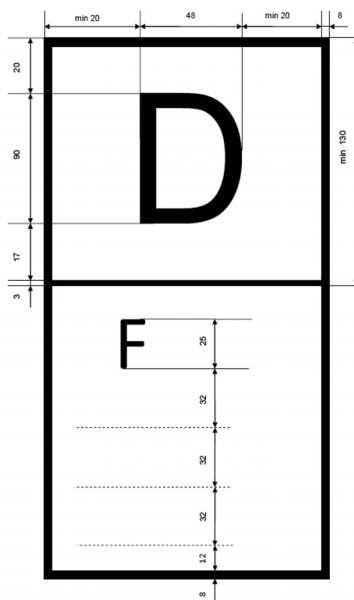
- a) on kaikkien niiden asiaa koskevien YTE:ien mukainen, jotka olivat voimassa sen käyttöönottohetkellä, ja on saanut käyttöönottoluvan direktiivin 2008/57/EY 22 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja
- b) on saanut kaikissa jäsenvaltioissa voimassa olevan käyttöönottoluvan direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

”PPV/PPW”: kalustoyksikkö, joka on PPV/PPW-sopimuksen tai PGW-sopimuksen mukainen (OJSD-maissa)

(alkuperäinen: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Huom:

- a) TEN-merkityt kalustoyksiköt vastaavat ensimmäisen numeron arvoja 0–3 osassa 6 eriteltyssä kalustoyksikön numerossa.
- b) Kalustoyksiköt, joille ei ole myönnetty käyttöönottolupaa kaikissa jäsenvaltioissa, on merkittävä tunnuksella, joka ilmaisee, missä jäsenvaltioissa niille on myönnetty käyttöönottolupa. Luvan myöntäneet jäsenvaltiot merkitään jommallakummalla seuraavissa piirustuksissa kuvatuista tavoista. Piirustuksissa D tarkoittaa jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan ensimmäisenä (tässä esimerkissä Saksa) ja F jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan toisena (tässä esimerkissä Ranska). Jäsenvaltioiden kooditunnukset ovat osan 4 mukaiset. Määräys kattaa kaluston, joka on YTE:n mukainen ja kaluston, joka ei ole YTE:n mukainen. Nämä kalustoyksiköt vastaavat ensimmäisen numeron arvoja 4 tai 8 osassa 6 eriteltyssä kalustoyksikön numerossa.



OSA 6 – TAVARAVAUNUISSA KÄYTETTÄVÄT YHTEENTOIMIVUUDEN TUNNUKSET (NUMEROT 1–2)

	2. numero		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. numero	
	1. numero												1. numero	
		Raideleveys	kiinteä tai muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä tai muuttuva	Raideleveys	
TSI ^(a) ja/tai COTIF ^(b) ja/tai PPW	0	akselit	Varalla	TSI ja/tai COTIF-vaunut ^(b) [joiden haltija on osassa 4 mainittu rautatieyri ty s]	Ei saa käyttää ennen kuin asiassa tehdään lisäpäätös							PPW-vaunut (muuttuva raideleveys)	akselit	0
	1	telit	Teollisuuden käyttämät vaunut										telit	1
	2	akselit	Varalla	TSI ja/tai COTIF-vaunut ^(b) [joiden haltija on osassa 4 mainittu rautatieyri ty s] PPW-vaunut	TSI ja/tai COTIF -vaunut ^(b) PPW-vaunut					Muut TSI ja/tai COTIF -vaunut ^(b) PPW-vaunut	PPW-vaunut (kiinteä raideleveys)	akselit	2	
	3	telit										telit	3	
Ei TSI eikä COTIF ^(b) eikä PPW	4	akselit ^(c)	Kunnossapitoon	Muut vaunut [joiden haltija on osassa 4 mainittu rautatieyri ty s]	Muut vaunut					Muut vaunut		Vaunut, joilla on teknisistä ominaisuuksista kertova erikois-numerointi	akselit ^(c)	4
	8	telit ^(c)											telit ^(c)	8
		Liikenne	Kotimaan liikenne tai kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	Kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	Kotimaan liikenne	Kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	Kotimaan liikenne	Kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	Kotimaan liikenne	Kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	Kotimaan liikenne	Kotimaan liikenne tai kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	Liikenne	
	1. numero	2. numero	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. numero	2. numero

^(a) Täyttää vähintään liikkuvan kaluston YTE:n vaatimukset

^(b) Mukaan luettuna liikkuva kalusto, jossa olemassa olevien määräysten mukaisesti on nämä numerot näiden uusien määräysten tullessa voimaan.

^(c) Kiinteä tai muuttuva raideleveys.

OSA 7 – MATKUSTAJAUNUISSA KÄYTETTÄVÄT KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN TUNNUKSET (NUMEROT 1–2)

Huomautus: Hakasulkeissa esitetyt ehdot ovat voimassa vain siirtymäkaudella, ja ne kumotaan RIC-määrausten kehittyessä (ks. Yleistä-kohdan 3 alakohta).

	Kotimaan liikenne	TSI ^(a) ja/tai RIC/COTIF ^(b) ja/tai PPW				Kotimaan liikenne tai kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	TSI ^(a) ja/tai RIC/COTIF ^(b)	PPW		
2. numero 1. numero	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Kotimaan liikenteen liikkuva kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Kiinteän raideleveyden ilmastoimaton kalusto (mukaan luetuina autojenkuljetusvaunut) [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Säädettävän raideleveyden (1435/1520) ilmastoimaton kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Varattu	Säädettävän raideleveyden (1435/1672) ilmastoimaton kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Kalusto, jolla on teknisistä ominaisuuksista kertova erikoisnumerointi	Kiinteän raideleveyden kalusto	Kiinteän raideleveyden kalusto	Säädettävän raideleveyden kalusto (1435/1520) vaihdettavin telein	Säädettävän raideleveyden kalusto (1435/1520) säädettävien akselien
6	Ei-kaupallisen liikenteen vaunut	Kiinteän raideleveyden ilmastoitu kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Säädettävän raideleveyden (1435/1520) ilmastoitu kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Ei-kaupallisen liikenteen kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Säädettävän raideleveyden (1435/1672) ilmastoitu kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Autojenkuljetusvaunut	Säädettävän raideleveyden kalusto			
7	Ilmastoitu ja painetiivis kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIC-rautatietyri-tytys]	Varattu	Varattu	Painetiivis kiinteän raideleveyden ilmastoitu kalusto [jonka haltija on osassa 4 mainittu RIVC-rautatietyri-tytys]	Varattu	Muu liikkuva kalusto	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu

^(a) Täyttää vähintään tulevan vedettäviä matkustajavaunuja koskevan YTE:n vaatimukset.

^(b) Täyttää RIC- tai COTIF-määräykset sen mukaan, mikä säännös on voimassa.

OSA 8 – VETOKALUSTON TYYPIT (NUMEROT 1–2)

Ensimmäinen numero on 9.

Toisen numeron määrittää jokainen jäsenvaltio itse. Se voi esimerkiksi sopia yhteen tarkistusnumeron kanssa, jos tämä numero lasketaan myös sarjanumeron kanssa.

Jos toinen numero kuvaa vetokaluston tyyppiä, seuraavat tunnuksat ovat pakollisia:

Tunnus	Kaluston tyyppi
0	Sekalaiset
1	Sähköveturi
2	Dieselveturi
3	Sähköjunayksikkö (suurten nopeuksien) [moottorivaunu tai liitevaunu]
4	Sähköjunayksikkö (muu kuin suurten nopeuksien) [moottorivaunu tai liitevaunu]
5	Dieselmoottorijunayksikkö [moottorivaunu tai liitevaunu]
6	Liitevaunu erityistarkoitukseen
7	Sähkövaihtoveturi
8	Dieselvaihtoveturi
9	Liikkuva Erikoiskalusto

OSA 9 – TAVARAVAUNUJEN STANDARDINUMEROINTI (NUMEROT 5–8)

Tässä osassa esitetään taulukkomuodossa vaunujen teknisiä ominaisuuksia kuvaavat neljä numeroa.

Tämä osa toimitetaan erillisellä tietovälineellä (sähköinen tiedosto).

MATKUSTAJAVAUNUKALUSTON TEKNISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 5–6)

	6. numero 5. numero	0	1	2	3	4
Varattu	0	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu
Kalusto, jossa on 1. luokan istumapaikkoja	1	10 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	≥ 11 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	Varattu	Varattu	Kaksi tai kolme akselia
Kalusto, jossa on 2. luokan istumapaikkoja	2	10 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	11 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	≥ 12 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	Kolme akselia	Kaksi akselia
Kalusto, jossa on 1. tai sekä 1. että 2. luokan istumapaikkoja	3	10 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	11 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	≥ 12 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	Varattu	Kaksi tai kolme akselia
Kalusto, jossa on 1. tai sekä 1. että 2. luokan lepotuolipaikkoja	4	10 1./2. luokan osastoa	Varattu	Varattu	Varattu	≤ 9 1./2. luokan osastoa
Kalusto, jossa on 2. luokan lepotuolipaikkoja	5	10 osastoa	11 osastoa	≥ 12 osastoa	Varattu	Varattu
Varattu	6	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu
Makuuvaunut	7	10 osastoa	11 osastoa	12 osastoa	Varattu	Varattu
Erikoisvaunut	8	Ohjausvaunu, jossa matkustajapaikkoja, matkatavaratilan kanssa tai ilman, varustettu ohjaamolla molempiin suuntiin ajamista varten	Kalusto, jossa on 1. tai sekä 1. että 2. luokan paikkoja ja osasto matkatavaroille tai postilähetysille	Kalusto, jossa on 2. luokan paikkoja ja osasto matkatavaroille tai postilähetysille	Varattu	Kalusto, jossa on paikkoja matkustajille, kaikki luokat, joissa on erityisesti varustettuja alueita, kuten lasten leikkiapaikkoja
	9	Postivaunut	Matkatavaravaunut, joissa osasto postilähetysille	Matkatavaravaunut	Matkatavaravaunut sekä kaksi- ja kolmi-akselinen kalusto, jossa on 2. luokan paikkoja ja osasto matkatavaroille tai postilähetysille	Sivukäytävällä varustetut matkatavaravaunut, varustettu tulin sinitöimillä osastoilla tai ilman niitä

Huomautus: Osaston osia ei oteta huomioon. Vastaava matkustajakapasiteetti avoimissa vaunuosastoissa saadaan jakamalla käytettävissä olevien paikkojen määrä 6:lla, 8:lla tai 10:llä vaunun rakenteen mukaan.

MATKUSTAJAVAUNUKALUSTON TEKNISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 5–6)

	6. numero 5. numero	5	6	7	8	9
Varattu	0	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu
Kalusto, jossa on 1. luokan istumapaikkoja	1	Varattu	Kaksikerrosvaunut	≥ 7 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	8 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	9 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä
Kalusto, jossa on 2. luokan istumapaikkoja	2	Vain OSJD-yhteistyöelimen jäsenet; kaksikerrosvaunut	Kaksikerrosvaunut	Varattu	≥ 8 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	9 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä
Kalusto, jossa on 1. tai sekä 1. että 2. luokan istumapaikkoja	3	Varattu	Kaksikerrosvaunut	Varattu	≥ 8 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä	9 sivukäytäväosastoa tai vastaava avoin vaunuosasto, jossa käytävä keskellä
Kalusto, jossa on 1. tai sekä 1. että 2. luokan lepotuolipaikkoja	4	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu	≤ 9 1. luokan osastoa
Kalusto, jossa on 2. luokan lepotuolipaikkoja	5	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu	≤ 9 osastoa
Varattu	6	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu
Makuuvaunut	7	> 12 osastoa	Varattu	Varattu	Varattu	Varattu
Erikoisvaunut	8	Vaunut, joissa on istuma- tai lepotuolipaikkoja, kaikki luokat, varustettu baarilla tai kahvilalla	Kaksikerroksinen ohjausvaunu, jossa matkustajapaikkoja, matkatavaratilan kanssa tai ilman, varustettu ohjaamolla molempiin suuntiin ajamista varten	Ravintolavaunut tai baarilla tai kahvilalla varustetut vaunut, joissa matkatavaraosasto	Ravintolavaunut	Muut erikoisvaunut (konferenssi-, disko-, baari-, elokuva-, video- ja sairaankuljetusvaunut)
	9	Kaksi- tai kolmiakseliset matkatavaravaunut, joissa osasto postilähetyksille	Varattu	Kaksi- tai kolmiakseliset autojenkuljetusvaunut	Autojenkuljetusvaunut	Ei-kaupallisen liikenteen vaunut

Huomautus: Osaston osia ei oteta huomioon. Vastaava matkustajakapasiteetti avoimissa vaunuosastoissa saadaan jakamalla käytettävissä olevien paikkojen määrä 6:lla, 8:lla tai 10:llä vaunun rakenteen mukaan.

MATKUSTAJA-VAUNUJEN YLEISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 7–8)

Energiansyöttö Maksiminopeus	8. numero 7. numero	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Kaikki jännitteet (*)	Varattu	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Varattu	1 500 V~	Muut jännitteet kuin 1 000 V, 1 500 V ja 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Varattu
	1	Kaikki jännitteet (*) + Höyry (1)	1 000 V~ + Höyry (1)	1 000 V~ + Höyry (1)	1 000 V~ + Höyry (1)	1 000 V~ + Höyry (1)	1 000 V~ + Höyry (1)	Varattu	1 500 V~ + 1 500 V = + Höyry (1)	3 000 V = + Höyry (1)	3 000 V = + Höyry (1)
	2	Höyry (1)	Höyry (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Höyry (1)	Höyry (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Höyry (1)	Höyry (1)	3 000 V~ + 3 000 V = = 1 500 V~ + Höyry (1)	1 500 V~ + Höyry (1)	1 500 V~ + Höyry (1)	A (1)
121–140 km/h	3	Kaikki jännitteet	Varattu	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	Kaikki jännitteet (*) + Höyry (1)	Kaikki jännitteet + Höyry (1)	Kaikki jännitteet + Höyry (1)	1 000 V~ (*) (1) + Höyry (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + Höyry (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + Höyry (1)	3 000 V = + Höyry (1)	Varattu
	5	Kaikki jännitteet (*) + Höyry (1)	Kaikki jännitteet + Höyry (1)	Kaikki jännitteet + Höyry (1)	1 000 V ~ + Höyry (1)	Varattu	1 500 V ~ + Höyry (1)	Muut jännitteet kuin 1 000 V, 1 500 V ja 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V = + Höyry (1)	Varattu	Varattu
	6	Höyry (1)	Varattu	3 000 V ~ + 3 000 V =	Varattu	3 000 V ~ + 3 000 V =	Varattu	Höyry (1)	Varattu	Varattu	A (1)
141–160 km/h	7	Kaikki jännitteet (*)	Kaikki jännitteet	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Kaikki jännitteet (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	Kaikki jännitteet (*) + Höyry (1)	Kaikki jännitteet + Höyry (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Varattu	Kaikki jännitteet (*) + Höyry (1)	1 000 V~ + Höyry (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Muut jännitteet kuin 1 000 V, 1 500 V ja 3 000 V	Kaikki jännitteet (*) + Höyry (1)	A (1) G (2)

Energiansyöttö Maksiminopeus	8. numero 7. numero	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
> 160 km/h	9	Kaikki jännit- teet (*) (2)	Kaikki jännit- teet	Kaikki jännit- teet + Höyry (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Varattu	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

Huomautukset:

(1) Vain kotimaanliikenteen kalustolle

(2) Vain kansainväliseen liikenteeseen kelpaavalle kalustolle

Kaikki jännitteet Yksivaiheinen vaihtovirta, jonka jännite on 1 000 V ja taajuus 51–15 Hz, yksivaiheinen vaihtovirta, jonka jännite on 1 500 V ja taajuus 50 Hz, tasavirta, jonka jännite on 1 500 V, tasavirta, jonka jännite on 3 000 V. Voi sisältää yksivaiheisen vaihtovirran, jonka jännite on 3 000 V ja taajuus 50 Hz

(*) Tiettylle 1 000 V:n vaihtovirtaa käyttävälle kalustolle sallitaan vain yksi taajuus, joko 16 2/3 tai 50 Hz

A Itsenäinen lämmitys ilman läpimenevää sähköjohtoa

G Läpimenevällä sähköjohdolla varustettu kalusto, joka voi käyttää kaikkia jännitteitä, mutta tarvitsee aggregaattivaunun ilmastointia varten

Höyry Vain höyrylämmitys. Jos jännite on merkitty, tunnusta voidaan käyttää myös kalustolle, jossa ei ole höyrylämmitystä.

OSA 11

ERIKOISVAUNUJEN TEKNISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 6–8)

Erikoisvaunujen suurin sallittu nopeus (numero 6)

Luokitus			Ajonopeus omalla voimalla		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Voidaan liittää junaan	V ≥ 100 km/h	Oma käyttövoima	1	2	
		Ei omaa käyttövoimaa			3
	V < 100 km/h ja/tai rajoituksia ^(a)	Oma käyttövoima		4	
		Ei omaa käyttövoimaa			5
Ei voida liittää junaan		Oma käyttövoima		6	
		Ei omaa käyttövoimaa			7
Omalla käyttövoimalla kulkeva raide-/maantiekulkuneuvo, joka voidaan liittää junaan ^(b)				8	
Omalla käyttövoimalla kulkeva raide-/maantiekulkuneuvo, jota ei voida liittää junaan ^(b)				9	
Ilman omaa käyttövoimaa oleva raide-/maantiekulkuneuvo ^(b)					0

^(a) Rajoituksella tarkoitetaan tiettyä paikkaa junassa (esim. viimeisenä), pakollista suojavaunua jne.

^(b) Junaan liittämisen erikoisehtoja on noudatettava.

ERIKOISKALUSTON TYYPI JA ALATYYPPI (NUMEROT 7–8)

7. numero	8. numero0	Kalustoyksiköt/koneet
1 Infrastruktuuri ja maanpäälliset rakenteet	1	Kiskojen laskemiseen ja vaihtamiseen käytettävä juna
	2	Vaihteiden ja raideristeysten asentamiseen käytettävät laitteet
	3	Radan kunnostusjuna
	4	Sepelinpuhdistuskone
	5	Maansiirtokone
	6	
	7	
	8	
	9	Raidenosturi (paitsi junien takaisin raiteille nostamiseen käytettävä)
	0	Muu tai yleinen
2 Rata	1	Suurikapasiteettinen raiteentukemiskone
	2	Muut raiteentukemiskoneet
	3	Raiteentukemis- ja vakautuskone
	4	Vaihteentukemiskone
	5	Sepeliaura
	6	Tukikerroksen tukemiskone
	7	Hitsauskone
	8	Monitoimityökone
	9	Raiteentarkastusvaunu
	0	Muu

7. numero	8. numero0	Kalustoyksiköt/koneet
3 Ajojohto	1	Monitoimikone
	2	Kelauskone
	3	Ajojohdon kannatinpylväiden asennuskone
	4	Kelankuljetuskone
	5	Ajojohdon kiristyskone
	6	Kone, jossa on nostolava, ja kone, jossa on työskentelyteline
	7	Puhdistusjuna
	8	Rasvausjuna
	9	Ajojohdon tarkastusvaunu
	0	Muu
4 Rakenteet	1	Sillanlaskukone
	2	Sillantarkastuslava
	3	Tunnelintarkastuslava
	4	Kaasunpuhdistuskone
	5	Ilmanvaihtokone
	6	Kone, jossa on nostolava tai työskentelyteline
	7	Tunnelin valaisulaite
	8	
	9	
	0	Muu

7. numero	8. numero0	Kalustoyksiköt/koneet
5 Kuormaus, kuorman purku ja erilaiset kuljetukset	1	Kalusto kiskojen kuormausta, kuorman purkua ja kuljetusta varten
	2	Kalusto sepelin, soran jne. kuormausta, purkua ja kuljetusta varten
	3	
	4	
	5	Kalusto ratapölkkyjen kuormausta, kuorman purkua ja kuljetusta varten
	6	
	7	
	8	Kalusto vaihteiden jne. kuormausta, purkua ja kuljetusta varten
	9	Kalusto muiden materiaalien kuormausta, purkua ja kuljetusta varten
	0	Muu
6 Mittaus	1	Maansiirtotöiden mittausvaunu
	2	Radan mittausvaunu
	3	Ajojohdon mittausvaunu
	4	Raidevälin mittausvaunu
	5	Opastimien mittausvaunu
	6	Tietoliikenteen mittausvaunu
	7	
	8	
	9	
	0	Muu
7 Hätätilanteet	1	Raivausnosturi
	2	Hinausapuvaunu
	3	Tunnelipelastusjuna
	4	Pelastusvaunu
	5	Palontorjuntavaunu
	6	Sairaankuljetuskalusto
	7	Laitevaunu
	8	
	9	
	0	Muu

7. numero	8. numero0	Kalustoyksiköt/koneet
8 Veto, kuljetus, energia jne.	1	Vetoyksiköt
	2	
	3	Kuljetusvaunu (muu kuin 59)
	4	Moottorivaunu
	5	Resiina/omalla käyttövoimalla kulkeva vaunu
	6	
	7	Betonointijuna
	8	
	9	
	0	Muu
9 Ympäristöasiat	1	Omalla voimalla kulkeva lumiaura
	2	Työnnettävä lumiaura
	3	Lumenharjauslaite
	4	Jäähöylä
	5	Rikkaruohojen torjuntakalusto
	6	Raiteiden puhdistuskalusto
	7	
	8	
	9	
	0	Muu
0 Rata/maantie	1	Luokan 1 raide-/maantiekalusto
	2	
	3	Luokan 2 raide-/maantiekalusto
	4	
	5	Luokan 3 raide-/maantiekalusto
	6	
	7	Luokan 4 raide-/maantiekalusto
	8	
	9	
	0	Muu

OSA 12 – TAVARAVAUNUJEN KIRJAINNUKSET LUKUUN OTTAMATTA NIVELVAUNUJA JA KIINTEITÄ VAUNURYHMIÄ

LUOKKAA JA OMINAISUUKSIA ILMAISEVIEN KIRJAINTEEN MÄÄRITTELY

1. Tärkeitä huomautuksia

Liitteenä olevissa taulukoissa

— metrimitat tarkoittavat vaunujen sisäpituutta (lu);

— tonnilukemat (tu) vastaavat kuormitustaulukossa mainittua, suurinta kyseiselle vaunulle sallittua kuormaa, joka on määritetty esitettyjä menettelyjä käyttäen.

2. Kaikille luokille yhteiset kansainväliset järjestystä ilmaisevat kirjaimet

q Sähkölämmitystä varten tarkoitettu johdotus, jota voidaan syöttää kaikilla hyväksytyillä virroilla

qq Sähkölämmitystä varten tarkoitettu johdotus ja varustelu, jota voidaan syöttää kaikilla hyväksytyillä virroilla

s Vaunut, joita on lupa kuljettaa s-ehdoilla (ks. liikkuvan kaluston YTE:n liite B)

ss Vaunut, joita on lupa kuljettaa ss-ehdoilla (ks. liikkuvan kaluston YTE:n liite B)

3. Kansalliset kirjaintunnukset

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

Näiden kirjainten merkityksen määrittelee jokainen jäsenvaltio itse.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: E – AVOIN KORKEALAITAINEN VAUNU

Referenssivaunu		Tavanomaista tyyppiä, kaatuvat laidat ja päädyt, tasainen lattia kaksi akselia: $lu \geq 7,70 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ neljä akselia: $lu \geq 12 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $lu \geq 12 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	a	neljä akselia
	aa	kuusi akselia tai enemmän
	c	lattialuukut ^(a)
	k	kaksi akselia: $tu < 20 \text{ t}$ neljä akselia: $tu < 40 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	kaksi akselia: $20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$ neljä akselia: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	ilman kaatuvia laitoja
	ll	ilman lattialuukkuja ^(b)
	m	kaksi akselia: $lu < 7,70 \text{ m}$ neljä akselia tai enemmän: $lu < 12 \text{ m}$
	mm	neljä akselia tai enemmän: $lu > 12 \text{ m}$ ^(b)
	n	kaksi akselia: $tu > 30 \text{ t}$ neljä akselia: $tu > 60 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $tu > 75 \text{ t}$
	o	ilman kaatuvia päätyjä
	p	vaunussa paikka jarrumiehelle ^(b)

^(a) Tämä konsepti koskee vain avoimia korkealaitaisia vaunuja, joissa on tasainen lattia ja laite, jonka ansiosta niitä voidaan käyttää sekä tasapohjaisina vaunuina että painovoimaisesti tyhjennettävänä vaunuina, kun luukut sijaitsevat sopivilla paikoilla.

^(b) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 520 mm.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: F – AVOIN KORKEALAITAINEN VAUNU

Referenssivaunu		Erikoistyyppinen kaksi akselia: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ kolme akselia: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ neljä akselia: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Tunnus-kirjaimet	a	neljä akselia
	aa	kuusi akselia tai enemmän
	b	suurikapasiteettinen akselein varustettu (tilavuus $> 45\text{ m}^3$)
	c	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen ylhäältä ^(a)
	cc	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen alhaalta ^(a)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	k	kaksi tai kolme akselia: $tu < 20\text{ t}$ neljä akselia: $tu < 40\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $tu < 50\text{ t}$
	kk	kaksi tai kolme akselia: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ neljä akselia: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti ylhäältä ^(a)
	ll	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti alhaalta ^(a)
	n	kaksi akselia: $tu > 30\text{ t}$ kolme akselia tai enemmän: $tu > 40\text{ t}$ neljä akselia: $tu > 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $tu > 75\text{ t}$
	o	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a)
	oo	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a)
	p	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a)
	pp	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a)
	ppp	vaunussa paikka jarrumiehelle ^(b)

^(a) Luokan F painovoimaisesti tyhjennettävät vaunut ovat avovaunuja, joissa ei ole tasaista lattiaa tai mahdollisuutta kipata päädyistä tai sivusta.

^(b) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 520 mm.

Näiden vaunujen purkamistapa määräytyy seuraavien ominaisuuksien mukaan:

Purkuaukkojen sijainti:

- aksiaalinen: purkuaukot sijaitsevat raiteen keskiviivan kohdalla
- kaksitahoinen: tyhjennysaukot molemmilla puolilla raidetta, kiskojen ulkopuolella
(Näillä vaunuilla purkaminen on
 - samanaikaista, jos vaunujen purkaminen täysin tyhjäksi edellyttää purkuaukkojen auki olemista molemmilla puolilla vaunua
 - vuoroteltaista, jos vaunu voidaan täysin tyhjentää avaamalla vain vaunun toisella puolella olevat purkuaukot.)
- ylhäältä: purkuluiskan alareuna (pois lukien liikkuvat laitteet, joissa tätä luiskaa voidaan pidentää) sijaitsee vähintään 0,7 m kiskojen yläpuolella, ja purettava tavara voidaan siirtää pois hihnakuuljettimella
- alhaalta: purkuluiskan alareuna on liian alhaalla, jotta purettava tavara voitaisiin siirtää pois hihnakuuljettimella

Purkamisnopeus:

- irtotavara: kun purkuaukot on avattu, niitä ei voida enää sulkea, ennen kuin vaunu on tyhjä
- ohjattu: tavaran tyhjenemistä voidaan säätää tai se voidaan kokonaan keskeyttää milloin tahansa purkamisen aikana

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: G – KATETTU VAUNU

Referenssivaunu		Tavanomaista tyyppiä, vähintään kahdeksan tuuletusaukkoa kaksi akselia: $9\text{ m} \leq \text{lu} < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 30\text{ t}$ neljä akselia: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
Tunnus-kirjaimet	a	neljä akselia
	aa	kuusi akselia tai enemmän
	b	suurkapasiteettinen: — kaksi akselia: $\text{lu} \geq 12\text{ m}$ ja hyötykuormatila $\geq 70\text{ m}^3$ — neljä akselia tai enemmän: $\text{lu} \geq 18\text{ m}$
	bb	neljä akselia: $\text{lu} > 18\text{ m}$ ^(a)
	g	viljalle
	h	hedelmille ja vihanneksille ^(b)
	k	kaksi akselia: $\text{tu} < 20\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} < 40\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} < 50\text{ t}$
	kk	kaksi akselia: $20\text{ t} \leq \text{tu} < 25\text{ t}$ neljä akselia: $40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50\text{ t} \leq \text{tu} < 60\text{ t}$
	l	vähemmän kuin kahdeksan tuuletusaukkoa
	ll	laajennetut oviaukot ^(a)
	m	kaksi akselia: $\text{lu} < 9\text{ m}$ neljä akselia tai enemmän: $\text{lu} < 15\text{ m}$
	n	kaksi akselia: $\text{tu} > 30\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} > 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} > 75\text{ t}$
	o	kaksi akselia: $\text{lu} < 12\text{ m}$ ja hyötykuormatila $\geq 70\text{ m}^3$
	p	vaunussa paikka jarrumiehelle ^(a)

^(a) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 520 mm.^(b) Määre ”hedelmille ja vihanneksille” koskee vain vaunuja, joissa on lisätuuletusaukot lattian tasolla.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: H – KATETTU VAUNU

Referenssivaunu		Erikoistyyppinen kaksi akselia: $9\text{ m} \leq \text{lu} \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 28\text{ t}$ neljä akselia: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	a	neljä akselia
	aa	kuusi akselia tai enemmän
	b	kaksi akselia: $12\text{ m} \leq \text{lu} \leq 14\text{ m}$ ja hyötykuormatila $\geq 70\text{ m}^3$ ^(a) neljä akselia tai enemmän: $18\text{ m} \leq \text{lu} < 22\text{ m}$
	bb	kaksi akselia: $\text{lu} \geq 14\text{ m}$ neljä akselia tai enemmän: $\text{lu} \geq 22\text{ m}$
	c	ovet vaunun päädyissä
	cc	ovet vaunun päädyissä ja vaunu varustettu sisäpuolelta autojen kuljetusta varten
	d	lattialuukut
	dd	kallistettava kori ^(b)
	e	kaksi lattiaa
	ee	kolme lattiaa tai enemmän
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen ^(a)
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta) ^(a)
	g	viljalle
	gg	sementille ^(b)
	h	hedelmille ja vihanneksille ^(c)
	hh	kivennäislannoitteille ^(b)
	i	avattavat tai siirrettävät sivuseinät
	ii	erittäin vahvat avattavat tai siirrettävät sivuseinät ^(d)
	k	kaksi akselia: $\text{tu} < 20\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} < 40\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} < 50\text{ t}$
	kk	kaksi akselia: $20\text{ t} \leq \text{tu} < 25\text{ t}$ neljä akselia: $40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50\text{ t} \leq \text{tu} < 60\text{ t}$
	l	siirrettävät väliseinät ^(e)
	ll	lukittavat siirrettävät väliseinät ^(b)
	m	kaksi akselia: $\text{lu} < 9\text{ m}$ neljä akselia tai enemmän: $\text{lu} < 15\text{ m}$
	mm	neljä akselia tai enemmän: $\text{lu} > 18\text{ m}$ ^(b)
	n	kaksi akselia: $\text{tu} > 28\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} < 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} > 75\text{ t}$
	o	kaksi akselia: $\text{lu} 12\text{ m} < 14\text{ m}$ ja hyötykuormatila $\geq 70\text{ m}^3$
	p	vaunussa paikka jarrumiehelle ^(b)

^(a) Kaksiakselisissa vaunuissa, joiden kirjaintunnus on "f" tai "fff" voi olla pienempi hyötykuormatila kuin 70 m^3 .

^(b) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on $1\,520\text{ mm}$.

^(c) Määre "hedelmille ja vihanneksille" koskee vain vaunuja, joissa on lisätuuletusaukot lattian tasolla.

^(d) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on $1\,435\text{ mm}$.

^(e) Siirrettävät väliseinät voidaan tilapäisesti poistaa.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: I – LÄMPÖTILAVALTOTTU VAUNU

Referenssivaunu	Jäähdytysvaunu luokan IN mukainen lämpöeristys, koneellinen ilmanvaihto, säleiköt ja jääsäiliö $\geq 3,5 \text{ m}^3$ kaksi akselia: $19 \text{ m}^2 \leq \text{lattiapinta} < 22 \text{ m}^2$; $15 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 25 \text{ t}$ neljä akselia: lattiapinta $\geq 39 \text{ m}^2$; $30 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 40 \text{ t}$	
Tunnus- kirjaimet	a	neljä akselia
	b	kaksi akselia ja suuri lattiapinta: $22 \text{ m}^2 \leq \text{lattiapinta} \leq 27 \text{ m}^2$
	bb	kaksi akselia ja erittäin suuri lattiapinta $> 27 \text{ m}^2$
	c	lihakoukut
	d	kalalle
	e	sähköinen ilmanvaihto
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	koneellinen jäähdytys ^(a) ^(b)
	gg	nestekaasutoiminen jäähdytyslaite ^(a)
	h	luokan IR mukainen lämpöeristys
	i	koneellinen jäähdytys, jäähdytyskoneikko teknisessä liitevaunussa ^(a) ^(b) ^(c)
	ii	tekninen liitevaunu ^(a) ^(c)
	k	kaksi akselia: $\text{tu} > 15 \text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} < 30 \text{ t}$
	l	eristetty, ei jääsäiliötä ^(a) ^(d)
	m	kaksi akselia: lattiapinta $< 19 \text{ m}^2$ neljä akselia: lattiapinta $< 39 \text{ m}^2$
	mm	neljä akselia: lattiapinta $\geq 39 \text{ m}^2$ ^(e)
	n	kaksi akselia: $\text{tu} > 25 \text{ t}$ neljä akselia: $> 40 \text{ t}$
	o	jääsäiliöt, joiden koko on pienempi kuin $3,5 \text{ m}^3$ ^(d)
	p	ilman säleikköjä

^(a) Kirjaintunnusta "l" ei saa merkitä kalustoon, jossa on jokin tunnuksista "g", "gg", "i" tai "ii".

^(b) Vaunuja, joissa on molemmat kirjaintunnukset "g" and "i" voidaan käyttää yksinään tai koneellisesti jäähdytettynä yhdistelmänä.

^(c) Käsite "tekninen liitevaunu" käsittää vakiolämpövaunujen koneikkovaunut, työkonttien vaunut (yöpymismahdollisuuden kanssa tai ilman) sekä asuntovaunut.

^(d) Kirjaintunnusta "o" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "l".

^(e) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 520 mm.

Huomautus: Katetun jäähdytysvaunun lattiapinta määritetään aina jääsäiliöiden käyttö huomioon ottaen.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: K – KAKSIAKSELINEN AVOVAUNU

Referenssivaunu		Tavanomaista tyyppiä, avattavat laidat ja lyhyet sivupylväät lu $\geq$ 12 m; 25 t $\leq$ tu $\leq$ 30 t
Tunnus- kirjaimet	b	pitkät sivupylväät
	g	varustettu konttien kuljetusta varten ^(a)
	i	irrotettava kate ja kiinteät päädyt ^(b)
	j	isku- ja vaimentava laite
	k	tu < 20 t
	kk	20 t $\leq$ tu < 25 t
	l	ilman sivupylväitä
	m	9 m $\leq$ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	kiinteät sivulaidat
	p	ilman sivulaitoja ^(b)
	pp	irrotettavat sivulaidat

^(a) Kirjaintunnusta "g" voidaan käyttää yhdessä luokkaa ilmaisevan tunnuksen K kanssa ainoastaan tavallisissa vaunuissa, jotka on vain lisävarustettu konttien kuljettamista varten. Pelkästään konttien kuljettamiseen varustetut vaunut on luokiteltava luokkaan L kuuluviksi.

^(b) Kirjaintunnusta "p" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "i".

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: L – KAKSIAKSELINEN AVOVAUNU

Referenssivaunu		Erikoistyyppinen lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Tunnus- kirjaimet	b	erikoiskiinnikkeet keskikokoisten konttien kiinnittämistä varten (pa) ^(a)
	c	kääntöalusta ^(a)
	d	varustettu autojen kuljetusta varten ilman toista kerrosta ^(a)
	e	kaksikerroksinen autojen kuljetusta varten ^(a)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	varustettu konttien kuljetusta varten (paitsi pa) ^(a) ^(b)
	h	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä sivulle osoittaen ^(a) ^(c)
	hh	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä ylöspäin osoittaen ^(a) ^(c)
	i	irrotettava kate ja kiinteät päädyt ^(a)
	ii	erittäin vahva metallinen irrotettava kate ^(d) ja kiinteät päädyt ^(a)
	j	isku- ja vaimentava laite
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	ilman sivupylväitä ^(a)
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	ilman sivulaitoja ^(a)

^(a) Kirjaintunnukset "l" tai "p" ovat valinnaisia kalustolle, jossa on jokin tunnuksista "b", "c", "d", "e", "g", "h", "hh", "i" tai "ii". Numerotunnusten on kuitenkin aina vastattava vaunun kirjaintunnuksia.

^(b) Pelkästään konttien kuljetusta varten käytettävät vaunut (paitsi pa).

^(c) Pelkästään teräskelojen kuljetusta varten käytettävät vaunut.

^(d) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 435 mm.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: O – AVOVAUNUN JA KORKEALAITAISEN AVOVAUNUN YHDISTELMÄ

Referenssivaunu		Tavanomaista tyyppiä, kaksi tai kolme akselia, avattavat sivulaidat tai päädyt ja sivupylväät kaksi akselia: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ kolme akselia: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	a	kolme akselia
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	ilman sivupylväitä
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	kaksi akselia: $tu > 30 \text{ t}$ kolme akselia: $tu > 40 \text{ t}$

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: R – TELEIN VARUSTETTU AVOVAUNU

Referenssivaunu		Tavanomaista tyyppiä, avattavat päädyt ja sivupylväät $18\text{ m} \leq \text{lu} < 22\text{ m}$; $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	b	$\text{lu} \geq 22\text{ m}$
	e	avattavat sivulaidat
	g	varustettu konttien kuljetusta varten ^(a)
	h	varustettu teräskeloiden kuljetusta varten kelojen keskireikä sivulle osoittaen ^(b)
	hh	varustettu teräskeloiden kuljetusta varten kelojen keskireikä ylös osoittaen ^(b)
	i	irrotettava kate ja kiinteät päädyt ^(c)
	j	iskuja vaimentava laite
	k	$\text{tu} < 40\text{ t}$
	kk	$40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$
	l	ilman sivupylväitä
	m	$15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$
	mm	$\text{lu} < 15\text{ m}$
	n	$\text{tu} > 60\text{ t}$
	o	kiinteät, alle 2 m korkeat päädyt
	oo	kiinteät päädyt, joiden korkeus on vähintään 2 m ^(c)
	p	ilman avattavia päätyjä ^(c)
	pp	irrotettavat sivulaidat

^(a) Kirjaintunnusta "g" voidaan käyttää yhdessä luokkaa ilmaisevan tunnuksen R kanssa ainoastaan yleisavovaunuissa, joissa on vain lisävarustus konttien kuljettamista varten. Pelkästään konttien kuljettamiseen varustetut vaunut on luokiteltava luokkaan S kuuluviksi.

^(b) Kirjaintunnusta "h" tai "hh" voidaan käyttää yhdessä luokkaa ilmaisevan tunnuksen R kanssa ainoastaan yleisavovaunuissa, joissa on vain lisävarustus konttien kuljettamista varten. Pelkästään konttien kuljettamiseen varustetut vaunut on luokiteltava luokkaan S kuuluviksi.

^(c) Kirjaintunnuksia "oo" ja/tai "p" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "I".

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: S – TELEIN VARUSTETTU AVOVAUNU

Referenssivaunu		Erikoistyyppinen neljä akselia: $lu \geq 18 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $lu \geq 22 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	a	kuusi akselia (kaksi kolmiakselista teliä)
	aa	kahdeksan akselia tai enemmän
	aaa	neljä akselia (kaksi kaksiakselista teliä) ^(a)
	b	erikoiskiinnikkeet keskikokoisten konttien kiinnittämistä varten (pa) ^(b)
	c	kääntöalusta ^(b)
	d	varustettu autojen kuljetusta varten ilman toista kerrosta ^(b) ^(c)
	e	kaksikerroksinen autojen kuljetusta varten ^(b)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	varustettu konttien kuljetusta varten, kuorman kokonaispituus $\leq 60'$ jalkaa (paitsi pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	gg	varustettu konttien kuljetusta varten, kuorman kokonaispituus $> 60'$ jalkaa (paitsi pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	h	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä sivulle osoittaen ^(b) ^(e)
	hh	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä ylös osoittaen ^(b) ^(e)
	i	irrotettava kate ja kiinteät päädyt ^(b)
	ii	erittäin vahva metallinen irrotettava kate ^(f) ja kiinteät päädyt ^(b)
	j	iskuja vaimentava laite
	k	neljä akselia: $tu < 40 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	neljä akselia: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l	ilman sivupylväitä ^(b)
	m	neljä akselia: $15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$; kuusi akselia tai enemmän: $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$
	mm	neljä akselia: $lu < 15 \text{ m}$ kuusi akselia tai enemmän: $lu < 18 \text{ m}$
	mmm	Neljä akselia : $lu \geq 22 \text{ m}$ ^(a)
	n	neljä akselia: $tu > 60 \text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $tu > 75 \text{ t}$
	p	ilman sivulaitoja ^(b)

^(a) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 520 mm.

^(b) Kirjaintunnukset "l" tai "p" ovat valinnaisia kalustolle, jossa on jokin tunnuksista "b", "c", "d", "e", "g", "gg", "h", "hh", "i" or "ii". Numerotunnusten on kuitenkin aina vastattava vaunun kirjaintunnuksia.

^(c) Vaunut, joita konttien ja vaihtokorien kuljetuksen lisäksi käytetään ajoneuvojen kuljettamiseen, on merkittävä kirjaintunnuksilla "g" tai "gg" ja kirjaimella "d".

^(d) Vaunut, joita käytetään ainoastaan konttien kuljetukseen tai nostettavien vaihtokorien kuljetukseen.

^(e) Pelkästään teräskelojen kuljetusta varten käytettävät vaunut.

^(f) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 435 mm.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: T – AVATTAVALLA KATOLLA VARUSTETTU VAUNU

Referenssivaunu		kaksi akselia: $9\text{ m} \leq \text{lu} < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 30\text{ t}$ neljä akselia: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $15\text{ m} \leq \text{lu} < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	a	neljä akselia
	aa	kuusi akselia tai enemmän
	b	suurkapasiteettinen: kaksi akselia: $\text{lu} \geq 12\text{ m}$ neljä akselia tai enemmän: $\text{lu} \geq 18\text{ m}$ ^(a) ^(b)
	c	ovet vaunun päädyissä
	d	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen ylhäältä ^(a) ^(b) ^(c)
	dd	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen alhaalta ^(a) ^(b) ^(c)
	e	ovien esteetön korkeus $> 1,90\text{ m}$ ^(a) ^(b) ^(c)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	viljalle
	h	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä sivulle osoittaen
	hh	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä ylös osoittaen
	i	siirrettävät sivuseinät ^(a)
	j	iskuja vaimentava laite
	k	kaksi akselia: $\text{tu} < 20\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} < 40\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} < 50\text{ t}$
	kk	kaksi akselia: $20\text{ t} \leq \text{tu} < 25\text{ t}$ neljä akselia: $40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50\text{ t} \leq \text{tu} < 60\text{ t}$
	l	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti ylhäältä ^(a) ^(b) ^(c)
	ll	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti alhaalta ^(a) ^(b) ^(c)
	m	kaksi akselia: $\text{lu} < 9\text{ m}$ neljä akselia tai enemmän: $\text{lu} < 15\text{ m}$ ^(b)
	n	kaksi akselia: $\text{tu} > 30\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} > 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} > 75\text{ t}$
	o	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a) ^(b) ^(c)
	oo	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a) ^(b) ^(c)
	p	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a) ^(b) ^(c)
	pp	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a) ^(b) ^(c)

^(a) Kirjaintunnus "e":

- on valinnainen vaunuissa, joissa on kirjaintunnus "b" (numerotunnusten on kuitenkin aina vastattava vaunun kirjaintunnuksia)
- sitä ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "d", "dd", "i", "l", "o", "oo", "p" tai "pp".

^(b) Tunnusta "b" tai "m" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "d", "dd", "l", "ll", "o", "oo", "p" tai "pp".

^(c) Painovoimaisesti tyhjennettävät luokan T vaunut ovat vaunuja, joissa on aukeava katto, jonka kuormausaukko kattaa vaunun koko lastitilan. Näissä vaunuissa ei ole tasaista lattiaa eikä niitä ole suunniteltu päädyistä tai sivusta kippaaviksi.

Näiden vaunujen purkamistapa määräytyy seuraavien ominaisuuksien mukaan:

Purkuaukkojen sijainti:

- aksiaalinen: purkuaukot sijaitsevat raiteen keskiviivan kohdalla
- kaksitahoinen: purkuaukot molemmilla puolilla raidetta, kiskojen ulkopuolella
(Näillä vaunuilla purkamisen on
 - samanaikaista, jos vaunujen purkamisen täysin tyhjäksi edellyttää purkuaukkojen auki olemista molemmilla puolilla vaunua
 - vuoroittaista, jos vaunu voidaan täysin tyhjentää avaamalla vain vaunun toisella puolella olevat purkuaukot.)
- ylhäällä: purkuluisikan alareuna (pois lukien liikkuvat laitteet, joissa tätä luiskaa voidaan pidentää) sijaitsee vähintään 0,7 m kiskojen yläpuolella, ja purettava tavara voidaan siirtää pois hihnakuuljettimella
- alhaalla: purkuluisikan alareuna on liian alhaalla, jotta purettava tavara voitaisiin siirtää pois hihnakuuljettimella

Purkamisnopeus:

- irtotavara: kun purkuaukot on avattu, niitä ei voida enää sulkea, ennen kuin vaunu on tyhjä
- ohjattu: tavaran tyhjenemistä voidaan säätää tai se voidaan kokonaan keskeyttää milloin tahansa purkamisen aikana

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: U – ERIKOISVAUNUT

Referenssivaunu		Muut kuin luokan F, H, L, S tai Z vaunut kaksi akselia: $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 30\text{ t}$ kolme akselia: $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 40\text{ t}$ neljä akselia: $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	a	neljä akselia
	aa	kuusi akselia tai enemmän
	c	paineen avulla tapahtuva tyhjennys
	d	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen ylhäältä ^(a)
	dd	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen alhaalta ^(a)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	viljalle
	i	varustettu sellaisten esineiden kuljettamista varten, joiden kuormaaminen tavalliseen vaunuun aiheuttaisi kuormautettavan ylityksen ^(b) ^(c)
	k	kaksi tai kolme akselia: $\text{tu} < 20\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} < 40\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} < 50\text{ t}$
	kk	kaksi tai kolme akselia: $20\text{ t} \leq \text{tu} < 25\text{ t}$ neljä akselia: $40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50\text{ t} \leq \text{tu} < 60\text{ t}$
	l	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti ylhäältä ^(a)
	ll	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti alhaalta ^(a)
	n	kaksi akselia: $\text{tu} > 30\text{ t}$ kolme akselia: $\text{tu} > 40\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} > 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} > 75\text{ t}$ ^(c)
	o	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a)
	oo	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a)
	p	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a)
	pp	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a)

^(a) Painovoimaisesti tyhjennettävät luokan U vaunut ovat suljettuja vaunuja, jotka voidaan kuormata vain yhden tai useamman vaunun korin yläosassa olevan aukon kautta, joiden yhteenlasketut mitat ovat pienemmät kuin vaunun korin pituus. Näissä vaunuissa ei ole tasaista lattiaa eikä niitä ole suunniteltu päädyistä tai sivusta kippaaviksi.

^(b) Erityisesti:

- syväkuormaavaunu
- taskuvaunut/lasketulla kuormatilalla varustetut vaunut
- vaunut, joiden kiinteään rakenteeseen kuuluu kallistettava kuormausalusta

^(c) Kirjaintunnusta "n" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "T".

Näiden vaunujen purkamistapa määräytyy seuraavien ominaisuuksien mukaan:

Purkuaukkojen sijainti:

- aksiaalinen: purkuaukot sijaitsevat raiteen keskiviivan kohdalla
- kaksitahoinen: purkuaukot molemmilla puolilla raidetta, kiskojen ulkopuolella
(Näillä vaunuilla purkaminen on
— samanaikaista, jos vaunujen purkaminen täysin tyhjäksi edellyttää purkuaukkojen auki olemista molemmilla puolilla vaunua
— vuoroittaista, jos vaunu voidaan täysin tyhjentää avaamalla vain vaunun toisella puolella olevat purkuaukot.)
- ylhäällä: purkuluisikan alareuna (pois lukien liikkuvat laitteet, joissa tätä luiskaa voidaan pidentää) sijaitsee vähintään 0,7 m kiskojen yläpuolella, ja purettava tavara voidaan siirtää pois hihnakuuljettimella
- alhaalla: purkuluisikan alareuna on liian alhaalla, jotta purettava tavara voitaisiin siirtää pois hihnakuuljettimella

Purkamisnopeus

- irtotavara: kun purkuaukot on avattu, niitä ei voida enää sulkea, ennen kuin vaunu on tyhjä
- ohjattu: tavaran tyhjenemistä voidaan säätää tai se voidaan kokonaan keskeyttää milloin tahansa purkamisen aikana

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: Z – SÄILIÖVAUNU

Referenssivaunu		Metallikuorinen, nesteiden tai kaasujen kuljetukseen tarkoitettu kaksi akselia: $25\text{ t} \leq \text{lu} \leq 30\text{ t}$ kolme akselia: $25\text{ t} \leq \text{tu} \leq 40\text{ t}$ neljä akselia: $50\text{ t} \leq \text{tu} \leq 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $60\text{ t} \leq \text{tu} \leq 75\text{ t}$
Tunnus- kirjaimet	a	neljä akselia
	aa	kuusi akselia tai enemmän
	b	öljytuotteille ^(a)
	c	paineen avulla tapahtuva tyhjennys ^(b)
	d	elintarvikkeille ja kemiallisille tuotteille ^(a)
	e	varustettu lämmityslaitteilla
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	kaasujen kuljettamiseen paineistettuna, nesteytettynä tai paineen alaisena liuotettuna ^(b)
	i	Säiliö muuta kuin metallia
	j	isku- ja vaimentava laite
	k	kaksi tai kolme akselia: $\text{tu} < 20\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} < 40\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} < 50\text{ t}$
	kk	kaksi tai kolme akselia: $20\text{ t} \leq \text{tu} < 25\text{ t}$ neljä akselia: $40\text{ t} \leq \text{tu} < 50\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $50\text{ t} \leq \text{tu} < 60\text{ t}$
	n	kaksi akselia: $\text{tu} > 30\text{ t}$ kolme akselia: $\text{tu} > 40\text{ t}$ neljä akselia: $\text{tu} > 60\text{ t}$ kuusi akselia tai enemmän: $\text{tu} > 75\text{ t}$
	p	vaunussa paikka jarrumiehelle ^(a)

^(a) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 520 mm.^(b) Kirjaintunnusta "c" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "g".

NIVELVAUNUJEN JA KIINTEIDEN VAUNURYHMIEN KIRJAINNUKSET
LUOKKAA JA OMINAISUUKSIA ILMAISEVIEN KIRJAINTEEN MÄÄRITTELY

1. Tärkeitä huomautuksia

Liitteessä olevissa taulukoissa metrimitat tarkoittavat vaunujen sisäpituutta (lu);

2. Kaikille luokille yhteiset kansainväliset järjestystä ilmaisevat kirjaimet

- q Sähkölämmitystä varten tarkoitettu johdotus, jota voidaan syöttää kaikilla hyväksytyillä virroilla
- qq Sähkölämmitystä varten tarkoitettu johdotus ja varustelu, jota voidaan syöttää kaikilla hyväksytyillä virroilla
- s Vaunut, joita on lupa kuljettaa s-ehdoilla (ks. liikkuvan kaluston YTE:n liite B)
- ss Vaunut, joita on lupa kuljettaa ss-ehdoilla (ks. liikkuvan kaluston YTE:n liite B)

3. Kansalliset kirjaintunnukset

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

Näiden kirjainten merkityksen määrittelee jokainen jäsenvaltio itse.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: F – AVOIN KORKEALAITAINEN VAUNU

Referenssivaunu		Nivelvaunu tai kiinteä vaunuryhmä akselit, kaksi yksikköä: 22 m ≤ lu < 27 m
Tunnus- kirjaimet	a	telit
	c	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen ylhäältä ^(a)
	cc	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen alhaalta ^(a)
	E	kolme yksikköä
	ee	neljä yksikköä tai enemmän
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	l	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti ylhäältä ^(a)
	ll	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti alhaalta ^(a)
	m	kaksi yksikköä: lu ≥ 27 m
	mm	kaksi yksikköä: lu < 22 m
	o	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a)
	oo	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a)
	p	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a)
	pp	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a)
	r	nivelvaunu
	rr	kiinteä vaunuryhmä

^(a) Luokan F painovoimaisesti tyhjennettävät vaunut ovat avoimia vaunuja, joissa ei ole tasaista lattiaa, eikä niitä ole suunniteltu päädyistä tai sivusta kippaaviksi.

Näiden vaunujen purkamistapa määräytyy seuraavien ominaisuuksien mukaan:

Purkuaukkojen sijainti:

- aksiaalinen: purkuaukot sijaitsevat raiteen keskiviivan kohdalla
- kaksitahoinen: purkuaukot molemmilla puolilla raidetta, kiskojen ulkopuolella
(Näillä vaunuilla purkaminen on
 - samanaikaista, jos vaunujen purkaminen täysin tyhjäksi edellyttää purkuaukkojen auki olemista molemmilla puolilla vaunua
 - vuoroittaista, jos vaunu voidaan täysin tyhjentää avaamalla vain vaunun toisella puolella olevat purkuaukot.)
- ylhäältä: purkuluisikan alareuna (pois lukien liikkuvat laitteet, joissa tätä ränniä voidaan pidentää) sijaitsee vähintään 0,7 m kiskojen yläpuolella, ja purettava tavara voidaan siirtää pois hihnakuuljettimella
- alhaalla: purkuluisikan alareuna on liian alhaalla, jotta purettava tavara voitaisiin siirtää pois hihnakuuljettimella

Purkamisnopeus:

- irtotavara: kun purkuaukot on avattu, niitä ei voida enää sulkea, ennen kuin vaunu on tyhjä
- ohjattu: tavaran tyhjenemistä voidaan säätää tai se voidaan kokonaan keskeyttää milloin tahansa purkamisen aikana

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: H – KATETTU VAUNU

Referenssivaunu		Nivelvaunu tai kiinteä vaunuryhmä akselit, kaksi yksikköä: $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Tunnus- kirjaimet	a	telit
	c	ovet vaunun päädyissä
	cc	ovet vaunun päädyissä ja vaunu varustettu sisäpuolelta autojen kuljetusta varten
	d	lattialuukut
	e	kolme yksikköä
	ee	neljä yksikköä tai enemmän
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	viljalle
	h	hedelmille ja vihanneksille ^(a)
	i	avattavat tai siirrettävät sivuseinät
	ii	erittäin vahvat avattavat tai siirrettävät sivuseinät ^(b)
	l	siirrettävät väliseinät ^(c)
	ll	lukittavat siirrettävät väliseinät ^(c)
	m	kaksi yksikköä: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	kaksi yksikköä: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	r	nivelvaunu
	rr	kiinteä vaunuryhmä

^(a) Määre "hedelmille ja vihanneksille" koskee vain vaunuja, joissa on lisätuuletusaukot lattian tasolla.

^(b) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 435 mm.

^(c) Siirrettävät väliseinät voidaan tilapäisesti poistaa.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: I – LÄMPÖTILAVALTUVAUNU

Referenssivaunu		Jäähdytysvaunu luokan IN mukainen lämpöeristys, koneellinen ilmanvaihto, säleiköt ja jääsäiliö $\geq 3,5 \text{ m}^3$ Nivelvaunu tai kiinteä vaunuryhmä akselit, kaksi yksikköä: $22 \text{ m} \leq \text{lu} < 27 \text{ m}$
Tunnus- kirjaimet	a	telit
	c	lihakoukut
	d	kalalle
	e	sähköinen ilmanvaihto
	ee	neljä yksikköä tai enemmän
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	koneellinen jäähdytys ^(a)
	gg	nestekaasujäähdytyslaite ^(a)
	h	luokan IR mukainen lämpöeristys
	i	teknisen liitevaunun koneellisesti jäähdyttämä ^(a) ^(b)
	ii	tekninen liitevaunu ^(a) ^(b)
	l	eristetty, ei jääsäiliötä ^(a) ^(c)
	m	kaksi yksikköä: $\text{lu} \geq 27 \text{ m}$
	mm	kaksi yksikköä: $\text{lu} < 22 \text{ m}$
	o	jääsäiliöt, joiden koko on pienempi kuin $3,5 \text{ m}^3$ ^(c)
	oo	kolme yksikköä
	p	ilman säleikköjä
	r	nivelvaunu
	rr	kiinteä vaunuryhmä

^(a) Kirjaintunnusta "l" ei saa merkitä kalustoon, jossa on jokin tunnuksista "g", "gg", "i" tai "ii".

^(b) Käsite "tekninen liitevaunu" vakiolämpövaunujen koneikkovaunut, työkonttien vaunut (yöpymismahdollisuuden kanssa tai ilman) sekä asuntovaunut.

^(c) Kirjaintunnusta "o" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "l".

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: L – ERILLISIN AKSELEIN VARUSTETTU AVOVAUNU

Referenssivaunu		Nivelvaunu tai kiinteä vaunuryhmä kaksi yksikköä $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Tunnus- kirjaimet	a	nivelvaunu
	aa	vaunuyksikkö
	b	erikoiskiinnikkeet keskikokoisten konttien kiinnittämistä varten (pa) ^(a)
	c	kääntöalusta ^(a)
	d	varustettu autojen kuljetusta varten ilman toista kerrosta ^(a)
	e	kaksikerroksinen autojen kuljetusta varten ^(a)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	varustettu konttien kuljetusta varten ^(a) ^(b)
	h	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä sivulle osoittaen ^(a) ^(c)
	hh	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä ylöspäin osoittaen ^(a) ^(c)
	i	irrotettava kate ja kiinteät päädyt ^(a)
	ii	erittäin vahva metallinen irrotettava kate ^(d) ja kiinteät päädyt ^(a)
	j	isku- ja vaimentava laite
	l	ilman sivupylväitä ^(a)
	m	kaksi yksikköä: $18\text{ m} \leq \text{lu} < 22\text{ m}$
	mm	kaksi yksikköä: $\text{lu} < 18\text{ m}$
	o	kolme yksikköä
	oo	neljä yksikköä tai enemmän
	p	ilman sivulaitoja ^(a)
	r	kaksi yksikköä: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$

^(a) Kirjaintunnukset "l" tai "p" ovat valinnaisia kalustolle, jossa on jokin tunnuksista "b", "c", "d", "e", "g", "h", "hh", "i" tai "ii". Numerotunnusten on kuitenkin aina vastattava vaunun kirjaintunnuksia.

^(b) Pelkästään konttien kuljetusta varten käytettävät vaunut (paitsi pa).

^(c) Pelkästään teräskelojen kuljetusta varten käytettävät vaunut.

^(d) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 435 mm.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: S – TELEIN VARUSTETTU AVOVAUNU

Referenssivaunu		Nivelvaunu tai kiinteä vaunuryhmä kaksi yksikköä $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Tunnus- kirjaimet	b	erikoiskiinnikkeet keskikokoisten konttien kiinnittämistä varten ^(a)
	c	kääntöalusta ⁽ⁱ⁾
	d	varustettu autojen kuljetusta varten ilman toista kerrosta ^(a) ^(b)
	e	kaksikerroksinen autojen kuljetusta varten ^(a)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	varustettu konttien kuljetusta varten, kuorman kokonaispituus $\leq 60'$ jalkaa (paitsi pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	gg	varustettu konttien kuljetusta varten, kuorman kokonaispituus $> 60'$ jalkaa, (paitsi pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	h	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä ylöspäin osoittaen ^(a) ^(d)
	hh	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä ylöspäin osoittaen ^(a) ^(d)
	i	irrotettava kate ja kiinteät päädyt ^(a)
	ii	erittäin vahva metallinen irrotettava kate ^(a) ja kiinteät päädyt ^(a)
	j	isku- ja vaimentava laite
	l	ilman sivupylväitä ^(a)
	m	kaksi yksikköä: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	kaksi yksikköä: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	o	kolme yksikköä
	oo	neljä yksikköä tai enemmän
	p	ilman sivulaitoja ^(a)
	r	nivelvaunu
	rr	kiinteä vaunuryhmä

^(a) Kirjaintunnukset "l" tai "p" ovat valinnaisia kalustolle, jossa on jokin tunnuksista "b", "c", "d", "e", "g", "gg", "h", "hh", "i" tai "ii". Numerotunnusten on kuitenkin aina vastattava vaunun kirjaintunnuksia.

^(b) Vaunut, joita konttien ja vaihtokorien kuljetuksen lisäksi käytetään ajoneuvojen kuljettamiseen, on merkittävä kirjaintunnuksilla "g" tai "gg" ja kirjaimella "d".

^(c) Vaunut, joita käytetään ainoastaan konttien kuljetukseen tai nostettavien vaihtokorien kuljetukseen.

^(d) Pelkästään teräskelojen kuljetusta varten käytettävät vaunut.

^(e) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1 435 mm.

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: T – AVATTAVALLA KATOLLA VARUSTETTU VAUNU

Referenssivaunu		Nivelvaunu tai kiinteä vaunuryhmä akselit, kaksi yksikköä: 22 m ≤ lu < 27 m
Tunnus- kirjaimet	a	telit
	b	ovien esteetön korkeus > 1,90 m ^(b)
	c	ovet vaunun päädyissä
	d	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen ylhäältä ^(a) ^(b)
	dd	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen alhaalta ^(a) ^(b)
	e	kolme yksikköä
	ee	neljä yksikköä tai enemmän
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	viljalle
	h	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä sivulle osoittaen
	hh	varustettu teräskelojen kuljetusta varten kelojen keskireikä ylös osoittaen
	i	siirrettävät sivuseinät ^(a)
	j	iskuja vaimentava laite
	l	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti ylhäältä ^(a) ^(b)
	ll	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti alhaalta ^(a) ^(b)
	m	kaksi yksikköä: lu ≥ 27 m
	mm	kaksi yksikköä: lu < 22 m
	o	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a) ^(b)
	oo	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a) ^(b)
	p	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a) ^(b)
	pp	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a) ^(b)
	r	nivelvaunu
	rr	kiinteä vaunuryhmä

^(a) Kirjaintunnusta "b" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "d","dd","i","l","ll","o","oo","p" tai "pp".

^(b) Painovoimaisesti tyhjennettävät luokan T vaunut ovat vaunuja, joissa on aukeava katto, joka kattaa vaunun koko lastitilan. Näissä vaunuissa ei ole tasaista lattiaa eikä niitä ole suunniteltu päädyistä tai sivusta kippaaviksi.

Näiden vaunujen purkamistapa määräytyy seuraavien ominaisuuksien mukaan:

Purkuaukkojen sijainti:

- aksiaalinen: purkuaukot sijaitsevat raiteen keskiviivan kohdalla
- kaksitahoinen: purkuaukot molemmilla puolilla raidetta, kiskojen ulkopuolella
(Näillä vaunuilla purkaminen on
 - samanaikaista, jos vaunujen purkaminen täysin tyhjäksi edellyttää purkuaukkojen auki olemista molemmilla puolilla vaunua
 - vuoroittaista, jos vaunu voidaan täysin tyhjentää avaamalla vain vaunun toisella puolella olevat purkuaukot.)
- ylhäällä: purkuluiskan alareuna (pois lukien liikkuvat laitteet, joissa tätä luiskaa voidaan pidentää) sijaitsee vähintään 0,7 m kiskojen yläpuolella, ja purettava tavara voidaan siirtää pois hihnakuljettimella
- alhaalla: purkuluiskan alareuna on liian alhaalla, jotta purettava tavara voitaisiin siirtää pois hihnakuljettimella

Purkamisnopeus:

- irtotavara: kun purkuaukot on avattu, niitä ei voida enää sulkea, ennen kuin vaunu on tyhjä
- ohjattu: tavaran tyhjenemistä voidaan säätää tai se voidaan kokonaan keskeyttää milloin tahansa purkamisen aikana

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: U – ERIKOISVAUNUT

Referenssivaunu		Nivelvaunu tai kiinteä vaunuryhmä, akselit, kaksi yksikköä: 22 m ≤ lu < 27 m
Tunnus- kirjaimet	a	telit
	e	kolme yksikköä
	ee	neljä yksikköä tai enemmän
	c	paineen avulla tapahtuva tyhjennys
	d	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen ylhäältä ^(a)
	dd	ohjattu painovoimainen tyhjennys molemmille puolille vuorotellen alhaalta ^(a)
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	viljalle
	i	varustettu sellaisten esineiden kuljettamista varten, joiden kuormaaminen tavalliseen vaunuun aiheuttaisi ulottuman ylityksen ^(b)
	l	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti ylhäältä ^(b)
	ll	irtotavaran painovoimainen tyhjennys molemmille puolille samanaikaisesti alhaalta ^(b)
	m	kaksi yksikköä: lu ≥ 27 m
	mm	kaksi yksikköä: lu < 22 m
	o	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(b)
	oo	irtotavaran painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a) ^(b)
	p	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti ylhäältä ^(a)
	pp	ohjattu painovoimainen tyhjennys aksiaalisesti alhaalta ^(a)
	r	nivelvaunu
	rr	kiinteä vaunuryhmä

^(a) Painovoimaisesti tyhjennettävät luokan U vaunut ovat suljettuja vaunuja, jotka voidaan kuormata vain yhden tai useamman vaunun korin yläosassa olevan aukon kautta, joiden yhteenlasketut mitat ovat pienemmät kuin vaunun korin pituus. Näissä vaunuissa ei ole tasaista lattiaa eikä niitä ole suunniteltu päädyistä tai sivusta kippaaviksi.

^(b) Erityisesti

- syväkuormausvaunut
- taskuvaunut/lasketulla kuormatilalla varustetut vaunut
- vaunut, joiden kiinteään rakenteeseen kuuluu kallistettava kuormausalusta

Näiden vaunujen purkamistapa määräytyy seuraavien ominaisuuksien mukaan:

Purkuaukkojen sijainti:

- aksiaalinen: purkuaukot sijaitsevat raiteen keskiviivan päällä
- kaksitahoinen: purkuaukot molemmilla puolilla raidetta, kiskojen ulkopuolella.
(Näillä vaunuilla purkaminen on
 - samanaikaista, jos vaunujen purkaminen täysin tyhjäksi edellyttää purkuaukkojen auki olemista molemmilla puolilla vaunua
 - vuoroittaista, jos vaunu voidaan täysin tyhjentää avaamalla vain vaunun toisella puolella olevat purkuaukot.)
- ylhäällä: purkuluisikan alareuna (pois lukien liikkuvat laitteet, joissa tätä luiskaa voidaan pidentää) sijaitsee vähintään 0,7 m kiskojen yläpuolella, ja purettava tavara voidaan siirtää pois hihnakuuljettimella
- alhaalla: purkuluisikan alareuna on liian alhaalla, jotta purettava tavara voitaisiin siirtää pois hihnakuuljettimella

Purkamisnopeus:

- irtotavara: kun purkuaukot on avattu, niitä ei voida enää sulkea, ennen kuin vaunu on tyhjä
- ohjattu: tavaran tyhjenemistä voidaan säätää tai se voidaan kokonaan keskeyttää milloin tahansa purkamisen aikana

LUOKKAA ILMAISEVA KIRJAIN: Z – SÄILIÖVAUNU

Referenssivaunu		Metallikuorinen, nesteiden tai kaasujen kuljetukseen tarkoitettu nivelpaunu tai kiinteä vaunuryhmä akselit, kaksi yksikköä: $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$
Tunnus- kirjaimet	a	telit
	c	paineen avulla tapahtuva tyhjennys ^(a)
	e	varustettu lämmityslaitteilla
	f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen
	ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain tunnelin kautta)
	fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen (vain junalautan kautta)
	g	kaasujen kuljettamiseen paineistettuna, nesteytettynä tai paineenalaisena liuotettuna ^(a)
	i	säiliö muuta kuin metallia
	j	iskuja vaimentava laite
	m	kaksi yksikköä: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	kaksi yksikköä: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	o	kolme yksikköä
	oo	neljä yksikköä tai enemmän
	r	nivelpaunu
	rr	kiinteä vaunuryhmä

^(a) Kirjaintunnusta "c" ei saa merkitä kalustoon, jossa on tunnus "g".

OSA 13 – MATKUSTAJAVAUNUKALUSTON KIRJAINNUKSET

Kansainväliset tyyppitunnukset:

A	1. luokan päivävaunu
B	2. luokan päivävaunu
AB	1./2. luokan päivävaunu
WL	Makuuvaunu, jossa tunnus A, B tai AB ilmaisee paikkojen tyyppin. "Erikoisosastoilla" varustettujen makuuvaunujen tunnuksen lisätään kirjain "S"
WR	Ravintolavaunu
R	Vaunu, jossa on ravintola, kahvila tai baari (lisänä käytettävä kirjaintunnus)
D	Matkatavaravaunu
DD	Avoin kaksikerroksinen autojenkuljetusvaunu
Post	Postivaunu
AS SR WG	Baarivaunu, jossa tanssilattia
WSP	Pullman-vaunu
Le	Avoin kaksiakselinen ja kaksikerroksinen autojenkuljetusvaunu
Leq	Avoin kaksiakselinen ja kaksikerroksinen autojenkuljetusvaunu, jossa virtakaapeli
Laeq	Avoin kolmiakselinen ja kaksikerroksinen autojenkuljetusvaunu, jossa virtakaapeli

Kansainväliset kirjaintunnukset:

b h	Vaunussa on varusteet vammaisten matkustajien kuljettamiseksi
c	Osastot muutettavissa lepotuoliosastoiksi
d v	Kalustossa varusteet polkupyörien kuljettamiseksi
ee z	Kalustossa keskusvirtalähde
f	Vaunussa ohjaamo (ohjausvaunu)
p t	Päivävaunu, jossa keskikäytävä
m	Vaunun pituus yli 24,5 m
s	Keskikäytävällä varustettu matkatavaravaunu tai matkustajavaunu, jossa matkatavaraosasto

Osastojen määrä näkyy osana tunnusta (esimerkiksi Bc9)

Kansalliset tyyppi- ja kirjaintunnukset

Muiden tyyppi- ja kirjaintunnusten merkityksen määrittää jokainen jäsenvaltio itse.

OSA 14 – ERIKOISVAUNUJEN KIRJAINNUKSET

Nämä tunnukset esitetään standardissa EN 14033-1 "Railway applications – Track – Technical requirements for railbound construction and maintenance machines – Part 1: Running of railbound machines" (Rautatiesovellukset – rata – raiteilla kulkevien rakennus- ja kunnossapitokoneiden tekniset vaatimukset – osa 1: raiteilla kulkevien koneiden käyttö).

Liite Pa

OSA "0" – LIIKKUVAN KALUSTON TUNNISTEET

Yleistä

Tässä liitteessä kuvaillaan eurooppalainen kalustoyksikkönumero ja sen näkyvä merkitseminen liikkuvan kaluston yksikköön sen erottamiseksi yksiselitteisesti ja pysyvästi muista liikenteessä olevista yksiköistä. Siinä ei käsitellä muita numeroita tai merkintöjä, joita mahdollisesti on kaiverrettu tai kiinnitetty pysyvästi valmistusvaiheessa kalustoyksikön runkorakenteeseen tai pääkomponentteihin.

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero ja siihen liittyvät lyhenteet

Kullekin liikkuvan kaluston yksikölle annetaan 12-numeroinen tunnus (nimeltään eurooppalainen kalustoyksikkönumero, EVN), joka koostuu seuraavasti:

Liikkuvan kaluston ryhmä	Yhteentoimivuus ja kalustoyksikön tyyppi [2 numeroa]	Kalustoyksikön rekisteröintimaa [2 numeroa]	Tekniset ominaisuudet [4 numeroa]	Sarjanumero [3 numeroa]	Tarkistusnumero [1 numero]
Tavaravaunut	00–09 10–19 20–29 30–39 40–49 80–89 [lisätietoja osassa 6]	01–99 [lisätietoja osassa 4]	0000–9999 [lisätietoja osassa 9]	000–999	0–9 [lisätietoja osassa 3]
Matkustajavaunut	50–59 60–69 70–79 [lisätietoja osassa 7]		0000–9999 [lisätietoja osassa 10]	000–999	
Vetokalusto ja kiinteään junayksikköön tai ennalta määriteltyyn kokoonpanoon kuuluva kalusto	90–99 [lisätietoja osassa 8]		0000000–8999999 [jäsenvaltiot määrittelevät myöhemmin näiden numeroiden merkityksen kahden- tai monenkeskisillä sopimuksilla]		
Erikoiskalusto		9000–9999 [lisätietoja osassa 11]	000–999		

Tietyissä maassa teknisiä ominaistietoja kuvaavat seitsemän numeroa ja sarjanumero riittävät liikkuvan kaluston yksikäsitteeseen tunnistamiseen matkustajavaunujen ja erikoiskaluston ryhmistä. ⁽¹⁾.

Numerotunnus täydennetään kirjaimilla:

- yhteentoimivuuteen liittyvät merkinnät (lisätietoja osassa 5)
- sen maan tunnus, jossa kyseinen liikkuva kalusto on rekisteröity (lisätietoja osassa 4)
- haltijan tunnus (lisätietoja osassa 1);
- teknisten ominaistietojen lyhenteet (lisätietoja on osassa 12 vaunujen osalta ja osassa 13 matkustajavaunujen osalta).

Numerojen antaminen

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero on annettava niiden sääntöjen mukaisesti, jotka esitetään komission päätöksessä 2007/756/EY ⁽²⁾

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero on vaihdettava, jos se ei kalustoyksikköön tehtyjen teknisten muutosten takia enää ole tässä liitteessä esitettyjen yksikön yhteentoimivuuden tai teknisten ominaisuuksien mukainen. Mainitut tekniset muutokset saattavat edellyttää uutta käyttöönottolupaa direktiivin 2008/57/EY 20–25 artiklan mukaisesti.

⁽¹⁾ Liikkuvan erikoiskaluston numeron tulee tiettyssä maassa olla yksikäsitteinen ja koostua teknisten ominaistietojen ensimmäisestä ja viidestä viimeisestä numerosta sekä sarjanumerosta.

⁽²⁾ EUVL L 305, 23.11.2007, s. 30.

OSA 1 – LIIKKUVAN KALUSTON HALTIJAN TUNNUS

1. LIIKKUVAN KALUSTON HALTIJAN TUNNUKSEN (VKM) MÄÄRITELMÄ

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus (VKM) on kirjaintunnus, joka koostuu 2–5 kirjaimesta ⁽¹⁾. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus merkitään kaikkiin kalustoyksiköihin niiden eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron läheisyyteen. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus yksilöi kyseisen haltijan kansalliseen liikkuvan kaluston rekisteriin merkityllä tavalla.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus on yksiselitteinen ja voimassa kaikissa niissä maissa, joita tämä YTE koskee, sekä kaikissa maissa, jotka eivät ole haltijan nimen muodostavien sanojen alkukirjaimia, voidaan kuitenkin kirjoittaa pienin kirjaimin. Yksiselitteisyyttä tarkistettaessa pieniä kirjaimia pidetään isoina kirjaimina.

2. LIIKKUVAN KALUSTON HALTIJAN TUNNUKSEN MUOTO

Haltijan tunnus esittää liikkuvan kaluston haltijan joko koko nimenä tai lyhennettynä, mahdollisuuksien mukaan tunnistettavassa muodossa. Kaikkia latinalaisen kirjaimiston 26 merkkiä voidaan käyttää. Tunnuksessa käytetään isoja kirjaimia. Kirjaimet, jotka eivät ole haltijan nimen muodostavien sanojen alkukirjaimia, voidaan kuitenkin kirjoittaa pienin kirjaimin. Yksiselitteisyyttä tarkistettaessa pieniä kirjaimia pidetään isoina kirjaimina.

Kirjaimissa saa olla diakriittisiä merkkejä ⁽²⁾. Diakriittisiä merkkejä ei oteta huomioon yksiselitteisyyttä tarkastettaessa.

Jos liikkuvan kaluston haltijan kotipaikka on maassa, jossa ei käytetä latinalaisia kirjaimia, haltijan tunnuksen perään voidaan merkitä sama tunnus maan omilla kirjaimilla merkittynä ja vinoviivalla ("/") erotettuna. Tätä käännettyä tunnusta ei oteta huomioon tietojenkäsittelyssä.

3. LIIKKUVAN KALUSTON HALTIJAN TUNNUSTEN ANTAMISTA KOSKEVIA MÄÄRÄYKSIÄ

Liikkuvan kaluston haltijalle voidaan antaa enemmän kuin yksi tunnus seuraavissa tapauksissa:

- liikkuvan kaluston haltijalla on virallinen nimi useammalla kuin yhdellä kielellä;
- liikkuvan kaluston haltijalla on hyvä syy erottaa eri kalustoryhmät organisaationsa sisällä.

Yritysrhymälle voidaan antaa yksi ainoa liikkuvan kaluston haltijan tunnus seuraavissa tapauksissa:

- yritykset kuuluvat samaan yritysraenteeseen (esim. holdingyhtiön tapauksessa);
- yritykset luuluvat samaan yritysraenteeseen, joka on valtuuttanut yhden rakenteeseen kuuluvan organisaation hoitamaan kaikki asiat toisten puolesta;
- yritysryhmä on valtuuttanut yhden erillisen juridisen yhteisön hoitamaan kaikki asiat puolestaan, missä tapauksessa tämä juridinen yhteisö on liikkuvan kaluston haltija.

4. LIIKKUVAN KALUSTON HALTIJATUNNUSTEN REKISTERI JA TUNNUKSEN ANTAMISMENETTELY

Haltijatunnuksen rekisteri on julkinen, ja sitä päivitetään reaaliaikaisesti.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnusta koskeva anomus jätetään hakijan maan toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, joka toimittaa sen Euroopan rautatievirastolle. Tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnuksen omistajan on ilmoitettava toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, jos se lopettaa tunnuksen käytön, ja toimivaltaisen kansallisen viranomaisen on ilmoitettava asiasta Euroopan rautatievirastolle. Liikkuvan kaluston haltijan tunnus peruutetaan sitten, kun haltijan osoitettua, että kaikkien asianomaisten kalustoyksiköiden tunnukset on muutettu. Samaa tunnusta ei anneta uudelleen käyttöön kymmeneen vuoteen, paitsi jos se annetaan uudelleen aiemmalta haltijalle tai tämän pyynnöstä toiselle haltijalle.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus voidaan siirtää toiselle haltijalle, joka on alkuperäisen haltijan laillinen seuraaja. Tunnus pysyy voimassa, vaikka sen haltija muuttaa nimensä muotoon, joka ei muistuta kyseistä tunnusta.

⁽¹⁾ Belgian rautateilla voidaan edelleen käyttää ympyröityä B-kirjainta.

⁽²⁾ Diakriittiset merkit ovat aksentin merkkejä, kuten kirjaimissa Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å jne. Erikoiskirjaimet, kuten Ø ja Æ, esitetään yhdellä kirjaimella; yksikäsitteisyyttä tutkittaessa Ø on sama kuin O ja Æ sama kuin A.

Jos kaluston haltija muuttuu niin, että se edellyttää haltijan tunnuksen vaihtamista, kyseiset vaunut on merkittävä uuden haltijan tunnuksella kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun haltijan vaihdos merkittiin kalustoyksikköjä koskevaan kansalliseen rekisteriin. Jos kalustoyksikköön merkitty liikkuvan kaluston haltijan tunnus ei vastaa kalustoyksikköjen kansalliseen rekisteriin merkittyjä tietoja, kansallisen rekisterin tiedot pätevät.

OSA 2 – NUMERON JA SIIHEN LIITTYVÄN KIRJAINNUKSEN MERKINTÄ KALUSTON KORIIN

1. ULKOISIA MERKINTÖJÄ KOSKEVAT YLEISET JÄRJESTELYT

Isoja kirjaimia ja numeroita sisältävät merkinnät on tehtävä vähintään 80 mm korkeaa, selkeää pääteviivatonta kirjaintyyliä käyttäen. Matalampia kirjaimia voidaan käyttää vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa kuin merkitä ne suoraan aluskehukseen.

Merkinnät saavat olla enintään kahden metrin korkeudella kiskojen tasosta.

2. TAVARAVAUNUT

Merkinnät on tehtävä vaunun koriin seuraavasti:

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

Jos vaunuissa ei ole tarpeeksi tilaa näille merkinnöille (erityisesti sivulaidattomissa vaunuissa), merkinnät on järjestettävä seuraavasti:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Jos vaunuun merkitään yksi tai useampia kansallisesti määriteltyjä kirjaimia, ne on merkittävä kansainvälisen merkinnän perään ja erotettava siitä väliviivalla seuraavasti:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. MATKUSTAJAVAUNUT

Merkinnät on tehtävä vaunujen molemmille sivuille seuraavasti:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7
B¹⁰ tu

Kaluston rekisteröintimaasta ja teknisistä ominaisuuksista kertovat merkinnät tehdään heti vaunun eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron eteen, perään tai alle.

Jos vaunussa on ohjaamo, eurooppalainen kalustoyksikkönumero merkitään myös sen sisäpuolelle.

4. VETURIT, VETOVAUNUT JA ERIKOISVAUNUT

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero on merkittävä vetokaluston molemmille sivuille seuraavasti:

92 10 1108 062-6

Eurooppalainen kalustoyksikkönumero merkitään myös vetokaluston jokaisen ohjaamon sisäpuolelle.

Kaluston haltija voi merkitä eurooppalaista kalustoyksikkönumeroa suuremmilla merkeillä toiminnan kannalta hyödyllisen oman numerotunnuksensa (joka yleensä koostuu sarjanumerosta ja sen perässä olevasta kirjaintunnuksesta). Kaluston haltija voi itse valita paikan, johon se sijoittaa oman numerotunnuksensa, mutta eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron on kuitenkin aina oltava helposti erotettavissa kaluston haltijan omasta numerotunnuksesta.

OSA 3 – TARKISTUSNUMERON (12. NUMERON) MÄÄRITTÄMISTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

Tarkistusnumero määritetään seuraavasti:

- tunnuksen parillisissa asemissa (oikealta lukien) olevat numerot otetaan huomioon sellaisenaan
- tunnuksen parittomissa asemissa (oikealta lukien) olevat numerot kerrotaan kahdella
- parillisissa asemissa olevat numerot ja kahdella kerrotut parittomissa asemissa olevat numerot lasketaan sitten yhteen
- näin saatu summa merkitään muistiin
- tarkistusnumero on numero, joka summaan on lisättävä, jotta se olisi kymmenellä jaollinen; jos summan ykkösten arvo on nolla, tarkistusnumero on myös nolla.

Esimerkkejä

1 – Perusnumero	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Kerroin	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

Tämän summan ykkösten arvo on 2.

Tarkistusnumeroksi tulee näin ollen 8, ja koko tunnukseksi tulee 33 84 4796 100 - 8.

2 – Perusnumero	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Kerroin	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

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

Tämän summan ykkösten arvo on 0.

Tarkistusnumeroksi tulee näin ollen 0, ja koko tunnukseksi tulee 31 51 3320 198 - 0.

OSA 4 – LIIKKUVAN KALUSTON REKISTERÖINTIMAAN TUNNUKSET (NUMEROT 3–4 JA LYHENTEET)

Kolmansia maita koskevat tiedot on annettu vain tiedoksi.

Maa	Maan kirjain-tunnus ⁽¹⁾	Maan numerotunnus	Maa	Maan kirjain-tunnus ⁽¹⁾	Maan numerotunnus
Albania	AL	41	Bulgaria	BG	52
Algeria	DZ	92	Kiina	RC	33
Armenia	AM	58	Kroatia	HR	78
Itävalta	A	81	Kuuba	CU ⁽¹⁾	40
Azerbaidžan	AZ	57	Kypros	CY	
Valko-Venäjä	BY	21	Tšekki	CZ	54
Belgia	B	88	Tanska	DK	86
Bosnia-Hertsegovina	BIH	49	Egypti	ET	90

Maa	Maan kirjaintunnus ⁽¹⁾	Maan numerotunnus
Viro	EST	26
Suomi	FIN	10
Ranska	F	87
Georgia	GE	28
Saksa	D	80
Kreikka	GR	73
Unkari	H	55
Iran	IR	96
Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Irlanti	IRL	60
Israel	IL	95
Italia	I	83
Japani	J	42
Kazakstan	KZ	27
Kirgisia	KS	59
Latvia	LV	25
Libanon	RL	98
Liechtenstein	FL	
Liettua	LT	24
Luxemburg	L	82
Makedonia	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD ⁽¹⁾	23
Monaco	MC	
Mongolia	MGL	31

Maa	Maan kirjaintunnus ⁽¹⁾	Maan numerotunnus
Montenegro	ME	62
Marokko	MA	93
Alankomaat	NL	84
Pohjois-Korea	PRK ⁽¹⁾	30
Norja	N	76
Puola	PL	51
Portugali	P	94
Romania	RO	53
Venäjä	RUS	20
Serbia	SRB	72
Slovakia	SK	56
Slovenia	SLO	79
Etelä-Korea	ROK	61
Espanja	E	71
Ruotsi	SE	74
Sveitsi	CH	85
Syyria	SYR	97
Tadžikistan	TJ	66
Tunisia	TN	91
Turkki	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ukraina	UA	22
Yhdistynyt kuningaskunta	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Tieliikennettä koskevien vuoden 1949 yleissopimuksen liitteessä 4 ja vuoden 1968 yleissopimuksen 45 artiklan 4 kohdassa kuvatus kirjaintunnusjärjestelmän mukaisesti.

OSA 5 – YHTEENTOIMIVUUDEN KIRJAIN-TUNNUS

”TEN”: Kalustoyksikkö, joka

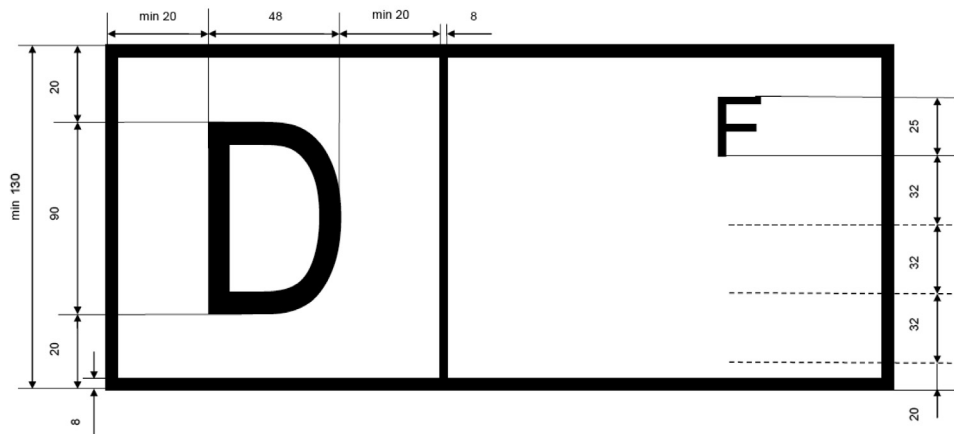
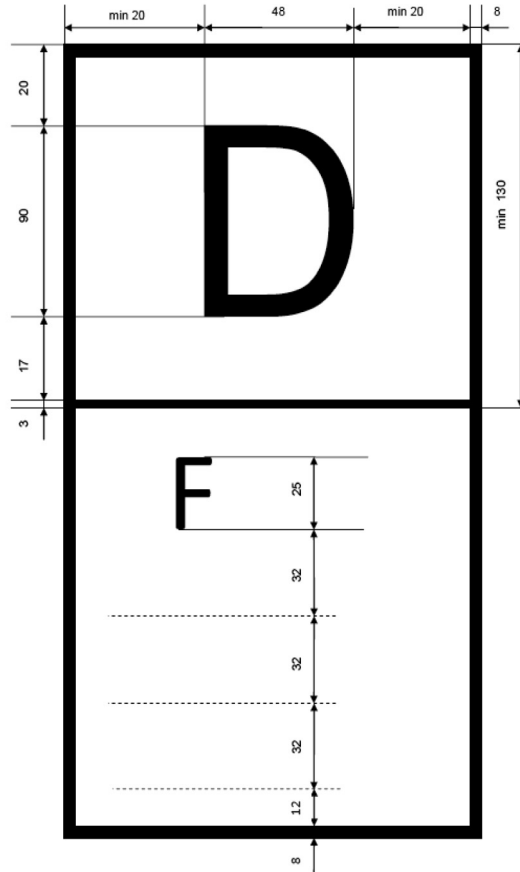
- on kaikkien niiden asiaa koskevien YTE:ien mukainen, jotka olivat voimassa sen käyttöönottohetkellä, ja on saanut käyttöönottoluvan direktiivin 2008/57/EY 22 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja
- on saanut kaikissa jäsenvaltioissa voimassa olevan käyttöönottoluvan direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

”PPV/PPW”: kalustoyksikkö, joka on PPV/PPW-sopimuksen tai PGW-sopimuksen mukainen (OJSD-maissa)

(alkuperäinen: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Huom:

- a) Kaluston TEN-merkintä vastaa liitteen P osassa 6 esitetyn kalustonumeron ensimmäistä numeroa 0–3.
- b) Kalustoyksiköt, joille ei ole myönnetty käyttöönottolupaa kaikissa jäsenvaltioissa, on merkittävä tunnuksella, joka ilmaisee, missä jäsenvaltioissa niille on myönnetty käyttöönottolupa. Luvan myöntäneet jäsenvaltiot merkitään jommallakummalla seuraavissa piirustuksissa kuvatuista tavoista. Piirustuksissa D tarkoittaa jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan ensimmäisenä (tässä esimerkissä Saksa) ja F jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan toisena (tässä esimerkissä Ranska). Jäsenvaltioiden kooditunnukset ovat osan 4 mukaiset. Määräys kattaa kaluston, joka on YTE:n mukainen ja kaluston, joka ei ole YTE:n mukainen. Nämä kalustoyksiköt vastaavat ensimmäisen numeron arvoja 4 tai 8 osassa 6 eritellyssä kalustoyksikön numerossa.



OSA 6 – TAVARAVAUNUILLE KÄYTETTY YHTEENTOIMIVUUDEN TUNNUKSET (NUMEROT 1–2)

	2. numero		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. numero	
	1. numero												1. numero	
		Raideleveys	kiinteä tai muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä	muuttuva	kiinteä tai muuttuva	Raideleveys	
TEN ^(a) ja/tai COTIF ^(b) ja/tai PPV/PPW	0	akselit	Ei käytetä	TEN ^(a) - ja/tai COTIF- vaunut	ei käytetä ^(d)							PPV/PPW- vaunut (muuttuva raideleveys)	akselit	0
	1	telit											telit	1
TEN ^(a) ja/tai COTIF ^(b) ja/tai PPV/PPW	2	akselit		TEN ^(a) - ja/tai COTIF- vaunut							PPV/PPW-vaunut (kiinteä raideleveys)	akselit	2	
	3	telit										telit	3	
Muut vau- nut	4	akselit ^(c)	kunnossapitoon liittyvät vaunut	Muut vaunut							Vaunut, joilla on erityisiä tekniisiä ominaisuuksia vastaava numerointi ja joita ei käytetä EU:n lii- kenteessä	akselit	4	
	8	telit ^(c)										telit	8	
		Liikenne	Kotimaan liikenne tai kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella											
	1. numero	2. numero	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. numero	1. numero

^(a) Vaunut, jotka saavat käyttää TEN-merkintää; ks. osa 5.

^(b) Mukaan luettuina vaunut, jotka nykyisten määräysten nojalla on merkitty tässä taulukossa määritellyillä numeroilla. COTIF: kalustoyksikkö, joka on käyttöönottohetkellä voimassa olleiden COTIF-säännösten mukainen.

^(c) Kiinteä tai muuttuva raideleveys.

^(d) Poikkeus luokan I kalustolle (vaunut, joiden lämpötilaa säädellään); ei käytetä uusille käyttöön otettaville kalustoyksiköille.

OSA 7 – MATKUSTAJAUNUILLE KÄYTETYT KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN TUNNUKSET (NUMEROT 1–2)

	Kotimaan liikenne	TEN ^(a) ja/tai COTIF ^(b) ja/tai PPV/PPW				Kotimaan liikenne tai kansainvälinen liikenne erillisellä sopimuksella	TEN ^(a) ja/tai COTIF ^(b)	PPV/PPW		
2. numero 1. numero	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Kotimaan liikenteen kalusto	Kiinteän raidelevyyden kalusto, jota ei ole varustettu ilmastoinnilla (mukaan luettuina autonkuljetusvaunut)	Säädettävän raidelevyyden (1435/1520) kalusto, jota ei ole varustettu ilmastoinnilla	Ei käytetä	Säädettävän raidelevyyden (1435/1668) kalusto, jota ei ole varustettu ilmastoinnilla	Museokalusto	Ei käytetä ^(c)	Kiinteän raidelevyyden kalusto	Säädettävän raidelevyyden kalusto (1435/1520) vaihdettavin telein	Säädettävän raidelevyyden kalusto (1435/1520) säädettävien akselien
6	Ei-kaupallisen liikenteen vaunut	Kiinteän raidelevyyden ilmastoitettu kalusto	Säädettävän raidelevyyden (1435/1520) ilmastoitettu kalusto	Ei-kaupallisen liikenteen vaunut	Säädettävän raidelevyyden (1435/1668) ilmastoitettu kalusto	Autojenkuljetusvaunut	Ei käytetä ^(c)			
7	Ilmastoidut ja painetiiviit kalustoyksiköt	Ei käytetä	Ei käytetä	Painetiivis kiinteän raidelevyyden ilmastoitettu kalusto	Ei käytetä	Muu liikkuva kalusto	Ei käytetä	Ei käytetä	Ei käytetä	Ei käytetä

^(a) Asianomaisen YTE:n määräysten mukaisuus; ks. liite P, osa 5.

^(b) Mukaan luettuina kalustoyksiköt, jotka nykyisten määräysten nojalla on merkitty tässä taulukossa määritellyillä numeroilla. COTIF: Kalustoyksikkö, joka on käyttöönottohetkellä voimassa olleiden COTIF-säännösten mukainen.

^(c) Poikkeuksena jo liikenteessä olevat kiinteän raidelevyyden vaunut (56) ja säädettävän raidelevyyden vaunut (66); ei käytetä uusille kalustoyksiköille.

OSA 8 – ERITYYPPINEN VETÄVÄ KALUSTO JA KIINTEÄN JUNAYKSIKÖN TAI ENNALTA MÄÄRITELLYN KOKOONPANON KALUSTOYKSIKÖT (NUMEROT 1–2)

Ensimmäinen numero on 9.

Jos toinen numero kuvaa vetokaluston tyyppiä, seuraavat tunnuksat ovat pakollisia:

Tunnus	Kaluston tyyppi
0	Sekalaiset
1	Sähköveturi
2	Dieselveturi
3	Sähköjunayksikkö (suurten nopeuksien) [moottorivaunu tai liitevaunu]
4	Sähköjunayksikkö (muu kuin suurten nopeuksien) [moottorivaunu tai liitevaunu]
5	Dieseljunayksikkö [moottorivaunu tai liitevaunu]
6	Liitevaunu erikoistarkoitukseen
7	Sähkövaihtoveturi
8	Dieselvaihtoveturi
9	Erikoiskalusto

OSA 9 – TAVARAVAUNUJEN STANDARDINUMEROINTI (NUMEROT 5–8)

Tässä liitteessä esitetään vaunun tärkeimpiin teknisiin ominaisuuksiin liittyvät numerotunnukset, ja se on julkaistu Euroopan rautatieviraston Internet-sivustolla (<http://www.era.europa.eu>).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitettulle) rekisteröinnin tekeväälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 10 – MATKUSTAJA-VAUNUKALUSTON TEKNIISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 5–6)

Osa 10 on julkaistu Euroopan rautatieviraston Internet-sivustolla (<http://www.era.europa.eu>).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitettulle) rekisteröinnin tekeväälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 11 – ERIKOISVAUNUJEN TEKNIISIÄ OMINAISUUKSIA KUVAAVAT TUNNUKSET (NUMEROT 6–8)

Osa 11 on julkaistu Euroopan rautatieviraston Internet-sivustolla (<http://www.era.europa.eu>).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitettulle) rekisteröinnin tekeväälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 12 – TAVARAVAUNUJEN KIRJAIN- TUNNUKSET LUKUUN OTTAMATTA NIVELVAUNUJA JA VAUNUYHDISTELMIÄ

Osa 12 on julkaistu Euroopan rautatieviraston Internet-sivustolla (<http://www.era.europa.eu>).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitettulle) rekisteröinnin tekeväälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 13 – MATKUSTAJAUNUKALUSTON KIRJAINNUMERIT

Osa 13 on julkaistu Euroopan rautatieviraston Internet-sivustolla (<http://www.era.europa.eu>).

Uutta tunnusta koskeva hakemus jätetään (päätöksessä 2007/756/EY tarkoitetulle) rekisteröinnin tekeväälle elimelle ja lähetetään Euroopan rautatievirastoon. Uutta tunnusta voi käyttää vasta, kun Euroopan rautatievirasto on julkistanut sen.

OSA 14 – ERIKOISVAUNUJEN KIRJAINNUMERIT

Poistettu

Lisäys Q

Ei käytössä

Lisäys R

Ei käytössä

Lisäys S

Ei käytössä

Lisäys T

JARRUTUSKYKY

A. RATAVERKON HALTIJAN ROOLI

Rataverkon haltijan on ilmoitettava rautatieyritykselle kullakin reitillä tarvittava jarrutuskyky ja tieto reitin ominaispiirteistä. Rataverkon haltijan on varmistettava, että reitin ominaispiirteiden ja radan piennaralueiden vaikutus tarvittavaan jarrutuskykyyn on otettu huomioon.

Tarvittava jarrutuskyky on periaatteessa ilmaistava jarrupainoprosenttina, elleivät rataverkon haltija ja rautatieyrittäjä ole sopineet jarrutuskyvyn ilmaisemisesta muina yksikköinä (esim. jarrupainona, jarruvoimana, hidastuvuusarvoina tai hidastuvuusprofiileina).

Rataverkon haltijan on ilmoitettava junayksiköitä ja kiinteästi kootuista vaunuryhmistä muodostettuja junia varten tarvittava jarrutuskyky hidastuvuusarvoina, mikäli rautatieyrittäjä niin pyytää.

B. RAUTATIEYRITYKSEN ROOLI

Rautatieyrittäjän on varmistettava, että jokainen juna täyttää tai ylittää rataverkon haltijan vaatiman jarrutuskyvyn. Sen vuoksi rautatieyrittäjän on laskettava junan jarrutuskyky ottamalla huomioon junan kokoonpano.

Rautatieyrittäjän on otettava huomioon kalustoyksikön tai junan käyttöön ottamisen yhteydessä määritetty jarrutuskyky. Liikkuvaan kalustoon liittyvät turvamarginaalit, kuten jarrujen luotettavuutta ja käytettävyyttä koskevat tekijät, on myös otettava huomioon. Rautatieyrittäjän on edelleen otettava huomioon junan käyttäytymiseen vaikuttavat tiedot reitin ominaispiirteistä määrittäessään jarrutuskykyä junan pysäyttämiseksi ja sen paikoillaan pysymisen varmistamiseksi.

Junan todellisten ominaisuuksien (kuten sen kokoonpanon, jarrujen käytettävyyden ja jarrujen asetusten) tarkastamisen tuloksena saatua jarrutuskykyä käytetään lähtötietona junalle jatkossa annettaville toimintaohjeille.

C. JARRUTUSKYKYÄ EI SAAVUTETA

Rataverkon haltijan on laadittava ja annettava rautatieyrittäjälle säännöt, joita noudatetaan silloin, kun juna ei saavuta vaadittua jarrutuskykyä.

Jos juna ei saavuta aiotuilla reiteillä vaadittavaa jarrutuskykyä, rautatieyrittäjän on noudatettava siitä seuraavia rajoituksia, kuten nopeuden alentamista.

Lisäys U

AVOINTEN KYSYMYSTEN LUETTELO

LIITE B (KS. TÄMÄN YTE:N 4.4 KOHTA)

Muita yhdenmukaisen toiminnan mahdollistavia sääntöjä

4.2.2.1.3.3 KOHTA

Tavarajunat, jotka eivät ylitä jäsenvaltioiden välistä rajaa

Lisäys V

Ei käytössä

Lisäys W

SANASTO

Tämän sanaston määritelmät koskevat termien käyttöä tässä tavanomaisen rautatiejärjestelmän käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä.

Termi	Määritelmä
Onnettomuus	Kuten direktiivin 2004/49/EY 3 artiklassa määritellään.
Junien kulkulupien myöntäminen	Junien kulun mahdollistavien liikenteenohjauspisteiden, sähköratavalvomoiden ja kauko-ohjauskeskusten laitteiden käyttäminen. Tähän ei sisälly se rautatieyrityksen henkilökunta, joka vastaa resurssien, kuten junien miehistöjen ja liikkuvan kaluston, käytöstä.
Pätevyys	Tehtävien turvallisen ja luotettavan suorittamisen edellyttämä muodollinen pätevyys ja kokemus. Kokemusta voidaan hankkia osana koulutusprosessia.
Vaaralliset aineet	Vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksesta 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun direktiivin 2008/68/EY mukaiset aineet
Häiriötilanne	Toiminta, joka on seurausta odottamattomasta tapahtumasta, joka estää junan normaalin toiminnan.
Lähtettäminen	Ks. junan lähettäminen
Kuljettaja	Kuten direktiivin 2007/59/EY 3 artiklassa määritellään.
Erikoiskuljetus	Rautatievaunussa, esimerkiksi kontti-, vaihtokori- tai muussa liikenteessä kuljetettava kuorma, jossa vaunun koko ja/tai akselipaino edellyttävät erityistä kuljetuslupaa ja/tai erityisehtojen soveltamista koko matkan tai sen osan ajaksi.
Terveyttä ja turvallisuutta koskevat vaatimukset	Tämän YTE:n yhteydessä termi tarkoittaa vain niitä lääketieteellisiä ja psykologisia edellytyksiä, joita tarvitaan tämän osajärjestelmän osien käyttämiseen.
Kuuma laakeripesä	Laakeripesä ja laakeri, joiden lämpötila ylittää suunnittelun pohjana olevan suurimman sallitun toimintalämpötilan.
Vaaratilanne	Kuten direktiivin 2004/49/EY 3 artiklassa määritellään.
Junan pituus	Kaikkien kalustoyksikköjen yhteenlaskettu pituus puskimineen, veturi(t) mukaan luetuna
Operointikieli	Rataverkon haltijan päivittäisessä toiminnassa käytettävä kieli tai kielet, jotka on ilmoitettu tämän verkkoselostuksessa ja joita käytetään toimintaan tai turvallisuuteen liittyvässä viestinnässä rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen välillä.
Matkustaja	Junassa matkustava tai rautatiealueella ennen tai jälkeen junamatkan kulkeva henkilö (muu kuin työntekijä, jolla on tiettyjä junaan liittyviä tehtäviä).
Toiminnan tehokkuuden seuraaminen	Junan ja rataverkon toiminnan tehokkuuden järjestelmällinen seuraaminen ja siihen liittyvien tietojen tallentaminen tarkoituksena parantaa molempien tehokkuutta.
Pätevyysvaatimus	Fyysinen ja henkinen sopivuus tehtävään sekä siinä tarvittavat tiedot.
Reaaliaikainen	Mahdollisuus vaihtaa tai käsitellä tiettyjä junan kulkuun liittyviä tapahtumia (kuten asemalle saapumista, aseman sivuutusta tai asemalta lähtöä) koskevia tietoja niiden tapahtumahetkellä.
Junan kulun seurantapaikka	Kohta junan aikataulussa, jolta edellytetään saapumis-, lähtö- tai sivuutusajan ilmoittamista.
Reitti	Radan tietty osuus tai tietyt osuudet

Termi	Määritelmä
Turvallisuuden kannalta kriittinen työ	Henkilöstön tekemä työ, jossa liikkuvan kaluston kulkua ohjataan tai siihen vaikutetaan niin, että sillä voi olla vaikutusta ihmisten terveydentilaan ja turvallisuuteen.
Henkilöstö	Rautatieyrityksen, rataverkon haltijan tai näiden alihankkijoiden palveluksessa olevat henkilöt, jotka hoitavat tässä YTE:ssä määriteltyjä tehtäviä.
Pysähdyspaikka	Junan aikataulussa määrätty paikka, jossa junan on tarkoitus pysähtyä, yleensä tiettyä tarkoitusta, kuten matkustajien junaan nousemista ja siitä poistumista, varten.
Aikataulu	Asiakirja tai järjestelmä, jossa on tiedot junien aikataulusta tietyllä reitillä.
Ajoituspaikka	Junan aikataulun mukainen paikka, jossa on tarkoitus olla tiettyyn aikaan. Tämä aika voi olla saapumisaika, lähtöaika tai, jos junan ei ole tarkoitus pysähtyä kyseisessä paikassa, sivuutusaika.
Vetoyksikkö	Voimalaitteella varustettu kalustoyksikkö, joka kykenee liikuttamaan itseään ja muita siihen kytkettyjä vaunuja.
Juna	Juna on vetoyksikkö joko siihen kytkettyjen vaunujen kanssa tai ilman niitä, kun se liikennöi kahden tai useamman määrätyn pisteen välillä, ja sitä koskevat junatiedot ovat käytettävissä.
Junan lähettäminen	Junaa kuljettavalle henkilölle annettava ilmoitus siitä, että kaikki aseman tai varikon toimet on tehty ja vastuussa olevan henkilöstön tiedon mukaan junalle voidaan antaa lähtölupa.
Junan miehistö	Junahenkilökunnan jäsenet, joilla on pätevyystodistus ja jotka rautatieyritys on asettanut hoitamaan erikseen määrättyjä junaturvallisuuteen liittyviä tehtäviä junassa, esimerkiksi kuljettaja tai konduktööri.
Junan valmistelu	Sen varmistaminen, että juna on liikennekelpoinen, että sen liikkuva kalusto on järjestetty oikein ja että juna on muodostettu sille tarkoitetun reitin edellyttämällä tavalla. Junan valmisteluun kuuluvat myös ennen junan liikkeellelähtöä tehtävät tekniset tarkastukset.

Lyhenne	Selitys
Vaihtovirta	Vaihtovirta (Alternating Current)
CCS	Ohjaus, hallinta ja merkinanto (Control, Command and Signalling)
CEN	Euroopan standardointikomitea (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	Tavanomainen rautatiejärjestelmä (Conventional Rail)
dB	Desibeli
Tasavirta	Tasavirta (Direct Current)
DMI	Kuljettajan ja koneen välinen liitäntä (Driver Machine Interface)
EC	Euroopan yhteisö
ECG	Elektrokardiogrammi (Electro CardioGram)
EIRENE	Yhtenäinen eurooppalainen rautatieliikenteen digitaalinen radiojärjestelmä (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)

Lyhenne	Selitys
EN	Eurooppalainen standardi
ENE	Energia
ERA	Euroopan rautatievirasto (European Rail Agency)
ERTMS	Eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Eurooppalainen junaliikenteen valvontajärjestelmä (European Train Control System)
EU	Euroopan unioni
FRS	Toiminnallisten vaatimusten eritelmä (Functional Requirement Specification)
GSM-R	Rautatieliikenteessä käytettävä GSM-järjestelmä (Global System for Mobile Communications – Rail)
HABD	Kuumakäynti-ilmaisin (Hot Axle Box Detector)
Hz	Taajuuden yksikkö, hertsi
IM	Rataverkon haltija (Infrastructure Manager)
INF	Infrastruktuuri
OPE	Käyttötoiminta ja liikenteen hallinta (Operation and Traffic Management)
OSJD	Rautatiehallintojen yhteistyöjärjestö
PPV/PPW	Lyhenne venäjänkielisistä sanoista "Правила Пользования Вagonami в междunarodном сообщении", jotka tarkoittavat kansainvälisessä liikenteessä käytettävää rautateiden liikkuva kalustoa koskevia sääntöjä
RST	Liikkuva kalusto (Rolling Stock)
RU	Rautatieyrittäjä (Railway Undertaking)
SMS	Turvallisuusjohtamisjärjestelmä (Safety Management System)
SPAD	Seis-asennossa oleva opastin ohitettu (Signal Passed At Danger)
SRS	Järjestelmävaatimusten eritelmä (System Requirement Specification)
TAF	Tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset (Telematic Applications for Freight)
TEN	Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä (Trans-European Network)
YTE	Yhteentoimivuuden tekninen eritelmä
UIC	Kansainvälinen rautatieliitto (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Liikkuvan kaluston haltijan tunniste (Vehicle Keeper Marking)