

**DEMİRYOLU SİSTEMLERİ  
KARŞILIKLI  
İŞLETİLEBİLİRLİK  
YÖNETMELİĞİ**

# Demiryolu Sistemleri Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği

## BİRİNCİ BÖLÜM

### Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar, Genel Uyumluluk, Temel Gereklr

#### Amaç

**MADDE 1 –** (1) Bu Yönetmeliğin amacı, ulusal ve uluslararası demiryolu sistemleri arasında raylı taşıma hizmetlerini kolaylaştırmayı, iyileştirmeyi ve geliştirmeyi mümkün kılmak üzere optimum seviyede teknik uyumlaştırma tanımlamak ve Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'ne uyumlu olarak demiryolu emniyetini sağlamak üzere karşılıklı işletilebilirliğe dair yerine getirilmesi gereken koşulları belirlemektir. Bu koşullar demiryolu sisteminin tasarım, inşaat, hizmete sunma, yükseltme, yenileme, işletim ve parçalarının bakımının yanı sıra işletim ve bakımına katkıda bulunan personelin profesyonel yeterlilikleri ve bu personel için geçerli sağlık ve emniyet koşullarını da dikkate alır.

#### Kapsam

**MADDE 2 –** (1) Bu Yönetmelik hükümleri; ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan ve Ek II' de belirtilen temel gerekleri karşılayan karşılıklı işletilebilirlik bileşen ve alt sistemlerinin uygulanması, AT uygunluk ve kullanım için uygunluk ve beyanları ile prosedürleri, Ek II' deki temel gereklerle uyumsuzlukları, serbest dolaşımları, AT doğrulama beyanları ve prosedürleri, farklı durumlarda hizmete sunmak için uygulanacak yetkilendirme ve prosedürleri, onaylanmış kuruluşlar için kriterleri, araç numaralandırma sistemini, ulusal araç sicilini, yetkilendirilmiş araç tipleri ve altyapının kaydı ile ilgili prosedürleri kapsar.

(2) Ulusal demiryolu altyapı ağı dışındaki demiryolu ağlarına ve bu ağlar üzerinde çalıştırılacak demiryolu araçlarına uygulanmaz.

#### Dayanak

**MADDE 3 –** (1) Bu Yönetmelik; 29/06/2001 tarihli ve 4703 sayılı Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanuna ve 26/09/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 8 inci ve 28 inci maddelerine dayanılarak ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin Topluluk İçinde Demiryolu Sisteminde Karşılıklı İşletilebilirlik hakkında 11/06/2016 tarihli 2016/797/AT sayılı Direktife paralel olarak hazırlanmıştır.

#### Tanımlar

**MADDE 4 –** (1) Bu Yönetmelikte geçen:

a) Akreditasyon: Türk Akreditasyon Kurumu tarafından; laboratuvarların, muayene ve belgelendirme kuruluşlarının ulusal ve uluslararası kabul görmüş teknik kriterlere göre değerlendirilmesini, yeterliğinin onaylanmasını ve düzenli aralıklarla denetlenmesini,

b) Alt sistemler: Demiryolu sisteminin bölünmesi sonucu ortaya çıkan ve Ek I' de gösterilen sistemleri,

c) Ara doğrulama sertifikası: İlgili TSI' da belirtildiği veya başvuru sahibi onaylanmış kuruluştan talep ettiği takdirde, alt sistemlerin belli kısımlara ayrılarak veya farklı aşamalarda ayrı ayrı AT doğrulama prosedürüne tabii tutularak sertifikalandırılmasını,

ç) Aracın kullanım alanı: Hizmete sunmak üzere yetkilendirme talep edilen araç için başvuru yapılan ülke içinde kullanılması amaçlanan hat veya hatları,

d) Araç: Kendi tekerlekleri üzerinde demiryolu hatlarında çalışan kendinden çekişli ya da çekişsiz demiryolu aracını,

e) Araç sahibi: Bir demiryolu aracının tescil ve/veya ulusal sicil kaydında yazılı olan ilgili aracı kullanma hakkına sahip olan kişi ya da kuruluşu,

f) Araç tipi: İlgili doğrulama modülü kapsamında verilen tip veya tasarım inceleme sertifikasında tarif edilen ve aracın temel tasarım özelliklerini taşıyan bir araç tipini,

g) Araç tipi yetkilendirmesi: Araç tasarımının ilgili TSI, ulusal kural ve gerekli görülür ise risk analizlerine göre ilgili kuruluşlarca uygunluğunun değerlendirilmesi ve tip inceleme sertifikalarının sunulması sonucu DDGM tarafından verilen tip yetkilendirmesini,

ğ) AT: Avrupa Topluluğu'nu,

h) AT doğrulama sertifikası: Ek I' de belirtilen yapısal alt sistemlerin TSI hükümlerine uygunluğunun bir onaylanmış kuruluşça onaylanması sonucunda hazırlanan teknik dosyayı da ihtiva eden belgeyi,

ı) AT kullanım için uygunluk sertifikası: TSI' larda belirtildiği takdirde özel parçalar için kullanım alanı ve şartlarının demiryolu sistemine uygun olup olmadığının onaylanmış kuruluşça değerlendirilmesi sonucu hazırlanan belgeyi,

i) AT uygunluk sertifikası: Karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin ilgili TSI' larda belirtilen uygunluğunun veya kullanım için uygunluğunun onaylanmış kuruluş tarafından değerlendirilmesi sonucu hazırlanan belgeyi,

j) Atanmış kuruluş: Ulusal kuralların bileşenlerin uygunluğunun ve/veya kullanım için uygunluğunun değerlendirmesi veya alt sistemin bu kurallara göre doğrulamasını yapan ve Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş olan kuruluşu,

k) Avrupa spesifikasyonu: Bir ortak teknik şartnameyi, bir Avrupa teknik onayını veya bir Avrupa standardını,

l) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nı,

m) Bakımdan sorumlu kuruluş: Bir aracın bakımından sorumlu olan ve ulusal araç siciline bu şekilde kayıtlı olan bir kuruluşu,

n) Başvuru sahibi: Sözleşme yapan kurum veya imalatçı veya yetkili temsilcisini,

o) Demiryolu altyapı işletmecileri: Tasarrufundaki demiryolu altyapısını emniyetli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri,

ö) Demiryolu sistemi: Bir bütün olarak demiryolu süreçlerine ait yapısal ve operasyonel alt sistemler ile bunların işletilmesi ve yönetilmesi,

p) Demiryolu tren işletmecileri: Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri,

r) DDGM: Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünü,

s) Engelli kişi ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler: Çeşitli engellerle etkileşimde olan ve ulaşım imkanlarını diğer yolcularla eşit temelde, tam ve etkili biçimde kullanmasını engelleyebilecek kalıcı veya geçici, fiziksel, zihinsel, entelektüel veya duysal bozukluğu olan veya yaşı nedeniyle hareketi kısıtlı olan tüm insanları,

ş) ERTMS: Avrupa demiryolu trafik yönetim sistemini,

t) Hizmete sunmak: Bir alt sistem veya bir aracın tasarlanan işletim durumuna konulması için gerçekleştirilen tüm işlemleri,

u) Hizmete sunmak üzere yetkilendirme: Bir alt sistem veya bir aracın AT doğrulama beyanı ve eklerinin Ulusal Emniyet Makamınca incelenerek hizmete sunması için izin verilmesini,

ü) İleri aşamadaki bir proje: Planlama veya inşaat aşamasının geldiği noktada, teknik spesifikasyonda yapılacak bir değişikliğin projenin planlandığı haliyle uygulanabilirliğini tehdit ettiği tüm projeleri,

v) İmalatçı: Bir karşılıklı işletilebilirlik bileşeni veya alt sistemi imal eden veya tasarlatarak veya imal ettirerek kendi ismi veya ticari markası altında piyasaya süren gerçek veya tüzel kişiyi,

y) Karşılıklı işletilebilirlik: Uluslararası trafikte araçların kesintisiz ve emniyetli hareketin sağlanabilmesi için bir demiryolu sisteminin sahip olması gereken performansı,

z) Karşılıklı işletilebilirlik bileşenleri: Bir alt sistem içine entegre edilen veya entegre edilmesi amaçlanan ve demiryolu sisteminin karşılıklı işletilebilirliğini doğrudan ya da dolaylı olarak etkileyen somut veya yazılım gibi soyut temel bileşen, bileşenler grubunu,

aa) Komisyon: Avrupa Birliği Komisyonu'nu,

bb) Mobil alt sistem: Çeken ve çekilen araç alt sistemi ve araç üstü kontrol kumanda ve sinyalizasyon alt sistemini,

cc) Modül: Alt sistem veya karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin taşıdığı risklere göre hangi uygunluk değerlendirmesi işlemlerine tabi tutulacağını gösteren prosedürlerden her birini,

çç) Özel durumlar: Coğrafi, topoğrafik veya kentsel çevre kısıtlamaları ya da mevcut sistem ile uyumluluğu etkileyen faktörler nedeniyle TSI'lar içinde geçici veya kesin özel hükümlere ihtiyaç duyan durumları,

dd) Piyasaya sürmek: Tasarlanan işletim durumunda olan bir karşılıklı işletilebilirlik bileşeni, alt sistemi veya aracı piyasanın kullanımına sunmayı,

ee) Risk değerlendirme kuruluşu: Bir ürün veya alt sistemde yapılan değişikliğin risk değerlendirme ve risk yönetiminin 1.1.2014 tarihli OTIF UTP GEN-G veya eşdeğeri olan 402/2013/AT sayılı "Risk değerlendirmesi için Ortak Emniyet Yöntemi" başlıklı yönetmeliğine göre uygunluğunu değerlendiren akredite olmuş kuruluşu,

ff) Seri: Belli bir tasarım tipine ait benzer araçları,

gg) Sözleşme yapan kurum: Bir alt sistemin tasarımını ve/veya imalatını veya yenilenmesini veya güncellenmesini talep eden herhangi bir demiryolu alt yapı işletmecisi veya bir demiryolu tren işletmecisi veya bir projeyi yürütmekten sorumlu imtiyaz sahibini,

ğğ) Şebeke: Demiryolu sistemin emniyetli ve kesintisiz çalışmasını sağlamak üzere gerekli olan hatları, istasyonları, terminalleri ve her türlü sabit donanımı,

hh) Tasarlanan işletim durumu: Normal çalışma durumu ile teknik ve bakım dosyalarında tanımlanmış olan kullanım koşulları ve sınır değerler içerisinde kalan yıpranma dahil bozulmuş koşulları,

ıı) Teknik spesifikasyon: Bir ürünün, sürecin, hizmetin veya alt sistemin sağlanması gereken teknik gereklilikleri tanımlayan bir belgeyi,

ii) Temel gerekler: Bir demiryolu sistemi, alt sistem ve karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin ve ara yüzlerinin sağlanması gereken ve Ek II' de belirtilmiş olan tüm şartları,

jj) Temel parametreler: Karşılıklı işletilebilirlik için önemli olan ve ilgili TSI' larda belirtilen düzenleyici teknik veya operasyonel şartları,

kk) TSI: Temel gerekleri karşılamak ve demiryolu sisteminin karşılıklı işletilebilirliğini sağlamak üzere Komisyon tarafından her bir alt sistem için Avrupa Birliği Resmi Gazetesi' nde yayımlanan ilgili karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnamelerini,

ll) Ulusal akreditasyon kurumu: Türk Akreditasyon Kurumunu,

mm) Ulusal demiryolu altyapı ağı: Türkiye sınırları içerisinde bulunan il ve ilçe merkezleri ve diğer yerleşim yerleri ile limanlar, hava meydanları, organize sanayi bölgeleri,

lojistik ve yük merkezlerini birbirine bağlayan, kamuya veya şirketlere ait bütünleşik demiryolu altyapı ağını,

nn) Ulusal emniyet makamı: Demiryolu emniyeti ve karşılıklı işletilebilirlik kapsamında yetkili ulusal kuruluş olan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünü,

oo) Ulusal kurallar: Ulusal düzeyde belirlenmiş demiryolu sistemine ait teknik kurallar ve ilgili düzenlemeleri,

öö) Uygunluk değerlendirme kuruluşu: Kalibrasyon, test, sertifikasyon ve denetleme dahil TSI' ya göre uygunluk değerlendirme faaliyetlerinden sorumlu olan onaylanmış veya ulusal kurallara göre uygunluk değerlendirme faaliyetlerinden sorumlu olan atanmış kuruluşları,

pp) Uygunluk değerlendirmesi: Herhangi bir ürün, süreç, hizmet, sistem, kişi veya kuruluşa dair tanımlanmış gerekliliklerin yerine getirilip getirilmediğini gösteren süreci,

rr) Uygunluk sertifikası: İlgili TSI'nın izin verdiği durumlarda onaylanmış kuruluşun bir alt sistem serisi veya bu alt sistemlerin belli parça serileri için verebileceği uygunluk belgesini,

ss) Ürün: Karşılıklı işletilebilirlik bileşenleri ve alt sistemler de dâhil olmak üzere bir üretim işlemi sonucu elde edilen ürünü,

şş) Yenileme: Bir alt sistem veya alt sistemin bir bölümünün genel performansını artırmadan yapılan yenisi ile değiştirme çalışmalarını,

tt) Yenisi ile değiştirme: Bakım faaliyetlerinde önleyici veya düzeltici bakım çerçevesinde aynı fonksiyon ve performansa sahip parçaların aynı fonksiyon ve performansa sahip yeni parçalarla değiştirilmesini,

uu) Yetkili temsilci: Belirli görevlere ilişkin bir imalatçı tarafından yazılı olarak yetkilendirilmiş herhangi bir gerçek veya tüzel kişiyi,

üü) Yükseltme: AT doğrulama beyanına eşlik eden teknik dosyada bir değişiklik gerektiren, alt sistemde veya bir bölümünde yapılan ve alt sistemin genel performansını artıran önemli modifikasyon çalışmalarını, ifade eder.

#### **Temel gerekler**

**MADDE 5 – (1)** Demiryolu sistemi; alt sistemler, karşılıklı işletilebilirlik bileşenleri ve ara yüzleri de dahil olmak üzere Ek II' de belirtilen temel gerekleri karşılamak zorundadır.

### **İKİNCİ BÖLÜM**

#### **TSI' ların içeriği, TSI' ların Kullanımı, TSI' lardaki Eksiklikler, TSI' nın Uygulanamayacağı Haller**

##### **TSI' ların içeriği**

**MADDE 6 – (1)** Ek-I' de tanımlı alt sistemlerin her biri TSI tarafından karşılanır. Bir alt sistem, birkaç TSI' nın kapsamına girebilir ve bir TSI, çeşitli alt sistemleri kapsayabilir.

(2) Bu Yönetmelik uyarınca alt sistemler; hizmete sunmaları, geliştirilmeleri veya yenilenmeleri sırasında yürürlükteki TSI' lara uygun olacaktır ve bu uyum her bir alt sistem kullanımında iken kalıcı olarak muhafaza edilir.

##### **TSI' ların kullanımı**

**MADDE 7 – (1)** 9 uncu madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla AB Resmi Gazetesi'nde yayınlanan güncel TSI' lar kullanılır.

##### **TSI' lardaki eksiklikler**

**MADDE 8 – (1)** TSI' ların Komisyon tarafından yayınlanmasının ardından bir TSI' nın uygulamada temel gerekleri tam olarak karşılamadığı veya açık hususlar içerdiği görülürse

Bakanlık gerekli tedbirlerin alınması için durumu Komisyona iletilmek üzere Ekonomi Bakanlığına bildirir.

**TSI'nın uygulanamayacağı haller**

**MADDE 9 – (1)** Aşağıdaki durumlarda TSI' ların uygulanma zorunluluğu bulunmaz:

- a) TSI' ların yayınlanmasının ardından yeni geliştirilmiş bir alt sistem, TSI' ların yayınlanmasından önce başlamış bir sözleşme var ise ve/ve ya proje ileri bir aşamada ise,
- b) Alt sistemin yenilenmesi veya mevcut alt sisteminin yükseltilmesiyle ilgili olan herhangi bir proje için ilgili TSI' lardaki yükleme gabarisi veya hat açıklığı, hatlar arası boşluk veya gerilim uyumlu olmadığı;
- c) Önerilen herhangi bir yenileme, genişletme veya mevcut alt sistemin yükseltilmesi çalışmaları kapsamında ilgili TSI' nın uygulanması, projenin ekonomik fizibilitesini ve/veya demiryolu sistemi uyumluluğunu olumsuz etkilemesi halinde;
- ç) Bir kaza ya da bir doğal afet sonrasında, şebekenin hızlı bir şekilde onarılması için ilgili TSI' nın kısmen veya tamamen uygulanması, ekonomik ya da teknik sebeplerden dolayı mümkün değilse;
- d) Ray açıklığı ulusal demiryolu altyapı açısından farklı olan üçüncü ülkelere gelen veya üçüncü ülkelere giden araçlar için.

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

**Karşılıklı İşletilebilirlik Bileşenlerinin Piyasaya Sürülmesi, AT Uygunluk veya Kullanım İçin Uygunluk, AT Uygunluk veya Kullanım İçin Uygunluk Beyan Prosedürü**

**Karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin piyasaya sürülmesi**

**MADDE 10 – (1)** Bakanlık, karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin aşağıdaki durumları sağlaması için gerekli tüm adımları atar:

- a) Demiryolu sistemi kapsamında karşılıklı işletilebilirlik ve temel gerekler sağlandığı sürece piyasaya sürülmeleri,
  - b) Tasarlandıkları şekilde kullanılmalrı, uygun monte edilmeleri ve bakımlarının yapılması,
- Yukarıdaki hükümler, demiryolu sistemi haricindeki uygulamalar için bu bileşenlerin piyasaya sürülmesine mani olmaz.

(2) Bu Yönetmeliğe uyumlu olduğu sürece karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin piyasaya sürülmesi, demiryolu sistemi içinde kullanılması yasaklanamaz, kısıtlanamaz veya buna engel olunamaz. 'AT' uygunluk veya kullanım için uygunluk beyan' prosedürü kapsamında yapılmış olan kontrollerin tekrarı istenmez.

**AT uygunluk veya kullanım için uygunluk**

**MADDE 11 – (1)** DDGM, ilgili TSI kapsamında verilmiş olan 'AT' uygunluk veya kullanım için uygunluk beyanına sahip karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin temel gereklerle uyumlu olduğunu kabul eder.

(2) Tüm karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin, ilgili TSI' da belirtildiği takdirde, 'AT' beyannamesine şunlar eşlik eder:

(a) Tek başına ele alındığında, bir karşılıklı işletilebilirlik bileşeninin teknik spesifikasyonlara uygunluğuna dair bir onaylanmış kuruluş veya kuruluşlar tarafından verilmiş bir sertifika;

(b) demiryolu sistemi kapsamında ele alındığında bir karşılıklı işletilebilirlik bileşenin özellikle ilgili fonksiyonel gereklilikler bakımından kullanım uygunluğuna dair bir onaylanmış kuruluş veya kuruluşlar tarafından verilmiş bir sertifika.

(3) 'AT' beyannamesine imalatçı veya yetkili temsilcisi tarafından tarih ve imza atılır.

(4) İlgili TSI' nın yürürlüğe girdiği tarihten önce hizmete sunulmuş olan alt sistemler için yedek parçalar 1 inci fıkrada belirtilen prosedüre tabi olmaksızın bu alt sistemlerde kullanılabilir.

(5) TSI' lar yürürlüğe girdiği tarihte piyasada mevcut olan karşılıklı işletilebilirlik bileşenleri için TSI' larda belirli bir geçiş dönemi belirtilse bile bu bileşenler 10 uncu madde 1 inci fıkrasındaki hükümleri karşılamak zorundadır.

#### **AT uygunluk veya kullanım için uygunluk beyan prosedürü**

**MADDE 12 –** (1) Bir karşılıklı işletilebilirlik bileşeni için, 'AT' uygunluk veya kullanım için uygunluk beyanının oluşturulması amacıyla imalatçı veya yetkili temsilcisi ilgili TSI hükümlerini uygular.

(2) İlgili TSI' da belirtilmesi halinde, bir karşılıklı işletilebilirlik bileşeninin uygunluk veya kullanım için uygunluk değerlendirmesi bir onaylanmış kuruluş ile başvuruyu yapan imalatçı ya da yetkili temsilcisi tarafından yürütülür.

(3) Karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin ilgili başka yönetmeliklere tabi olduğu yerlerde, 'AT uygunluk veya kullanım için uygunluk beyanı', bu yönetmeliklerin gerekliliklerini de karşıladığını belirtir.

(4) İmalatçı veya yetkili temsilcisinin, 1 inci ve 3 üncü fıkralardaki yükümlülüklerini yerine getirmemeleri durumunda bu yükümlülükler karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerini piyasaya süren kişinin sorumluluğunda olur. Karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerini kendi kullanımı için üretenler ile karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerini veya bu bileşenlerin farklı kökenleri olan parçalarını bir araya getirenlere de aynı yükümlülükler uygulanır.

(5) Temel gereklerle uygun olmayan karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin piyasaya sürülmesinin önüne geçmek için ve 13 üncü madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla Bakanlık "AT uygunluk beyanının" yanlış hazırlandığını tespit etmesi durumunda, imalatçı veya yetkili temsilcisi eğer gerekirse, Bakanlık tarafından belirlenen şartlar altında, ihlal durumunu sona erdirmek üzere karşılıklı işletilebilirlik bileşenini önceki bir uygunluk durumuna geri getirir.

#### **Karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin temel gereklerle uyumsuzluğu**

**Madde 13 –** (1) 'AT' uygunluk veya kullanım için uygunluk beyanı kapsamında piyasaya sürülmüş olan bir karşılıklı işletilebilirlik bileşeninin amaçlandığı şekilde kullanılmadığı ve/veya temel gerekleri karşılamadığı tespit edildiği durumlarda, Bakanlık, bu bileşenlerin uygulama alanını sınırlar, kullanımını yasaklar, geri çağırılması veya piyasadan çekilmesini sağlamak üzere gerekli tedbirleri alır. Bakanlık alınan önlemleri ve uyumsuzluğun nedenlerini Komisyona bildirir. Bu nedenler aşağıdaki başlıkların altında sınıflandırılır:

a) Temel gereklerin sağlanamaması,

b) Tasarım, imalat, vb. aşamalarda kullanılan Avrupa spesifikasyonlarının yanlış uygulanması,

c) Avrupa spesifikasyonlarının yetersizliği.

(2) AT uygunluk beyanını taşıyan bir karşılıklı işletilebilirlik bileşeninin uyumsuzluğu tespit edildiği durumlarda AT uygunluk beyanını hazırlayan tarafa karşı Bakanlıkça gerekli yaptırımlar uygulanır. Komisyona durum ile ilgili olarak Bakanlık bildirimde bulunur.

### **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

**Alt Sistemlerin Serbest Dolaşımı, TSI Ve Ulusal Kurallara Uygunluk, Ulusal Kuralların Bildirilmesi, 'AT' Doğrulama Beyanı Oluşturmak için Uygulanacak Prosedür, Alt Sistemlerin Temel Gerekler ile Uyumsuzluğu**

### **Alt sistemlerin serbest dolaşımı**

**MADDE 14 –** (1) 5 inci bölüm hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Yönetmelik hükümleri gerekçe gösterilerek, demiryolu sistemini oluşturan ve temel gerekleri karşılayan yapısal alt sistemlerin hizmete sunulmasını ve işletilmesi, imalatı/yapımı yasaklanmaz, kısıtlanmaz veya engel olunmaz.

(2) Başka bir AB üye devletten gelen ve benzer işletme şartları altında aynı kurallara göre kabul edilmiş alt sistemler için AT Doğrulama Beyanı sunulması durumunda DDGM tarafından ek kontroller talep edilmez.

### **TSI ve ulusal kurallara uygunluk**

**MADDE 15 –** (1) Bakanlık, demiryolu sistemini oluşturan TSI'ya veya ulusal kurallara veya her ikisine göre alınmış doğrulama beyanında kapsanan yapısal alt sistemleri karşılıklı işletilebilir olduğunu ve temel gerekleri karşıladığını kabul eder.

(2) Temel gerekleri uygulamak üzere ulusal kurallar şu durumlar için geçerli olur:

- a) açık kalan hususlar dahil TSI'ların temel gerekleri tamamen kapsayamaması durumunda, veya
- b) ülkesel bir istisna bildirildiği, veya
- c) ilgili TSI'ya dahil olmayan bir teknik kuralın uygulanması gereken belirli bir durum için, veya
- ç) aracın altyapı ile teknik uyumluluğunu değerlendirme amacı ile sınırlı olmak kaydıyla ulusal kuralların kullanılması,
- d) altyapı ve araçların TSI tarafından kapsanmaması durumunda,
- e) özellikle de bir kazayı takiben alınacak acil ve geçici tedbirlerde TSI' nın kullanılamaması durumunda.

### **Ulusal kuralların bildirilmesi**

**MADDE 16 –** (1) Bu ulusal teknik kurallar listesi aşağıdaki durumlarda Bakanlıkça Avrupa Demiryolu Ajansı'na bildirilir:

- a) teknik kurallar listesinin değiştiği her seferde, veya
- b) TSI' nın uygulanamaması için bildirim yapıldıktan sonra ya da
- c) ilgili TSI' nın yayınından veya TSI' daki açık hususların ulusal kurallarla kapsanmasını

ortadan kaldırmak için TSI' larda yapılan revizyondan sonra.

(2) 1 inci fıkrada belirtilen ulusal kurallar, 2016/796/AB sayılı Direktifin 27 inci maddesine uygun bir IT sistemi ile Avrupa Demiryolu Ajansı'na tam metni ile bildirilir.

(3) Yalnızca aşağıdaki durumlarda yeni ulusal kurallar konur:

- a) bir TSI temel gerekleri tam olarak karşılamadığında,
- b) özellikle de bir kazayı takiben, bir acil önleme tedbiri olarak.

(4) DDGM, 1 inci fıkrada bahsedilen, araçlar ve altyapı arasındaki ara yüzleri kapsayanlar da dahil olmak üzere ulusal kuralların kolaylıkla erişilebilir olmasını ve ilgili tarafların anlayabileceği bir terminoloji ile ifade edilmesini sağlar.

### **'AT' doğrulama beyanı oluşturmak için uygulanacak prosedür**

**MADDE 17 –** (1) Başvuru sahibi 'AT' doğrulama beyanının oluşturulması amacıyla Ek III' teki 'AT' doğrulama prosedürünün uygulanması için bir uygunluk değerlendirme kuruluşu seçer.

(2) Başvuru sahibi, 'AT' doğrulama beyanının hazırlanmasından sorumludur. Başvuru sahibi tüm sorumluluk kendisine ait olmak üzere, ilgili alt sistemin ilgili doğrulama



prosedürlerine tabi olduğunu ve ilgili uluslararası düzenlemeler ve tüm ilgili ulusal kuralların gerekliliklerini karşıladığını beyan eder. 'AT' doğrulama beyanı ve eşlik eden belgelere başvuru sahibi tarafından tarih ve imza atılır.

(3) Bir alt sistemin 'AT' doğrulamasından sorumlu olan onaylanmış kuruluşun görevi tasarım aşamasında başlar ve alt sistemin alt sistem piyasaya sürülmesinden veya hizmete sunulmasından önceki kabul aşamasına kadar olan tüm imalat süreçlerini kapsar. İlgili TSI' da, ulusal altyapı ve ulusal araç sicillerinde mevcut olan bilgiye dayanarak söz konusu alt sistemin içine dahil edildiği sistemle olan ara yüzlerinin doğrulaması da onaylanmış kuruluşların görevidir.

(4) Bir alt sistemin yenilenmesi veya yükseltilmesinin teknik dosyada bir değişikliğe neden olması ve zaten gerçekleştirilmiş olan doğrulama prosedürlerinin geçerliliğini etkilemesi durumunda, başvuru sahibi yeni bir 'AT' doğrulama beyanı ihtiyacını değerlendirir.

(5) Onaylanmış kuruluş doğrulama prosedürünün belirli evrelerini veya alt sistemin belirli kısımlarını kapsamak için ara doğrulama sertifikası verebilir.

(6) İlgili TSI' lar izin verirse, onaylanmış kuruluş bir veya daha fazla alt sistem veya bu alt sistemlerin bazı kısımları için doğrulama sertifikaları verebilir.

(7) DDGM, ulusal teknik düzenlemelerin varlığı durumunda, doğrulama prosedürünü yürütmeden sorumlu atanmış kuruluşları tayin eder. 28 inci madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, DDGM onaylanmış bir kuruluşu atanmış kuruluş olarak atayabilir ve bu durumda tüm süreç tek bir uygunluk değerlendirme kuruluşu tarafından yürütülür.

#### **Alt sistemlerin temel gerekler ile uyumsuzluğu**

**MADDE 18 –** (1) DDGM, teknik dosyanın eşlik ettiği 'AT' doğrulama beyanı tarafından kapsanan bir yapısal alt sistemin bu Yönetmeliğe tam olarak uymadığını ve özellikle de temel gerekleri yerine getirmedeğini tespit etmesi durumunda ek denetimlerin yapılmasını ister.

(2) Ek denetim isteği halinde DDGM, istenen ek kontrolleri ve gerekçeleri Komisyona bildirir. Komisyon, ilgili taraflara danışır.

(3) Temel gereklerle ya da ilgili TSI ile uyumsuzluk ya da ilgili TSI' nın hatalı uygulaması veya bir TSI' nın yetersizliği nedeniyle ek denetim isteği halinde, DDGM bu durumu da Komisyona belirtir.

#### **Uygunluk öngörüsü**

**MADDE 19 –** (1) Avrupa Birliği Resmi Gazetesi' nde referansları yayınlanmış uyumlulaştırılmış standartlarla veya bunların bazı kısımlarıyla uyumlu karşılıklı işletilebilirlik bileşenleri ve alt sistemlerin, bu standartlar veya bunların bazı kısımlarının kapsadığı temel gerekliliklerle uyumlu oldukları öngörülür.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **Sabit Tesislerin Hizmete Sunmak için Yetkilendirilmesi**

#### **Sabit tesislerin hizmete sunmak için yetkilendirilmesi**

**MADDE 20 –** (1) Hat boyu kontrol-kumanda ve sinyalizasyon, enerji ve altyapı alt sistemleri ancak temel gerekleri karşılayacak şekilde tasarlanmış, inşa edilmiş ve monte edilmişse hizmete sunulur. Hizmete sunmak için yetkilendirme 3 üncü ve 4 üncü fıkralara göre alınır.

(2) Enerji, altyapı ve hat boyu kontrol-kumanda ve sinyalizasyon alt sistemlerinin hizmete sunmak için yetkilendirmeyi DDGM verir.

(3)Hizmete sunmak için yetkilendirmeye dair detaylı kılavuzlar DDGM tarafından hazırlanır. Bu yetkilendirmeler için gereklilikleri tanımlayan ve açıklayan bir uygulama kılavuz belgesi ve gerekli belgelerin listesi ücretsiz olarak başvuru sahipleri sunulur.

(4) Başvuru sahipleri sabit tesislerin hizmete sunmak için yetkilendirme talebini DDGM' ye sunar. Aşağıdaki dokümanlar başvuru dosyasına eşlik eder:

- a) 17 nci maddede bahsedilen doğrulama beyanları,
- b) alt sistemlerin entegre edildikleri sistemlerle, ilgili TSI'lar, ulusal kurallar ve siciller temelinde belirlenmiş teknik uyumluluklarını gösteren ispatlar,
- c) alt sistemlerin ilgili TSI' lar, ulusal kurallar ve Demiryolu Emniyet Yönetmeliği' nde belirlenen ortak emniyet yöntemleri temelinde belirlendiği gibi emniyetli entegrasyonunu ispatlayan belgeler,

(5) Başvuru sahibinin talebinin alınması ardından bir ay içerisinde DDGM, başvuru sahibini dosyanın uygun olduğu konusunda bilgilendirir veya varsa eksiklerle ilgili olarak ilave bilgi talep ederek makul bir zaman aralığında kararını bildirir. DDGM dosyanın bütünlüğünü, konuyla ilişkisini ve tutarlılığını onaylar. Bu onaylamanın ardından, DDGM sabit tesisleri hizmete sunmak için yetkilendirme verir veya başvuru sahibine olumsuz kararını en geç dört ay içerisinde bildirir.

(6) Var olan alt sistemlerin yenilenmesi veya yükseltilmesi durumunda, başvuru sahibi DDGM' ye projeyi tanımlayan bir dosya gönderir. Başvuru sahibinin talebinin alınması ardından bir ay içerisinde DDGM, başvuru sahibini dosyanın uygun olduğu konusunda bilgilendirir veya ilave bilgi talep ederek makul bir zaman aralığında kararını bildirir. Hat boyu ERTMS projeleri söz konusu olduğunda DDGM Ajans'la yakın iş birliği içinde dosyayı inceler ve hizmete sunmak için yeni bir yetkilendirme gerek olup olmadığına şu kriterlere göre karar verir:

- a) söz konusu alt sistemin genel emniyetinin öngörülen çalışmadan olumsuz bir şekilde etkilenmesi,
- b) ilgili TSI'n gerektirmesi,
- c) ulusal uygulama planları kapsamında talep edilmesi, veya
- ç) zaten verilmiş yetkilendirmeye ait parametrelerin değerlerinde değişiklikler yapılmış olması.

DDGM, tüm ilgili bilgileri aldıktan sonra önceden belirlenmiş ve makul bir süre içinde, dört ayı geçmeyecek şekilde kararını verir.

(7) Sabit tesisleri hizmete sunmak için bir yetkilendirme talebini reddeden bir karar verilmesi durumunda gerekçesi DDGM tarafından açıklanır. Başvuru sahibi, olumsuz kararı aldıktan sonra bir ay içinde, DDGM'nin kararını gözden geçirmesini talep eder. Bu talebe bir gerekçelendirme eşlik eder. DDGM, gözden geçirme talebini aldığı tarihten itibaren iki ay içinde kararını onaylar veya değiştirir.

#### **Mobil alt sistemlerin piyasaya sürülmesi**

**MADDE 21 –** (1) Mobil alt sistemler başvuru sahibi tarafından ancak temel gerekleri karşılayacak şekilde tasarlanmış, inşa edilmiş ve monte edilmişlerse piyasaya sürülür.

(2) Başvuru sahibi ilgili doğrulama beyanının hazırlanmasından sorumludur.

#### **Piyasaya sürmek için araç yetkilendirmesi**

**MADDE 22 –** (1) Başvuru sahibi, bir aracı ancak DDGM tarafından 5 inci fıkraya göre verilen piyasaya sürmek için araç yetkilendirmesini aldıktan sonra piyasaya sürer.

(2) Piyasaya sürmek için araç yetkilendirme başvurusunda, başvuru sahibi aracın kullanım alanını belirtir. Başvuru, araç ile kullanım alanı olan altyapı arasındaki teknik uyumluluğun kontrol edildiğine dair kanıt içerir.

(3) Piyasaya sürmek için araç yetkilendirme başvurusuna, araç veya araç tipi ile ilgili aşağıdakilere dair yazılı delil içeren bir dosya eşlik eder:

a) 21 inci maddeye göre aracı oluşturan mobil alt sistemlerin, 'AT' doğrulama beyanı temelinde piyasaya sürülmesi,

b) (a) bendinde belirtilen araç içindeki alt sistemlerin ilgili TSI' lara ve varsa ulusal kurallara göre teknik uyumluluğun olması,

c) (a) bendinde belirtilen araç içindeki alt sistemlerin ilgili TSI' lar ve varsa ulusal kurallar ve Demiryolu Emniyet Yönetmeliği' nde belirtilen ortak emniyet yöntemleri temelinde belirlenmiş emniyetli entegrasyonu,

ç) ilgili TSI' lar ve varsa ulusal kurallar, altyapı kayıtları ve Demiryolu Emniyet Yönetmeliği' nde belirtilen risk değerlendirmesi için ortak emniyet yöntemi temelinde belirlenen kullanım alanı içerisindeki altyapıyla aracın teknik uyumluluğu.

(b) ve (ç) bentlerinde bahsedilen teknik uyumluluğa dair yazılı delil elde etmek için testler gerekirse, DDGM altyapı üzerinde pratik doğrulamalar yapabilmesi için başvuru sahibine aracın piyasaya sürülebilmesi için geçici yetkilendirmeler verir. Altyapı işletmecisi, tüm testlerin başvuru sahibinin talebinden sonraki üç ay içinde gerçekleşmesini sağlamak için gerekli tedbirleri alır. DDGM, testlerin gerçekleştiğinden emin olmak için önlemler alır.

(4) DDGM, piyasaya sürmek için araç yetkilendirmesi verir veya olumsuz kararını başvuru sahibine tüm ilgili bilgileri aldıktan sonra önceden belirlenmiş ve makul bir süre içinde, dört ayı geçmeyecek şekilde bildirir. DDGM, araçları piyasaya sürmek için yetkilendirme ve/veya araç tip yetkilendirmesine yönelik Avrupa Birliği tarafından yayımlanacak uygulamaya yönelik düzenlemeleri dikkate alır. Bu yetkilendirmeler aracın Avrupa Birliği pazarına sürülmesine izin verir.

(5) DDGM kendi sorumluluğu kapsamında ve başvuru sahibi talep ettiğinde, kullanım alanının ulusal demiryolu altyapı ağı veya ağın bir kısmıyla sınırlı olduğu durumlar için piyasaya sürmek için araç yetkilendirmesi verir. Bu gibi yetkilendirmelerin verilmesi için, DDGM dosyayı 3 üncü fıkrafta belirtilen hususlara ve araçları piyasaya sürmek için yetkilendirme ve/veya araç tip yetkilendirmesine yönelik Avrupa Birliği tarafından yayımlanacak uygulamaya yönelik düzenlemelere göre değerlendirir. Başvuru sahibinin talebinin alınmasının ardından bir ay içerisinde, DDGM başvuru sahibini dosyanın tam olduğu konusunda bilgilendirir veya ilgili ek bilgileri ister. Benzer ağ özelliklerine sahip komşu ülkelerdeki sınıra yakın istasyonlara seyahat eden araçların araç kullanım alanında genişleme olmaksızın DDGM ile ilgili ulusal emniyet makamıyla istişareyi takiben yetkilendirme geçerli olur. Bu istişare ilgili durum bazında gerçekleştirilebilir veya ülkeler arasında sınır ötesi bir anlaşma ile belirlenebilir.

Kullanım alanı ulusal demiryolu altyapı ağı ile sınırlıysa ve 9 uncu maddede belirtildiği gibi bir veya daha fazla TSI' nın veya bunların bir kısmının uygulanmaması durumunda, DDGM sadece bu maddede belirtilen prosedür uygulandıktan sonra araç yetkilendirmesini verir.

(6) Piyasaya sürmek için araç yetkilendirmeleri şu bilgileri içerir:

a) kullanım alan(lar)ı;

b) TSI' larda ve varsa ulusal kurallarda, araç ve kullanım alanı arasındaki teknik uyumluluğu kontrol etmek için belirlenen parametreleri;

c) aracın ilgili TSI' lar ve ulusal kurallara (b) bendinde belirtilen parametrelere göre uyumluluğu;

ç) aracın kullanım koşulları ve diğer kısıtlamaları.

(7) Eğer bir aracın piyasaya sürmek için araç yetkilendirmesi varsa, bu aracın yenilenmesi veya yükseltilmesi durumunda, yeni bir piyasaya sürmek için araç yetkilendirmesi şu durumlarda gerekli olur:

a) 6 ncı fıkranın (b) bendinde belirtilen parametrelerde, TSI' larda belirlenen kabul edilebilir parametreler aralığı dışına çıkacak şekilde değişiklik yapılırsa,

b) söz konusu aracın genel emniyeti öngörülen çalışmadan olumsuz etkilenirse veya

c) ilgili TSI' larda belirtilirse.

(8) Başvuru sahibi 5 inci fıkraya uygun olarak bir yetkilendirmeye sahipse ve kullanım alanını ulusal demiryolu altyapı ağı dahilinde genişletmek istiyorsa, dosyaya ek kullanım alanını ilgilendiren 3 üncü fıkrafta belirtilen ilgili belgeleri ekleyerek dosyayı DDGM'ye gönderir. DDGM 5 inci fıkrafta belirtilen prosedürleri izledikten sonra genişletilmiş kullanım alanını kapsayan güncellenmiş bir yetkilendirme verir.

#### **Piyasaya sürmek üzere yetkilendirme verilmiş araçların kaydı**

**MADDE 23 –** (1) Bir araç ilk kez hatta kullanılmadan önce ve 22 nci maddeye göre piyasaya sürmek için yetkilendirme aldıktan sonra, araç sahibinin başvurusuyla araç siciline kaydı yapılır.

#### **Yetkilendirilmiş araçların kullanımından önce kontroller**

**MADDE 24 –** (1) Bir demiryolu işletmecisi piyasaya sürmek için yetkilendirmede belirtilen kullanım alanında aracı kullanmadan önce şunları kontrol eder:

a) Aracın 22 nci maddeye göre piyasaya sürmek için yetkilendirme almış olduğunu ve gereğince kaydedildiğini,

b) Aracın, altyapı kaydındaki bilgilerle, ilgili TSI' larla veya böyle bir kaydın olmadığı veya eksik olduğu durumlarda altyapı işletmecisi tarafından ücretsiz olarak ve makul bir süre içerisinde sağlanan ilgili gereklerle uyumlu olduğunu,

c) Demiryolu Emniyet Yönetmeliğinde belirtilen emniyet yönetim sistemini ile işletme ve trafik yönetimi üzerine TSI' yı dikkate alarak aracın işletileceği tren dizine emniyetli biçimde entegre edildiğini.

(2) 1 inci fıkranın amaçları doğrultusunda demiryolu tren işletmecisi ilgili testleri altyapı işletmecisi ile işbirliği içinde gerçekleştirir.

Altyapı işletmecisi, tüm testlerin başvuru sahibinin talebinden sonraki üç ay içerisinde gerçekleşmesini sağlamak için gerekli tedbirleri alır.

#### **Araçların tip yetkilendirmesi**

**MADDE 25–** (1) DDGM, 22 nci maddede belirlenen prosedüre göre araç tipi yetkilendirmesi verir.

(2) DDGM piyasaya sürmek için araç yetkilendirmesi verirse, aynı zamanda başvuru sahibinin talebiyle aracın aynı kullanım alanı ile ilgili olan araç tipi yetkilendirmesini de verir.

(3) TSI' lar veya ulusal kurallardaki ilgili hükümlerde bir değişiklik olması durumunda, bunlara dayanarak verilmiş bir araç tipi yetkilendirmesi varsa, zaten verilmiş olan araç tipi yetkilendirmesinin geçerli olduğuna veya yenilenmesi gerektiğine TSI veya ulusal kurallarda yapılan değişikliklere göre DDGM karar verir. Tip yetkilendirmesinin yenilenmesi gerekiyorsa, DDGM tarafından gerçekleştirilen kontroller sadece değişen kurallarla ilgili olur.

(4) Tip için uygunluk beyanı şunlarla uyumlu olarak düzenlenir:

a) ilgili TSI'ların doğrulanma prosedürleri; veya

b) TSI'lar geçerli olmadığında, 16.11.2011 tarihli ve 2588 sayılı CE İşareti Yönetmeliği B+D, B+F ve H1 modüllerinde tanımlanan uygunluk değerlendirme prosedürleri.

(5) Araç tipleri için yetkilendirme 45 inci maddede bahsedilen yetkilendirilmiş araç tipleri için Avrupa siciline kaydedilir.

#### **Araçların yetkilendirilmiş bir araç tipiyle uyumluluğu**

**MADDE 26 –** (1) Yetkilendirilmiş bir araç tipi ile uyumlu olan bir araç veya bir araç dizisi, başka kontrollere gerek kalmaksızın, başvuru sahibi tarafından sağlanan o araç tipine ait uygunluk beyanı temelinde 22 nci maddeye göre araç yetkilendirmesi alır.

(2) 25 inci madde 3 üncü fıkrada belirtildiği gibi araç tipi yetkilendirmesinin yenilenmesi bu araç tipinin daha önce aldığı yetkilendirmeye dayanarak aracın piyasaya sürülmesi için verilen yetkilendirmesini etkilemez.

#### **Araçların veya araç tiplerinin temel gereklerle uyumsuzluğu**

**MADDE 27 –** (1) Bir demiryolu tren işletmecisi, işletme sırasında, kullandığı bir aracın geçerli temel gereklerden birisini karşılamadığını anlarsa, aracı uyumlu hale getirmek için gerekli düzeltici önlemleri alır. İlave olarak, DDGM'ye alınan önlemlere dair bilgi verir.

(2) Bu maddenin 1 inci fıkrasında bahsedilen durumlarda, demiryolu tren işletmecisi tarafından uygulanan düzeltici önlemler geçerli temel gereklerle uyumluluğu sağlayamadığında ve bu uyumsuzluk ciddi bir emniyet riskine neden olduğunda, Demiryolu Emniyet Yönetmeliği doğrultusunda bir aracın tip yetkilendirmesinin askıya alınması gibi geçici emniyet önlemleri DDGM tarafından uygulanır.

(3) 2 nci fıkrada belirtilen durumlarda, DDGM, ciddi emniyet riskini bertaraf etmek için alınan tüm önlemlerin etkinliğini gözden geçirdikten sonra, yetkilendirmenin yapıldığı esnada temel gereklerin karşılanmadığı kanıtlanırsa yetkilendirmeyi iptale veya yenilemeye karar verir. Bu amaçla, piyasaya sürmek için yetkilendirme veya araç tipi yetkilendirme sahibine kararlarını bildirir ve kararlarının nedenlerini açıklar. Yetkilendirme sahibi, bu bildirimden sonra en geç bir aylık süre içinde, DDGM' den kararını gözden geçirmesini talep eder. Bu durumda iptal kararı geçici olarak askıya alınır. DDGM, gözden geçirme talebini aldığı tarihten itibaren bir ay içinde kararını onaylar veya değiştirir.

(4) DDGM yetkilendirme iptal kararını ilgili sicile yansıtır. DDGM iptale tabi araç veya araç tipiyle aynı tipte araçları kullanan demiryolu tren işletmecilerinin bilgilendirilmelerini sağlar. Böyle bir durumda, demiryolu tren işletmecileri önce aynı uyumsuzluk sorununun geçerli olup olmadığını kontrol eder ve bu maddede belirlenen prosedürü uygular.

(5) Piyasaya sürmek için yetkilendirme iptal edildiğinde ilgili araç artık kullanılmaz ve kullanım alanı genişletilmez. Bir araç tipi yetkilendirmesi iptal edildiğinde, bu temelde inşa edilmiş araçlar piyasaya sürülmez veya piyasaya sürülmüşlerse geri çekilir. Tek tek araçlar söz konusu olduğunda 22 nci maddede belirlenen prosedüre göre ve araç tipi söz konusu olduğunda 25 inci maddedeki prosedüre göre yeni bir yetkilendirme talebi yapılır.

(6) 1 inci fıkrada belirtilen durumda, temel gereklerle uyumsuzluk ilgili aracın kullanım alanının bir kısmı ile sınırlı ise ve bu tür bir uyumsuzluk piyasaya sürmek için yetkilendirme verildiğinde zaten varsa, uyumsuzluğun tespit edildiği alan kullanım alanı dışında bırakılarak piyasa sürmek için yetkilendirme güncellenir.

## **ALTINCI BÖLÜM**

### **Uygunluk Değerlendirme Kuruluşları**

#### **Uygunluk değerlendirme kuruluşları**

**MADDE 28 –** (1) Bildirim amacıyla bir uygunluk değerlendirme kuruluşu bu maddenin 2 ila 7 nci fıkraları ile 29 ve 30 uncu maddelerde belirtilen gereklilikleri karşılar.

(2) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşu ulusal kanun altında kurulur ve tüzel kişiliği olur.

(3) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşu, ilgili TSI' larda belirtilen ve onaylanmış olduğu alanlardaki tüm uygunluk değerlendirme görevlerini, ister kendisi tarafından isterse sorumluluğu altında onun adına gerçekleştirilmiş olsun, yapabilecek durumda olmalıdır. Onaylandığı tüm uygunluk değerlendirme prosedürleri ve ürünler için bir uygunluk değerlendirme kuruluşu her zaman aşağıdakileri sağlar:

a) uygunluk değerlendirme görevlerini gerçekleştirmek için ilgili teknik bilgiye, yeterliliğe ve deneyime sahip gerekli sayıda personel,

b) yürütülecek uygunluk değerlendirmesine uygun olarak prosedürlerin tanımları, bu prosedürleri uygulayabilme becerisi ve prosedürlerin şeffaflığı sağlamalıdır. Onaylanmış bir uygunluk değerlendirme kuruluşu olarak yerine getirdiği faaliyetleri diğer faaliyetlerinden ayıracak mevcut politikalara ve prosedürlere sahip olmalıdır,

c) bir işletmenin boyutunu, faaliyet gösterdiği alanı, yapısını, ürün teknolojisinin karmaşıklık seviyesini ve üretim sürecinin toplu ve seri yapısını dikkate alacak şekilde faaliyetlerinin performansı için prosedürler.

Uygunluk değerlendirme faaliyetleriyle bağlantılı teknik ve idari görevleri uygun bir biçimde gerçekleştirmek için gerekli araçlara ve tüm gerekli ekipman veya tesislere erişim sahibi olmalıdır.

(4) Uygunluk değerlendirme kuruluşları sorumluluk sigortası yaptırır.

(5) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşunun personeli, ilgili TSI veya ulusal kanunlar kapsamında görevini ifa ederken edindiği tüm bilgiler konusunda, faaliyetlerini yürüttüğü ülkelerin yetkili makamları haricinde profesyonel gizliliğe uyar. Tescil hakları korunmalıdır.

(6) Uygunluk değerlendirme kuruluşları ilgili standardizasyon faaliyetlerine ve Komisyonca oluşturulmuş "uygunluk değerlendirme kuruluşları koordinasyon grubu" faaliyetlerine katılır veya bu hususta değerlendirme personelinin bilgi sahibi olmasını sağlar. Bu grubun çalışmasının sonucu olarak üretilen idari karar ve belgeleri genel kılavuz olarak uygular.

(7) Hat boyu ve/veya yerleşik kontrol- kumanda ve sinyalizasyon alt sistemleri için onaylanmış uygunluk değerlendirme kuruluşları, 2016/796/AB sayılı Düzenleme' nin 29 uncu maddesinde belirtilen ve Avrupa Demiryolu Ajansıca oluşturulmuş ERTMS faaliyetlerine katılır veya bu hususta değerlendirme personelinin bilgi sahibi olmasını sağlar. Bu grubun çalışmasının bir sonucu olarak ortaya çıkarılan kılavuzları takip eder. Bunları uygulamanın uygunsuz veya imkansız olduğunu düşünmeleri durumunda, ilgili uygunluk değerlendirme kuruluşları kılavuzların sürekli olarak iyileştirilmesine yönelik gözlemlerini ERTMS grubuna gönderir.

(8) Uygunluk değerlendirme kuruluşlarının değerlendirmesi ve denetimi ulusal akreditasyon kuruluşu tarafından gerçekleştirilir.

#### **Uygunluk değerlendirme kuruluşlarının tarafsızlığı**

**MADDE 29 –** (1) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşu, değerlendirdiği ürünün imalatçısından veya ürün ile ilgili organizasyondan bağımsız bir üçüncü taraf kuruluş olmalıdır.

(2) Uygunluk değerlendirme kuruluşları, üst yönetim ve değerlendirme personelinin tarafsızlığını garanti eder.

(3) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşunun üst yönetim ve uygunluk değerlendirme görevlerini yürütmekle sorumlu personeli, değerlendirdikleri ürünlerin tasarımcısı, imalatçısı, tedarikçisi, montajcısı, satın alıcısı, sahibi, kullanıcısı veya bakımıcısı veya bu taraflardan

herhangi birisinin yetkili temsilcisi olamazlar. Bu uygunluk değerlendirme kuruluşunun faaliyetleri için değerlendirilen ürünlerin kullanımını veya bu tür ürünlerin kişisel amaçlar için kullanımını engellemez.

(4) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşunun üst yönetim ve uygunluk değerlendirme personeli bu ürünlerin tasarım, üretim veya inşaat, pazarlama, montaj, kullanım veya bakımına doğrudan dahil olamaz veya bu faaliyetlere katılan tarafları temsil edemez. Onaylandıkları uygunluk değerlendirme faaliyetleriyle ilgili bağımsız hüküm verme veya tutarlılıklarıyla çatışacak faaliyetlere giremez. Bu yasak özellikle danışmanlık hizmetleri için geçerlidir.

(5) Uygunluk değerlendirme kuruluşları, temsilcilerinin veya alt yüklenicilerinin uygunluk değerlendirme faaliyetlerinin gizliliğini, objektifliğini veya tarafsızlığını etkilememesini sağlar.

(6) Uygunluk değerlendirme kuruluşları ve personeli, uygunluk değerlendirme faaliyetlerini profesyonel dürüstlük ve spesifik alanda gerekli teknik yetkinlikle yürütür. uygunluk değerlendirme faaliyetleri sonuçlarında çıkarı olan insanlar veya insan grupları söz konusu olduğunda Hükümlerini veya uygunluk değerlendirme faaliyetlerinin sonuçlarını etkileyebilecek, tüm baskı ve yönlendirmelerden bağımsız olmalıdır.

#### **Uygunluk değerlendirme kuruluşlarının personeli**

**MADDE 30 –** (1) Uygunluk değerlendirme kuruluşunun bildirimini yaptığı faaliyetlerin gerçekleştirilmesinden sorumlu personelinin;

a) uygunluk değerlendirme kuruluşunun onaylanmış olduğu alanlardaki ilgili tüm uygunluk değerlendirme faaliyetlerini kapsayan teknik ve mesleki eğitimi almış,

b) yürüttüğü değerlendirme ve doğrulama faaliyetleri ile ilgili gerekleri karşılayan yeterli bilgiye ve bu faaliyetleri yürütmek üzere gerekli uzmanlık vasıflarına sahip,

c) ilgili uyumlaştırılmış standartlar ile bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerini kavrayabilecek bilgiye sahip,

ç) yürüttüğü değerlendirme ve doğrulama faaliyetlerini gösteren sertifikaları, kayıtları ve raporları düzenleyebilecek yeterlilikte, olması gerekir.

(2) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşunun üst düzey yönetim ve değerlendirme personelinin hizmet karşılığı aldığı ödeme, yürütülen değerlendirme sayısına veya bu değerlendirmelerin sonuçlarına bağlı olmamalıdır.

#### **Bir uygunluk değerlendirme kuruluşunun uygunluk karinesi**

**MADDE 31 –** (1) Bir uygunluk değerlendirme kuruluşu, Avrupa Birliği Resmi Gazetesinde referansları yayımlanan uyumlaştırılmış standartlar veya bunların bir kısmı içinde belirlenen kriterlere uygunluğunu kanıtladığında, geçerli uyumlulaştırılmış standartlar bu gereklilikleri kapsadığı sürece, 28 ila 30 uncu maddelerde belirlenen gerekliliklerle uyumlu olduğu varsayılır.

#### **Onaylanmış kuruluşun şube, temsilcileri ve yüklenicileri**

**MADDE 32 –** (1) Onaylanmış bir kuruluş uygunluk değerlendirmesiyle ilgili bir kısım görevleri bir yükleniciye verdiğinde veya bir şube veya temsilciye başvurduğunda, yüklenicinin veya şube veya temsilcinin 28 ila 30 uncu maddelerde belirlenen gereklilikleri karşıladığından emin olur ve DDGM'yi bilgilendirir.

(2) Onaylanmış kuruluş; yüklenici, şube veya temsilcilikleri tarafından yürütülen görevlerin her türlü sorumluluğunu üstlenmiş sayılır.

(3) Faaliyetler, ancak müşteri ile mutabakata varılması halinde bir yüklenici, şube veya temsilcilik tarafından yürütülebilir.

(4) Onaylanmış kuruluş, her bir yüklenici, şube veya temsilciliğinin niteliklerinin değerlendirilmesi ile ilgili belgeleri ve bahsi geçen tarafların ilgili TSI' ya göre yürüttüğü görevlere ilişkin belgeleri gerektiğinde DDGM' ye sunmak üzere muhafaza eder.

#### **Kurum içi akredite kuruluş**

**MADDE 33 –** (1) Başvuru sahipleri, CE İşareti Yönetmeliği' nde belirtilen A1, A2, C1 veya C2 modüllerindeki veya 2010/713/AB sayılı Karar'ın Ek I' inde belirtilen CA1 ve CA2 modüllerindeki prosedürlerin uygulanması amacıyla uygunluk değerlendirme faaliyetlerini gerçekleştirmesi için bir kurum içi akredite kuruluş kullanabilir. Bu kuruluş ilgili başvuru sahibinin ayrı ve farklı bir birimi olabilir, fakat değerlendirdiği ürünlerin tasarım, üretim, tedarik, montaj, kullanım veya bakımına katılamaz.

(2) Bir kurum içi akredite kuruluş aşağıdaki gereklilikleri karşılar:

(a) Ulusal akreditasyon kuruluşu tarafından akredite olmalıdır,

(b) Kuruluş ve personeli, bir birimini oluşturdukları organizasyon içinde tanınabilir olmalıdır, tarafsızlıklarını garanti eden raporlama yöntemlerini yetkili ulusal akreditasyon kuruluşuna kanıtlamalıdır.

(c) Kuruluş ve personeli değerlendirdikleri ürünlerin tasarım, üretim, tedarik, montaj, işletim veya bakımından sorumlu olamaz ve değerlendirme faaliyetleriyle ilgili bağımsız hüküm verme veya tutarlılıklarıyla çatışacak faaliyetlere giremez.

(ç) Kuruluş, hizmetlerini sadece bir birimini oluşturdukları kuruma sağlar.

(3) Kurum içi akredite kuruluşun akreditasyonu ile ilgili bilgi taraf olduğu kurum veya ulusal akreditasyon kuruluşu tarafından DDGM'ye talebi üzerine verilir.

#### **Bildirim için başvuru**

**MADDE 34 –** (1) Onaylanmış kuruluş olmak isteyen Türkiye'de yerleşik bir uygunluk değerlendirme kuruluşu DDGM'ye bildirim için başvuru yapmak zorundadır.

(2) Bu başvuruya, uygunluk değerlendirme faaliyetlerinin tanımı, uygunluk değerlendirme modülü veya modülleri, o kuruluşun yetkin olduğunu iddia ettiği ürün veya ürünler ve uygunluk değerlendirme kuruluşunun 28 ila 30uncu maddelerdeki gereklilikleri karşıladığını onaylayan ulusal akreditasyon kuruluşu tarafından verilmiş akreditasyon sertifikası eşlik eder.

#### **Bildirim prosedürü**

**MADDE 35 –** (1) DDGM sadece 28 ila 30 uncu maddelerde belirlenen gerekliliklerle uyumlu uygunluk değerlendirme kuruluşlarını bildirir.

(2) Bildirim, uygunluk değerlendirme faaliyetlerinin tam detaylarını, uygunluk değerlendirme modülü veya modüllerini ve ilgili ürün veya ürünleri ve ilgili akreditasyon sertifikasını içerir.

(3) İlgili kuruluş, bir akreditasyon sertifikası kullanıldığında bildirimden sonra iki hafta içinde Komisyon'dan ve diğer Avrupa Birliği üye devletlerden bir itiraz gelmemesi durumunda onaylanmış bir kuruluş olarak faaliyetlerini yürütebilir.

(4) Komisyon ve Avrupa Birliği üye devletleri bildirim ile ilgili değişikliklerden haberdar edilir.

#### **Kimlik numaraları ve onaylanmış kuruluş listesi**

**MADDE 36 –** (1) Komisyon, onaylanmış kuruluşu bir kimlik numarası atar. Birkaç AB yasal düzenlemesi altında onaylanmış olsa bile bir onaylanmış kuruluşu ancak bir kimlik numarası atanır.

(2) Komisyon, kendilerine atanmış kimlik numaraları ve onaylandıkları faaliyetler de dahil olmak üzere bu Yönetmelik kapsamında onaylanmış kuruluşların listesini kamuya açık olarak yayınlar.



### **Bildirimde yapılan değişiklikler**

**MADDE 37 –** (1) DDGM, onaylanmış kuruluşun 28 ila 30 uncu maddede belirtilen gerekleri karşılayamadığını veya yükümlölüklerini yerine getiremediğini belirlemiş veya bu konuda bilgilendirilmiş ise, bahsi geçen gerekleri karşılamak veya yükümlölüklerini yerine getirmekteki yetersizliğin önemi ile orantılı olarak, 23/02/2012 tarih ve 28213 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan “Uygunluk Değerlendirme Kuruluşları ve Onaylanmış Kuruluşlar Yönetmeliği” ne göre bildirim sınırlandırır, askıya alır veya iptal eder. DDGM, konu hakkında Komisyonu ve Avrupa Birliği üyesi ölkeleri bilgilendirir.

(2) Onaylanmış kuruluşun bildirimini iptali, sınırlandırılması, askıya alınması veya durdurulması hâlinde veya kuruluş kendi isteğiyle faaliyetlerine son verdiğinde DDGM, bu kuruluşa ait dosyalara ilişkin işlemlerin, başka bir onaylanmış kuruluş tarafından yürütölmesi veya bu dosyaların gerektiğinde bildirim , piyasa gözetimi ve denetimi faaliyetleri çerçevesinde kullanılmak üzere muhafaza edilmesi için gerekli tedbirleri alır.

### **Onaylanmış kuruluşların yeterliliğinde değişiklikler**

**MADDE 38 –** (1) DDGM, talep edildiğinde, görevlendirdiği bir onaylanmış kuruluşun bildirimine esas olan veya yeterliliğinin idamesine ilişkin tüm bilgileri, Komisyona iletir.

(2) Komisyon veya Avrupa Birliği üye ölkelerinden birinin DDGM’nin görevlendirdiği bir onaylanmış kuruluşun teknik yeterliliğinin ve ilgili mevzuata uygunluğunun incelenmesini talep etmesi halinde, 1/2006 sayılı Türkiye – Avrupa Birliği Ortaklık Konseyi Kararının 4 üncü maddesinde belirtilen usul takip edilir. DDGM, gerekli bilgi ve belgeleri Ekonomi Bakanlığı’na iletir, ilgili taraflarla gerekli işbirliğini tesis eder ve gerekli tedbirleri alır.

### **Onaylanmış kuruluşların operasyonel yükümlölükleri**

**MADDE 39 –** (1) Onaylanmış kuruluşlar uygunluk değerlendirmelerini ilgili TSI içinde sağlanan uygunluk değerlendirme prosedürlerine göre yürütür.

(2) Uygunluk değerlendirmeleri, iktisadi işletmeler için gereksiz ek yük yaratmayacak şekilde mevzuata uygun olarak yürütölür. Onaylanmış kuruluşlar, faaliyetlerini gerçekleştirirken, bir işletmenin boyutunu, faaliyet gösterdiği alanı, yapısını, söz konusu ürün teknolojisinin karmaşıklık seviyesini ve üretim sürecinin toplu ve seri yapısını göz önüne alır.

(3) Onaylanmış bir kuruluş, ilgili TSI’ da veya ilgili uyumlulaştırılmış standartlarda veya teknik şartnamelerde belirlenmiş gerekliliklerin bir imalatçı tarafından karşılanmadığını fark ettiğinde imalatçıdan uygun düzeltici önlemleri almasını talep eder ve düzeltici tedbirler alınıncaya kadar bir uygunluk sertifikası vermez.

(4) Bir sertifikanın verilmesinin ardından uygunluk denetimi sırasında bir onaylanmış kuruluş, uyumlulaştırılmış standartlarda veya teknik şartnamelerde belirlenmiş ürün gerekliliklerin bir imalatçı tarafından karşılanmadığını fark ettiğinde imalatçıdan uygun düzeltici önlemleri almasını talep eder ve gerekirse sertifikayı askıya alır veya iptal eder.

(5) Düzeltici tedbirler alınmadığı veya alınan tedbirler istenen etkiyi göstermediği takdirde, onaylanmış kuruluş, duruma göre her türlü belgeyi kısıtlar, askıya alır veya iptal eder.

### **Onaylanmış kuruluşların bilgi sağlama yükümlölüğü**

**MADDE 40 –** (1) Onaylanmış kuruluşlar:

a) Reddedilen, kısıtlanan, askıya alınan veya iptal edilen belgeler hakkında,  
b) Bildirimin kapsamına veya şartlarına etki eden her türlü durum hakkında,  
c) Uygunluk değerlendirme faaliyetlerine dair piyasa gözetim ve denetimi çerçevesinde aldıkları bilgiler hakkında,

ç) Talep edildiğinde, sınır ötesi faaliyetlerini ve yüklenicilerin faaliyetlerini de içeren her türlü faaliyetleri kapsamında yürütölün uygunluk değerlendirmeleri hakkında,

DDGM'yi bilgilendirir.

Onaylanmış kuruluş bir sertifikanın; (a) bendi kapsamında reddi, kısıtlanması, askıya alınması veya iptaliyle ilgili olarak DDGM'yi bilgilendirir.

(2) Onaylanmış kuruluşlar, bu Yönetmelik altında görevlendirilmiş, aynı ürünleri kapsayan benzer uygunluk değerlendirme faaliyetlerini yürüten diğer kuruluşlara olumsuz uygunluk değerlendirme sonuçlarıyla ve talep üzerine olumlu sonuçlarla ilgili bilgi sağlar.

(3) Onaylanmış kuruluşlar Avrupa Demiryolu Ajansı'na alt sistemlerin 'AT' doğrulama sertifikalarını, karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin 'AT' uygunluk sertifikalarını ve karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin 'AT' kullanım için uygunluk sertifikalarını sağlar.

#### **Onaylanmış kuruluşların koordinasyonu**

**MADDE 41 – (1)** Bu Yönetmelik kapsamındaki onaylanmış kuruluşlar, kendi aralarında gerekli koordinasyon ve işbirliğini sağlamak üzere bir yapılanma oluşturabilirler. Onaylanmış kuruluşlar; Komisyonca oluşturulmuş onaylanmış kuruluşlar grubunun çalışmalarına doğrudan veya yetkili bir temsilcileri vasıtasıyla katılım sağlar ve bu katılım ile ilgili tüm giderleri karşılar. Bu kapsamda yapılan çalışma ve faaliyetlere ilişkin olarak DDGM' yi bilgilendirir.

#### **Atanmış kuruluşlar**

**MADDE 42 – (1)** 28 ila 32 inci maddelerde uygunluk değerlendirme kuruluşları için belirlenen gereklilikler aşağıdaki hususlar göz önüne alınarak atanmış kuruluşlar için de geçerli olur:

a) 30 uncu maddenin 1 inci fıkrası (c) bendi yerine; atanmış kuruluş personelinin ilgili ulusal mevzuat ile bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerini kavrayabilecek bilgiye sahip olması,

b) 32 nci maddenin 4 üncü fıkrası yerine; atanmış kuruluş, her bir yüklenici, şube veya temsilciliğinin niteliklerinin değerlendirilmesi ile ilgili belgeleri ve bahsi geçen tarafların ilgili ulusal kurallara göre yürüttüğü görevlere ilişkin belgeleri gerektiğinde DDGM' ye sunmak üzere muhafaza etmesi gerekir.

(2) 39 uncu madde altında belirlenen operasyonel yükümlülükler TSI' lar yerine ulusal kurallara atıfları olacak şekilde atanmış kuruluşlar için de geçerli olur.

(3) 40 ıncı madde 1 inci fıkrada belirtilen bilgi sağlama yükümlülüğü hususu atanmış kuruluşlar için de geçerli olur.

### **YEDİNCİ BÖLÜM**

#### **Araç Numaralandırma Sistemi, Ulusal Araç Sicili, Yetkili Araç Tipleri İçin Avrupa Sicili, Altyapının Kaydedilmesi**

##### **Araç numaralandırma sistemi**

**MADDE 43– (1)** Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde hizmete sunulacak araçlar için ilk yetkilendirme sırasında DDGM tarafından bir Avrupa araç numarası atanmalıdır. Bu numara araç üzerine işlenmelidir.

(2) Avrupa araç numaralandırma sistemi ile ilgili tanımlar, Komisyon tarafından yayınlanacak ortak şartlara ve ilgili TSI' ya uygun olarak belirlenir.

(3) İlgili TSI' da ve Komisyon tarafından yayınlanacak ortak şartlarda aksi belirtilmediği sürece bir araca sadece bir kez bir Avrupa araç numarası atanır.

(4) Bu maddenin 1 inci fıkrasına bağlı kalmaksızın, ray açıklığı ulusal demiryolu altyapı ağından farklı olan ülkelere gelen veya bu ülkelere giden araçların numaralandırmaları farklı bir kodlama sistemiyle açıkça tanımlanmış ise, DDGM tarafından kabul edilebilir.

##### **Ulusal araç sicili**

**MADDE 44–** (1) Avrupa araç sicili hazır olana kadar, DDGM bir ulusal araç sicili tutar. Bu sicil:

- a) 2 nci fıkrada bahsedilen ortak şartlara uyar,
- b) DDGM tarafından güncellenir,
- c) İlgili ve yetkili makamların ile Avrupa Demiryolu Ajansı'nın erişimine açık olur.

(2) Her bir araç için, araç sicilleri asgari olarak aşağıdaki bilgileri içerir:

- a) Avrupa araç numarası,
- b) 'AT' doğrulama beyanını ve veren kuruluşa ait atıflar,
- c) Yetkilendirilmiş araç tipleri için Avrupa sicili,
- ç) Araç sahibinin ve işletmecisinin bilgileri,
- d) Aracın kullanımıyla ilgili kısıtlamalar,
- e) Bakımdan sorumlu kuruluş,

(3) Diğer ülkelerle ortak bir ulusal araç kayıt sistemi kullanılmadığı veya bunların birbirleri ile bağlantısı olmadığı sürece her ülke başka bir ülke tarafından yapılan değişikliklerde kendisini ilgilendiren veri kayıtları varsa bunları kendi sisteminde günceller.

(4) Araç sahibi, araç sicillerinde girilen bilgilerde yapılan değişiklikleri, bir aracın iskartaya çıkarılması veya bir aracın sicilinin düşürülmesi kararını DDGM'ye bildirmelidir.

#### **Yetkilendirilmiş araç tipleri için Avrupa sicili**

**MADDE 45 –** (1) Yetkilendirilmiş araç tipleri için Avrupa sicili, Avrupa Demiryolu Ajansı tarafından tutulur ve yayınlanır.

#### **Altyapı Kaydı**

**MADDE 46 –** (1) Demiryolu altyapı işletmecileri kendilerine ait alt sistem veya alt sistemin bir bölümüyle ilgili parametrelerin değerlerini ilgili TSI' lara uygun olarak kaydını tutar ve yayınlar.

(2) Altyapı kaydına kaydedilen parametrelerin değerleri, piyasaya sürmek için araç yetkilendirmede kaydedilen parametrelerin değerleri ile birlikte, araç ve altyapı arasındaki teknik uyumluluğu kontrol etmek için kullanılır.

(3) Altyapı kaydı sabit tesislerin kullanımı ve diğer kısıtlamalar için koşullar belirleyebilir.

(4) Demiryolu altyapı işletmecileri, altyapı kaydını sürekli güncel tutmak zorundadır.

## **SEKİZİNCİ BÖLÜM**

### **Son Hükümler**

#### **Komisyon ile irtibat**

**MADDE 47 –** (1) Bu Yönetmelik çerçevesinde DDGM ile Komisyon ve Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasındaki her türlü bildirim ve irtibat Ekonomi Bakanlığı aracılığı ile sağlanır.

#### **Avrupa Birliği mevzuatına uyum**

**MADDE 48 –** (1) Bu Yönetmeliğin hazırlanmasında, 11/05/2016 tarihli ve 2016/797/AT sayılı Topluluk İçinde Demiryolu Sisteminde Karşılıklı İşletilebilirlik hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi dikkate alınmıştır.

#### **Yönetmelik yürürlüğe girmeden önce yetkilendirilmiş demiryolu araçları**

**Geçici Madde 1 –** (1) RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) ve RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) gibi uluslar arası anlaşmalar altında verilmiş yetkilendirmeler da dahil bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesi öncesinde verilmiş diğer tüm yetkilendirmeler, yetkilendirmelerin verildiği koşullara uygun olarak geçerli kalmaya devam edeceklerdir.

**Yürürlük**

**MADDE 49 –** (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 50 –** (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı yürütür.

TaslaK

## ALT SİSTEMLER

### 1) Alt Sistemlerin Listesi

Bu Yönetmeliğin amaçları doğrultusunda, demiryolu sistemi aşağıdaki alt sistemlere ayrılmıştır:

#### a) Yapısal alt sistemler:

- Alt yapı,
- Enerji,
- Araç üstü kontrol–kumanda ve sinyalizasyon sistemleri,
- Hat üstü kontrol–kumanda ve sinyalizasyon sistemleri,
- Çeken ve çekilen araçlar.

#### b) Fonksiyonel alt sistemler:

- İşletme ve trafik yönetimi,
- Bakım,
- Yolcu ve yük hizmetleri için telematik uygulamalar.

### 2) Alt Sistemlerin Kapsamı:

Alt sistemlerin kapsamları aşağıdaki gibidir:

#### 2.1. Altyapı

Hat, makas, istasyonlar, köprüler, tüneller, vb. sanat yapıları, emniyet ve koruyucu donanım, ve istasyonun alt yapısı; (kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin ihtiyaçları da dahil olmak üzere, girişler, platformlar, erişim alanları, hizmet mekanları, tuvaletler ve bilgi sistemleri ve bunların erişim bölgeleri vb.).

#### 2.2. Enerji

Havai hatlar ve hat üstü elektrik tüketimi ölçüm cihazları da dahil olmak üzere tüm elektrifikasyon sistemi.

#### 2.3. Araç Üstü Kontrol–Kumanda ve sinyalizasyon Sistemi

Emniyeti sağlamak ve şebeke üzerinde hareket izni olan trenlerin hareketlerini kontrol ve kumanda etmek için gerekli olan ekipmanlar.

#### 2.4. Hat üstü kontrol–kumanda ve sinyalizasyon

Demiryolu ağı üzerinde işleyen tüm trenlerin kontrol ve kumanda hareketlerinin emniyetini sağlayan hat üstü donanımlar.

#### 2.5. İşletme ve trafik yönetimi

Özellikle işletme, tren teşkili, tren kullanma, trafik planlama ve yönetimi de dahil olmak üzere hem normal hem de kısıtlı işletme koşulları sırasında, farklı yapısal alt sistemlerin uyumlu çalışmasını sağlayan prosedürler ve ilgili ekipmanlar.

Her türlü demiryolu hizmetlerinin yürütülmesi için gerekli olan mesleki yeterlilikler.

#### 2.6. Telematik uygulamalar

Bu alt sistem iki öge içerir:

a) Yolculuk öncesinde ve sırasında, yolcu rezervasyonu ve ödeme sistemleri, bagaj yönetimi ve trenler arasında ve diğer ulaştırma modları ile yapılan aktarmaların yönetimi ile ilgili bilgi sağlayan sistemleri içeren yolcu hizmet uygulamaları,

b) Yükleri ve trenleri eş zamanlı izleme uygulamaları ve bilgi sistemleri de dahil olmak üzere taşımacılık hizmetlerinin uygulamaları, manevra ve tren tahsis sistemleri, rezervasyon, ödeme ve faturalama sistemleri, diğer ulaştırma modları ile aktarma yönetimi ve eşlik eden elektronik belgeler.

#### 2.7. Çeken ve çekilen araçlar,

Yapısı, tüm tren ekipmanları için komuta ve kontrol sistemi, akım toplama cihazları, cer ve enerji dönüşüm üniteleri, fren, bağlama ve bojiler, akslar vb. hareket donanımı ve süspansiyon, kapılar, insan/makine ara yüzü (makinist, araç üzeri personeli ve yolcular, hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin ihtiyaçları da dahil olmak üzere), yolcu ve araç üzeri personelin sağlığı için pasif ya da aktif emniyet aygıtları ve gereçleri.

#### 2.8. Bakım

Demiryolu sisteminin karşılıklı işletilebilirliğini ve yüksek performansı sağlamak için zorunlu, düzeltici ve önleyici bakım için prosedürler, ilgili ekipmanlar, bakım işleri ve yedekler için lojistik merkezler.

TaslaK

## TEMEL GEREKLER

### 1) Genel Beklentiler

#### 1.1. Emniyet

1.1.1. Emniyet kritik bileşenlerin tasarımı, imalatı veya montajı, bakımı, izlenmesi ve özellikle trenlerin hareketiyle ilgili olan bileşenler şebeke emniyetini her durumda sağlayacak şekilde olmalıdır.

1.1.2. Teker/ray temasına ilişkin parametreler, emniyetli ve izin verilen azami hızdaki seyir için gereklilikleri karşılamalıdır. Fren donanımlarına ait parametreler, izin verilen azami hız ile seyir esnasında durmak için gereken fren mesafesini sağlamalıdır.

1.1.3. Bileşenler, hizmet süreleri boyunca belirtilen tüm normal veya olağanüstü zorlamalara dayanıklı olmalıdır. Uygun önlemlerle rastlantısal olarak oluşabilecek hataların emniyeti zafiyete uğratması engellenmelidir.

1.1.4. Sabit tesislerin ve demiryolu araçlarının tasarımı ve kullanılan malzemelerin seçiminde; yanmaya, dumandan etkilenmeye dayanıklı ve yangının yayılmasına karşı koyabilecek nitelikte olması dikkat edilmesi gereken başlıca hususlardandır.

1.1.5. Talimatlarına uygun olmasa da öngörülebilen bir şekilde kullanılan cihazlar, emniyetli çalışmasını ya da kullanıcıların sağlık ve emniyetini tehlikeye atmayacak biçimde tasarlanmış olmalıdır.

#### 1.2. Güvenilirlik ve uygunluk

Tren hareketlerinde rol oynayan sabit veya hareketli parçaların izlenmesi, bakımı ve hedeflenen koşullar altında işletilmesi sağlanmalı ve kullanılması gereken yedek adetleri bu koşullara göre belirlenmelidir.

#### 1.3. Sağlık

1.3.1. Trenlerde ve demiryolu altyapısında kullanılan malzemeler, bu malzemelere erişimi olan kişilerin sağlığını tehlikeye atmayacak şekilde seçilmelidir.

1.3.2. Bu malzemeler özellikle yangın durumunda zararlı ve tehlikeli duman ya da gaz salınımını kısıtlayacak şekilde seçilmeli ve kullanılmalıdır.

#### 1.4. Çevre koruma

1.4.1. Demiryolu sisteminin kurulum ve işletilmesinden doğacak çevresel etkiler, daha tasarım aşamasında yürürlükte olan mevzuata uygun olarak değerlendirilmeli ve dikkate alınmalıdır.

1.4.2. Trenlerde ve altyapıda kullanılan malzemeler yangın durumunda zararlı ve tehlikeli duman veya gazlar üretmeyecek şekilde seçilmelidir.

1.4.3. Çeken çekilen araçlar ve enerji besleme sistemleri etkileşimde bulunduğu tesisler, ekipman ve kamu veya özel hatlarla elektromanyetik olarak uyumlu bir şekilde tasarlanmış ve imal edilmiş olmalıdır.

1.4.4. Demiryolu sisteminin tasarımı ve işletimi gürültü kirliliği aşağıdaki alanlarda artırmamalıdır:

- 2012/34/AT'nin Ek I'inde tanımlanan demiryolu altyapısına yakın alanlar,
- Makinist kabini.

1.4.5. Demiryolu sisteminin işletilmesi ve bakımı kapsamında altyapıya yakın yerlerde gerçekleşen faaliyetlerde zemin titreşimlerinin kabul edilemez bir seviyeye ulaşmasına engel olunmalıdır.

#### 1.5. Teknik uyumluluk

Altyapı ve sabit tesislerin teknik şartnameleri birbirleriyle ve demiryolu sisteminde işletilecek trenlerle uyumlu olmalıdır.

Şebekenin bazı bölümleri üzerinde, bu özellikler ile uyumun sağlanması zor görünüyorsa, gelecekte uyumluluğu sağlanmak üzere geçici çözümler uygulanabilir.

#### 1.6.Erişilebilirlik

1.6.1. Bariyerlerin ortadan kaldırılması veya diğer uygun tedbirlerle hem altyapı hem de demiryolu araç alt sistemlerine hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin de erişimi sağlanmalıdır. Bunun sağlanması için alt sistemlere dair tasarım, yapım, yenileme, yükseltme, bakım ve işletme işlerinde kamuya açık erişim verilmelidir.

1.6.2. “İşletme” ve “yolcular için telematik uygulamalar” alt sistemleri, hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin de erişimlerinin sağlanması için gerekli fonksiyonları yerine getirilmelidir. Engellerin ortadan kaldırılması için uygun tedbirler alınmalıdır.

#### 2) Her bir alt sisteme özgü temel gerekler

##### 2.1. Altyapı

###### 2.1.1. Emniyet

Tesislere istenmeyen girişlerin önüne geçmek için uygun önlemler alınmalıdır.

Özellikle tren istasyonlarının içinden geçen kişilerin maruz kaldığı tehlikeleri sınırlandırmak için adımlar atılmalıdır.

Kamunun erişimine açık olan altyapı, bundan etkilenecek kişilerin emniyetini sağlayacak şekilde tasarlanmalı (stabilite, yangın, erişim, tahliye, platformlar vb.) ve bu esasa göre yapılmalıdır.

Çok uzun tünel ve viyadüklerde emniyet koşulları özellikle dikkate alınmalı ve bunlar için uygun hükümler hazırlanmalıdır.

###### 2.1.2. Erişilebilirlik

2.1.2.1. Kamuya açık olan altyapıya ait alt sistemler, 1.6.’da da belirtildiği üzere hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere de erişim sağlamalıdır.

##### 2.2. Enerji

###### 2.2.1. Emniyet

Enerji tedarik sistemlerinin çalıştırılması trenlerin ya da kişilerin (kullanıcılar, işletme personeli, hattın yakınında yaşayanlar ve üçüncü taraflar) emniyetlerini zafiyete uğratmamalıdır.

###### 2.2.2. Çevre koruma

Elektrik ya da termal enerji tedarik sistemlerinin işleyişi çevreye belirtilen sınırların ötesinde müdahale etmemelidir.

###### 2.2.3. Teknik uyumluluk

Kullanılan elektrik / termal enerji besleme sistemleri aşağıdakileri sağlamak zorundadır:

- Trenlerin hedeflenen performans seviyelerini elde etmesini,
- Elektrik enerjisi besleme sistemleri söz konusu olduğunda, trenlerde monte edilmiş olan enerji toplama sistemleri ile uyumlu olmasını.

##### 2.3. Kontrol–kumanda ve sinyalizasyon

###### 2.3.1. Emniyet

Kullanılan kontrol–kumanda, sinyalizasyon teçhizatları ve prosedürler; şebeke için belirlenen emniyet hedeflerine uygun olmalıdır. Kontrol–kumanda ve sinyalizasyon sistemleri, trafiğin aksamaya uğradığı koşullar altında da trenlerin emniyetli geçişini sağlamalıdır.

###### 2.3.2. Teknik uyumluluk

Kontrol–kumanda ve sinyalizasyon sistemlerinin hizmete sunulmasından sonra imal edilen veya geliştirilen tüm yeni altyapı ve tüm yeni çeken çekilen araçlar, bu sistemlerin kullanımı için uyarlanmış olmalıdırlar.



Tren makinist kabinlerine monte edilmiş olan kontrol–kumanda ve sinyalizasyon ekipmanları; demiryolu sistemi boyunca, geçerli olan koşullar altında normal işletmeye izin vermelidir.

#### 2.4. Çeken ve çekilen araçlar

##### 2.4.1. Emniyet

Çeken ve çekilen araç bileşenleri ve araçlar arasındaki bağlantılar, bir çarpışma veya raydan çıkma durumunda yolcu ve makinist kompartımanlarını koruyacak şekilde tasarlanmalıdır.

Elektrikli teçhizatın, kontrol–kumanda ve sinyalizasyon tesisatlarının işleyişini tehlikeye düşürmemesi gerekir.

Frenleme teknikleri ve ortaya çıkan gerilmeler ile altyapı, sanat yapıları ve sinyalizasyon sistemlerinin tasarımı uyumlu olmalıdır.

Kişilerin emniyetini tehlikeye atmamak için üzerinden sürekli akım geçen elektrikli bileşenlere erişimi engellemeye yönelik adımlar atılmalıdır. Tehlike halinde cihazlar, yolcuların makiniste ve ona eşlik eden ekibe haber verebileceği şekilde olmalıdır.

Kapılar yolcu emniyetini garanti eden bir açma ve kapama sistemine sahip olmalıdır. Acil durum çıkışları sağlanmalı ve nerede oldukları işaretlenmelidir.

Çok uzun tünellerde özel emniyet koşulları için uygun hükümler oluşturulmalıdır.

Yeterli ışık şiddetine ve süreye sahip olan bir acil durum aydınlatma sisteminin trenlerin üzerinde kurulması mutlak bir gerekliliktir.

Trenler, araç üzeri personelin kamu ile doğrudan iletişime geçebileceği bir anons sistemi ile donatılmış olmalıdır.

##### 2.4.2. Güvenilirlik ve uygunluk

Temel donanımın, cer, hareket ve fren ekipmanları ile kontrol–kumanda sisteminin tasarımı, arıza durumunda diğer ekipmanlara zarar vermeden trenin sorunsuz bir şekilde yola devam etmesini sağlayacak şekilde yapılmalıdır.

##### 2.4.3. Teknik uyumluluk

Elektrikli teçhizat ile kontrol–kumanda ve sinyalizasyon tesisatlarının çalışma uyumu sağlanmalıdır.

Elektrikli bir cer aracı olması durumunda, akım–toplama cihazlarının özellikleri enerji–besleme sistemleriyle uyumlu olmalı ve trenlerin seyahat etmesini sağlamalıdır.

Çeken ve çekilen araçların özellikleri işletileceği hat üzerindeki iklim koşullarına uygun olmalıdır.

##### 2.4.4. Kontroller

Trenler bir veri kayıt cihazı ile donatılmış olmalıdır. Bu cihaz ile toplanan veri ile bilgilerin işlenmesi arasında uyumluluk olmalıdır.

##### 2.4.5. Erişilebilirlik

2.4.5.1. Kamuya açık olan demiryolu araçlarına ait alt sistemler, 1.6.'da da belirtildiği üzere hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere de erişim sağlamalıdır.

#### 2.5. Bakım

##### 2.5.1. Sağlık ve emniyet

Merkezlerde kullanılan teknik tesisat ve prosedürler alt sistemlerin emniyetli şekilde çalışmasını sağlarken, sağlık ve emniyet için bir tehlike teşkil etmemesi gereklidir.

##### 2.5.2. Çevre koruma

Teknik tesisler ve bakım merkezlerinde uygulanmak üzere seçilmiş prosedürler, merkezlerin civarında yol açtığı rahatsızlık, izin verilen düzeyleri geçmemelidir.

##### 2.5.3. Teknik uyumluluk

Çeken ve çekilen araçlar için kullanılan bakım tesisleri hizmet verecekleri tren tiplerine göre en emniyetli, sağlıklı ve konforlu işletme koşullarını sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.

## 2.6. Operasyon ve trafik yönetimi

### 2.6.1. Emniyet

Şebeke işletim kurallarının uyumlaştırılması ve makinist, araç üstü ve kontrol merkezlerindeki personelin yeterlilikleri, sınır ötesi ve yurt içi hizmetlerin farklı yeterliliklere ihtiyaç duyulacağı da dikkate alınarak emniyetli işletim her koşulda sağlanmalıdır.

### 2.6.2. Güvenilirlik ve kullanılabilirlik

Bakım işlemleri ve dönemleri, bakım ve kontrol merkezi personelinin eğitimi ve nitelikleri ve bakım ve kontrol merkezlerinde ilgili işletmeciler tarafından kurulan kalite güvence sistemi yüksek bir sistem güvenilirliği ve kullanılabilirliği sağlayacak şekilde olmalıdır.

### 2.6.3. Teknik uyumluluk

Şebeke işletim kurallarının uyumlaştırılması ve makinist, araç üstü ve trafik personelinin yeterlilikleri, sınır ötesi ve yurt içi hizmetlerin farklı yeterliliklere ihtiyaç duyulacağı da dikkate alınarak emniyetli işletim her koşulda sağlanmalıdır.

### 2.6.4. Erişilebilirlik

2.6.4.1. Hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin erişimlerinin sağlanması için işletme kuralları içerisinde gerekli fonksiyonlar tanımlanmalı, tedbirler alınmalıdır.

## 2.7. Yük ve yolcu için Telematik uygulamaları

### 2.7.1. Teknik uyumluluk

Telematik uygulamalar için tanımlanmış temel gerekler, teknik uyumluluk açısından yolcu ve yük trenleri için asgari hizmet kalitesini garanti eder.

Aşağıdaki kriterlerin sağlanması için adımlar atılmalıdır:

- Veri tabanlarının, yazılım ve veri iletişim protokolünün farklı uygulamalar ve işletmeciler arasında, gizli ticari bilgiler hariç, azami veri değişimini sağlayacak güçte olmalı,
- Kullanıcılar için bilgilere erişim kolay olmalıdır.

### 2.7.2. Güvenilirlik ve uygunluk

Veri tabanlarının kullanımına dair yöntemler, yönetim şekilleri, güncellenmeleri ve bakımları, yazılımları ve veri iletişim protokolleri, bu sistemlerin verimini ve hizmet kalitesini garanti edecek şekilde olmalıdır.

### 2.7.3. Sağlık

Bu sistemlerin arasındaki ara yüzler; kullanıcı ergonomisi ve sağlığının korunması ile ilgili asgari şartları sağlamalıdır.

### 2.7.4. Emniyet

Bilgilerin depolanması ya da emniyetle ilgili bilgilerin doğru aktarımı için dürüstlük ve güvenilirliğin sağlanmasına yönelik önlemler alınmalıdır.

### 2.7.5. Erişilebilirlik

2.7.5.1. Engellerin ortadan kaldırılması veya diğer uygun tedbirlerin alınması ile yolcular için telematik uygulamalara ait alt sistemlere hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin erişimi sağlanmalıdır.

## EK – III

### ALT SİSTEM İÇİN 'AT' DOĞRULAMA PROSEDÜRÜ

#### 1) Genel Hususlar

Bir alt sistemin doğrulama prosedürü alt sistemin, temel gereklere uygun tasarlandığı, inşa edildiği ve kurulduğu ile hizmete sunulmak üzere uygun olup olmadığının kontrol ve sertifikasyonunu içerir.

#### 2) Onaylanmış Kuruluşça verilen “AT” Doğrulama Sertifikası

##### 2.1. Giriş

"AT" doğrulaması, bir Onaylanmış Kuruluşun ilgili alt sistemin TSI uyumlu olduğunu kontrol ettiği ve onayladığı bir prosedürdür.

Bu durum, başvuru sahibinin, AB'nin yayınlamış olduğu diğer uygulanabilir düzenlemelerde istenilen (değerlendirme kuruluşlarının yapacağı doğrulamalar da dahil olmak üzere) zorunluluklara uyma koşulunu ortadan kaldırmaz.

##### 2.2. Ara Doğrulama Raporu

###### 2.2.1. Genel Hususlar

Başvuru sahibi tarafından talep edilmişse alt sistem belli kısımlara ayrılarak da doğrulama prosedürüne tabii tutulabilir. Ara doğrulama prosedürü, bir onaylanmış kuruluşun alt sistemin belli parçalarını veya belli doğrulama aşamalarını kontrol ederek sertifikalandırmasıdır. Her ara doğrulama prosedürü uygun bulunması halinde onaylanmış kuruluşun başvuru sahibine bir “AT” ara doğrulama sertifikası sunması ile sonuçlandırılır.

Ara doğrulama sertifikası TSI'nın ilgili kısımlarına atıflar yaparak hangi maddelere göre uygunluk değerlendirmesinin yapıldığını belirtir.

###### 2.2.2 Alt sistem kısımları

Başvuru sahibi alt sistemin farklı kısımları için ayrı ayrı ara doğrulama prosedürü için başvurabilir. Her kısım 2.2.3'te belirtilen aşamalarda kontrol edilir.

###### 2.2.3. Doğrulama Prosedürünün Aşamaları

Alt sistem veya alt sistemin farklı kısımları, aşağıdaki aşamalardan her birinde kontrol edilir:

- a) genel tasarım,
- b) imalat, özellikle, inşaat mühendisliği faaliyetleri de dahil olmak üzere imalat, bileşen montajı ve genel ayarlama,
- c) nihai test.

Başvuru sahibi tercihine göre tip testleri dahil olmak üzere tasarım aşaması, alt sistemin tamamının imalat aşaması veya herhangi bir parça için ayrı ayrı ara doğrulama isteyebilir.

##### 2.3. Doğrulama Sertifikası

2.3.1. Alt sistemin tasarım, imalat ve nihai testleri değerlendiren, 'AT' doğrulamasından sorumlu olan Onaylanmış Kuruluş, doğrulama sertifikasını başvuru sahibi için hazırlar. Başvuru sahibi de kendi hazırladığı 'AT' doğrulama beyanı ile birlikte doğrulama sertifikasını Bakanlığa sunar. Doğrulama Sertifikasında uygunluk değerlendirmesi yapılan kapsamla ilgili TSI'lara atıflar yapılmalıdır.

Bir alt sistemin uygunluğu eğer ilgili tüm TSI'lara göre değerlendirilmemişse, doğrulama sertifikası içinde kapsama dahil edilen TSI veya ilgili kısımlara daha detaylı atıflar yazılmalıdır.

2.3.2. Onaylanmış kuruluş, 'AT' doğrulama sertifikası vermek amacıyla varsa, ara doğrulamaları dikkate alır ve aşağıdaki işlemleri yapar:

- Ara doğrulama sertifikasının TSI'nın ilgili kısımlarını tam olarak kapsadığını,
- Ara doğrulama sertifikasında kapsanmamış olan hususlar,
- Alt sistemin bir bütün olarak nihai testlerinin kontrolü.

2.3.3. Doğrulama sertifikasına sahip bir alt sistemde modifikasyon yapılması durumunda, onaylanmış kuruluş sadece ilgili ve gerekli olan hususlarda inceleme ve test yapmalıdır. Değerlendirmede sadece modifikasyon yapılan kısımlar dahil edilir, modifikasyondan etkilenmeyen kısımlar olduğu gibi kabul edilir.

2.3.4. Alt sistemin doğrulama prosedürüne dahil olan her onaylanmış kuruluş, yapılan faaliyet kapsamına göre teknik dosya hazırlamalıdır.

#### 2.4. Teknik dosya

Teknik dosya "AT" doğrulama beyanına eşlik eder ve aşağıdakileri içerir:

a) İlgili alt sisteme ait tasarımla alakalı teknik karakteristikler dahil gerekli genel ve ayrıntılı çizimler, elektrik ve hidrolik diyagramları, kontrol devre şemaları, veri işleme açıklaması, otomatik sistem, işletme ve bakım el kitapları vs.

b) İlgili TSI'da belirtildiği gibi alt sistemin içine dahil edilen karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin listesi,

c) Yönetmeliğin 17inci maddesi uyarınca alt sistemlerin doğrulanması sürecine dahil olan her bir onaylanmış kuruluş aşağıdakileri de teknik dosyaya dahil etmelidir:

— İlgili doğrulama sürecine dahil olan hesap dokümanlarının eşlik ettiği uygunluk beyanı veya uygun olan yerde kullanım için uygunluk "AT" beyanlarının kopyaları ve genel teknik şartnameleri temelinde Onaylanmış Kuruluşlar tarafından yürütülen test ve muayenelerin kayıtlarının birer kopyası,

— AT uygunluk sertifikasına eğer var ise eşlik eden AT ara doğrulama sertifikaları, onaylanmış kuruluşların doğrulama sonuçları ve sertifikaların geçerlilik tarihleri,

— 2.5.2 ve 2.5.3 bölümlerinde belirtildiği gibi "AT" doğrulamasından sorumlu olan Onaylanmış Kuruluştan alınmış tüm ilgili dokümanlarla birlikte projenin bu Yönetmeliğe uygun olduğunu belirten yazı ve imzasıyla faaliyetlerin yerine getirilmesi sırasında kayıt altına alınmış notlar ile aynı kuruluş tarafından hazırlanan muayene ve denetim raporları.

ç) AB'nin yayınlamış olduğu diğer uygulanabilir düzenlemelerde istenilen "AT" doğrulama sertifikaları,

d) Emniyetli entegrasyonun doğrulanması gerektiğinde bunun ispatı için 2004/49/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifinin 6ncı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca Risk Değerlendirmesi için Ortak Emniyet Yöntemine göre değerlendirme raporu da teknik dosyaya eklenmelidir.

#### 2.5. Onaylanmış Kuruluş Tarafından Yapılan Gözlem

2.5.1. İmalat kontrolünden sorumlu olan Onaylanmış Kuruluşun şantiyeye, imalat atölyelerine, depolama alanlarına ve uygun durumlarda, prefabrikasyon veya test olanaklarına kısacası, onun görevi için gerekli gördüğü tüm tesislere daimi erişimi olmalıdır. Başvuru sahibinin bu amaçla gerekli olan tüm belgeleri, özellikle, alt sistemle ilgili uygulama planlarını ve teknik dokümantasyonu gönderilmesini sağlaması gereklidir.

2.5.2. Uygulamaları denetleyecek olan Onaylanmış Kuruluşun TSI'lar ile uyumluluğunu teyit etmek için periyodik denetimler yürütmesi gereklidir. Uygulamaları yürüten sorumlulara bir denetim raporu sağlaması gereklidir. Yapımın belirli aşamalarında sahada olması gerekebilir.

2.5.3. Ayrıca Onaylanmış Kuruluş, başvuru sahibinin iş sahasına veya imalat atölyelerine beklenmeyen ziyaretler gerçekleştirebilir. Bu türden ziyaretler sırasında Onaylanmış Kuruluş tam veya kısmi denetimler gerçekleştirebilir. Uygulamaları yürüten sorumlulara bir muayene raporu ve uygun hallerde, bir denetim raporu sağlamalıdır.

2.5.4. Sorumlu Onaylanmış Kuruluş, ilgili karşılıklı işletilebilirlik bileşeninin monte edileceği alt sistemi de demiryolu sistemine uygunluk veya kullanım için uygunluk açısından değerlendirebilmek için gözlemlemelidir.

## 2.6. Teslim Etme

Onaylanmış Kuruluşça verilmiş "AT" doğrulama beyanı başvuru sahibi veya sözleşme yapan kuruluş tarafından alt sistemin hizmet ömrü boyunca tutulmalıdır. Talep edilmesi halinde Bakanlığa teslim etmelidir. Başvuru sahibi, alt sistemi hizmete sunmak üzere yetkilendirme için bu dosyayı Bakanlığa sunmalıdır.

## 2.7. Yayın

Her Onaylanmış Kuruluşun periyodik olarak aşağıdakilerle ilgili bilgiyi yayınlaması gereklidir:

- a) Alınan "AT" doğrulama ve ara doğrulama talepleri,
- b) Uygunluk ve/veya karşılıklı işletilebilirlik bileşeni kullanım için uygunluk değerlendirme talepleri,
- c) Düzenlenen veya reddedilen ara doğrulama sertifikaları,
- ç) Verilen veya reddedilen "AT" Uygunluk ve/veya kullanım için uygunluk sertifikaları,
- d) Verilen veya reddedilen doğrulama sertifikaları.

## 2.8. Dil

'AT' doğrulama prosedürlerine ilişkin dosyalar ve yazışmalar başvuru sahibinin içinde yerleşik olduğu ülkenin resmi dilinde veya başvuru sahibi tarafından kabul edilen bir dilde yazılmış olması gereklidir.

## 3. ATANMIŞ KURULUŞ TARAFINDAN VERİLEN DOĞRULAMA SERTİFİKASI

### 3.1. Giriş

Doğrulama prosedürü ulusal kurallara göre gerçekleşiyorsa atanmış kuruluş ilgili alt sistemin ulusal kurallarla uyumluluğunu doğrular ve sertifikalandırır.

### 3.2. Doğrulama Sertifikası

Ulusal kurallara göre doğrulama prosedüründen sorumlu atanmış kuruluş başvuru sahibine değerlendirme sonucunda bir doğrulama sertifikası sunar.

Atanmış kuruluş sunacağı sertifikada, doğrulama prosedürü uygulanan ilgili tüm ulusal kurallara atıfta bulunur.

Araçlara ait alt sistemlerin dahil olduğu ulusal kurallarda atanmış kuruluş doğrulama sertifikasını iki bölüme ayırır. Bunlardan ilki araç ile altyapının teknik uyumluluğuyla ilgili ulusal kurallara, diğer bölümde de ilgili diğer ulusal kurallara atıflarda bulunur.

### 3.3. Dosya

Ulusal kurallara göre hazırlanan doğrulama sertifikasına eşlik eden teknik dosya 2.4'te bahsi geçen içeriğe uygun olmalı ve ulusal kurallara göre değerlendirilen alt sistemin uygunluğu için istenen teknik verileri içermelidir.

### 3.4. Dil

'AT' doğrulama prosedürlerine ilişkin dosyalar ve yazışmalar başvuru sahibinin içinde yerleşik olduğu ülkenin resmi dilinde veya başvuru sahibi tarafından kabul edilen bir dilde yazılmış olması gereklidir.

## 4. Alt Sistem Parçalarının Doğrulaması

Bir alt sistemin belli bir kısmı için doğrulama sertifikası verilecekse bu ekteki hükümler ilgili parçalara birebir uygulanmalıdır.