

Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

► **B**

KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 14. novembris)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas “satiksmes nodrošināšanas un vadības” apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8075)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/757/ES)

(OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.)

Grozīts ar:

Oficiālais Vēstnesis

	Nr.	Lappuse	Datums
► M1 Komisijas Lēmums 2013/710/ES (2013. gada 2. decembris)	L 323	35	4.12.2013.

Labota ar:

► **C1** Kļūdu labojums, OV L 101, 4.4.2014., 15. lpp. (2012/757/ES)



KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 14. novembris)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzeļu sistēmas “satiksmes nodrošināšanas un vadības” apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8075)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/757/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzeļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulas (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzeļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) ⁽²⁾ 12. pants paredz, ka Eiropas Dzelzeļa aģentūra (turpmāk “Aģentūra”) nodrošina, lai savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (turpmāk “SITS”) tiktu pielāgotas tehniskajam progresam, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām, un sniedz Komisijai priekšlikumus par SITS grozījumiem, ko tā uzskata par vajadzīgiem.
- (2) Komisija ar 2010. gada 29. aprīļa Lēmumu C(2010) 2576 piešķir Aģentūrai pilnvaras izstrādāt un pārskatīt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas, lai paplašinātu to darbības jomu attiecībā uz visu dzelzeļa sistēmu Eiropas Savienībā. Saskaņā ar šā pilnvarojuma nosacījumiem Aģentūrai bija lūgts apvienot un paplašināt ātrgaitas dzelzeļu sistēmas SITS un parasto dzelzeļu sistēmas SITS darbības jomu attiecībā uz “satiksmes nodrošināšanas un vadības” apakšsistēmu. Šīs SITS tika pieņemtas attiecīgi ar Komisijas Lēmumu 2008/231/EK ⁽³⁾ un Komisijas Lēmumu 2011/314/ES ⁽⁴⁾.
- (3) Aģentūra 2011. gada 5. septembrī izdeva ieteikumu Komisijas Lēmumam 2007/756/EK ⁽⁵⁾ par ātrgaitas dzelzeļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS un parasto dzelzeļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS apvienošanu, šo SITS ģeogrāfiskās darbības jomas paplašināšanu un detaļu par Eiropas ritekļa numuru (E/N) pārņemšanu uz lēmumu.

⁽¹⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 84, 26.3.2008., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 144, 31.5.2011., 1. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 305, 23.11.2007., 30. lpp.

▼B

- (4) I pielikumā pievienotās SITS īstenošana un atbilstība šīs SITS attiecīgajiem punktiem jānosaka saskaņā ar īstenošanas plānu, kas katrai dalībvalstij jāatjaunina attiecībā uz dzelzceļa līnijām, par kurām tā ir atbildīga.
- (5) Dzelzceļa satiksme pašlaik darbojas saskaņā ar spēkā esošiem valsts, divpusējiem, starpvalstu un starptautiskiem nolīgumiem. Ir svarīgi, lai šie nolīgumi nekavētu pašreizējo un turpmāko virzību uz savstarpējas izmantojamības panākšanu. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizveido paziņošanas kārtība par šādiem nolīgumiem.
- (6) Dzelzceļa ritekļus reģistrē iestādes, kas uztur valsts ritekļu reģistrus saskaņā ar Lēmumu 2007/756/EK, pamatojoties uz Direktīvas 2008/57/EK 33. pantu.
- (7) Eiropas ritekļa numura formāts un prasība, ka to uzkrāso uz ritekļa, abi ir nepieciešami, lai identificētu ritekli, un tādēļ tiem būtu jāpaliek satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS.
- (8) Lai būtu vieglāk saprast valsts ritekļu reģistru un ritekļu reģistrācijas procesu, ir lietderīgi ievietot informāciju par tiem tehniskajiem kodiem, kas ir daļa no Eiropas ritekļa numura, Lēmumā 2007/756/EK. Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Lēmums 2007/756/EK.
- (9) Ar Komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu, Komisijai jāinformē dalībvalstis par izmaiņām Aģentūras publicētajos kodu sarakstos.
- (10) Direktīva 2008/57/EK nosaka “satiksmes nodrošināšanas un vadības” apakšsistēmu kā funkcionālu. Attiecīgi satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS netiek izvērtētas, atļaujot nodot ritekli ekspluatācijā, bet izvērtējot dzelzceļa uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju drošības vadības sistēmas.
- (11) Skaidrības un vienkāršības labad ir lietderīgi negrozīt Lēmuma 2011/314/ES 3., 5. un 7. pantā paredzētos pārejas noteikumus.
- (12) Lēmums 2008/231/EK un Lēmums 2011/314/ES ir jāatceļ.
- (13) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu,

▼B

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Ar šo pieņem I pielikumā izklāstīto savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) attiecībā uz Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

2. Šā lēmuma I pielikumā izklāstīto SITS piemēro satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai, kas aprakstīta Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.5. punktā.

2. pants

Dalībvalstis vēlākais līdz 2014. gada 30. jūnijam paziņo Komisijai par šāda veida nolīgumiem, ja vien tie jau nav paziņoti saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/920/EK ⁽¹⁾, Lēmumu 2008/231/EK vai Lēmumu 2011/314/ES:

- a) valsts līmeņa nolīgumi starp dalībvalstīm un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem, kas noslēgti pastāvīgi vai uz noteiktu laiku un ir nepieciešami, jo paredzētie transporta pakalpojumi ir ļoti specifiski vai vietēji pakalpojumi;
- b) divpusēji un daudzpusēji nolīgumi, kas noslēgti starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai drošības iestādēm un kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību;
- c) starptautiski nolīgumi starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vismaz vienu trešo valsti vai starp dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem un vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina vietējas vai reģionālas savstarpējas izmantojamības būtiskus līmeņus.

3. pants

Katra dalībvalsts, rīkojoties saskaņā ar šā lēmuma I pielikuma 7. nodaļu, atjaunina valstu SITS īstenošanas plānus, kas izveidoti saskaņā ar Lēmuma 2006/920/EK 4. pantu, Lēmuma 2008/231/EK 4. pantu un Lēmuma 2011/314/ES 5. pantu.

Vēlākais līdz 2014. gada 31. decembrim katra dalībvalsts nosūta atjaunināto īstenošanas plānu pārējām dalībvalstīm un Komisijai.

⁽¹⁾ OV L 359, 18.12.2006., 1. lpp.

▼B

4. pants

Lēmumu 2008/231/EK un Lēmumu 2011/314/ES atceļ no 2014. gada 1. janvāra.

5. pants

Lēmumu 2007/756/EK groza šādi:

a) pēc 1. panta iekļauj šādu pantu:

“1.a pants

Šā lēmuma pielikuma 6. papildinājums piemērojams no 2014. gada 1. janvāra.”;

b) pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma II pielikumu.

6. pants

1. Aģentūra savā tīmekļa vietnē publicē Lēmuma 2007/756/EK pielikuma 6. papildinājuma 9., 10., 11., 12. un 13. daļā minētos kodu sarakstus.

2. Aģentūra regulāri atjaunina 1. punktā minētos kodu sarakstus un informē Komisiju par šo kodu pārmaiņām. Komisija informē dalībvalstis par izmaiņām šajos sarakstos ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota ar Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu.

7. pants

Šo lēmumu piemēro no 2014. gada 1. janvāra.

8. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.



I PIELIKUMS

“SATIKSMES NODROŠINĀŠANAS UN VADĪBAS” APAKŠSISTĒMAS SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA

SATURS

1. IEVADS
 - 1.1. Tehniskā darbības joma
 - 1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma
 - 1.3. Šīs SITS saturs
2. APAKŠSISTĒMAS/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA
 - 2.1. Apakšsistēma
 - 2.2. Darbības joma
 - 2.2.1. Personāls un vilcieni
 - 2.2.2. Principi
 - 2.2.3. Piemērojamība pašreizējiem ritekļiem un infrastruktūrai
3. PAMATPRASĪBAS
 - 3.1. Atbilstība pamatprasībām
 - 3.2. Pamatprasību pārskats
4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS
 - 4.1. Ievads
 - 4.2. Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specififikācijas
 - 4.2.1. Uz personālu attiecināmās specififikācijas
 - 4.2.1.1. Vispārīgas prasības
 - 4.2.1.2. Dokumentācija vilcienu vadītājiem
 - 4.2.1.2.1. Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmata
 - 4.2.1.2.2. Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts
 - 4.2.1.2.2.1. Maršruta apraksta sagatavošana
 - 4.2.1.2.2.2. Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi
 - 4.2.1.2.2.3. Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā
 - 4.2.1.2.3. Kustības grafiki
 - 4.2.1.2.4. Ritošais sastāvs
 - 4.2.1.3. Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav vilcienu vadītāji
 - 4.2.1.4. Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību
 - 4.2.1.5. Ar drošību saistīta komunikācija starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību
 - 4.2.2. Uz vilcieniem attiecināmās specififikācijas
 - 4.2.2.1. Vilciena redzamība
 - 4.2.2.1.1. Vispārīga prasība
 - 4.2.2.1.2. Vilciena priekšgals
 - 4.2.2.1.3. Vilciena astes daļa
 - 4.2.2.1.3.1. Pasažieru vilcieni
 - 4.2.2.1.3.2. Starptautiskās satiksmes kravas vilcieni
 - 4.2.2.1.3.3. Kravas vilcieni, kas nešķērso dalībvalstu robežu
 - 4.2.2.2. Vilciena dzirdamība

▼ B

- 4.2.2.2.1. Vispārīga prasība
- 4.2.2.2.2. Brīdinājuma ierīču kontrole
- 4.2.2.3. Ritekļu identifikācija
- 4.2.2.4. Pasažieru un kravas drošība
- 4.2.2.4.1. Kravas drošība
- 4.2.2.4.2. Pasažieru drošība
- 4.2.2.5. Vilciena sastāvs
- 4.2.2.6. Vilciena bremzēšana
- 4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai
- 4.2.2.6.2. Bremzēšanas veikspēja
- 4.2.2.7. Vilciena darbgatavības nodrošināšana
- 4.2.2.7.1. Vispārīga prasība
- 4.2.2.7.2. Vajadzīgie dati
- 4.2.2.8. Prasības attiecībā uz gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmību
- 4.2.2.9. Vilciena vadītāja modrības kontrole
- 4.2.3. Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas
- 4.2.3.1. Vilcienu plānošana
- 4.2.3.2. Vilcienu identifikācija
- 4.2.3.2.1. Vilciena kustības numura formāts
- 4.2.3.3. Vilciena atiešana
- 4.2.3.3.1. Pārbaudes un testi pirms atiešanas
- 4.2.3.3.2. Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli
- 4.2.3.4. Satiksmes vadība
- 4.2.3.4.1. Vispārīgas prasības
- 4.2.3.4.2. Ziņošana par vilcienu
- 4.2.3.4.2.1. Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju
- 4.2.3.4.2.2. Paredzētais nodošanas laiks
- 4.2.3.4.3. Bīstamās kravas
- 4.2.3.4.4. Ekspluatācijas kvalitāte
- 4.2.3.5. Datu reģistrēšana
- 4.2.3.5.1. Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena
- 4.2.3.5.2. Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā
- 4.2.3.6. Traucēts ekspluatācijas režīms
- 4.2.3.6.1. Ieteikumi citiem izmantotājiem
- 4.2.3.6.2. Ieteikumi vilcienu vadītājiem
- 4.2.3.6.3. Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā
- 4.2.3.7. Avārijas situāciju pārvaldība
- 4.2.3.8. Palīdzība vilciena apkalpei starpgadījumu vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā
- 4.3. Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas
- 4.3.1. Saskarnes ar infrastruktūras SITS
- 4.3.2. Saskarnes ar vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmas SITS
- 4.3.3. Saskarnes ar ritošā sastāva SITS
- 4.3.3.1. Saskarnes ar lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS
- 4.3.3.2. Saskarnes ar kravas vagonu SITS
- 4.3.3.3. Saskarnes ar ātrgaitas ritošā sastāva SITS
- 4.3.4. Saskarnes ar energoapgādes SITS

▼ B

- 4.4. Eksploatācijas noteikumi
- 4.5. Tehniskās apkopes noteikumi
- 4.6. Profesionālā kvalifikācija
 - 4.6.1. Profesionālā kompetence
 - 4.6.1.1. Profesionālās zināšanas
 - 4.6.1.2. Spēja praktiski izmantot zināšanas
 - 4.6.2. Lingvistiskā kompetence
 - 4.6.2.1. Principi
 - 4.6.2.2. Zināšanu līmenis
 - 4.6.3. Personāla sākotnējā un pastāvīgā novērtēšana
 - 4.6.3.1. Pamatelementi
 - 4.6.3.2. Mācību vajadzību analīze
 - 4.6.3.2.1. Mācību vajadzību analīzes izstrāde
 - 4.6.3.2.2. Mācību vajadzību analīzes atjaunināšana
 - 4.6.3.2.3. Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam
 - 4.6.3.2.3.1. Zināšanas par infrastruktūru
 - 4.6.3.2.3.2. Zināšanas par ritošo sastāvu
 - 4.6.3.2.3.3. Palīgpersonāls
- 4.7. Veselības un drošības nosacījumi
 - 4.7.1. Ievads
 - 4.7.2. Svītrots
 - 4.7.3. Svītrots
 - 4.7.4. Medicīniskās pārbaudes un psiholoģiskais novērtējums
 - 4.7.4.1. Pārbaudes pirms pieņemšanas darbā
 - 4.7.4.1.1. Medicīnisko pārbaūžu obligātais saturs
 - 4.7.4.1.2. Psiholoģiskais novērtējums
 - 4.7.4.2. Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā
 - 4.7.4.2.1. Periodisko medicīnisko pārbaūžu biežums
 - 4.7.4.2.2. Periodisko medicīnisko pārbaūžu obligātais saturs
 - 4.7.4.2.3. Papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģiskais novērtējums
 - 4.7.5. Medicīniskās prasības
 - 4.7.5.1. Vispārīgas prasības
 - 4.7.5.2. Redzes prasības
 - 4.7.5.3. Dzirdes prasības
- 4.8. Infrastruktūras un ritekļu reģistri
 - 4.8.1. Infrastruktūra
 - 4.8.2. Ritošais sastāvs
- 5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI
 - 5.1. Definīcijas
 - 5.2. Komponentu saraksts
- 6. KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒJUMS UN APAKŠSISTĒMAS VERIFIKĀCIJA
 - 6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti
 - 6.2. Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma
 - 6.2.1. Principi

▼ B

- 7. ĪSTENOŠANA
- 7.1. Principi
- 7.2. Īstenošanas pamatnostādnes
- 7.3. Īpaši gadījumi
- 7.3.1. Ievads
- 7.3.2. Īpašu gadījumu saraksts
- 7.3.2.1. Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Igaunija, Latvija un Lietuva
- 7.3.2.2. Īpašs pagaidu gadījums (T2) – Īrija un Apvienotā Karaliste
- A papildinājums. ERTMS/ETCS un ERTMS/GSM-R ekspluatācijas noteikumi
- B papildinājums. Citi noteikumi, kas ļauj nodrošināt saskaņotu ekspluatāciju
- C papildinājums. Ar drošību saistītas komunikācijas metodika
- D papildinājums. Informācija, kam jābūt pieejamai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam saistībā ar maršrutiem, kurus tas plāno izmantot
- E papildinājums. Valodas un saziņas prasmju līmenis
- F papildinājums
- G papildinājums
- H papildinājums
- I papildinājums
- J papildinājums. Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai
- K papildinājums
- L papildinājums. Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai
- M papildinājums
- N papildinājums
- O papildinājums
- P papildinājums. Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz korpusa
- Q papildinājums
- R papildinājums
- S papildinājums
- T papildinājums. Bremzēšanas raksturlielumi
- U papildinājums. Atklāto punktu saraksts
- V papildinājums
- W papildinājums. Skaidrojošā vārdnīca

▼B

1. IEVADS

1.1. **Tehniskā darbības joma**

Šī savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (turpmāk "SITS") attiecas uz Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 1. punkta sarakstā iekļauto satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu. Plašāka informācija par šo apakšsistēmu sniegta šā pielikuma 2. nodaļā.

Ja nepieciešams, SITS izšķir prasības parastajiem un ātrgaitas dzelzceļiem, kā noteikts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. nodaļā.

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 1. pantu ir Eiropas dzelzceļa sistēma, izņemot sistēmas un tīklus, kas minēti Direktīvas 2008/57/EK 1. panta 3. punktā.

1.3. **Šīs SITS saturs**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 3. punktu šajā SITS:

- a) norādīta tās paredzētā darbības joma, t. i., satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma – 2. nodaļa;
- b) noteiktas pamatprasības attiecīgajai apakšsistēmai un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām – 3. nodaļa;
- c) noteiktas funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas jāievēro attiecībā uz mērķa apakšsistēmu un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām. Vajadzības gadījumā šīs specifikācijas var atšķirties atkarībā no apakšsistēmas izmantošanas, piemēram, atkarībā no Direktīvas 2008/57/EK I pielikumā paredzētajām dzelzceļa līniju, mezglu un/vai ritošā sastāva kategorijām – 4. nodaļa;
- d) noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti un saskarnes, kam piemēro Eiropas specifikācijas, tostarp Eiropas standartus, kuri vajadzīgi, lai panāktu Eiropas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību – 5. nodaļa;
- e) noteikts, kādas procedūras katrā attiecīgā gadījumā jāizmanto, lai novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai – 6. nodaļa;
- f) norādīta šīs SITS īstenošanas stratēģija. Jo īpaši precizēts, kādi starposmi jāīsteno un kurus elementus var piemērot, lai pakāpeniski pārietu no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu – 7. nodaļa;
- g) norādīta attiecīgā personāla profesionālā kvalifikācija un veselības un darba drošības nosacījumi, kas vajadzīgi attiecīgās apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei, kā arī SITS īstenošanai – 4. nodaļa.

▼B

Turklāt saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 5. punktu katrā SITS var paredzēt īpašus gadījumus. Šie gadījumi norādīti 7. nodaļā.

Šīs SITS 4. nodaļā iekļauti arī ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumi, kas attiecas uz šā pielikuma 1.1. un 1.2. punktā norādīto darbības jomu.

2. APAKŠSISTĒMAS/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA

2.1. Apakšsistēma

“Satiksmes nodrošināšanas un vadības” apakšsistēma Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.5. punktā aprakstīta šādi:

“Darba paņēmieni un pienācīgais aprīkojums, kas nodrošina dažādu struktūras apakšsistēmu saskaņotu darbību gan parastā, gan traucētā režīmā, ietverot īpaši vilcienu sastāvu veidošanu un vadīšanu, satiksmes plānošanu un vadību.

Profesionālā kvalifikācija, kas nepieciešama pārrobežu pārvadājumu veikšanai.”

2.2. Darbības joma

Šo SITS piemēro infrastruktūras pārvaldītāju (turpmāk “IP”) un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu (turpmāk “DzPU”) satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai, kas attiecas uz vilcienu ekspluatāciju Eiropas dzelzceļa sistēmā, kā definēts 1.2. punktā.

2.2.1. *Personāls un vilcieni*

SITS 4.6. un 4.7. punkts attiecas uz personālu, kas veic tādas drošībai būtiskus pienākumus kā vilciena pavadīšana, ja tie ir saistīti ar valsts robežu šķērsošanu un darbu aiz jebkuras vietas, kura infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā ir noteikta kā “robeža” un iekļauta tā drošības atļaujā.

SITS 4.6.2. punkts attiecas arī uz vilcienu vadītājiem, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/59/EK ⁽¹⁾ VI pielikuma 8. punktā. Ja darbs jāveic tikai līdz jebkurai “robežas” vietai, kā aprakstīts šā punkta pirmajā daļā, neuzskata, ka personāls šķērso valsts robežu.

Uz personālu, kas veic tādas drošībai būtiskus pienākumus kā vilcienu dispečera pienākumi un vilcienu kustības atļaušana, attiecas profesionālās kvalifikācijas un veselības un drošības nosacījumu savstarpēja atzīšana starp dalībvalstīm.

Uz personālu, kas veic tādas drošībai būtiskus pienākumus, kuri saistīti ar pēdējiem vilciena sagatavošanas darbiem, pirms tam paredzēts šķērsojot valsts robežu, un strādā aiz jebkuras “robežas” vietas, kā aprakstīts šā punkta pirmajā daļā, attiecas 4.6. punkts par veselības un drošības nosacījumu savstarpēju atzīšanu starp dalībvalstīm. Ja visi ritekļi vilcienā, kas šķērso valsts robežu, šķērso to tikai līdz “robežas” vietai, kā aprakstīts šā punkta pirmajā daļā, neuzskata, ka vilciens veic pārrobežu pārvadājumus.

⁽¹⁾ OV L 315, 3.12.2007., 51. lpp.



Iepriekš teikto var apkopot 1. un 2. tabulā.

1. tabula

Personāls, kas nodrošina tādu vilcienu darbību, kuri šķērso valsts robežu un turpina kustību aiz vietas, kas noteikta kā “robeža”

Pienākums	Profesionālā kvalifikācija	Medicīniskās prasības
Vilcienu pavadīšana	4.6.	4.7.
Vilcienu kustības atļaušana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilcienu sagatavošana	4.6.	Savstarpēja atzīšana
Vilcienu dispečera pienākumi	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana

2. tabula

Personāls, kas nodrošina tādu vilcienu darbību, kuri nešķērso valsts robežu vai šķērso to tikai līdz vietai, kas noteikta kā “robeža”

Pienākums	Profesionālā kvalifikācija	Medicīniskās prasības
Vilcienu pavadīšana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilcienu kustības atļaušana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilcienu sagatavošana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilcienu dispečera pienākumi	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana

2.2.2. *Principi*

Šī SITS attiecas uz tiem “satiksmes nodrošināšanas un vadības” apakšsistēmas elementiem (kā izklāstīts 4. nodaļā), attiecībā uz kuriem galvenokārt pastāv DzPU un IP ekspluatācijas saskarnes un kuri īpaši veicina savstarpēju izmantojamību.

DzPU un IP jānodrošina, lai tiktu izpildītas visas prasības attiecībā uz noteikumiem, procedūrām un dokumentiem, nosakot atbilstošus procesus. Šo procesu organizācijai ir būtiska nozīme DzPU un IP drošības pārvaldības sistēmā (turpmāk “DPS”), kas jāizveido saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK ⁽¹⁾ prasībām. DPS pirms drošības sertifikātu/atļauju piešķiršanas novērtē attiecīgās valsts drošības iestādes (turpmāk “VDI”).

2.2.3. *Piemērojamība pašreizējiem riteņiem un infrastruktūrai*

Lai gan šajā SITS iekļautās prasības pārsvarā ir saistītas ar procesiem un procedūrām, daļa no tām attiecas arī uz ekspluatācijai svarīgiem fiziskiem elementiem, vilcieniem un riteņiem.

Šo elementu konstrukcijas kritēriji ir aprakstīti tajās strukturālajās SITS, kas attiecas uz apakšsistēmām, piemēram, ritošā sastāva apakšsistēmu. Šajā SITS ņemtas vērā šo elementu ekspluatācijas funkcijas.

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

▼B

3. PAMATPRASĪBAS

3.1. **Atbilstība pamatprasībām**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 4. panta 1. punktu Eiropas dzelzceļa sistēmai, tās apakšsistēmām un to savstarpējas izmantojamības komponentiem jāatbilst pamatprasībām, kas vispārīgā veidā noteiktas minētās direktīvas III pielikumā.

3.2. **Pamatprasību pārskats**

Pamatprasības attiecas uz:

- drošību,
- drošumu un darbīgumu,
- veselības aizsardzību,
- vides aizsardzību,
- tehnisko savietojamību.

Saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK pamatprasības var būt vispārīgi piemērojamas visai Eiropas dzelzceļa sistēmai vai īpaši noteiktas katrai apakšsistēmai un tās komponentiem.

Turpmāk 3. tabulā sniegts kopsavilkums par atbilstību starp šo SITS un Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā izklāstītajām pamatprasībām.

3. tabula

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbīgavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Satiksmes nodrošināšanai un vadībai īpaši piemērojamās pamatprasības		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.1.2.	Dokumentācija vilcienu vadītājiem						X									X		X
4.2.1.2.1.	Procedūru rokasgrāmata												X			X		X
4.2.1.2.2.	Maršruta apraksts															X		X
4.2.1.2.2.1.	Maršruta apraksta sagatavošana															X		
4.2.1.2.2.2.	Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi															X		X
4.2.1.2.2.3.	Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā															X	X	X
4.2.1.2.3.	Kustības grafiki															X	X	X
4.2.1.2.4.	Ritošais sastāvs						X									X		X
4.2.1.3.	Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav vilcienu vadītāji						X									X		X
4.2.1.4.	Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību						X									X	X	

▼B

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbātavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Satiksmes nodrošināšanai un vadībai īpaši piemērojamās pamatprasības		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4		1.4.5	1.5	2.6.1
4.2.1.5.	Ar drošību saistīta komunikācija starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību						X									X	X	X
4.2.2.1.	Vilciena redzamība	X														X		X
4.2.2.1.1.	Vispārīga prasība	X														X		X
4.2.2.1.2.	Vilciena priekšgals	X														X		X
4.2.2.1.3.	Vilciena astes daļa	X														X		X
4.2.2.2.	Vilciena dzirdamība	X											X			X		X
4.2.2.2.1.	Vispārīga prasība	X														X		X
4.2.2.2.2.	Kontrole	X																X
4.2.2.3.	Ritekļu identifikācija						X									X		X
4.2.2.4.	Pasažieru un kravas drošība															X		
4.2.2.5.	Vilciena sastāvs															X		
4.2.2.6.	Vilciena bremzēšana		X													X		X

▼B

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Satiksmes nodrošināšanai un vadībai īpaši piemērojamās pamatprasības		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4		1.4.5	1.5	2.6.1
4.2.2.6.1.	Obligātās prasības bremžu sistēmai		X													X		X
4.2.2.6.2.	Bremzēšanas veiktspēja		X													X		X
4.2.2.7.	Vilciena darbgatavības nodrošināšana		X													X		X
4.2.2.7.1.	Vispārīga prasība															X		X
4.2.2.7.2.	Vajadzīgie dati															X		X
4.2.2.8.	Prasības attiecībā uz signālu un gar dzelzceļa līniju izvietoto zīmju saskatāmību														X	X		
4.2.2.9.	Vilciena vadītāja modrības kontrole															X		
4.2.3.1.	Vilcienu plānošana		X														X	X
4.2.3.2.	Vilcienu identifikācija															X	X	X
4.2.3.3.	Vilciena atiešana															X		X
4.2.3.3.1.	Pārbaudes un testi pirms atiešanas		X				X									X		X

▼B

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbīgavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Satiksmes nodrošināšanai un vadībai īpaši piemērojamās pamatprasības			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4		1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2
4.2.3.3.2.	Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli		X				X										X	X	
4.2.3.4.	Satiksmes vadība																X	X	X
4.2.3.4.1.	Vispārīgas prasības																X	X	X
4.2.3.4.2.	Ziņošana par vilcienu																X	X	X
4.2.3.4.2.1.	Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju																X		X
4.2.3.4.2.2.	Paredzētais nodošanas laiks																X		X
4.2.3.4.3.	Bīstamās kravas																X	X	
4.2.3.4.4.	Ekspluatācijas kvalitāte																	X	X
4.2.3.5.	Datu reģistrēšana						X											X	
4.2.3.5.1.	Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena						X											X	
4.2.3.5.2.	Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā						X											X	
4.2.3.6.	Traucēts ekspluatācijas režīms																X	X	X

▼B

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbīgasība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Satiksmes nodrošināšanai un vadībai īpaši piemērojamās pamatprasības		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4		1.4.5	1.5	2.6.1
4.2.3.6.1.	Ieteikumi citiem izmantotājiem															X		X
4.2.3.6.2.	Ieteikumi vilcienu vadītājiem															X		
4.2.3.6.3.	Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā															X	X	X
4.2.3.7.	Avārijas situāciju pārvaldība															X	X	X
4.2.3.8.	Palīdzība vilciena apkalpei starpgadījumu vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā																	X
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi															X	X	
4.6.	Profesionālā kvalifikācija															X	X	X
4.7.	Veselības un drošības nosacījumi															X		

▼B4. **APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS**4.1. **Ievads**

Ņemot vērā visas attiecīgās pamatprasības, 2.2. punktā aprakstītā satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma aptver tikai šajā nodaļā noteiktos elementus.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK ⁽¹⁾ infrastruktūras pārvaldītāja vispārējā atbildībā ir visu to attiecīgo prasību noteikšana, kas ir obligātas vilcieniem, kuriem ir atļauta kustība tā tīklā, ņemot vērā atsevišķu dzelzceļa līniju ģeogrāfiskās īpatnības un šajā nodaļā izklāstītās funkcionālās un tehniskās specifikācijas.

4.2. **Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas:

- uz personālu attiecināmas specifikācijas,
- uz vilcieniem attiecināmas specifikācijas,
- uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmas specifikācijas.

4.2.1. *Uz personālu attiecināmās specifikācijas*4.2.1.1. **Vispārīgās prasības**

Šis punkts attiecas uz personālu, kas piedalās apakšsistēmas ekspluatācijā, veicot drošībai būtiskus pienākumus, kuros dzelzceļa pārvaldītājam ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītāju.

- 1) Dzelzceļa pārvaldītāja uzņēmuma darbinieki, kas
 - a) vada vilcienus (turpmāk šajā SITS “vilciena vadītājs”) un ir vilciena apkalpes locekļi;
 - b) veic pienākumus vilcienā (izņemot vilciena vadīšanu) un ir vilciena apkalpes locekļi;
 - c) sagatavo vilcienus;
- 2) infrastruktūras pārvaldītāja personāls, kas atbild par vilcienu kustības atļaušanu.

Prasības attiecas uz šādām jomām:

- dokumentācija
- komunikācija

Turklāt attiecībā uz 2.2.1. punktā minēto personālu šajā SITS ir izklāstītas prasības, kas attiecas uz:

⁽¹⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

▼B

- kvalifikāciju (sk. 4.6. punktu un L papildinājumu),
- veselības un drošības nosacījumiem (sk. 4.7. punktu)

4.2.1.2. Dokumentācija vilcienu vadītājiem

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas ekspluatē vilcienus, jānodrošina vilcienu vadītājiem visa viņu pienākumu izpildei vajadzīgā informācija un dokumentācija.

Šajā informācijā jāņem vērā nepieciešamie elementi, kas attiecas uz ekspluatāciju normālā un traucētā režīmā un avārijas situācijās maršrutos, kuros kursē vilcieni, kā arī attiecībā uz ritošo sastāvu, ko izmanto šajos maršrutos.

4.2.1.2.1. Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmata

Visas procedūras, kas jāievēro vilciena vadītājam, jāiekļauj dokumentā vai jānodrošina elektroniskā vidē ar nosaukumu "Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmata" ("*Driver's Rule Book*").

Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmātā jānosaka prasības normālā un traucētā ekspluatācijas režīmā, kā arī avārijas situācijās, ar ko var saskarties vilciena vadītājs, visiem maršrutiem, kuros kursē vilciens, kā arī ritošajam sastāvam, ko izmanto šajos maršrutos.

Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmātā jāaptver divi skaidri noteikti aspekti:

- kopīgo noteikumu un procedūru kopuma apraksts, kas ir spēkā visā TEN tīklā (ņemot vērā A, B un C papildinājuma saturu),
- visu to nepieciešamo noteikumu un procedūru kopuma apraksts, kas katram infrastruktūras pārvaldītājam ir atšķirīgs.

Rokasgrāmātā jāiekļauj procedūras, kas attiecas vismaz uz šādiem jautājumiem:

- personāla drošība un aizsardzība,
- vilcienu vadības iekārtas un signalizācija,
- vilciena ekspluatācija, tostarp traucētā režīmā,
- vilces līdzekļi un ritošais sastāvs,
- starpgadījumi un avārijas.

Par vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmatas izstrādi atbild dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmata dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā vienādā formātā visai infrastruktūrai, kurā strādā tā vilcienu vadītāji.

Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmata dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā tā, lai vilcienu vadītāji varētu piemērot visus ekspluatācijas noteikumus.

▼B

Rokasgrāmatai jāpievieno divi pielikumi:

- 1. pielikums: Komunikācijas procedūru rokasgrāmata.
- 2. pielikums: Veidlapu paraugi.

Iepriekš noteiktas formas ziņojumiem un veidlapām jābūt infrastruktūras pārvaldītāju “darba” valodā.

Vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmatas izstrādes un atjaunināšanas procesā jāievēro šādi posmi:

- infrastruktūras pārvaldītājs (vai organizācija, kas atbild par ekspluatācijas noteikumu sagatavošanu) sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam attiecīgo informāciju infrastruktūras pārvaldītāja darba valodā,
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā sākotnējo vai atjaunināto dokumentu,
- ja valoda, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izvēlējies sagatavot vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmatu, nav tā, kurā sagatavota attiecīgā sākotnēji sniegtā informācija, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vajadzības gadījumā nodrošina tulkojumu un/vai sniedz skaidrojošas piezīmes citā valodā.

Infrastruktūras pārvaldītājam jāgādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotās dokumentācijas saturs būtu pilnīgs un precīzs.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāgādā, lai vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmatas saturs būtu pilnīgs un precīzs.

4.2.1.2.2. Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts

Vilcieni vadītāji jānodrošina ar informāciju, kurā aprakstītas izmantotajās dzelzceļa līnijas un ar tām saistītās attiecīgās lauka iekārtas, kas ir saistītas ar vilciena vadīšanu. Šī informācija jāizklāsta vienotā dokumentā ar nosaukumu “Maršruta apraksts” (tas var būt gan parasts, gan elektronisks dokuments).

Obligāti jāsniedz vismaz šāda informācija:

- vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi,
- kāpumu un kritumu norādes,
- detalizēta dzelzceļa līnijas shēma.

4.2.1.2.2.1. Maršruta apraksta sagatavošana

Katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā maršruta apraksts vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē tā vilcieni.

▼ B

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbild par pilnīgu un pareizu maršruta apraksta izstrādi (piemēram, vajadzības gadījumā nodrošina tulkojumu un/vai sniedz skaidrojošas piezīmes), izmantojot infrastruktūras pārvaldītāju sniegto informāciju.

Maršruta aprakstā jāiekļauj šāda informācija (šis saraksts nav izsmeļošs):

- a) vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi:
 - signalizācijas tips un attiecīgais darba režīms (divceļu līnija, reversīva kustība, kustība pa kreiso vai pa labo pusi utt.),
 - energoapgādes veids,
 - zemes un vilciena radiosakaru iekārtas tips;
- b) kāpumu un kritumu norādes – ar kāpuma un krituma (slīpuma) vērtībām un atrašanās vietu;
- c) detalizēta dzelzceļa līnijas shēma:
 - uz dzelzceļa līnijas esošo staciju nosaukumi un citi svarīgi punkti, norādot to izvietojumu;
 - tuneļi, norādot to izvietojumu, nosaukumu, garumu, īpašu informāciju, piemēram, pāreju un drošības izeju esību, kā arī tādu drošu vietu izvietojumu, uz kurām var evakuēt pasažierus,
 - svarīgas vietas, piemēram, neitrālās sekcijas,
 - pieļaujamais maksimālais ātrums katram sliežu ceļam, tostarp vajadzības gadījumā norāde par dažādiem ātrumiem attiecībā uz dažu tipu vilcieniem,
 - atbildīgais infrastruktūras pārvaldītājs,
 - komunikācijas līdzekļi saziņai ar satiksmes vadības/kontroles centru normālā un traucētā ekspluatācijas režīmā.

Infrastruktūras pārvaldītājam jāgādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotās dokumentācijas saturs būtu pilnīgs un precīzs.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāgādā, lai maršruta apraksta saturs būtu pilnīgs un precīzs.

4.2.1.2.2.2. Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi

Infrastruktūras pārvaldītājam jāpaziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam par visiem saskaņā ar 4.2.1.2.2.1. punktu sniegtās informācijas pastāvīgajiem vai īslaicīgajiem grozījumiem.

Šie grozījumi katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāsapņemas īpašā dokumentā vai jānodrošina elektroniskā vidē vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieni.

▼ B

Infrastrukturā pārvaldītājam jāgādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotās dokumentācijas saturs būtu pilnīgs un precīzs.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāgādā, lai tā dokumenta saturs, kurā sagrupēti maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi, būtu pilnīgs un precīzs.

4.2.1.2.2.3. Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā

Infrastrukturā pārvaldītājam jāinformē vilcienu vadītāji par jebkurām dzelzceļa līniju un attiecīgo lauka iekārtu pārmaiņām, par kurām nav paziņots kā par maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumiem, kā noteikts 4.2.1.2.2.2. punktā.

4.2.1.2.3. Kustības grafiki

Informācija par vilcienu kustības grafiku palīdz nodrošināt precīzu vilcienu kustību un uzlabot pakalpojumu efektivitāti.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāsniedz vilcienu vadītājiem informācija, kas vajadzīga normālai vilciena vadīšanai, norādot vismaz:

- vilcienu identifikāciju,
- vilcienu kursēšanas dienas (vajadzības gadījumā),
- pieturvietas un ar tām saistītās darbības,
- citus laika punktus,
- pienākšanas/atiešanas/garāmbraukšanas laikus katrā no šiem punktiem.

Šo informāciju par vilcienu kustību, kuras pamatā jābūt infrastruktūras pārvaldītāja sniegtai informācijai, var nodrošināt elektroniski vai papīra formātā.

Vilcienu vadītāju iepazīstināšanai ar šo informāciju jābūt saskaņotai visās līnijās, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieni.

4.2.1.2.4. Ritošais sastāvs

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz vilcienu vadītājiem visu informāciju, kas attiecas uz ritošā sastāva ekspluatāciju traucētā režīmā (piemēram, par vilcieniem, kam vajadzīga palīdzība). Dokumentācijā šādos gadījumos jāpievērš uzmanība arī konkrētajai saskarnei ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu.

4.2.1.3. Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav vilcienu vadītāji

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savam (vilcienu vai citam) personālam, kas pilda drošībai būtiskus pienākumus, kuros ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, iekārtām vai sistēmām, sniedz tādu informāciju par noteikumiem, procedūrām, ritošo sastāvu un maršrutu, kādu tas uzskata par vajadzīgu šo pienākumu pildīšanai. Šī informācija ir piemērojama gan normālā, gan traucētā ekspluatācijas režīmā.

▼B

Vilcienu personālam paredzētās informācijas struktūras, formāta, satura un izstrādes un atjaunināšanas procesa pamatā jābūt šīs SITS 4.2.1.2. apakšiedaļā izklāstītajai specifikācijai.

4.2.1.4. Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību

Visai informācijai, kas vajadzīga, lai nodrošinātu ar drošību saistītu komunikāciju starp darbiniekiem, kuri atļauj vilcienu kustību, un vilciena apkalpi, jābūt izklāstītai:

— dokumentos, kuros aprakstīti komunikācijas principi (C papildinājums),

— dokumentā ar nosaukumu “Veidlapu paraugi”.

Infrastrukturās pārvaldītājam šie dokumenti jā sagatavo savā darba valodā.

4.2.1.5. Ar drošību saistīta komunikācija starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību

Valoda, ko izmanto ar drošību saistītā komunikācijā starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem (kā noteikts L papildinājumā) un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību, ir attiecīgā maršruta infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda (sk. skaidrojošo vārdnīcu).

Principi, kas jāievēro ar drošību saistītā komunikācijā starp vilciena apkalpi un darbiniekiem, kuri atļauj vilcienu kustību, ir izklāstīti C papildinājumā.

Saskaņā ar Direktīvu 2001/14/EK infrastruktūras pārvaldītājs atbild par sava personāla ikdienas darbā lietojamās “darba” valodas publicēšanu.

Ja atbilstoši vietējai praksei jālieto arī otra valoda, infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka šīs valodas lietošanas ģeogrāfiskās robežas.

4.2.2. *Uz vilcieniem attiecināmās specifikācijas*

4.2.2.1. Vilciena redzamība

4.2.2.1.1. Vispārīga prasība

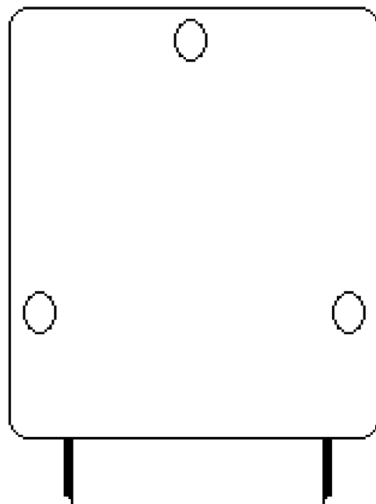
Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina, lai vilcieni būtu aprīkoti ar signālierīcēm, kas apzīmē vilciena priekšgalu un astes daļu.

4.2.2.1.2. Vilciena priekšgals

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina, lai vilciens, kas tuvojas, būtu skaidri redzams un atpazīstams kā vilciens pēc ieslēgtiem priekšējiem baltas gaismas lukturiem un to izvietojuma.

▼B

Uz priekšu vērstajam vilciena pirmā ritekļa priekšgalam jābūt aprīkotam ar trim lukturiem vienādsānu trīsstūra formā, kā redzams attēlā. Šiem lukturiem vienmēr jābūt ieslēgtiem, ja vilciens brauc ar šo galu pa priekšu.

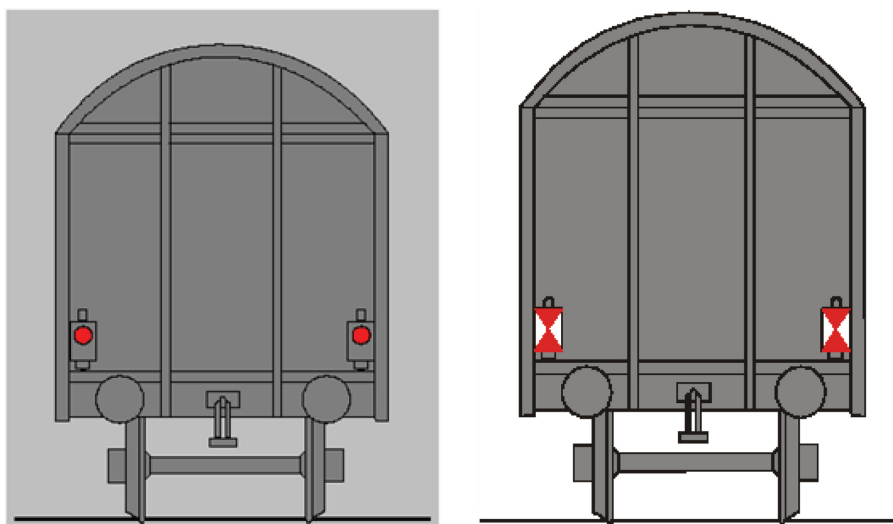


Priekšējiem lukturiem jāpadara vilciens pēc iespējas vieglāk pamanāms (piemēram, darbiniekiem, kas strādā uz sliežu ceļiem, un cilvēkiem, kuri izmanto publiskas pārbrauktuves) (gabarītlukturi), naktī un vājā apgaismojumā jānodrošina pietiekama redzamība vilciena vadītājam (izgaismojot priekšā esošo dzelzceļa līniju un gar līniju izvietotās informācijas zīmes/plāksnes utt.) (galvenie lukturi), un tie nedrīkst apžilbināt pretimbraucošu vilcienu vadītājus.

Atstatums starp lukturiem, to augstums virs sliedēm, diametrs, gaismas intensitāte un emitētā gaismas stara izmēri un forma dienā un naktī ir noteikti ritošā sastāva SITS (turpmāk "RST SITS").

4.2.2.1.3. Vilciena astes daļa

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina vajadzīgās signālierīces, kas apzīmē vilciena astes daļu. Astes daļas signāliem jābūt redzamiem tikai vilciena pēdējā ritekļa aizmugurē. Tie jāizvieto, kā norādīts attēlā.



▼B

4.2.2.1.3.1. Pasažieru vilcieni

Pasažieru vilcienu astes daļas signālierīcei jābūt diviem vienmērīgas sarkanās gaismas lukturiem, kas atrodas uz šķērsass vienādā augstumā virs buferiem.

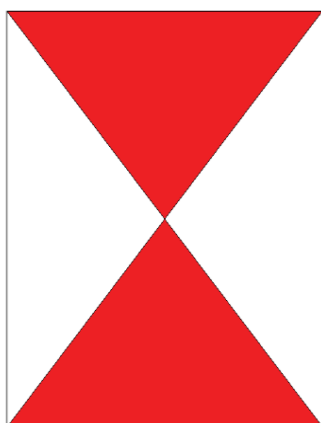
4.2.2.1.3.2. Starptautiskās satiksmes kravas vilcieni

Dalībvalstis paziņo, kuras no turpmāk minētajām prasībām tās piemēros dalībvalsts tīklā attiecībā uz vilcieniem, kas šķērsro dalībvalstu robežas:

vai nu

— divus vienmērīgas sarkanās gaismas lukturus vai

— divas šādas formas gaismu atstarojošas plāksnes ar baltiem sānu trīsstūriem un sarkanu augšējo un apakšējo trīsstūri:



Lukturi vai plāksnes jānovieto uz šķērsass vienādā augstumā virs buferiem. Dalībvalstīm, kas piemēro prasību par divu gaismu atstarojošu plāksņu izmantošanu, jāatzīst arī divi vienmērīgas sarkanās gaismas lukturi, kuri apzīmē vilciena astes daļu.

4.2.2.1.3.3. Kravas vilcieni, kas nešķērsro dalībvalstu robežu

Attiecībā uz kravas vilcieniem, kas nešķērsro dalībvalstu robežu, vilciena astes daļas apzīmēšanas signālierīces ir atklāts punkts (sk. U papildinājumu).

4.2.2.2. Vilciena dzirdamība

4.2.2.2.1. Vispārīga prasība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina, lai vilcieni būtu aprīkoti ar audiālu brīdinājuma ierīci, kas norāda uz vilciena tuvošanos.

4.2.2.2.2. Brīdinājuma ierīču kontrole

Jābūt iespējai ieslēgt audiālo brīdinājuma ierīci no jebkuras vilciena vadīšanas pozīcijas.

▼ B

4.2.2.3. Ritekļu identifikācija

Katram riteklim jābūt Eiropas ritekļa numuram, lai to varētu atšķirt no jebkura cita dzelzceļa ritekļa. Numuram jābūt labi redzamam un izvietotam vismaz uz katras ritekļa garenvirziena sānu malas, kā norādīts P papildinājumā.

Eiropas ritekļa numurs sastāv no 12 cipariem. Stikāka informācija ir sniegta Lēmumā 2007/756/EK.

Jābūt arī iespējai identificēt riteklim piemērojamus ekspluatācijas ierobežojumus.

4.2.2.4. Pasažieru un kravas drošība

4.2.2.4.1. Kravas drošība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina, lai kravas ritekļu krava būtu droši un stingri nostiprināta visu brauciena laiku.

4.2.2.4.2. Pasažieru drošība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina, lai pasažieru pārvadāšana būtu droša visu brauciena laiku, sākot no vilciena atiešanas.

4.2.2.5. Vilciena sastāvs

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā noteikumi un procedūras, kas tā personālam jāievēro, lai nodrošinātu vilciena atbilstību piešķirtajam ceļam.

Prasībās attiecībā uz vilciena sastāvu jāņem vērā šādi elementi:

a) ritekļi

- visiem vilciena ritekļiem jāatbilst visām prasībām, ko piemēro maršrutos, kuros notiks vilciena kustība,
- visiem vilciena ritekļiem jāspēj braukt ar maksimālo ātrumu, kādā paredzēta vilciena kustība,
- nevienam vilciena riteklim nedrīkst būt pārsniegts noteiktais tehniskās apkopes intervāls (ne laika, ne nobrauktā attāluma ziņā), un to nedrīkst pārsniegt visā attiecīgā brauciena laikā un garumā;

b) vilciens

- ritekļu kombinācijai, kas veido vilcienu, jāatbilst attiecīgā maršruta tehniskajiem ierobežojumiem, un tā garums nedrīkst pārsniegt atiešanas un pienākšanas termināļos pieļaujamo maksimālo garumu,
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbild par to, lai vilciens būtu tehniski gatavs braucienam un lai tā tehniskā gatavība saglabātos visu brauciena laiku;

▼B

c) masa un ass slodze

- vilciena masa nedrīkst pārsniegt maksimālo masu, ko pieļauj ierobežojumi attiecīgajā maršruta posmā, sakabju izturība, vilces jauda un citi attiecīgi vilciena raksturlielumi. Jāievēro ass slodzes ierobežojumi;

d) vilciena maksimālais ātrums

- nosakot vilciena maksimālo ātrumu, jāņem vērā visi ierobežojumi attiecīgajos maršrutos, bremzēšanas veiktspēja, ass slodze un ritekļu tips;

e) kinemātiskā apliece

- vilciena ritekļu (ieskaitot jebkuru kravu) kinemātiskais gabarīts nedrīkst pārsniegt attiecīgajā maršruta posmā maksimāli pieļaujamus izmērus.

Bremzēšanas režīma vai vilces tipa dēļ konkrētiem vilcieniem var noteikt vai piemērot papildu ierobežojumus.

4.2.2.6. Vilciena bremzēšana

4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai

Visiem vilciena ritekļiem jābūt pievienotiem automātiskajai nepārtauktas darbības bremžu sistēmai, kā noteikts ritošā sastāva SITS (Komisijas Lēmumi 2006/861/EK ⁽¹⁾, 2008/232/EK ⁽²⁾ un 2011/291/ES ⁽³⁾).

Jānodrošina ikviena vilciena pirmā un pēdējā ritekļa (tostarp visu vilces vienību) automātisko bremžu efektīva darbība.

Ja vilciens nejauši sadalās divās daļās, maksimālas bremzēšanas rezultātā abām atdalīto vagonu rindām automātiski jāapstājas.

4.2.2.6.2. Bremzēšanas veiktspēja

Infrastruktūras pārvaldītājam jāinformē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi par vajadzīgo faktisko bremzēšanas veiktspēju. Vajadzības gadījumā šajā informācijā iekļauj nosacījumus attiecībā uz tādu bremzēšanas sistēmu izmantošanu, kas var ietekmēt infrastruktūru, piemēram, attiecībā uz magnētiskajām, reģeneratīvajām un virpuļstrāvas bremzēm.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi atbild par to, lai vilcieniem būtu pietiekama bremzēšanas veiktspēja, izstrādājot bremzēšanas noteikumus, kas to personālam jāievēro.

Noteikumus par bremzēšanas veiktspēju pārvalda infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā.

Papildu prasības izklāstītas T papildinājumā.

⁽¹⁾ OV L 344, 8.12.2006., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 84, 26.3.2008., 132. lpp.

⁽³⁾ OV L 139, 26.5.2011., 1. lpp.

▼ B

4.2.2.7. Vilciena darbġatavības nodrošināšana

4.2.2.7.1. Vispārīga prasība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānosaka process, lai nodrošinātu, ka visas ar drošību saistītās vilciena iekārtas ir pilnīgā darba kārtībā un vilciens var droši braukt.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāinformē infrastruktūras pārvaldītājs par visiem vilciena raksturlielumu pārveidojumiem, kas ietekmē tā darbību, kā arī par visiem pārveidojumiem, kuri varētu ietekmēt vilciena atbilstību tam piešķirtajam ceļam.

Infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānosaka un regulāri jāatjaunina nosacījumi un procedūras, kas attiecas uz vilcienu ekspluatāciju traucētā režīmā.

4.2.2.7.2. Vajadzīgie dati

Datiem, ko vajag drošai un efektīvai ekspluatācijai, un šo datu nosūtīšanas procesam jāietver:

- vilciena identifikācija,
- par vilcienu atbildīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma identifikācija,
- vilciena faktiskais garums,
- norāde par to, ka vilciens pārvadā pasažierus vai dzīvniekus, ja tas nav iepriekš paredzēts,
- visi ekspluatācijas ierobežojumi, norādot attiecīgos ritekļus (ģabarīts, ātruma ierobežojumi utt.),
- infrastruktūras pārvaldītājam vajadzīgā informācija par bīstamo kravu pārvadājumiem.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina, lai šie dati infrastruktūras pārvaldītājiem būtu pieejami pirms vilciena atiešanas.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāinformē infrastruktūras pārvaldītāji, ja vilciens neaizņems tam piešķirto ceļu vai ir atcelts.

4.2.2.8. Prasības attiecībā uz ġar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmību

Vilciena vadītājam jāspēj saskatīt ġar dzelzceļa līniju izvietotos signālus un zīmes, un tiem jābūt tādiem, lai vilciena vadītājs spētu tos saskatīt situācijā, kad vilciena vadītājam nepieciešams ievērot signālus un zīmes. Tas pats attiecas uz dzelzceļa līnijas malās izvietotām cita veida zīmēm, ja tās ir saistītas ar drošību.

Vilcienu vadītāju kabīņu konstrukcijai jābūt saskaņotai, lai vilciena vadītājs viegli varētu saskatīt attiecīgo viņam paredzēto informāciju.

▼B

- 4.2.2.9. **Vilcienu vadītāja modrības kontrole**
 Vilcienā jābūt ierīcei, kas uzrauga vilcienu vadītāja modrību. Tā iedarbojas, lai apstādinātu vilcienu, ja vilcienu vadītājs noteiktā laikā nereaģē – laika intervāls ir precizēts ritošā sastāva SITS.
- 4.2.3. *Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas*
- 4.2.3.1. **Vilcienu plānošana**
 Saskaņā ar Direktīvu 2001/14/EK infrastruktūras pārvaldītājam jānodrošina, kādi dati ir vajadzīgi, pieprasot vilcienu ceļu.
- 4.2.3.2. **Vilcienu identifikācija**
 Katrs vilciens jāidentificē, piešķirot tam vilcienu kustības numuru. Vilcienu kustības numuru piešķir infrastruktūras pārvaldītājs, piešķirot vilcienu ceļu, un par to jābūt informētam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un visiem vilcienu ekspluatācijā iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Vilcienu kustības numuram tīklā jābūt unikālam. Būtu jāizvairās no vilcienu kustības numuru maiņas vilcienu brauciena laikā.
- 4.2.3.2.1. **Vilcienu kustības numuru formāts**
 Vilcienu kustības numuru formāts ir noteikts Komisijas 2012. gada 25. janvāra Lēmumā 2012/88/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām ⁽¹⁾ (turpmāk “CCS SITS”).
- 4.2.3.3. **Vilcienu atiešana**
- 4.2.3.3.1. **Pārbaudes un testi pirms atiešanas**
 Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānosaka vajadzīgās pārbaudes un testi (piemēram, attiecībā uz durvīm, kravu, bremzēm), lai nodrošinātu vilcienu drošu atiešanu.
- 4.2.3.3.2. **Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilcienu ekspluatācijas stāvokli**
 Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē infrastruktūras pārvaldītāju par to, ka vilciens ir gatavs piekļūšanai tīklam.

 Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pirms atiešanas un brauciena laikā jāinformē infrastruktūras pārvaldītājs par jebkuru novirzi, kas ietekmē vilcienu vai tā ekspluatāciju un kas var ietekmēt vilcienu kustību.
- 4.2.3.4. **Satiksmes vadība**
- 4.2.3.4.1. **Vispārīgas prasības**
 Satiksmes vadībai jāgarantē droša, efektīva un precīza dzelzceļa darbība, tostarp efektīva pakalpojumu pārtraukumu seku novēršana.

 Infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka procedūras un līdzekļi, lai nodrošinātu:

⁽¹⁾ OV L 51, 23.2.2012., 1. lpp.

▼B

- vilcienu vadību reālā laikā,
- operatīvus pasākumus pēc iespējas efektīvākas infrastruktūras darbības uzturēšanai faktiskas vai paredzamas kavēšanās vai starpgadījumu gadījumā,
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu informēšanu šādos gadījumos.

Visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vajadzīgos papildu procesus, kas ietekmē saskarni ar infrastruktūras pārvaldītājiem, var ieviest pēc vienošanās ar attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju.

4.2.3.4.2. Ziņošana par vilcienu

4.2.3.4.2.1. Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju

Infrastrukturā pārvaldītāji:

- a) nodrošina, ka to tīklos attiecīgos iepriekš noteiktos atskaites punktus reālā laikā tiek reģistrēti vilcienu atiešanas, ierašanās vai garāmbraukšanas laiks un delta novirzes vērtība;
- b) sniedz īpašos datus, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju. Šajā informācijā jānorāda:
 - vilciena identifikācija,
 - atskaites punkta identifikācija,
 - dzelzceļa līnija, pa kuru brauc vilciens,
 - plānotais laiks atskaites punktā,
 - faktiskais laiks atskaites punktā (norādot, vai tas ir atiešanas, ierašanās vai garāmbraukšanas laiks; attiecībā uz starposma atskaites punktiem, kuros vilciens apstājas, atsevišķi jāziņo ierašanās un atiešanas laiks),
 - par cik minūtēm agrāk vai vēlāk, nekā plānots, vilciens ierodas atskaites punktā,
 - sākotnējais skaidrojums par katru kavējumu, kas pārsniedz 10 minūtes vai citu saskaņā ar vilciena darbības uzraudzības režīmu noteiktu vērtību,
 - norāde, ka ziņojums par kādu vilcienu aizkavējas un par cik minūtēm tas aizkavējas,
 - iepriekšējās vilciena identifikācijas, ja tādas ir,
 - informācija par vilciena atcelšanu uz visu braucienu vai kādā brauciena posmā.

4.2.3.4.2.2. Paredzētais nodošanas laiks

Infrastrukturā pārvaldītājam jāizstrādā process, kas ļauj noteikt aptuvenu laika novirzi minūtēs no paredzētā laika, kad vilcienu ir plānots nodot no viena infrastruktūras pārvaldītāja otram.

▼B

Tajā jāiekļauj informācija par pakalpojumu pārtraukumiem (problēmas apraksts un vieta).

4.2.3.4.3. Bīstamās kravas

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānosaka bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzības procedūra.

Šajā procedūrā jāiekļauj:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/68/EK ⁽¹⁾ paredzētie noteikumi,
- informācija vilciena vadītājam par bīstamo kravu atrašanos un izvietojumu vilcienā,
- infrastruktūras pārvaldītājam vajadzīgā informācija par bīstamo kravu pārvadājumiem,
- komunikācijas līniju noteikšana kopā ar infrastruktūras pārvaldītāju un īpašu pasākumu plānošana ar šīm kravām saistītu avārijas situāciju gadījumiem.

4.2.3.4.4. Eksploatācijas kvalitāte

Infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānosaka procesi, lai uzraudzītu visu attiecīgo pakalpojumu efektivitāti.

Uzraudzības procesi jāizstrādā tā, lai tie dotu iespēju analizēt datus un noteikt pamattendences tiklab attiecībā uz cilvēku, kā uz sistēmas kļūdām. Šīs analīzes rezultāti jāizmanto, lai noteiktu uzlabošanas pasākumus, kas paredzēti tādu notikumu cēloņu novēršanai vai mazināšanai, kuri varētu traucēt tīkla efektīvu darbību.

Ja šādi uzlabošanas pasākumi var dot labumu visam tīklam, tostarp citiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, tie attiecīgi jā dara zināmi, ievērojot komercnoslēpumu.

Infrastruktūras pārvaldītājam pēc iespējas drīzāk jāizvērtē notikumi, kas ir radījuši būtiskus eksploatācijas pārtraukumus. Vajadzības gadījumā un jo īpaši ja ir iesaistīts kāds to darbinieks, infrastruktūras pārvaldītājam jāuzaicina piedalīties analīzē attiecīgajā notikumā iesaistītos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus. Ja šādas analīzes rezultātā tiek izstrādāti ieteikumi par uzlabojumiem tīklā, kas paredzēti, lai novērstu vai mazinātu avāriju/starpgadījumu cēloņus, šie ieteikumi jā dara zināmi visiem attiecīgajiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Šos procesus dokumentē, un tiem veic iekšējo revīziju.

⁽¹⁾ OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.

▼ B

4.2.3.5. Datu reģistrēšana

Dati, kas attiecas uz vilcienu kustību, jāreģistrē un jāsaglabā, lai

- atbalstītu sistemātisku drošības uzraudzību kā starpgadījumu un avāriju novēršanas līdzekli,
- pārliecinātos par vilciena vadītāja, vilciena un infrastruktūras darbību laikposmā līdz avārijai vai starpgadījumam un (attiecīgos gadījumos) uzreiz pēc tiem – tas ļautu noteikt ar vilciena vadīšanu vai vilciena iekārtām saistītos cēloņus un vajadzību pēc jauniem pasākumiem vai pastāvošo pasākumu izmaiņām, lai palīdzētu novērst līdzīgu gadījumu atkārtošanos,
- reģistrētu informāciju par lokomotīves/vilces vienības un vilciena vadītāja darbību.

Jābūt iespējai pārliecināties par reģistrēto datu sakrītību ar:

- reģistrēšanas dienu un laiku,
- reģistrētā notikuma precīzu ģeogrāfisko vietu (attālumu kilometros no identificējamās vietas),
- vilciena identifikāciju,
- vilciena vadītāja identitāti.

Prašības attiecībā uz šo datu glabāšanu, periodisku novērtēšanu un pieejamību ir noteiktas attiecīgajos tās dalībvalsts tiesību aktos:

- kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir licencēts (attiecībā uz vilcienā reģistrētajiem datiem), vai
- tās dalībvalsts tiesību aktos, kurā atrodas infrastruktūra (attiecībā uz ārpus vilciena reģistrētajiem datiem).

4.2.3.5.1. Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena

Infrastruktūras pārvaldītājam obligāti jāreģistrē šādi dati:

- ar vilcienu kustību saistītu lauka iekārtu (signāli, pārmijas utt.) atteices,
- sakarsušu bukšu konstatēšana, ja ir nodrošināta attiecīga ierīce,
- komunikācija starp vilciena vadītāju un infrastruktūras pārvaldītāja darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību.

▼ B

4.2.3.5.2. Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam obligāti jāreģistrē šādi dati:

- bīstama pabraukšana garām signāliem vai neatļauta pabraukšana garām zīmei “kustības atļaujas beigas”,
- avārijas bremžu izmantošana,
- vilciena braukšanas ātrums,
- vilcienā uzstādīto vadības (signalizācijas) sistēmu izolēšana vai ignorēšana,
- audiāla brīdinājuma ierīces (taures) izmantošana,
- durvju vadības ierīču izmantošana (durvju atvēršana, aizvēršana),
- sakarsušu bukšu konstatēšana, ja vilciens ir aprīkots ar sakarsušu bukšu atklāšanas ierīcēm,
- tās kabīnes identifikācija, par kuru reģistrē datus turpmākai pārbaudei.

4.2.3.6. Traucēts ekspluatācijas režīms

4.2.3.6.1. Ieteikumi citiem izmantotājiem

Infrastrukturā pārvaldītājam kopā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānosaka process, kā nekavējoties informēt vienu otru par visām situācijām, kas negatīvi ietekmē dzelzceļu tīkla vai ritošā sastāva drošību, darbību un/vai pieejamību.

4.2.3.6.2. Ieteikumi vilcienu vadītājiem

Visos traucēta ekspluatācijas režīma gadījumos, kas saistīti ar infrastruktūras pārvaldītāja atbildības jomu, infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz vilcienu vadītājiem oficiāli norādījumi par pasākumiem, kas jāveic, lai droši novērstu traucējumus.

4.2.3.6.3. Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā

Infrastrukturā pārvaldītājam kopā ar visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tā infrastruktūrā, un attiecīgos gadījumos kopā ar blakus esošajiem infrastruktūras pārvaldītājiem jānosaka, jāpublicē un jādara pieejami atbilstoši rezerves pasākumi, kā arī jānodrošina atbildība, pamatojoties uz prasību samazināt jebkādu traucēta ekspluatācijas režīma radītu negatīvu ietekmi.

Plānošanas prasībām un reaģēšanai uz šādiem notikumiem jābūt proporcionāliem traucējumu veidam un potenciālajai bīstamībai.

Šie pasākumi, kuros obligāti jāiekļauj tīkla normāla stāvokļa atjaunošanas plāni, var attiekties arī uz:

▼B

- ritošā sastāva atteicēm (piemēram, tādām, kas var radīt būtiskus satiksmes pārtraukumus, bojātu vilcienu glābšanas darbu procedūrām),
- infrastruktūras atteicēm (piemēram, elektrotīkla avārijām vai apstākļiem, kuros vilcienus var nākties novirzīt no rezervētā maršruta),
- ekstremāliem laika apstākļiem.

Infrastruktūras pārvaldītājam jāizveido un regulāri jāatjaunina kontaktinformācija infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbildīgajiem darbiniekiem, ar kuriem var sazināties, ja rodas pakalpojumu pārtraukums, kas rada ekspluatācijas režīma traucējumus. Jānorāda kontaktinformācija gan darba laikā, gan ārpus darba laika.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāiesniedz šī informācija infrastruktūras pārvaldītājam un jāinformē infrastruktūras pārvaldītājs par visām šīs kontaktinformācijas izmaiņām.

Infrastruktūras pārvaldītājam jāinformē visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi par visām tā kontaktinformācijas izmaiņām.

4.2.3.7. Avārijas situāciju pārvaldība

Infrastruktūras pārvaldītājam, konsultējoties ar:

- visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tā infrastruktūrā, vai attiecīgos gadījumos ar to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārstāvniecības struktūrām, kuri darbojas tā infrastruktūrā,
- attiecīgos gadījumos ar blakus esošajiem infrastruktūras pārvaldītājiem,
- vietējām iestādēm, avārijas dienestu (tostarp ugunsdzēsības un glābšanas dienestu) pārstāvniecības struktūrām attiecīgi vietējā vai valsts līmenī,

jānosaka, jāpublicē un jādara pieejami atbilstoši pasākumi, lai nodrošinātu avārijas situāciju pārvaldību un atjaunotu dzelzceļa līnijas ekspluatāciju normālā režīmā.

Šie pasākumi parasti attiecas uz:

- sadursmēm,
- vilcienu ugunsgrēkiem,
- vilcienu evakuāciju,
- avārijām tuneļos,
- starpgadījumiem ar bīstamām kravām,
- nobraukšanu no sliedēm.

▼ **B**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāsniedz infrastruktūras pārvaldītājam visa īpašā informācija, kas attiecas uz šiem apstākļiem, jo īpaši attiecībā uz vilcienu glābšanas darbiem vai novietošanu atpakaļ uz sliedēm.

Turklāt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā procesi pasažieru informēšanai par avārijas un drošības procedūrām, kas jāievēro vilcienā.

4.2.3.8. **Palīdzība vilciena apkalpei starpgadījumā vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānosaka atbilstošas procedūras (piemēram, attiecībā uz sakaru līnijām, vilciena evakuācijas gadījumā veicamajiem pasākumiem), lai palīdzētu vilciena apkalpei traucēta ekspluatācijas režīma apstākļos novērst vai samazināt kavējumus tehnisku vai citādu ritošā sastāva atteižu dēļ.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Nemot vērā 3. nodaļā izklāstītās pamatprasības, saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas.

4.3.1. *Saskarnes ar infrastruktūras SITS*

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce parasto dzelzceļu infrastruktūras SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Bremzēšanas veiktspēja	4.2.2.6.2.	Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm	4.2.7.2.
Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi	4.1.2.2.2.	Ekspluatācijas noteikumi	4.4.
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauces dzelzceļu ātrgaitas infrastruktūras SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Personāls un vilcieni	2.2.1.	Profesionālā kompetence	4.6.

4.3.2. *Saskarnes ar vadības iekārtu un signalizācijas SITS*

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce vadības iekārtu un signalizācijas SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Procedūru rokasgrāmata	4.2.1.2.1.	Lauka iekārtu vilciena pozicionēšanas sistēmas	4.2.10.
Ekspluatācijas noteikumi	4.4.	Ekspluatācijas noteikumi	4.4.
Signālu un gar dzelzceļa līniju izvietoto zīmju saskatāmība	4.2.2.8.	Vilcienu vadības lauka iekārtu un signalizēšanas objektu redzamība	4.2.15.

▼ B

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce vadības iekārtu un signalizācijas SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Bremzēšanas raksturlielumi	4.2.2.6.	Vilciena bremsēšana un tās raksturlielumi	4.2.2.
Vilciena numurs	4.2.3.2.1.	ETCS DMI	4.2.12.
		GSM-R DMI	4.2.13.
Datu reģistrēšana vilcienā	4.2.3.5.	Saskarne ar datu ierakstīšanu reglamentācijas nolūkā	4.2.14.

4.3.3. *Saskarnes ar ritošā sastāva SITS*4.3.3.1. *Saskarnes ar lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS*

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce parasto dzelzceļu lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Avārijas sakabe	4.2.2.2.4.
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Saskarne ar infrastruktūru: ass slodze un riteņa slodze	4.2.3.2.
Obligātās prasības bremžu sistēmai	4.2.2.6.1.	Bremzēšanas raksturlielumi	4.2.4.5.
Vilciena redzamība	4.2.2.1.	Ārējie lukturi	4.2.7.1.
Vilciena dzirdamība	4.2.2.2.	Taure	4.2.7.2.
Signālu saskatāmība	4.2.2.8.	Ārējā redzamība	4.2.9.1.3.
		Vējstikla optiskās īpašības	4.2.9.2.2.
		Iekšējais apgaismojums	4.2.9.1.8.
Vilciena vadītāja modrības kontrole	4.2.2.9.	Mašīnista darbības uzraudzības funkcija	4.2.9.3.1.
Datu reģistrēšana	4.2.3.5.2.	Datu reģistrēšanas ierīce	4.2.9.6.

▼B

4.3.3.2. Saskarnes ar kravas vagonu SITS

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce parasto dzelzceļu kravas vagonu SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena astes daļa	4.2.2.1.3.2.	Astes daļas lukturu piestiprināšanas ierīces	4.2.6.3.
Vilciena astes daļa	4.2.2.1.3.2.	Astes daļas lukturi	E pielikums
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Gabarīta noteikšana	4.2.3.1.
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Saderība ar līniju slodzes noturību	4.2.3.2.
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Celšana un pacelšana ar domkratu	4.2.2.2.
Vilciena bremsēšana	4.2.2.6.	Bremzes	4.2.4.

4.3.3.3. Saskarnes ar ātrgaitas ritošā sastāva SITS

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauces uz ātrgaitas ritošā sastāva SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Minimālā bremžu darbības efektivitāte	4.2.4.1.
Obligātās prasības bremžu sistēmai	4.2.2.6.1.	Bremžu sistēmas prasības	4.2.4.3.
Bremzēšanas raksturlielumi	4.2.2.6.2.		
Bremzēšanas raksturlielumi	4.2.2.6.2.	Induktīvās bremzes	4.2.4.5.
Bremzēšanas raksturlielumi	4.2.2.6.2.	Apturēta vilciena aizsardzība	4.2.4.6.
Bremzēšanas raksturlielumi	4.2.2.6.2.	Bremžu darbības efektivitāte stāvā slīpumā	4.2.4.7.
Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā	4.2.1.2.2.3.		
Prasības pasažieru vagoniem	4.2.2.4.	Piekļuve	4.2.2.4.
		Trauksmes signāls pasažieriem	4.2.5.3.
		Avārijas izejas	4.2.7.1.
Vilciena priekšgals	4.2.2.1.2.	Priekšējās un aizmugurējās apgaismojuma ierīces	4.2.7.4.1.
Vilciena astes daļa	4.2.2.1.3.	Priekšējās un aizmugurējās apgaismojuma ierīces	4.2.7.4.1.



Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauces uz ātrgaitas ritošā sastāva SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena dzirdamība	4.2.2.2.	Taure	4.2.7.4.2.
Signālu un sliežu ceļam blakus esošo zīmju redzamība	4.2.2.8.	Priekšējais stikls un vilciena priekšgals	4.2.2.7.
Vilciena vadītāja modrības kontrole	4.2.2.9.	Vadītāja avārijas/trauksmes ierīce	4.2.7.8.
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Gala sakabes un sabināšanas noteikumi vilciena sastāva vilkšanai	4.2.2.2.
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.		
Ārkārtas situācijas vadība	4.2.3.7.	Sakabe	K pielikums
		Maksimālais vilciena garums	4.2.3.5.
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.	Ass gultņa veseluma uzraudzība	4.2.3.3.2.
		Ritošā sastāva dinamiskās īpašības	4.2.3.4.
Smiltņicas izmantošana	B papildinājums (C1)	Smiltņicas izmantošana	4.2.3.10.
Vilciena apkalpes zināšanas par vilciena funkcijām	4.2.2.5.	Vilciena konstrukcija	4.2.1.2.
	J papildinājums.	Kontroles un diagnostikas koncepcijas	4.2.7.10.
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Gala sakabes un sabināšanas noteikumi vilciena sastāva vilkšanai	4.2.2.2.
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Sakabe	K pielikums
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.	Ārkārtas pasākumi	4.2.7.1.
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Ugunsdrošība	4.2.7.2.
Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā	4.2.3.5.2.	Kontroles un diagnostikas koncepcijas	4.2.7.10.
Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā	4.2.1.2.2.3.	Balasta pacelšana	4.2.3.11.
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Vides apstākļi	4.2.6.1.
Infrastrukturā pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli	4.2.3.3.2.		
Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā	4.2.1.2.2.3.	Sānvējš	4.2.6.3.
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		



Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauces uz ātrgaitas ritošā sastāva SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā	4.2.1.2.2.3.	Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos	4.2.6.4.
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Ārējais troksnis	4.2.6.5.
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Ugunsdrošība	4.2.7.2.
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Celšanas/vilkšanas procedūras	4.2.7.5.
Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā	4.2.3.5.2.	Īpašas specifikācijas tuneļiem	4.2.7.11.
		J papildinājums.	
Maršruta apraksta sagatavošana	4.2.1.2.2.1.	Avārijas apgaismojuma sistēmas	4.2.7.12.
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.		
Palīgpersonāls	4.6.3.2.3.3.		
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Vilces raksturlielumu prasības	4.2.8.1.
Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli	4.2.3.3.2.		
Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli	4.2.3.3.2.	Piedzīņas riteņa un sliedes saķeres spēka prasības	4.2.8.2.
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		
Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts	4.2.1.2.2.		
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.	Funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas saistītas ar elektroenerģijas apgādi	4.2.8.3.
Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts	4.2.1.2.2.		

▼ B4.3.4. *Saskarnes ar energapgādes SITS*

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce parasto dzelzceļu energapgādes SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts	4.2.1.2.2.	Elektroapgādes pārvaldība	4.4.2.
Vilcienu vadītāju informēšana reālā laikā	4.2.1.2.2.3.		
Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi	4.2.1.2.2.2.	Darbu veikšana	4.4.3.

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauces ātrgaitas energapgādes SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Personāls un vilcieni	2.2.1.	Profesionālā kompetence	4.6.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Noteikumiem un procedūrām, kas ļauj saskaņoti ekspluatēt jaunas un atšķirīgas strukturālas apakšsistēmas, kuras paredzētas izmantošanai Eiropas dzelzceļu sistēmā, un jo īpaši tiem, kas ir tieši saistīti ar jaunas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas sistēmas ekspluatāciju, identiskās situācijās jābūt identiskiem.

Tādēļ A papildinājumā ir noteikti Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS/ETCS*) un *ERTMS/GSM-R* radiosistēmas ekspluatācijas noteikumi.

Citi ekspluatācijas noteikumi, ko Eiropas dzelzceļu sistēmā var standartizēt, tiks noteikti B papildinājumā.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Nepiemēro

4.6. **Profesionālā kvalifikācija**

Saskaņā ar šīs SITS 2.2.1. punktu šajā iedaļā ir aplūkota profesionālā un lingvistiskā kompetence, kā arī novērtēšanas process, kas jāveic, lai personāls iegūtu šo kompetenci.

4.6.1. *Profesionālā kompetence*

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem ir jābūt ieguvušiem atbilstošu profesionālo kompetenci, lai pildītu visus vajadzīgos ar drošību saistītos pienākumus normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos. Šīs prasmes ietver profesionālās zināšanas un spēju tās praktiski izmantot.

Atsevišķu pienākumu izpildei vajadzīgie profesionālās kvalifikācijas obligātie elementi ir atrodami J un L papildinājumā.

▼B

4.6.1.1. Profesionālās zināšanas

Ņemot vērā šos papildinājumus, vajadzīgās zināšanas atkarībā no attiecīgā darbinieka pienākumiem ir šādas:

a) vispārējā dzelzceļa ekspluatācija, īpašu uzmanību pievēršot drošībai būtiskām darbībām:

- darbinieka organizācijas drošības pārvaldības sistēmas darbības principi,
- savstarpēji izmantojamā ekspluatācijā iesaistīto galveno personu uzdevumi un pienākumi,
- apdraudējumu pienācīga novērtēšana, jo īpaši saistībā ar riskiem, kas attiecas uz dzelzceļa ekspluatāciju un vilces elektropagādi;

b) atbilstošas zināšanas par drošībai būtiskiem pienākumiem saistībā ar procedūrām un saskarnēm, kas attiecas uz:

- dzelzceļa līnijām un lauka iekārtām,
- ritošo sastāvu,
- vidi.

4.6.1.2. Spēja praktiski izmantot zināšanas

Lai spētu izmantot šīs zināšanas normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos, personālam pilnīgi jāpārzina:

- šo noteikumu un procedūru piemērošanas metodes un principi,
- lauka iekārtu un ritošā sastāva, kā arī jebkuru īpašu ar drošību saistītu iekārtu izmantošanas process,
- drošības pārvaldības sistēmas principi, lai izvairītos no jebkāda nevajadzīga riska radīšanas cilvēkiem un procesam.

Personālam turklāt vispārīgi jāspēj piemēroties dažādiem apstākļiem, kādos cilvēki var nonākt.

Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāizveido kompetences pārvaldības sistēma, lai nodrošinātu, ka tiek novērtēta un uzturēta iesaistītā personāla individuālā kompetence. Papildus pēc vajadzības jārīko mācības, lai nodrošinātu zināšanu un prasmju regulāru atjaunināšanu, jo īpaši ņemot vērā sistēmas vai personu darbības vājās vietas un nepilnības.

▼ B4.6.2. *Lingvistiskā kompetence*4.6.2.1. *Principi*

Infrastrukturās pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānodrošina savu attiecīgo darbinieku kompetence šajā SITS noteikto komunikācijas protokolu un principu izmantošanā.

Ja infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda atšķiras no valodas, ko parasti lieto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma personāls, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vispārējā kompetences pārvaldības sistēmā šīs valodas un komunikācijas apguvei jāpievērš īpaša uzmanība.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem, kuru pienākumi liek sazināties ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu saistībā ar drošībai būtiskiem jautājumiem normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos, pietiekamā līmenī jāpārvalda infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda.

4.6.2.2. *Zināšanu līmenis*

Zināšanu līmenim infrastruktūras pārvaldītāja valodā jābūt pietiekamam, lai garantētu drošību:

a) tas nozīmē, ka vilciena vadītājam obligāti jāspēj:

— nosūīt un saprast visus šīs SITS C papildinājumā minētos ziņojumus,

— efektīvi sazināties normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos,

— aizpildīt ar dokumenta “Veidlapu paraugi” izmantošanu saistītās veidlapas;

b) citiem vilciena apkalpes locekļiem, kuru pienākumi liek sazināties ar infrastruktūras pārvaldītāju saistībā ar drošībai būtiskiem jautājumiem, jāspēj vismaz nosūīt un saprast informāciju, kas raksturo vilcieni un tā ekspluatācijas stāvokli.

Norādījumi par atbilstošajiem kompetences līmeņiem ir izklāstīti E papildinājumā. Vilcieni vadītāju zināšanām jāatbilst vismaz trešajam līmenim. To darbinieku zināšanām, kas pavada vilcienus, jāatbilst vismaz otrajam līmenim.

4.6.3. *Personāla sākotnējā un pastāvīgā novērtēšana*4.6.3.1. *Pamatelementi*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jānosaka sava personāla novērtēšanas process.

▼ B

Būtu ieteicams ņemt vērā katru no turpmāk minētajiem elementiem.

A. Personāla atlase

- pieredzes un kompetences individuāls novērtējums,
- vajadzīgo svešvalodu lietošanas prasmes vai apgūšanas spēju individuāls novērtējums.

B. Sākotnējās profesionālās mācības

- mācību vajadzību analīze,
- mācību resursi,
- pasniedzēju izglītošana.

C. Sākotnējā novērtēšana

- pamatnosacījumi,
- novērtēšanas programma, iekļaujot praktiskus pārbaudījumus,
- pasniedzēju kvalifikācija,
- kompetenci apliecinoša sertifikāta izsniegšana.

D. Kompetences uzturēšana

- kompetences uzturēšanas principi,
- izmantojamās metodes,
- kompetences uzturēšanas procesa formalizācija,
- novērtēšanas process.

E. Kvalifikācijas paaugstināšana

- pastāvīgu mācību (tostarp valodu apguves) principi.

4.6.3.2. Mācību vajadzību analīze

4.6.3.2.1. Mācību vajadzību analīzes izstrāde

Dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāveic sava attiecīgā personāla mācību vajadzību analīze.

Analīzē jānosaka gan piemērošanas joma, gan sarežģītība un jāņem vērā ar vilcienu ekspluatāciju saistītie riski – jo īpaši saistībā ar cilvēku spējām un to robežām (cilvēkfaktori) –, kurus var radīt:

▼ B

- infrastruktūras pārvaldītāju ekspluatācijas prakses atšķirības un riski, ko rada pāreja no viena infrastruktūras pārvaldītāja pie otra,
- pienākumu, ekspluatācijas procedūru un komunikācijas protokolu atšķirības,
- infrastruktūras pārvaldītāju personāla darba valodas atšķirības,
- vietēji ekspluatācijas norādījumi, kuros var būt paredzētas īpašas procedūras vai speciālas iekārtas, kas jāizmanto dažos gadījumos, piemēram, konkrētā tunelī.

Norādījumi par elementiem, kas jāņem vērā, atrodami 4.6.1. punktā minētajos papildinājumos. Nosakot personāla mācību elementus, attiecīgi jāņem vērā šie norādījumi.

Var gadīties, ka, ievērojot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma paredzēto ekspluatācijas veidu vai infrastruktūras pārvaldītāja tīkla veidu, daži no 4.6.1. punktā minētajos papildinājumos iekļautajiem elementiem nebūs piemēroti. Mācību vajadzību analīzē jādokumentē par nepiemērotiem atzītie elementi, norādot iemeslus.

4.6.3.2.2. Mācību vajadzību analīzes atjaunināšana

Katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka savu mācību vajadzību pārskatīšanas un atjaunināšanas process, ņemot vērā tādus faktorus kā iepriekšējās revīzijas, sistēmas atgriezeniskā saite un zināmās noteikumu un procedūru, infrastruktūras un tehnoloģiju izmaiņas.

4.6.3.2.3. Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam

4.6.3.2.3.1. Zināšanas par infrastruktūru

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānodrošina, lai vilcienu personālam būtu atbilstošas zināšanas par attiecīgo infrastruktūru.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānosaka process, saskaņā ar kuru vilcienu personāls apgūst un uztur zināšanas par maršrutiem, kuros kursē vilcieni. Šim procesam:

- jāpamatojas uz informāciju par maršrutu, ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs, un
- jābūt saskaņā ar 4.2.1. punktā aprakstīto procesu.

4.6.3.2.3.2. Zināšanas par ritošo sastāvu

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānosaka process, saskaņā ar kuru to vilcienu apkalpes apgūst un uztur zināšanas par vilces un ritošo sastāvu.

▼ B

4.6.3.2.3.3. Palīgpersonāls

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jāgādā, lai palīgpersonāls (piemēram, ēdināšanas un uzkopšanas personāls), kas nepieder pie vilciena apkalpes, papildus pamatmācībām apgūtu zināšanas, ko vajag, lai izpildītu pilnībā apmācīto vilciena apkalpes locekļu norādījumus.

4.7. **Veselības un drošības nosacījumi**4.7.1. *Ievads*

Personālam, kas 4.2.1. punktā minēts kā personāls, kurš saskaņā ar šīs SITS 2.2. punktu veic drošībai būtiskus pienākumus, jāatbilst vispārējo ekspluatācijas un drošības standartu izpildes nodrošināšanai vajadzīgajām piemērotības prasībām.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāizstrādā un jādokumentē process, ko tie īsteno, lai personāls atbilstu to drošības pārvaldības sistēmā noteiktajām medicīniskajām, psiholoģiskajām un veselības prasībām.

Medicīniskās pārbaudes, kā norādīts 4.7.4. punktā, jāveic un visi ar tām saistītie lēmumi par darbinieku individuālo piemērotību jāpieņem atzītam arodslimību ārstam.

Darbinieki nedrīkst veikt drošībai būtisku darbu, ja viņu modrību mazina tādas vielas kā alkohols, narkotikas vai psihotropi medikamenti. Tāpēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam ir jānodrošina procedūras, lai kontrolētu risku, ka personāls varētu ierasties darbā šo vielu iespaidā vai lietot šīs vielas darba vietā.

Atiecībā uz konkrētiem šādu vielu ierobežojumiem piemēro tās dalībvalsts noteikumus, kurā tiek sniegti dzelzceļa pakalpojumi.

4.7.2. *Svītrots*4.7.3. *Svītrots*4.7.4. *Medicīniskās pārbaudes un psiholoģiskais novērtējums*4.7.4.1. *Pārbaudes pirms pieņemšanas darbā*4.7.4.1.1. *Medicīnisko pārbaūžu obligātais saturs*

Medicīniskajās pārbaudēs jāiekļauj:

— vispārēja veselības pārbaude

— sensoro funkciju (redze, dzirde, krāsu uztvere) pārbaudes,

— urīna vai asins analīzes cukura diabēta un citu saslimšanu konstatēšanai, pamatojoties uz klīnisko pārbaūžu indikācijām,

— pārbaudes narkotisku vielu klātbūtnes noteikšanai.

▼ B

4.7.4.1.2. Psiholoģiskais novērtējums

Psiholoģiskā novērtējuma mērķis ir palīdzēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pieņemt darbā un vadīt darbiniekus, kam ir tādas kognitīvās un psihomotorās spējas, uzvedības un personiskās īpašības, kuras ļauj droši pildīt uzticētos pienākumus.

Nosakot psiholoģiskā novērtējuma saturu, psihologam obligāti jāņem vērā šādi kritēriji, kas attiecas uz prasībām, kuras piemēro katrai drošības funkcijai:

a) kognitīvie kritēriji:

- uzmanība un koncentrēšanās spējas,
- atmiņa,
- uztveres spējas,
- spriešanas spējas,
- komunikācijas spējas;

b) psihomotorie kritēriji:

- reakcijas ātrums,
- kustību koordinācija;

c) uzvedības un personības kritēriji:

- emocionālā paškontrolē,
- uzvedības stabilitāte,
- autonomija,
- apzinīgums.

Ja psihologs neņem vērā kādu no šiem elementiem, attiecīgais lēmums jāpamato un jādokumentē.

4.7.4.2. Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā

4.7.4.2.1. Periodisko medicīnisko pārbažu biežums

Vismaz viena sistemātiska medicīniskā pārbaude jāveic:

- reizi piecos gados, ja darbinieka vecums nepārsniedz 40 gadus,
- reizi trīs gados, ja darbinieka vecums ir no 41 līdz 62 gadiem,
- katru gadu, ja darbinieks ir vecāks par 62 gadiem.

Arodslimību ārstam jānosaka biežākas pārbaudes, ja to prasa darbinieka veselības stāvoklis.

▼ B

4.7.4.2.2. Periodisko medicīnisko pārbažu obligātais saturs

Ja darbinieks atbilst pirms darba sākšanas veicamās pārbaudes kritērijiem, periodiskajās specializētajās pārbaudēs obligāti jāiekļauj:

- vispārēja veselības pārbaude,
- sensoro funkciju (redze, dzirde, krāsu uztvere) pārbaudes,
- urīna vai asins analīzes cukura diabēta un citu saslimšanu konstatēšanai, pamatojoties uz klīnisko pārbažu indikācijām,
- pārbaudes narkotisku vielu klātbūtnes noteikšanai, ja pastāv klīniskas indikācijas.

4.7.4.2.3. Papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģiskais novērtējums

Papildus periodiskajām medicīniskajām pārbaudēm jāveic īpašas papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģiskais novērtējums, ja ir pamatots iemesls apšaubīt darbinieka medicīnisko vai psiholoģisko piemērotību vai pamatotas aizdomas par narkotisku vielu lietošanu vai pārmērīgu un nepieņemamu alkohola lietošanu. Tas jo īpaši jādarā pēc stargadījuma vai avārijas, ko izraisījusi attiecīgās personas cilvēciska kļūda.

Darba devējam jāpieprasa medicīniskā pārbaude pēc jebkura slimības atvaļinājuma, kas pārsniedz 30 dienas. Atbilstošos gadījumos šī pārbaude var aprobežoties ar arodslimību ārsta veiktu novērtējumu, pamatojoties uz pieejamo medicīnisko informāciju, kas apliecina, ka slimība nav ietekmējusi darbinieka piemērotību darbam.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam jāizveido sistēmas, lai nodrošinātu, ka šīs papildu pārbaudes un novērtējums tiek veikti pienācīgi.

4.7.5. *Medicīniskās prasības*4.7.5.1. *Vispārīgas prasības*

Darbiniekiem nedrīkst būt tādu saslimšanu un nav atļauts lietot tādus medikamentus, kas var izraisīt:

- pēkšņu samaņas zudumu,
- apziņas un koncentrēšanās spēju vājināšanos,
- pēkšņu rīcībnespēju,
- līdzsvara un koordinācijas spēju vājināšanos,
- būtiskus kustību ierobežojumus.

Darbinieku redzei un dzirdei jāatbilst turpmāk izklāstītajām prasībām.

▼B

4.7.5.2. Redzes prasības

- redzes asums tālumā ar vai bez palīgīdzekļiem: 0,8 (labā acs + kreisā acs; nosaka katrai acij atsevišķi) un vismaz 0,3 acij ar vājāko redzi,
- korektīvās lēcas maksimāli: hipermetropija + 5, miopija – 8. Arodslimību ārsts izņēmuma gadījumos un pēc konsultācijas ar okulistu var atļaut vērtības ārpus šā intervāla,
- redze vidējā attālumā un tuvumā: pietiekama ar vai bez palīgīdzekļiem,
- atļauts lietot kontaktlēcas,
- normāla krāsu redze: to nosaka, izmantojot atzītu testu, piemēram, Išihas testu, ko vajadzības gadījumā papildina cits atzīts tests,
- redzes lauks: normāls (nav tādu noviržu no normas, kas ietekmētu pienākumu pildīšanu),
- redze abām acīm: ir,
- binokulāra redze: ir,
- kontrasta jutīgums: labs,
- nav progresējošu acu slimību,
- lēcu implantu, keratotomijas un keratektomijas atļautas tikai ar nosacījumu, ka tās pārbauda katru gadu vai tik bieži, kā noteicis arodslimību ārsts.

4.7.5.3. Dzirdes prasības

- Ar tonālo audiogrammu apstiprināta pietiekami laba dzirde, t. i.,
- pietiekami laba dzirde, lai uzturētu telefona sarunu un dzirdētu trauksmes signālus un radio ziņojumus,
 - par normu būtu jāuzskata šādas informācijas nolūkā sniegtas vērtības:
 - dzirdes vājums nedrīkst pārsniegt 40 dB uz 500 un 1 000 Hz,
 - dzirdes vājums nedrīkst pārsniegt 45 dB uz 2 000 Hz ausij ar sliktāko gaisa skaņas vadītspēju.

4.8. **Infrastruktūras un ritekļu reģistri**

Ievērojot Direktīvas 2008/57/EK 33., 34. un 35. pantā aprakstīto infrastruktūras un ritekļu reģistru raksturlielumus, šie reģistri nav piemēroti satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas īpašajām prasībām. Tāpēc šajā SITS attiecībā uz šiem reģistriem nekas nav noteikts.

▼ B

Tomēr pastāv ekspluatācijas prasība, saskaņā ar kuru daži ar infrastruktūru saistīti datu elementi jā dara pieejami dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, bet daži ar ritošo sastāvu saistīti datu elementi jā dara pieejami infrastruktūras pārvaldītājiem, kā noteikts 4.8.1. un 4.8.2. punktā. Abos gadījumos attiecīgajiem datiem jābūt pilnīgiem un precīziem.

4.8.1. *Infrastruktūra*

Prasības, kuras piemēro datu elementiem, kas ir saistīti ar dzelzceļu infrastruktūru attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un kas ir jā dara pieejami dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ir noteiktas D papildinājumā. Par šo datu pareizību atbild infrastruktūras pārvaldītājs.

4.8.2. *Ritošais sastāvs*

Infrastruktūras pārvaldītājiem jābūt pieejamiem turpmāk minētajiem ar ritošo sastāvu saistītajiem datu elementiem. Par šo datu pareizību atbild ritekļa turētājs:

— vai ritekļis ir būvēts no materiāliem, kas varētu būt bīstami avārijas vai ugunsgrēka gadījumā (piemēram, azbests),

— ritekļa kopējais garums, ietverot buferus, ja tie ir.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

5.1. **Definīcijas**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta f) apakšpunktu “savstarpējas izmantojamības komponenti” ir “jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība. Jēdziens “komponents” aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru”.

5.2. **Komponentu saraksts**

Attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu savstarpējas izmantojamības komponentu nav.

6. KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒJUMS UN APAKŠSISTĒMAS VERIFIKĀCIJA

6.1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

Tā kā šajā SITS nav noteikts neviens savstarpējas izmantojamības komponents, novērtēšanas pasākumi nav aplūkoti.

6.2. **Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma**6.2.1. *Principi*

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK II pielikumu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma ir funkcionāla apakšsistēma.

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantu katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam, kas iesniedz pieteikumu jauna vai grozīta drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai, jāapliecina, ka tas savā drošības pārvaldības sistēmā ievēro šīs SITS prasības.

▼ B

Atbilstības novērtēšanas kopīgās drošības metodes paredz, ka valsts drošības iestādēm jāizveido pārbažu režīms, lai ikdienā uzraudzītu un kontrolētu atbilstību drošības pārvaldības sistēmai, tostarp visām SITS. Jāievēro, ka paziņotajām iestādēm nav atsevišķi jāvērtē neviens no šajā SITS iekļautajiem elementiem.

Šajā SITS iekļautās prasības, kas attiecas uz strukturālajām apakšsistēmām un ir norādītas punktā par saskarnēm (4.3. punktā), novērtē saskaņā ar attiecīgajām strukturālajām SITS.

7. ĪSTENOŠANA

7.1. Principi

Šīs SITS īstenošana un atbilstība SITS attiecīgajiem punktiem jānosaka saskaņā ar īstenošanas plānu, kas katrai dalībvalstij jāizstrādā attiecībā uz dzelzceļa līnijām, par kurām tā ir atbildīga.

Šajā plānā jāņem vērā:

- a) ar cilvēka faktoriem saistītās īpašās problēmas, ar kurām jāsaikarsas, ekspluatējot attiecīgās dzelzceļa līnijas;
- b) katras iesaistītās dzelzceļa līnijas individuālie ekspluatācijas un drošības elementi; un
- c) vai aplūkojamie elementi jāīsteno:
 - attiecībā uz visiem vilcieniem konkrētā līnijā,
 - tikai attiecībā uz dažām līnijām,
 - attiecībā uz visām līnijām,
 - attiecībā uz visiem vilcieniem, kas kursē tīkla līnijās;
- d) saistība ar pārējo apakšsistēmu (vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas, ritošā sastāva utt.) īstenošanu.

Šajā posmā plānā jāņem vērā un jādokumentē jebkuri īpaši izņēmumi, kas varētu būt piemērojami.

Īstenošanas plānā jāņem vērā dažādi ieviešanas potenciāla līmeņi gadījumos, kad

- a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs uzsāk ekspluatāciju;
- b) tiek atjauninātas vai modernizētas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja pastāvošās ekspluatācijas sistēmas;
- c) ekspluatācijā tiek nodotas jaunas vai modernizētas infrastruktūras, energoapgādes, ritošā sastāva vai vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmas, kurām nepieciešams atbilstošs ekspluatācijas procedūru kopums.

▼ B

Saprotams, ka visus šīs SITS elementus nevar pilnībā ieviest, kamēr izmantojamā aparatūra (infrastrukturā, vilcienu vadības iekārtu u. c.) nav saskaņota. Tāpēc šajā nodaļā izklāstītās pamatnostādnes jāuzlūko tikai kā starpposms, lai atvieglotu pāreju uz mērķa sistēmu.

7.2. Īstenošanas pamatnostādnes

Īstenošana aptver trīs skaidri noteiktus elementus:

- a) apstiprinājumu, ka pastāvošās sistēmas un procesi atbilst šīs SITS prasībām;
- b) pastāvošo sistēmu un procesu pielāgošanu, lai tie atbilstu šīs SITS prasībām;
- c) jaunas sistēmas un procesus, kas ir saistīti ar citu apakšsistēmu īstenošanu:
 - jaunas/modernizētas parasto dzelzceļu līnijas (infrastrukturā-
s/energoapgādes apakšsistēma),
 - jaunas vai modernizētas *ETCS* signalizācijas iekārtas, *GSM-R* radioiekārtas, sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces utt. (vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēma),
 - jauns ritošais sastāvs (ritošā sastāva apakšsistēma).

7.3. Īpaši gadījumi**7.3.1. Ievads**

Turpmāk norādītajos īpašajos gadījumos ir atļauts piemērot šādus īpašus noteikumus.

Īpašos gadījumus iedala divās grupās:

- noteikumus piemēro vai nu pastāvīgi ("P" gadījumi), vai uz laiku ("T" gadījumi);
- pagaidu gadījumos dalībvalstīm jāpanāk atbilstība attiecīgajai apakšsistēmai vai nu līdz 2016. gadam ("T1" gadījumi), vai līdz 2024. gadam ("T2" gadījumi).

7.3.2. Īpašu gadījumu saraksts**7.3.2.1. Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Igaunija, Latvija un Lietuva**

Lai īstenotu šīs SITS 4.2.2.1.3.2. punktu, vilcieniem, ko ekspluatē tikai Igaunijas, Latvijas un Lietuvas tīklā, kurā sliežu ceļa platums ir 1 520 milimetru, var izmantot citu konkrētu vilciena astes daļas signālierīci.

7.3.2.2. Īpašs pagaidu gadījums (T2) – Īrija un Apvienotā Karaliste

Lai īstenotu šīs SITS 4.2.3.2.1. punktu, Īrija un Apvienotā Karaliste esošajās sistēmās izmanto burtciparu numuru. Dalībvalstis nosaka prasības un termiņu pārejai no vilciena numura burtciparu formā uz vilciena numuru ciparu formā mērķa sistēmā.

▼ **M1**

A papildinājums

ERTMS/ETCS un ERTMS/GSM-R ekspluatācijas noteikumi

ERTMS/ETCS un ERTMS/GSM-R ekspluatācijas noteikumi ir izklāstīti tehnišķajā dokumentā “ERTMS ekspluatācijas principi un noteikumi. 3. redakcija”, kas publicēts ERA tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

▼ B*B papildinājums***Citi noteikumi, kas ļauj nodrošināt saskaņotu ekspluatāciju**

A. VISPĀRĪGI

Rezervēts

B. PERSONĀLA DROŠĪBA UN AIZSARDZĪBA

Rezervēts

C. EKSPLUATĀCIJAS SASKARNE AR SIGNALIZĀCIJAS UN VILCIENU VADĪBAS IEKĀRTĀM

C1. **Smiltņicas izmantošana**

Ja vilciens ir aprīkots ar manuāli darbināmu smiltņīcu, vilciena vadītājam vienmēr ir atļauts izmantot smiltis, tomēr no tā pēc iespējas jāizvairās:

- pārmiju un sliežu ceļu krustojumu vietās,
- bremsējot ar ātrumu, kas nepārsniedz 20 km/h,
- vilciena stāvēšanas laikā.

Izņēmumi pieļaujami šādos gadījumos:

- ja draud bīstama pabraukšana garām signālam (*SPAD – Signal Passed at Danger*) vai pastāv cita nopietna starpgadījuma risks un smiltis palīdzētu radīt labāku saķeri,
- vilcienam sākot kustību,
- ja jāpārbauda vilces vienības smiltņīca. (Pārbaudi neveic teritorijās, kuras īpaši norādītas infrastruktūras reģistrā).

C2. **Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīču ieslēgšana**

Rezervēts

D. VILCIENA KUSTĪBA

D1. **Normāls ekspluatācijas režīms**D2. **Traucēts ekspluatācijas režīms**

Rezervēts

E. NOVIRZES, NEGADĪJUMI UN AVĀRIJAS

Rezervēts

▼ B*C papildinājums***Ar drošību saistītas komunikācijas metodika**

IEVADS

Šajā papildinājumā ir izklāstīti noteikumi, kuri attiecas uz zemes/vilciena un vilciena/zemes ar drošību saistīto komunikāciju un kurus piemēro informācijai, ko pārraida vai ar ko apmainās drošībai būtiskās situācijās savstarpēji izmantotajamā tīklā, un jo īpaši, lai

— noteiktu ar drošību saistīto ziņojumu saturu un struktūru,

— noteiktu šo ziņojumu balss pārraides metodes.

Pamatojoties uz šo papildinājumu:

— infrastruktūras pārvaldītāji izstrādā ziņojumus un veidlapu paraugus. Tos nosūta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vienlaikus ar procedūrām un noteikumiem; infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izstrādā dokumentus personālam (veidlapu paraugus), norādījumus darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību, un vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmatas 1. papildinājumu “Komunikācijas procedūru rokasgrāmata”.

Veidlapas var izmantot dažādā apjomā, un to struktūra var mainīties. Attiecībā uz dažiem riskiem veidlapu izmantošana var būt lietderīga, bet attiecībā uz citiem – nelietderīga.

Atkarībā no konkrētā riska infrastruktūras pārvaldītājs pieņem lēmumu par veidlapas izmantošanas lietderību. Veidlapa jāizmanto tikai tad, ja ar to saistītie faktori, kas drošību un darbības efektivitāti ietekmē pozitīvi, pārsniedz faktorus, kuri drošību un darbības efektivitāti ietekmē negatīvi.

Infrastruktūras pārvaldītājiem jāizveido komunikācijas protokola formalizēta struktūra atbilstoši šādām trim kategorijām:

— steidzami (avārijas) mutiski ziņojumi,

— rakstiski rīkojumi,

— papildu ziņojumi saistībā ar darbības efektivitāti.

Lai veicinātu disciplinētu pieeju šo ziņojumu pārraidei, ir izstrādāta komunikācijas metodika.

1. KOMUNIKĀCIJAS METODIKA

1.1. Metodikas elementi un principi

1.1.1. *Procedūrās izmantojamās standarta frāzes*

1.1.1.1. Runas pārraidīšanas procedūra

Frāze, ar ko iespēju runāt nodod sarunu biedram:

beidzu

1.1.1.2. Ziņojuma saņemšanas procedūra

— saņemot tiešu ziņojumu,

▼ B

Frāze, ar ko apstiprina nosūtītā ziņojuma saņemšanu:

saņemts

Frāze, ko izmanto, lai ziņojums tiktu atkārtots sliktas dzirdamības vai nesaprašanas dēļ:

atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

— saņemot ziņojumu, kurā atkārtots nosūtītais ziņojums,

Frāzes, ko izmanto, lai apstiprinātu, ka saņemtais nosūtītā ziņojuma atkārtojums precīzi atbilst nosūtītajam ziņojumam:

pareizi:

vai neatbilst:

kļūda (+ atkārtoju vēlreiz)

1.1.1.3. Komunikācijas pārtraukšanas procedūra

— ja ziņojums beidzies:

beidzu

— ja pārtraukums ir īslaicīgs un sakari netiek pārtraukti

Frāze, ko izmanto, lūdzot sarunu biedru pagaidīt:

gaidiet

— ja pārtraukums ir īslaicīgs, bet sakari tiek pārtraukti,

Frāze, ko izmanto, lai sarunu biedram paziņotu, ka sakari tiek pārtraukti, bet vēlāk tiks atjaunoti:

izsaukšu vēlreiz

1.1.1.4. Rakstiska rīkojuma atsaukšana

Frāze, ko izmanto, lai atsauktu sāktu rakstiskā rīkojuma procedūru:

atsaucu procedūru

Ja ziņojums vēlāk jāturpina, procedūru atkārtoti no sākuma.

1.1.2. *Principi, kas jāpiemēro kļūdu vai nesaprašanas gadījumā*

Iespējamo kļūdu labošanai komunikācijas laikā ievēro turpmāk izklāstītos noteikumus.

1.1.2.1. Kļūdas

— kļūda pārraides laikā

▼ B

Ja ziņojuma sūtītājs pārraides laikā konstatē, ka notikusi kļūda, viņš pieprasa atsaukumu, nosūtot šādu procedūras ziņojumu:

kļūda (+ gatavoju jaunu veidlapu)

vai:

kļūda + atkārtoju vēlreiz

un vēlreiz nosūta sākotnējo ziņojumu.

— kļūda nosūtīta ziņojuma atkārtojumā

Ja sūtītājs konstatē, ka nosūtītā ziņojuma atkārtojumā ir kļūda, viņš nosūta šādus procedūras ziņojumus:

kļūda + atkārtoju vēlreiz

un vēlreiz nosūta sākotnējo ziņojumu.

1.1.2.2. Nesaprašana

Ja viens no sarunu biedriem ziņojumu nesaprot, viņam jālūdz, lai otrs sarunu biedrs to atkārto, izmantojot šādu tekstu:

atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

1.1.3. Kods vārdu, skaitļu, laika, attāluma, ātruma un datuma nosaukšanai pa burtiem

Lai dažādās situācijās ziņojumus labāk saprastu un izteiktu, visas frāzes jāizrunā lēni un pareizi, nosaucot pa burtiem vārdus vai nosaukumus un pa cipariem skaitļus, ko varētu pārprast. Piemēri tam varētu būt signālu vai pārmiju identifikācijas kodi.

Nosaukšanai pa burtiem piemēro turpmāk izklāstītos noteikumus.

1.1.3.1. Vārdu un burtu grupu nosaukšana pa burtiem

Izmanto starptautisko fonētisko alfabētu.

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

Piemērs:

Pārmijas A B = pārmijas *alfa, bravo*.

Signāla numurs KX 835 = signāls *kilo, x-ray, astoņi, trīs, pieci*.

Ja to prasa infrastruktūras pārvaldītāja darba valodas alfabēts, infrastruktūras pārvaldītājs var pievienot citus burtus un visu pievienoto burtu fonētisko izrunu.

▼ B

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pēc saviem ieskatiem var pievienot sīkākus norādījumus par izrunu.

1.1.3.2. **Ska it ļ u n o s a u k š a n a**

Skaitļus nosauc pa cipariem.

0	nulle	3	trīs	6	seši	9	deviņi
1	viens	4	četri	7	septiņi		
2	divi	5	pieci	8	astoņi		

Piemērs: vilciens 2183 = vilciens divi, viens, astoņi, trīs.

Decimāldaļskaitļu nosaukšanai izmanto vārdu “komats”.

Piemērs: 12,50 = viens, divi, komats, pieci, nulle.

1.1.3.3. **P u l k s t e ņ a l a i k a n o s a u k š a n a**

Pulksteņa laiku, skaidri izrunājot, norāda kā vietējo laiku.

Piemērs: 10:52 = desmit un piecdesmit divas minūtes.

Lai gan šis ir pieņemtais princips, vajadzības gadījumā laiku var nosaukt arī pa cipariem (viens, nulle, pieci, divi).

1.1.3.4. **A t t ā l u m a u n ā t r u m a n o s a u k š a n a**

Attālumu izsaka kilometros, bet ātrumu – kilometros stundā.

Attālumu var izteikt jūdzēs, ja attiecīgajā infrastruktūrā izmanto šo mērvienību.

1.1.3.5. **D a t u m a n o s a u k š a n a**

Datumus izsaka vispārpieņemtajā veidā.

Piemērs: 10. decembris

1.2. **K o m u n i k ā c i j a s s t r u k t ū r a**

Ar drošību saistīto ziņojumu balss pārraidei parasti ir divas daļas:

- identifikācija un norādījumu pieprasīšana,
- ziņojuma pārraidīšana un pārraides beigšana.

Augstākās prioritātes drošības ziņojumos pirmo daļu var saīsināt vai pavisam izlaist.

1.2.1. *I d e n t i f i k ā c i j a s u n n o r ā d ģ i j u m u p i e p r a s ģ š a n a s n o t e i k u m i*

Lai sarunu biedri varētu viens otru identificēt, aprakstīt operatīvo situāciju un pārraidīt norādījumus par procedūru piemērošanu, ievēro turpmāk izklāstītos noteikumus.

▼B

1.2.1.1. Identifikācija

Ir ļoti svarīgi, lai katra komunikācija, izņemot ļoti steidzamus augstākās prioritātes ārkārtas ziņojumus, sāktos ar sarunu biedru identifikāciju. Vilcienu vadītāji identifikācijai nosauc vilcienu numuru un pozīciju. Komunikācijā starp signalizētāju un vilcienu vadītāju signalizētāja galvenais pienākums ir nodrošināt, lai komunikācija notiktu starp pareizo signalizētāju un vilcienu vadītāju. Tas ir jo īpaši būtiski, ja komunikācija notiek vietās, kur pārklājas komunikācijas zonu robežas.

Šis princips attiecas arī uz saziņas atjaunošanu pēc pārtraukumiem pārraides laikā.

Sarunu biedri identifikācijai izmanto šādus ziņojumus.

— darbinieki, kas atļauj vilcienu kustību:

vilciens
	(numurs)
šeit signalizētājs
	(vārds, uzvārds)

— vilcienu vadītāji:

signalizētājam
	(vārds, uzvārds)
šeit vilciens
	(numurs)

Jāievēro, ka pēc identifikācijas var papildus nosūtīt informatīvu ziņojumu, kurā darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību, sniedz pietiekami daudz informācijas par situāciju, lai tie varētu precīzi noteikt procedūru, kura vilcienu vadītājam vēlāk, iespējams, būs jāizpilda.

1.2.1.2. Norādījumu pieprasīšana

Pirms tiek izpildīta procedūra, kuras pamatā ir rakstisks rīkojums, jāpieprasa norādījumi.

Norādījumu pieprasīšanai izmanto šādu frāzi:

sagatavot procedūru

1.2.2. Noteikumi rakstisku rīkojumu un vārdisku ziņojumu pārraidīšanai

1.2.2.1. Augstākās prioritātes drošības ziņojumi

Steidzamības un prioritārā satura dēļ šos ziņojumus:

— var nosūtīt un saņemt kustības laikā,

— var nosūtīt bez identifikācijas daļas,

▼ B

— atkārtoti,

— iespējami drīz papildina ar sīkāku informāciju.

1.2.2.2. Rakstiski rīkojumi

Lai droši sūtītu un saņemtu (stāvēšanas laikā) dokumentā “Veidlapu paraugi” iekļautos procedūras ziņojumus, ievēro turpmāk izklāstītos noteikumus.

1.2.2.2.1. Ziņojumu sūtīšana

Veidlapu var aizpildīt pirms ziņojuma pārraidīšanas tā, lai ziņojuma pilnu tekstu varētu nosūtīt vienā pārraidē.

1.2.2.2.2. Ziņojumu saņemšana

Pamatojoties uz sūtītāja sniegto informāciju, ziņojuma saņēmējam jāaizpilda dokumentā “Veidlapu paraugi” iekļautā veidlapa.

1.2.2.2.3. Ziņojumu atkārtošana

Visi iepriekš noteiktie, dokumentā “Veidlapu paraugi” iekļautie dzelzceļa ziņojumi ir jāatkārto. Ziņojuma atkārtojumā ietilpst veidlapu pelēkajā laukā redzamais ziņojums, “atbildes ziņojuma” iedaļa un jebkāda sīkāka vai papildu informācija.

1.2.2.2.4. Ziņojuma atkārtojuma pareizības apstiprināšana

Pēc katra ziņojuma atkārtojuma saņemšanas ziņojuma sūtītājs apstiprina tā atbilstību vai neatbilstību.

pareizi

vai

kļūda + atkārtoju vēlreiz

un vēlreiz nosūta sākotnējo ziņojumu.

1.2.2.2.5. Saņemšanas apstiprināšana

Visu ziņojumu saņemšanu pozitīvā vai negatīvā nozīmē apstiprina šādi:

saņemts

vai

negatīvs, atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

1.2.2.2.6. Izsekojamība un verificēšana

Visiem no satiksmes vadības centra (zemes) sūtītajiem ziņojumiem ir unikāls identifikācijas vai atļaujas numurs:

— ja ziņojums attiecas uz darbību, kuras veikšanai vilciena vadītājam vajag īpašu atļauju (piemēram, bīstama pabraukšana garām signālam):

▼ B

atļauja <i>(numurs)</i>

— visos citos gadījumos (piemēram, ja jābrauc piesardzīgi):

ziņojums <i>(numurs)</i>
--

1.2.2.2.7. Atbildes ziņojumi

Visiem ziņojumiem, kuros ir pieprasīts “atbildes ziņojums”, seko “atbildes ziņojums”.

1.2.2.3. Papildu ziņojumi

Papildu ziņojumi:

- jāsāk ar identifikācijas procedūru,
- tiem jābūt īsiem un precīziem (pēc iespējas norādot tikai paziņojamo informāciju un uz ko tā attiecas),
- tie jāatkārto nosūtītājam, kas apstiprina, vai atkārtojums ir vai nav pareizs,
- tiem var pievienot pieprasījumu sniegt norādījumus vai papildu informāciju.

1.2.2.4. Dažādi iepriekš nenoteikta satura informatīvi ziņojumi

Dažādi informatīvi ziņojumi:

- jāsāk ar identifikācijas procedūru,
- jāgatavo pirms nosūtīšanas,
- jāatkārto nosūtītājam, kas apstiprina, vai atkārtojums ir vai nav pareizs.

2. PROCEDŪRAS ZIŅOJUMI

2.1. Ziņojumu raksturojums

Procedūras ziņojumus izmanto, lai atbilstošās, vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmatā aprakstītās situācijās nosūtītu operatīvus norādījumus.

Tajos ietilpst situācijai atbilstošs ziņojuma teksts un ziņojuma identifikācijas numurs.

Ja saņēmējam jānosūta atbildes ziņojums, ir norādīts arī atbildes ziņojuma teksts.

Šajos ziņojumos izmanto infrastruktūras pārvaldītāja iepriekš noteiktas frāzes tā darba valodā, un tie ir iepriekš sagatavoti kā veidlapas – vai nu papīra formātā, vai elektroniskā vidē.

▼B**2.2. Veidlapas**

Veidlapas ir formalizēti procedūras ziņojumu nesēji. Šie ziņojumi parasti ir saistīti ar darbu traucētā ekspluatācijas režīmā. Raksturīgi piemēri ir atļauja vilciena vadītājam braukt garām signālam vai zīmei “kustības atļaujas beigas”, prasība noteiktā posmā samazināt ātrumu vai pārbaudīt dzelzceļa līniju. Var būt arī citi apstākļi, kuros jāizmanto šie ziņojumi.

Veidlapas paredzētas, lai

- nodrošinātu vienotu darba dokumentu, ko reālā laikā izmanto darbinieki, kuri atļauj vilcienu kustību, un vilcienu vadītāji,
- atgādinātu vilciena vadītājam par procedūru, kas viņam būs jāievēro (jo īpaši, strādājot nepazīstamos vai reti sastopamos apstākļos),
- nodrošinātu komunikācijas izsekojamību.

Katras veidlapas identificēšanai jāizstrādā unikāls koda vārds vai numurs, kas attiecas uz procedūru. Tā pamatā varētu būt veidlapas iespējama izmantošanas biežums. Ja pastāv iespēja, ka no visām izstrādājamajām veidlapām visbiežāk tiks izmantota veidlapa, kas attiecas uz bīstamu pabraukšanu garām signālam vai zīmei “kustības atļaujas beigas”, šai veidlapai varētu piešķirt numuru 001, utt.

2.3. Veidlapu paraugi

Pēc visu izmantojamo veidlapu noteikšanas tās jāapkopo dokumentā vai jānodrošina elektroniskā vidē ar nosaukumu “Veidlapu paraugi”.

Tas ir kopīgs dokuments, ko savstarpējā komunikācijā izmantos vilcienu vadītāji un darbinieki, kuri atļauj vilcienu kustību. Tāpēc ir svarīgi, lai veidlapu paraugi, ko izmanto vilcienu vadītāji un darbinieki, kuri atļauj vilcienu kustību, būtu izveidoti un numurēti vienādi.

Infrastruktūras pārvaldītājs atbild par dokumenta “Veidlapu paraugi” un pašu veidlapu izstrādi savā darba valodā.

Ziņojumu pārraidē vienmēr izmanto infrastruktūras pārvaldītāja darba valodu.

Dokumentam “Veidlapu paraugi” ir divas daļas.

Pirmajā daļā ietilpst:

- atgādinājums par veidlapu paraugu izmantošanu,
- satiksmes vadības centra ierosināto procedūras veidlapu rādītājs,
- vajadzības gadījumā – vilciena vadītāja ierosināto procedūras veidlapu rādītājs,
- situāciju saraksts ar norādēm uz izmantojamajām procedūras ziņojumu veidlapām,

▼ B

— skaidrojoša vārdnīca, kurā skaidrotas situācijas, kādās jāizmanto katra procedūras ziņojumu veidlapa,

— kods ziņojumu lasīšanai pa burtiem (fonētiskais alfabēts utt.).

Otrajā daļā ir iekļautas procedūras ziņojumu veidlapas. DzPU tās jāsaņem un jāizsniedz vilcienu vadītājiem.

3. PAPILDU ZIŅOJUMI

Papildu ziņojumi ir informatīvi ziņojumi, ko izmanto, lai sniegtu informāciju par reti sastopamām situācijām, kurās tāpēc iepriekš noteiktas veidlapas uzskata par nevajadzīgām, vai par vilciena ekspluatāciju vai vilciena vai infrastruktūras tehnisko stāvokli; papildu ziņojumus sūta:

— vilcienu vadītāji, lai informētu darbiniekus, kas atļauj vilcienu kustību, vai

— darbinieki, kas atļauj vilcienu kustību, lai sniegtu informāciju vilcienu vadītājiem.

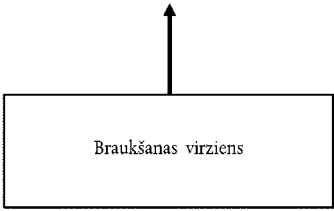
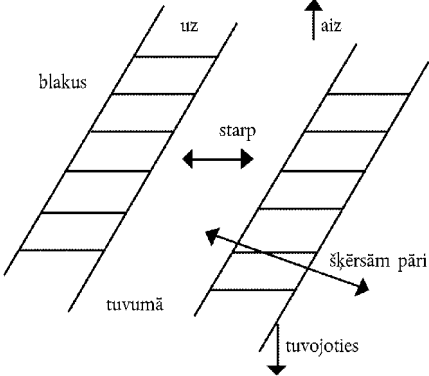
Lai atvieglotu situāciju aprakstīšanu un informatīvo ziņojumu sagatavošanu, var noderēt ziņojumu sagatavošanas pamatnostādnes, dzelzceļa terminoloģijas vārdnīca, aprakstoša izmantojamā ritošā sastāva shēma un aprakstošs pārskats par infrastruktūras aprīkojumu (sliežu ceļiem, vilces elektroapgādi utt.).

3.1. Ziņojumu struktūras pamatnostādnes

Šos ziņojumus var strukturēt šādi:

Komunikācijas plūsmas posms	Ziņojuma elements
Informācijas nosūtīšanas iemesls	<input type="checkbox"/> informācijai <input type="checkbox"/> rīcībai
Novērojumi	<input type="checkbox"/> Te ir <input type="checkbox"/> Es redzēju <input type="checkbox"/> Man bija <input type="checkbox"/> Es sadūros ar
Pozīcija — uz dzelzceļa līnijas	<input type="checkbox"/> (stacijas <i>nosaukums</i>) <input type="checkbox"/> <i>(raksturīgā vieta)</i> <input type="checkbox"/> pie kilometru staba/kilometru atzīmes <i>(numurs)</i>
— attiecībā uz manu vilcienu	<input type="checkbox"/> motorvagens <i>(numurs)</i> <input type="checkbox"/> piekabvagens <i>(numurs)</i>
Veids — objekts — cilvēks <i>(skatīt skaidrojošo vārdnīcu)</i>

▼ B

Komunikācijas plūsmas posms	Ziņojuma elements
Stāvoklis	
— nekustīgs	<input type="checkbox"/> stāv uz <input type="checkbox"/> atrodas uz <input type="checkbox"/> uzkritis uz
— kustīgs	<input type="checkbox"/> iet <input type="checkbox"/> skrien <input type="checkbox"/> virzienā uz
Novietojums attiecībā pret sliežu ceļiem	
	

Šiem ziņojumiem var sekot pieprasījums sniegt norādījumus.

Ziņojumu elementus norāda gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā, gan attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju darba valodās.

3.2. Dzelzceļa terminoloģijas vārdnīca

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā dzelzceļa terminoloģijas vārdnīcu katram tīklam, kurā darbojas tā vilcieni. Vārdnīcā iekļauj regulāri izmantojamus terminus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā, kuru infrastruktūra tiek izmantota.

Vārdnīcai ir divas daļas:

- terminu saraksts sadalījumā pa tēmām,
- terminu saraksts alfabētiskā secībā.

3.3. Aprakstoša ritošā sastāva shēma

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sagatavo aprakstošu izmantojamā ritošā sastāva shēmu, ja uzskata, ka šāda shēma nāktu par labu tā darbībai. Tajā norāda to dažādo komponentu nosaukumus, par kuriem var nākties sazināties ar visiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, un iekļauj standarta terminu parasti izmantojamus apzīmējumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā, kuru infrastruktūra tiek izmantota.

3.4. Aprakstošs pārskats par infrastruktūras aprīkojuma raksturlielumiem (sliežu ceļiem, vilces elektroapgādi utt.)

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sagatavo aprakstošu pārskatu par infrastruktūras aprīkojumu (sliežu ceļiem, vilces elektroapgādi utt.) maršrutā, kurā kursē tā vilcieni, ja uzskata, ka šāds pārskats nāktu par labu tā darbībai. Tajā norāda to dažādo komponentu nosaukumus, par kuriem var nākties sazināties ar visiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, un iekļauj standarta terminu parasti izmantojamus apzīmējumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā, kuru infrastruktūra tiek izmantota.

▼ B

4. MUTISKO ZIŅOJUMU VEIDI UN STRUKTŪRA

4.1. **Avārijas ziņojumi**

Avārijas ziņojumi ir paredzēti, lai dotu ar dzelzceļa drošību tieši saistītus steidzamus operatīvus norādījumus.

Lai novērstu pārprašanas risku, šie ziņojumi vienmēr jāatkārto vienu reizi.

Turpmāk norādīti galvenie ziņojumi, ko var nosūtīt un kas ir klasificēti atkarībā no vajadzības.

Infrastrukturās pārvaldītājs atbilstoši ekspluatācijas vajadzībām var papildus noteikt citus avārijas ziņojumus.

Avārijas ziņojumiem var sekot rakstiski rīkojumi (sk. 2. apakšsadaļu).

Teksts, ko izmanto avārijas ziņojumos, jānorāda vilciena vadītāja procedūru rokasgrāmatas 1. pielikumā “Komunikācijas procedūru rokasgrāmata” un dokumentācijā, kuru izsniedz darbiniekiem, kas atļauj vilcienam kustību.

4.2. **Ziņojumi, ko sūta satiksmes vadības centrs vai vilciena vadītājs**

a) Jāaptur visi vilcieni

Ja jāaptur visi vilcieni, ziņojums jāpārraida ar skaņas signālu; ja tas nav iespējams, jāizmanto šāda frāze:

Avārija, apturēt visus vilcienus

Vajadzības gadījumā šajā ziņojumā norāda vietu vai teritoriju.

Turklāt šis ziņojums ātri jāpapildina, ja iespējams, norādot avārijas iemeslu, vietu un vilciena identifikāciju:

Šķērslis	
vai ugunsgrēks,	
vai	
	<i>(cits iemesls)</i>
uz dzelzceļa līnijas	kilometrā
	<i>(nosaukums) (km)</i>
Vilciena	vadītājs
	<i>(numurs)</i>

b) Jāaptur konkrēts vilciens:

Vilciens	(uz dzelzceļa līnijas/sliežu ceļa)
	<i>(numurs) (nosaukums/numurs)</i>

Šādā situācijā šo ziņojumu var papildināt, norādot tās dzelzceļa līnijas vai sliežu ceļa nosaukumu vai numuru, pa kuru brauc attiecīgais vilciens.

▼ B4.3. **Ziņojumi, ko sūta vilciena vadītājs**

Jāpārtrauc vilces elektroapgāde:

Strāvas avārijas atslēgšana

Šis ziņojums ātri jāpapildina, ja iespējams, norādot avārijas iemeslu, vietu un vilciena identifikāciju:

.....	kilometrā
	<i>(km)</i>
uz dzelzceļa līnijas/sliežu ceļa	
	<i>(nosaukums/numurs)</i>
starp	un
	<i>(stacija) (stacija)</i>
Iemesls	
Vilciena	vadītājs
	<i>(numurs)</i>

Šādā situācijā šo ziņojumu var papildināt, norādot tās dzelzceļa līnijas vai sliežu ceļa nosaukumu vai numuru, pa kuru brauc attiecīgais vilciens.



D papildinājums

Informācija, kam jābūt pieejamai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam saistībā ar maršrutiem, kurus tas plāno izmantot

1. DAĻA. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA PAR INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJU

- 1.1. Infrastruktūras pārvaldītāja nosaukums/identitāte
- 1.2. Valsts (vai valstis)
- 1.3. Īss apraksts
- 1.4. Vispārīgo ekspluatācijas noteikumu un normatīvu saraksts (un informācija, kā tos iegūt)

2. DAĻA. KARTES UN SHĒMAS

- 2.1. Ģeogrāfiskā karte
 - 2.1.1. Maršruti
 - 2.1.2. Galvenās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi)
- 2.2. Dzelzceļa līnijas shēma

Shēmās iekļaujama informācija, ko pēc vajadzības papildina ar tekstu. Ja tiek sniegta atsevišķa stacijas/šķirotavas/depo shēma, līnijas shēmā norādīto informāciju var vienkāršot

- 2.2.1. Attāluma norādes
- 2.2.2. Izmantojamo dzelzceļa līniju, apvedceļu, rezerves ceļu un pārmiju, kas ved uz uztvērējstrupceļiem/aizsargstrupceļiem, identifikācija
- 2.2.3. Savienojumi starp izmantojamajām dzelzceļa līnijām
- 2.2.4. Galvenās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi)
- 2.2.5. Visu stacionāro signālu atrašanās vietas un nozīme
- 2.3. Staciju/šķirotavu/depo shēmas (NB! – attiecas tikai uz vietām, kas ir pieejamas savstarpēji izmantojamai satiksmei)

Informācija, kas jānorāda atsevišķu vietu shēmās, pēc vajadzības papildinot ar tekstu

- 2.3.1. Vietas nosaukums
- 2.3.2. Vietas identifikācijas kods
- 2.3.3. Vietas veids (pasažieru terminālis, kravas terminālis, šķirotava, depo)
- 2.3.4. Visu stacionāro signālu atrašanās vietas un nozīme
- 2.3.5. Sliežu ceļu identifikācija un plāns, tostarp pārmijas, kas ved uz uztvērējstrupceļiem/aizsargstrupceļiem
- 2.3.6. Peronu identifikācija
- 2.3.7. Peronu garums
- 2.3.8. Peronu augstums
- 2.3.9. Rezerves ceļu identifikācija
- 2.3.10. Rezerves ceļu garums
- 2.3.11. Stacionāru elektroapgādes iekārtu pieejamība
- 2.3.12. Attālums no perona malas līdz sliežu ceļa viduslīnijai paralēli rites virsmai

▼B

2.3.13. Piekļuves iespējas personām ar invaliditāti (attiecas uz pasažieru stacijām)

3. DAĻA. ĪPAŠA INFORMĀCIJA PAR DZELZCEĻA LĪNIJAS IECIRKŅIEM

3.1. Vispārīgs raksturojums

3.1.1. Valsts

3.1.2. Līnijas iecirkņa identifikācijas kods (valsts kods)

3.1.3. Līnijas iecirkņa 1. galējais punkts

3.1.4. Līnijas iecirkņa 2. galējais punkts

3.1.5. Laiks, kad līnija atvērta satiksmei (pulksteņa laiks, dienas, īpašs kustības grafiks svētku dienās)

3.1.6. Gar līniju izvietotās attāluma norādes (biežums, izskats un novietojums)

3.1.7. Satiksmes veids (jaukti, pasažieru, kravas pārvadājumi)

3.1.8. Maksimāli pieļaujamais ātrums vai ātrumi

3.1.9. Cita drošības apsvērumu dēļ nepieciešama informācija

3.1.10. Īpašas vietējas ekspluatācijas prasības (tostarp īpašas personāla kvalifikācijas prasības)

3.1.11. Īpaši ierobežojumi attiecībā uz bīstamajām kravām

3.1.12. Īpaši kraušanas ierobežojumi

3.1.13. Paraugš paziņojumam par pagaidu darbiem (un veids, kā to iegūt)

3.1.14. Norāde, ka līnijas iecirknis ir pārslogots (Direktīvas 2001/14/EK 22. pants)

3.2. Īpaši tehniski raksturlielumi

3.2.1. Infrastruktūras SITS EK verifikācija

3.2.2. Diena, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama līnija

3.2.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts

3.2.4. Iespējamo īpašo atkāpju saraksts

3.2.5. Sliežu ceļa platums

3.2.6. Būvju gabarīts

3.2.7. Maksimālā ass slodze

3.2.8. Maksimālā slodze uz lineāro metru

3.2.9. Šķērsvirziena spēku iedarbība uz sliežu ceļu

3.2.10. Garenvirziena spēku iedarbība uz sliežu ceļu

3.2.11. Līkumu minimālais rādiuss

3.2.12. Slīpumu procenti

3.2.13. Slīpumu atrašanās vietas

3.2.14. Pieļaujamais bremzēšanas spēks bremžu sistēmai, kurā neizmanto riteņa un sliedes saķeri

3.2.15. Tilti

3.2.16. Viadukti

3.2.17. Tuneļi

▼ B

- 3.2.18. Piezīmes
- 3.3. Energoapgādes apakšsistēma
 - 3.3.1. Energoapgādes SITS EK verifikācija
 - 3.3.2. Diena, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama līnija
 - 3.3.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts
 - 3.3.4. Iespējamo īpašo atkāpju saraksts
 - 3.3.5. Energoapgādes sistēmas veids (piemēram, nav, gaisvadi, trešā sliede)
 - 3.3.6. Energoapgādes sistēmas frekvence (piemēram, maiņstrāva, līdzstrāva)
 - 3.3.7. Minimālais spriegums
 - 3.3.8. Maksimālais spriegums
 - 3.3.9. Ierobežojumi, kas attiecas uz īpašu elektriskās vilces vienību energopatēriņu
 - 3.3.10. Ierobežojumi, kas attiecas uz motorvagonu izvietojumu, lai nodrošinātu atbilstību kontaktlīniju atdalītājiem (pantogrāfa pozīcija)
 - 3.3.11. Kā nodrošināt elektrisko izolāciju
 - 3.3.12. Kontaktvadu augstums
 - 3.3.13. Pieļaujamais kontaktvadu slīpums attiecībā pret sliežu ceļu un slīpuma pārmaiņas
 - 3.3.14. Apstiprināto pantogrāfu tips
 - 3.3.15. Minimālais statiskais spēks
 - 3.3.16. Maksimālais statiskais spēks
 - 3.3.17. Neitrālo sekciju atrašanās vietas
 - 3.3.18. Informācija par ekspluatāciju
 - 3.3.19. Pantogrāfu nolaišana
 - 3.3.20. Nosacījumi attiecībā uz reģeneratīvo bremsēšanu
 - 3.3.21. Maksimāli pieļaujamā vilciena strāva
- 3.4. Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas (CCS) apakšsistēma
 - 3.4.1. CCS SITS EK verifikācija
 - 3.4.2. Diena, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama līnija
 - 3.4.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts
 - 3.4.4. Iespējamo īpašo atkāpju saraksts

ERTMS/ETCS

 - 3.4.5. Piemērošanas līmenis
 - 3.4.6. Uztādīto lauka iekārtu izvēles funkcijas
 - 3.4.7. Vilcienā vajadzīgās izvēles funkcijas
 - 3.4.8. Programmatūras versijas numurs
 - 3.4.9. Diena, kad šī versija nodota ekspluatācijā

ERTMS/GSM-R radiosistēma

▼ B

- 3.4.10. Funkcionālo prasību specifikācijā (FRS) norādītās izvēles funkcijas
- 3.4.11. Versijas numurs
- 3.4.12. Diena, kad šī versija nodota ekspluatācijā
ERTM/ETCS 1. līmenim ar "infill" datu pārraides funkciju
- 3.4.13. Ritošajam sastāvam vajadzīgā tehniskā īstenošana
Vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēma(s)
- 3.4.14. Valstu noteikumi B klases sistēmu ekspluatācijai (un to saņemšanas iespējas)
Līnijas sistēma
- 3.4.15. Atbildīgā dalībvalsts
- 3.4.16. Sistēmas nosaukums
- 3.4.17. Programmatūras versijas numurs
- 3.4.18. Diena, kad šī versija nodota ekspluatācijā
- 3.4.19. Derīguma termiņa beigas
- 3.4.20. Nepieciešamība pēc vairākām vienlaikus aktivizētām sistēmām
- 3.4.21. Vilcienā uzstādīta sistēma
B klases radiosistēma
- 3.4.22. Atbildīgā dalībvalsts
- 3.4.23. Sistēmas nosaukums
- 3.4.24. Versijas numurs
- 3.4.25. Diena, kad šī versija nodota ekspluatācijā
- 3.4.26. Derīguma termiņa beigas
- 3.4.27. Īpaši nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēmām
- 3.4.28. Īpaši tehniskie nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām ERTMS/ETCS un B klases sistēmām
- 3.4.29. Īpaši nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām radiosistēmām
Tehniski traucēts ekspluatācijas režīms
- 3.4.30. ERTM/ETCS
- 3.4.31. Vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēma
- 3.4.32. ERTM/GSM-R
- 3.4.33. B klases radiosistēma
- 3.4.34. Signalizācijas lauka iekārtas
Ar bremzēšanas veikspēju saistīti ātruma ierobežojumi
- 3.4.35. ERTM/ETCS
- 3.4.36. Vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēmas
Valstu noteikumi, kas attiecas uz B klases sistēmu funkcionēšanu

▼B

- 3.4.37. Ar bremsēšanas veikspēju saistītie valstu noteikumi
- 3.4.38. Citi valstu noteikumi, piemēram, dati, kas atbilst UIC brošūrai 512 (1.1.79. brošūras 8. izdevums un divi grozījumi (8th edition of 1.1.79 and 2 Amendments))
Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmas infrastruktūras daļas elektromagnētiskās savietojamības jutīgums
- 3.4.39. Prasība, kas jānosaka saskaņā ar Eiropas standartiem
- 3.4.40. Virpuļstrāvas bremzes izmantošanas pieļaujamība
- 3.4.41. Magnētiskās bremzes izmantošanas pieļaujamība
- 3.4.42. Prasības tehniskajiem risinājumiem attiecībā uz īstenotajām atkāpēm
- 3.5. Satiksmes nodrošināšanas un vadības (OPE) apakšsistēma
 - 3.5.1. OPE SITS EK verifikācija
 - 3.5.2. Diena, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama līnija
 - 3.5.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts
 - 3.5.4. Iespējamo īpašo atkāpju saraksts
 - 3.5.5. Valoda, ko izmanto drošībai kritiskā komunikācijā ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu
 - 3.5.6. Īpaši klimatiskie apstākļi un ar tiem saistītie noteikumi

▼ B*E papildinājums***Valodas un saziņas prasmju līmenis**

Valodas mutvārdu prasmi var iedalīt piecos līmeņos:

Līmenis	Apraksts
5.	<ul style="list-style-type: none"> — spēj pielāgot savu runas veidu jebkuram sarunu biedram — spēj paust viedokli — spēj apspriesties — spēj pārliecināt — spēj sniegt padomus
4.	<ul style="list-style-type: none"> — spēj risināt pilnīgi negaidītas situācijas — spēj izdarīt pieņēmumus — spēj paust argumentētu viedokli
3.	<ul style="list-style-type: none"> — spēj risināt praktiskas situācijas, kurās ir kāds neparedzēts elements — spēj aprakstīt — spēj uzturēt vienkāršu sarunu
2.	<ul style="list-style-type: none"> — spēj risināt vienkāršas praktiskas situācijas — spēj uzdot jautājumus — spēj atbildēt uz jautājumiem
1.	<ul style="list-style-type: none"> — spēj runāt, izmantojot iegaumētus teikumus

▼B

F papildinājums

Neizmanto

▼B

G papildinājums

Neizmanto

▼B

H papildinājums

Neizmanto

▼B

I papildinājums

Neizmanto

▼B*J papildinājums***Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai****1. VISPĀRĪGAS PRASĪBAS**

- a) Šajā papildinājumā, kas jāaplūko saistībā ar 4.6. un 4.7. punktu, ir iekļauts to prasību saraksts, kuras uzskatāmas par būtiskām, pildot vilcienu pavadīšanas pienākumus tīklā.
- b) Apzīmējums “profesionālā kvalifikācija” šajā SITS attiecas uz tiem elementiem, kas ir svarīgi, lai nodrošinātu, ka operatīvie darbinieki ir apmācīti un spēj saprast un izpildīt ar saviem pienākumiem saistītos uzdevumus.
- c) Noteikumi un procedūras attiecas uz veicamo pienākumu un personu, kas veic šo pienākumu. Šos pienākumus var veikt jebkura pilnvarota un kvalificēta persona neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, kuru izmanto noteikumos un procedūrās vai konkrētajā uzņēmumā.
- d) Visām pilnvarotajām un kvalificētajām personām jāpilda visi noteikumi un procedūras, kas attiecas uz veicamo pienākumu.

2. PROFESIONĀLĀS ZINĀŠANAS

Lai iegūtu pilnvarojumu, sekmīgi jānokārto sākotnējie pārbaudījumi un jāievēro noteikumi par pastāvīgu novērtēšanu un mācībām, kā aprakstīts 4.6. punktā.

2.1. Vispārīgās profesionālās zināšanas

- a) Vispārīgie dzelzeļu sistēmas drošības pārvaldības principi, kas attiecas uz veicamo pienākumu, tostarp saskarnēm ar citām apakšsistēmām;
- b) vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz pasažieru un kravas drošību un to personu drošību, kuras atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā;
- c) veselības un drošības nosacījumi darbā;
- d) dzelzeļu sistēmas vispārīgie drošības principi;
- e) personiskā drošība, tostarp, izkāpjot no vilciena uz izmantojamās dzelzeļu ceļa līnijas.

2.2. Zināšanas par ekspluatācijas procedūrām un drošības sistēmām, kas attiecas uz izmantojamo infrastruktūru

- a) Ekspluatācijas procedūras un drošības noteikumi;
- b) vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas sistēma;
- c) komunikācijas principi un formalizētā ziņošanas procedūra, tostarp komunikācijas iekārtu izmantošana.

2.3. Zināšanas par ritošo sastāvu

- a) Pasažieru ritekļa iekšējais aprīkojums;

▼B

- b) sīku defektu novēršana ritošā sastāva pasažieru zonā saskaņā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma prasībām.

2.4. Maršruta pārzināšana

- a) Eksploatācijas pasākumi (piemēram, vilcienu nosūtīšanas metode) atsevišķās vietās (signalizēšana, stacijas aprīkojums utt.);
- b) stacijas, kurās pasažieri var izkāpt vai iekāpt;
- c) vietējie eksploatācijas un avārijas pasākumi, kas ir īpaši maršruta līnijām.

3. SPĒJA PRAKTISKI IZMANTOT ZINĀŠANAS

- a) Pārbaudes pirms vilciena atiešanas, tostarp bremžu un pareizas durvju aizvēršanās testi;
- b) atiešanas procedūras;
- c) komunikācija ar pasažieriem, jo īpaši saistībā ar apstākļiem, kas attiecas uz pasažieru drošību;
- d) traucēts eksploatācijas režīms;
- e) defektu iespējamības novērtēšana pasažieru zonās un reaģēšana atbilstoši noteikumiem un procedūrām;
- f) aizsardzības un brīdināšanas pasākumi saskaņā ar noteikumiem un procedūrām vai, palīdzot vilciena vadītājam;
- g) vilciena evakuācija un pasažieru drošība, jo īpaši, ja tiem jāatrodas uz dzelzceļa līnijas vai tās tuvumā;
- h) komunikācija ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, palīdzot vilciena vadītājam, vai evakuācijas laikā;
- i) ziņošana par ikvienu neparastu atgadījumu, kas attiecas uz vilciena eksploatāciju, ritošā sastāva stāvokli un pasažieru drošību. Šos ziņojumus pēc vajadzības sagatavo rakstiski dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā.

▼B

K papildinājums

Neizmanto

▼B*L papildinājums***Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai****1. VISPĀRĪGAS PRASĪBAS**

Šajā papildinājumā, kas jāaplūko saistībā ar 4.6. punktu, ir iekļauts to prasību saraksts, kuras uzskatāmas par būtiskām, pildot vilcienu sagatavošanas pienākumus tīklā.

- a) Apzīmējums “profesionālā kvalifikācija” šajā SITS attiecas uz tiem elementiem, kas ir svarīgi, lai nodrošinātu, ka operatīvie darbinieki ir apmācīti un spēj saprast un izpildīt ar saviem pienākumiem saistītos uzdevumus.
- b) Noteikumi un procedūras attiecas uz veicamo pienākumu un personu, kas veic šo pienākumu. Šos pienākumus var veikt jebkura pilnvarota un kvalificēta persona neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, kuru izmanto noteikumos un procedūrās vai konkrētajā uzņēmumā.
- c) Visām pilnvarotajām un kvalificētajām personām jāpilda visi noteikumi un procedūras, kas attiecas uz veicamo pienākumu.

2. PROFESIONĀLĀS ZINĀŠANAS

Lai iegūtu pilnvarojumu, sekmīgi jānokārto sākotnējie pārbaudījumi un jāievēro noteikumi par pastāvīgu novērtēšanu un mācībām, kā aprakstīts 4.6. punktā.

2.1. Vispārīgās profesionālās zināšanas

- a) Vispārīgie dzelzceļu sistēmas drošības pārvaldības principi, kas attiecas uz veicamo pienākumu, tostarp saskarnēm ar citām apakšsistēmām;
- b) vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz pasažieru un/vai kravas drošību, tostarp uz bīstamo kravu un īpašu kravu pārvadājumiem;
- c) veselības un drošības nosacījumi darbā;
- d) dzelzceļu sistēmas vispārīgie drošības principi;
- e) personiskā drošība, atrodoties uz dzelzceļa līnijām un to tuvumā;
- f) komunikācijas principi un formalizētā ziņošanas procedūra, tostarp komunikācijas iekārtu izmantošana.

2.2. Zināšanas par ekspluatācijas procedūrām un drošības sistēmām, kas attiecas uz izmantojamo infrastruktūru

- a) Vilcienu ekspluatācija normālā, traucētā un avārijas režīmā;
- b) ekspluatācijas procedūras atsevišķās vietās (signalizēšana, staciju/depo/-šķirotavu iekārtas) un drošības noteikumi;
- c) vietējie ekspluatācijas pasākumi.

▼ B**2.3. Zināšanas par vilcienu iekārtām**

- a) Vagonu un ritekļu iekārtu nozīme un izmantošana;
- b) tehnisko pārbaūžu nepieciešamības noteikšana un organizēšana.

3. SPĒJA PRAKTISKI IZMANTOT ZINĀŠANAS

- a) Vilciena sastāva veidošanas, bremsēšanas, kraušanas u. c. noteikumu piemērošana, lai nodrošinātu vilciena darbgatavību;
- b) ritekļu marķējuma un uzlīmju saprašana;
- c) process vilciena datu noteikšanai un to pieejamības nodrošināšanai;
- d) komunikācija ar vilciena apkalpi;
- e) komunikācija ar personālu, kas atbild par vilcienu kustības kontroli;
- f) traucēts ekspluatācijas režīms, jo īpaši, ja tas ietekmē vilcienu sagatavošanu;
- g) aizsardzības un brīdināšanas pasākumi saskaņā ar noteikumiem un procedūram vai vietējiem noteikumiem attiecīgajā vietā;
- h) pasākumi, kas veicami, ja notiek ar bīstamo kravu pārvadāšanu saistīti starpgadījumi (attiecīgos gadījumos).

▼B

M papildinājums

Neizmanto

▼B

N papildinājums

Neizmanto

▼B

O papildinājums

Neizmanto

▼B*P papildinājums***Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz korpusa****1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI PAR EIROPAS RITEKĻA NUMURU**

Eiropas ritekļa numuru piešķir saskaņā ar kodiem, kas paredzēti Lēmuma 2007/756/EK 6. papildinājumā.

Eiropas ritekļa numuru maina, ja tas ritekļa tehnisku pārveidojumu dēļ neatspoguļo savstarpējās izmantojamības iespējas vai tehniskos raksturlielumus saskaņā ar šo papildinājumu. Šādu tehnisku pārveidojumu dēļ var būt vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 20.–25. pantu.

2. VISPĀRĪGI NOSACĪJUMI ĀRĒJAM MARĶĒJUMAM

Lielie burti un cipari, kas veido marķējuma uzrakstus, ir vismaz 80 mm augsti, rakstīti ar sarakstes kvalitātes bezserifa rakstzīmēm. Mazāka augstuma rakstzīmes var izmantot tikai tad, ja marķējumu nav iespējams izvietot citur kā uz ratiņu gareniskajām sijām.

Marķējumu neizvieto augstāk par 2 metriem virs sliežu līmeņa.

Turētājs var pievienot savu ekspluatācijā izmantojamo numura marķējumu (tas lielākoties sastāv no sērijas numura cipariem, ko papildina alfabētisks kods), norādot to lielākiem burtiem nekā Eiropas ritekļa numuru. Turētājs var izvēlēties vietu, kur atrasties tā numuram, bet Eiropas ritekļa numuram vienmēr jābūt viegli atšķiramam no turētāja paša numura marķējuma.

3. VAGONI

Marķējumu uz vagona virsbūves raksta šādi:

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	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

Šajos piemēros

D un NL nozīmē reģistrācijas dalībvalsti, kā norādīts *NVR* Lēmuma 2007/756/EK 6. papildinājuma 4. daļā,

RFC, DB un ACTS ir turētāja marķējums, kā norādīts *NVR* Lēmuma 2007/756/EK 6. papildinājuma 1. daļā.

Vagonus, uz kuru virsbūves nav pietiekami daudz vietas šādam marķējumam, jo īpaši platformas vagonus, marķē šādi:

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks

▼ B

Ja uz vagona raksta vienu vai vairākus valsts nozīmes marķējuma burtus, šis valsts marķējums jānorāda pēc starptautiskā burtu marķējuma un jāatdala ar defisi:

0187	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks-xy

4. PASAŽIERU VAGONI UN PIEKABINĀMIE PASAŽIERU RITEKĻI

Numuru norāda uz katras ritekļa sānsienas šādi:

E-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7
B¹⁰ tu

Ritekļa reģistrācijas valsts un tehnisko parametru marķējumu norāda tieši pirms, aiz vai zem Eiropas ritekļa numura.

Pasažieru vagoniem, kam ir vilciena vadītāja kabīne, Eiropas ritekļa numuru norāda arī kabīnes iekšpusē.

5. LOKOMOTĪVES, MOTORVAGONI UN ĪPAŠIE RITEKĻI

Eiropas ritekļa numurs uz vilces ritošā sastāva katras sānsienas jānorāda šādi:

92 10 1108 062-6

Eiropas ritekļa numuru norāda arī katras vilces ritošā sastāva kabīnes iekšpusē.

6. BURTU MARĶĒJUMS, KAS NORĀDA SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS IESPĒJU

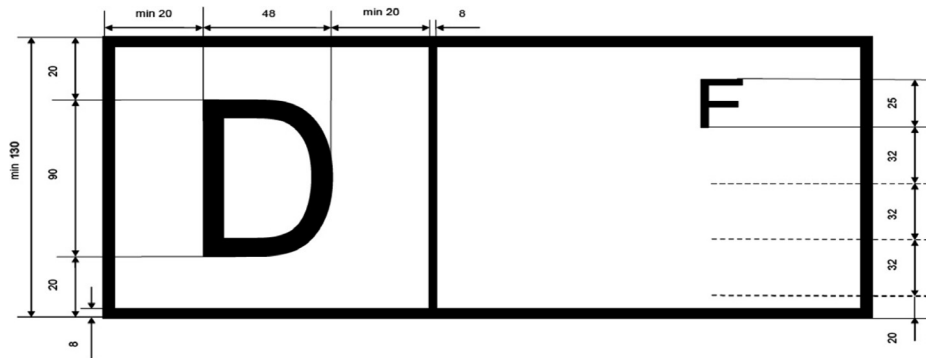
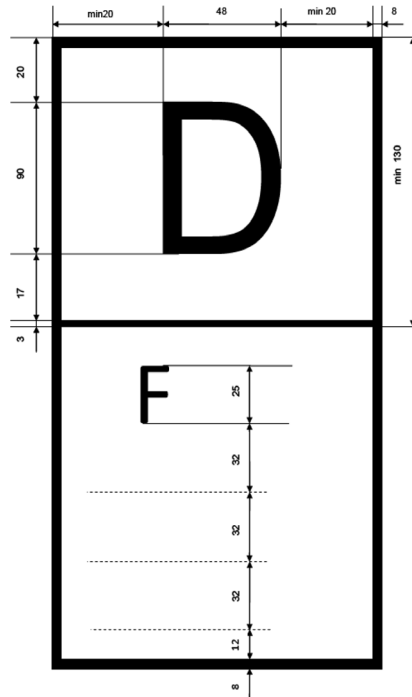
“TEN” – ritekļis, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

- tas atbilst visām attiecīgajām SITS, kas ir spēkā brīdī, kad ritekļi nodod ekspluatācijā, un to ir atļauts nodot ekspluatācijā saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 22. panta 1. punktu, un,
- tam ir piešķirta atļauja, kas derīga visās dalībvalstīs saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 1. punktu.

“PPV/PPW”: ritekļis, kas atbilst PPV/PPW vai PGW nolīguma prasībām (*OSJD* valstīs). (oriģinālvalodā – PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами).

Ritekļi, kam nav piešķirtas ekspluatācijas atļaujas visās dalībvalstīs saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 1. punktu, jāmarķē, norādot dalībvalstis, kurās ritekļiem ir piešķirtas ekspluatācijas atļaujas. Marķējumā atļaujas piešķirušo dalībvalstu nosaukumi ir jānorāda atbilstīgi kādam no turpmākajiem attēliem, kur D apzīmē dalībvalsti, kas ir piešķirusi pirmo atļauju (šajā piemērā – Vāciju), bet F apzīmē otro atļauju piešķirušo dalībvalsti (šajā piemērā – Franciju). Dalībvalstu kodī ir saskaņā ar Lēmuma 2007/756/EK 6. papildinājuma 4. daļu.

▼B



▼B

Q papildinājums

Neizmanto

▼B

R papildinājums

Neizmanto

▼B

S papildinājums

Neizmanto

▼ B*T papildinājums***Bremzēšanas raksturlielumi****A. INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJA LOMA**

IP informē DzPU par katram maršrutam vajadzīgo bremzēšanas veikspēju un sniedz informāciju par maršruta raksturlielumiem. IP jānodrošina, lai vajadzīgajā bremzēšanas veikspējā tiktu ņemta vērā maršruta raksturlielumu un ar sliežu ceļu saistīto robežvērtību ietekme.

Ja IP un DzPU nav vienojušies par citu bremzēšanas veikspējas izteikšanas mērvienību, tad vajadzīgo bremzēšanas veikspēju izsaka:

- 1) vilcieniem, kuru maksimālais ātrums ir lielāks par 200 km/h, ar palēninājuma diagrammu un reakcijas laiku uz horizontāla sliežu ceļa;
- 2) vilciena sekcijām un konstantiem vilcienu sastāviem, kuru maksimālais ātrums nav lielāks par 200 km/h, ar palēninājumu (kā 1. apakšpunktā) vai kā bremzēšanas slodzes procentuālo attiecību.

Ja DzPU to pieprasa, IP norāda bremzēšanas veikspējas prasības alternatīvās vienībās (kā bremzēšanas slodzes procentuālo attiecību vai palēninājumu);

- 3) citiem vilcieniem (mainīgi vilcienu sastāvi, kuru maksimālais ātrums nav lielāks par 200 km/h) – kā bremzēšanas slodzes procentuālo attiecību.

B. DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMA LOMA

DzPU nodrošina, lai katrs vilciens atbilstu IP noteiktajām bremzēšanas veikspējas prasībām vai tās pārsniegtu. Tādēļ DzPU aprēķina vilciena bremzēšanas veikspēju, ņemot vērā vilciena sastāvu.

DzPU jāņem vērā ritekļa vai vilciena sekcijas bremzēšanas veikspēja, kas noteikta, nododot to ekspluatācijā. Jāņem vērā ar ritošo sastāvu saistītas robežvērtības, piemēram, bremžu drošums un darbgatavība. Regulējot vilciena apstādināšanai un nostiprināšanai vajadzīgo bremzēšanas veikspēju, DzPU jāņem vērā arī informācija par maršruta raksturlielumiem, kas ietekmē vilciena darbību.

Bremzēšanas veikspēju, kas iegūta, faktiski pārbaudot vilcienu (piemēram, vilciena sastāvu, bremžu darbgatavību, bremžu iestatījumus), izmanto kā ievades vērtību, kura ir pamatā visiem uz vilcienu turpmāk attiecināmajiem ekspluatācijas noteikumiem.

C. BREMZĒŠANAS VEIKTSPĒJAS NESASNIEGŠANA

IP jāizstrādā noteikumi, ko piemēro, ja vilciens nesasniedz vajadzīgo bremzēšanas veikspēju, un šie noteikumi ir jādara pieejami DzPU.

Ja vilciens nesasniedz vajadzīgo bremzēšanas veikspēju maršrutos, kurus tas izmanto, DzPU jāievēro ar to saistītie ierobežojumi, piemēram, ātruma ierobežojumi.

▼B

U papildinājums

Atklāto punktu saraksts

B PAPILDINĀJUMS (SK. ŠIS SITS 4.4. PUNKTU)

Citi noteikumi, kas ļauj nodrošināt saskaņotu ekspluatāciju.

4.2.2.1.3.3. PUNKTS

Kravas vilcieni, kas nešķērso dalībvalstu robežas.

▼B

V papildinājums

Neizmanto



W papildinājums

Skaidrojošā vārdnīca

Skaidrojošajā vārdnīcā sniegtas šajā OPE SITS izmantoto terminu definīcijas.

Termins	Definīcija
Avārija / <i>Accident</i>	Kā definēts Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā
Vilcienu kustības atļaušana / <i>Authorising the movement of trains</i>	To iekārtu ekspluatācija signalizācijas centros, elektriskās vilces strāvas padeves kontroles telpās un satiksmes vadības centros, kuras nodrošina vilcienu kustību. Tas neattiecas uz tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas atbild par resursu, piemēram, vilcienu apkalpju vai ritošā sastāva, pārvaldību.
Kompetence / <i>Competence</i>	Veicamo pienākumu drošai un uzticamai izpildei vajadzīgā kvalifikācija un pieredze. Pieredzi var iegūt mācību procesā.
Bīstamās kravas / <i>Dangerous goods</i>	Kā noteikts Direktīvā 2008/68/EK.
Traucēts ekspluatācijas režīms / <i>Degraded operation</i>	Ekspluatācija tāda neplānota notikuma rezultātā, kas neļauj sniegt dzelzceļa pakalpojumus normālā režīmā.
Dispečera pienākumi / <i>Despatch (= dispatch)</i>	Sk. "Vilcienu dispečera pienākumi"
Vilcienu vadītājs / <i>Driver</i>	Sk. Direktīvas 2007/59/EK 3. pantā izmantoto termina "vilcienu vadītājs" definīciju
Īpašas kravas / <i>Exceptional loads</i>	Kravas, piemēram, konteineru, noņemamu virsbūvju, pārvadājumi ar dzelzceļa ritekli vai cita veida satiksmi, ja dzelzceļa ritekļa izmēra un/vai ass slodzes dēļ vajadzīga īpaša kustības atļauja un/vai īpašu pārvadājuma nosacījumu piemērošana visā braucienā vai tā daļā.
Veselības un drošības nosacījumi / <i>Health and Safety Conditions</i>	Šīs SITS kontekstā tas attiecas tikai uz apakšsistēmas attiecīgo elementu ekspluatācijai nepieciešamo medicīnisko un psiholoģisko piemērotību.
Sakarsusi bukse / <i>Hot axle box</i>	Ass bukse un gultnis, kuru temperatūra pārsniedz paredzēto maksimālo ekspluatācijas temperatūru.
Starpgadījums / <i>Incident</i>	Sk. Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā izmantoto definīciju.
Vilcienu garums / <i>Length of train</i>	Visu ritekļu, ieskaitot lokomotīvi(-es), kopējais garums virs buferiem
Darba valoda / <i>Operating Language</i>	Valoda vai valodas, ko infrastruktūras pārvaldītājs lieto ikdienas ekspluatācijā un kas publicētas tā tīkla pārskatā, un ko infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu personāls izmanto, lai apmainītos ar ziņojumiem, kuri saistīti ar ekspluatāciju vai drošību.
Pasažieris / <i>Passenger</i>	Persona (kas nav darbinieks ar īpašiem pienākumiem vilcienā), kura brauc ar vilcienu vai pirms vai pēc brauciena ar vilcienu atrodas dzelzceļam piederošā īpašumā.
Darbības efektivitātes uzraudzība / <i>Performance monitoring</i>	Sistemātiska vilcienu un infrastruktūras darbības efektivitātes uzraudzība un reģistrēšana, lai panāktu vilcienu un infrastruktūras darbības efektivitātes uzlabojumus.
Kvalifikācija / <i>Qualification</i>	Veicamo pienākumu izpildei vajadzīgā fiziskā un psiholoģiskā piemērotība un zināšanas.
Reālais laiks / <i>Real time</i>	Spēja apmainīties ar informāciju un apstrādāt datus par konkrētiem notikumiem vilciena brauciena laikā (piemēram, pienākšana stacijā, garāmbraukšana stacijai vai atiešana no stacijas) tad, kad šie notikumi notiek.
Atskaites punkts / <i>Reporting point</i>	Vilcienu kustības grafika punkts, kurā jāziņo par pienākšanas, atiešanas vai garāmbraukšanas laiku.

▼ B

Termins	Definīcija
Maršruts / <i>Route</i>	Konkrētais dzelzceļa līnijas posms vai posmi.
Drošībai būtiski pienākumi / <i>Safety-critical work</i>	Darbs, ko veic personāls, kontrolējot vai ietekmējot ritekļu kustību, un kas var ietekmēt personu veselību un drošību.
Personāls / <i>Staff</i>	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbinieki vai līgumdarbinieki, kas veic šajā SITS norādītos pienākumus.
Pieturvietā / <i>Stopping point</i>	Vieta, kas vilciena kustības grafikā noteikta kā plānota apstāšanās vieta, parasti, lai veiktu noteiktas darbības, piemēram, ļautu vilcienā iekāpt vai no tā izkāpt pasažieriem.
Kustības grafiks / <i>Timetable</i>	Dokuments vai sistēma, kurā sniegta sīka informācija par vilcienu kustību noteiktā maršrutā.
Laika punkts / <i>Timing point</i>	Vieta, kas vilciena kustības grafikā noteikta kā vieta, kurā atzīmē konkrētu laiku. Šis laiks var būt pienākšanas vai atiešanas laiks vai garāmbraukšanas laiks, ja vilciena kustības grafikā šajā vietā nav paredzēta apstāšanās.
Vilces vienība / <i>Traction unit</i>	Ritekļis ar energoapgādi, kas spēj pārvietoties pats un pārvietot citus, tam piekabinātus ritekļus.
Vilciens / <i>Train</i>	Vilciens ir vilces vienība vai vienības ar vai bez piekabinātiem dzelzceļa ritekļiem, par kuru ir pieejami vilciena dati un kas kursē starp diviem vai vairākiem noteiktiem punktiem.
Vilcienu dispečera pakalpojumi / <i>Train despatch</i>	Norāde personai, kas vada vilcienu, ka visas darbības stacijā vai depo ir pabeigtas un ka, ciktāl tas attiecas uz atbildīgo personālu, vilcienam ir piešķirta kustības atļauja.
Vilciena apkalpe / <i>Train crew</i>	Vilciena personāls, kura kompetence ir sertificēta un kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir norīkojis konkrētu, īpašu, ar drošību saistītu pienākumu, piemēram, vilciena vadītāja vai pavadona pienākumu, veikšanai vilcienā.
Vilciena sagatavošana / <i>Train preparation</i>	Pārliedzīšanās, ka ir izpildīti visi vilciena ekspluatācijas sākšanai vajadzīgie nosacījumi, vilciena iekārtas ir pareizi izvietotas un vilciena formējums atbilst tam piešķirtajam ceļam. Vilciena sagatavošanā ietilpst arī tehniskās pārbaudes, ko veic pirms vilciena ekspluatācijas sākuma.
Abreviatūra	Skaidrojums
AC	Maiņstrāva
CCS	Vilcienu vadības iekārtas un signalizācija (<i>Control-Command and Signalling</i>)
CEN	Eiropas Standartizācijas komiteja (<i>Comité Européen de Normalisation</i>)
COTIF	Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (<i>Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires</i>)
CR	Parastais dzelzceļš (<i>Conventional Rail</i>)
dB	Decibeli
DC	Līdzstrāva
DMI	Vilciena vadītāja un mašīnas saskarne (<i>Driver Machine Interface</i>)
EK	Eiropas Kopiena
EKG	Elektrokardiogramma
EIRENE	Eiropas integrētais dzelzceļa radio paplašinātais tīkls (<i>European Integrated Railway Radio Enhanced Network</i>)
EN	Eiropas standarts (<i>EURONORM</i>)
ENE	Energoapgāde (<i>Energy</i>)

▼ B

Abreviatūra	Skaidrojums
ERA	Eiropas Dzelzceļa aģentūra (<i>European Rail Agency</i>)
ERTMS	Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (<i>European Rail Traffic Management System</i>)
ETCS	Eiropas vilcienu kontroles sistēma (<i>European Train Control System</i>)
ES	Eiropas Savienība
FRS	Funkcionālo prasību specifikācija (<i>Functional Requirement Specification</i>)
GSM-R	Globālā mobilo sakaru sistēma dzelzceļiem (<i>Global System for Mobile Communications - Rail</i>)
HABD	Sakarsušu bukšu atklāšanas ierīce (<i>Hot Axle Box Detector</i>)
Hz	Hercs
IP	Infrastruktūras pārvaldītājs
INF	Infrastruktūra (<i>Infrastructure</i>)
OPE	Satiksmes nodrošināšana un vadība (<i>Traffic Operation and Management</i>)
OSJD	Dzelzceļu sadarbības organizācija (<i>Organisation for Co-operation of Railways</i>)
PPV/PPW	Abreviatūra no krievu valodas <i>Правила пользования вагонами в международном сообщении</i> (Noteikumi dzelzceļa ritekļu izmantošanai starptautiskajā satiksmē)
RST	Ritošais sastāvs (<i>Rolling Stock</i>)
DzPU	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
DPS	Drošības pārvaldības sistēma
SPAD	Bīstama pabraukšana garām signālam (<i>Signal Passed at Danger</i>)
SRS	Sistēmas prasību specifikācija (<i>System Requirement Specification</i>)
TAF	Kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas (<i>Telematic Applications for Freight</i>)
TEN	Eiropas tīkls (<i>Trans-European Network</i>)
SITS	Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija
UIC	Starptautiskā dzelzceļu savienība (<i>Union Internationale des Chemins de fer</i>)
RTM	Ritekļa turētāja marķējums

▼B*II PIELIKUMS*

Lēmuma 2007/756/EK pielikumu groza šādi:

1) 1. nodaļu groza šādi:

a) 1. datu lauka apraksts. “Eiropas ritekļa numurs” aizstāj ar šādu:

“ciparu identifikācijas kods, kā noteikts 6. papildinājumā”;

b) 1. zemspvītras piezīmi aizstāj ar šādu:

“(1)Neizmanto.”;

c) 2.1. datu lauka aprakstu aizstāj ar šādu:

“Dalībvalsts ciparu kods, kā noteikts 6. papildinājuma 4. daļā”;

d) 11. datu lauka aprakstu aizstāj ar šādu:

“Dalībvalsts ciparu kods, kā noteikts 6. papildinājuma 4. daļā”;

2) 2.1. nodaļā “Saites ar citiem reģistriem” paskaidrojumu par RTMR aizstāj ar šādu:

“RTMR – šo reģistru pārvalda *ERA* un *OTIF*, savstarpēji sadarbojoties (*ERA* attiecībā uz ES un *OTIF* attiecībā uz visām tām *OTIF* dalībvalstīm, kas neietilpst ES). Turētāju reģistrē *NVR*. 6. papildinājumā noteikti arī citi vispārēji centrālie reģistri (piemēram, ritekļu tipu kodu, savstarpējās izmantojamības, valstu kodu, utt.), ko pārvalda “centrālā iestāde”, sadarbojoties *ERA* un *OTIF*.”;

3) pievieno šādu papildinājumu:

“6. papildinājums

0. DAĻA. RITEKĻA IDENTIFIKĀCIJA

Vispārējās piebildes

Šajā papildinājumā raksturots Eiropas ritekļa numurs un ar to saistītais marķējums, ko saredzami norāda uz ritekļa, lai ekspluatācijas laikā nodrošinātu tā unikālu un pastāvīgu identifikāciju. Šeit nav raksturoti citi numuri vai marķējumi, kas jau ir iegravēti vai pastāvīgi piestiprināti šasijai vai ritekļa galvenajām sastāvdaļām to ražošanas procesā.

Eiropas ritekļa numurs un ar to saistītie saīsinājumi

Katrs dzelzceļa ritekļis saņem numuru, ko veido 12 cipari (tā dēvēto Eiropas ritekļa numuru (*EVN*)) ar šādu struktūru:

▼ B

Ritošā sastāva grupa	Savstarpējās izmantojamības iespēja un ritekļa tips [2 cipari]	Valsts, kurā ritekļis reģistrēts [2 cipari]	Tehniskie raksturlielumi [4 cipari]	Sērijas numurs [3 cipari]	Kontrolcipars [1 cipars]
Vagoni	00 līdz 09 10 līdz 19 20 līdz 29 30 līdz 39 40 līdz 49 80 līdz 89 [sīkāk 6. daļā]	01 līdz 99 [sīkāk 4. daļā]	0000 līdz 9999 [sīkāk 9. daļā]	000 līdz 999	0 līdz 9 [sīkāk 3. daļā]
Piekabināmie pasažieru vagoni	50 līdz 59 60 līdz 69 70 līdz 79 [sīkāk 7. daļā]		0000 līdz 9999 [sīkāk 10. daļā]	000 līdz 999	
Vilces ritošais sastāvs un vilciena sastāva vienības, kas sakabinātas konstantā vai iepriekš noteiktā veidā	90 līdz 99 [sīkāk 8. daļā]		0000000 līdz 8999999 [šo ciparu nozīmi nosaka dalībvalstis, iespējams, slēdzot divpusējus vai daudzpusējus nolīgumus]		
Īpašie ritekļi			9000 līdz 9999 [sīkāk 11. daļā]	000 līdz 999	

Konkrētā valstī pietiek ar septiņiem cipariem, kas raksturo tehniskos parametrus un sērijas numuru, lai unikālā veidā identificētu ritekli, kas pieder pie piekabināmo pasažieru vagonu vai īpašo ritekļu grupas (1).

Numuru papildina burtu marķējums:

- a) ritekļa reģistrācijas valsts saīsinātais apzīmējums (papildu informācija 4. daļā);
- b) ritekļa turētāja marķējums (papildu informācija 1. daļā);
- c) tehniskos raksturlielumus apzīmējoši saīsinājumi (papildu informācija 12. daļā par vagoniem un 13. daļā par piekabināmajiem pasažieru vagoniem).

Eiropas ritekļa numuru maina, ja tas ritekļa tehnisku pārveidojumu dēļ neatspoguļo savstarpējās izmantojamības iespējas vai tehniskos raksturlielumus saskaņā ar šo papildinājumu. Šādu tehnisku pārveidojumu dēļ var būt vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 20.–25. pantu.

1. DAĻA. RITEKĻA TURĒTĀJA MARĶĒJUMS

1. Ritekļa turētāja marķējuma (RTM) definīcija

Ritekļa turētāja marķējums (RTM) ir alfabētiskais kods, ko veido 2–5 burti (2). Ar RTM apzīmē katru dzelzceļa ritekli, norādot to līdās Eiropas ritekļa numuram. RTM identificē ritekļa turētāju, kā norādīts valsts ritekļu reģistrā.

RTM ir unikāls un spēkā katrā valstī, uz kuru attiecas šī SITS, un visās valstīs, kas noslēdz nolīgumu, kurā paredzēta tāda ritekļu numurēšanas sistēmas un ritekļu turētāja marķējuma izmantošana, kā aprakstīts šajā SITS.

▼ B**2. Ritekļa turētāja marķējuma formāts**

RTM atveido ritekļa turētāja pilnu nosaukumu vai saīsinājumu, ja iespējams, atpazīstamā veidā. Var izmantot visus 26 latīņu alfabēta burtus. RTM burtus raksta kā lielos burtus. Burtus, kas nav turētāja nosaukumā ietilpstošo vārdu pirmie burti, var rakstīt ar mazajiem burtiem. Pārbaudot unikalitāti, mazos burtus uzskata par lielajiem burtiem.

Burtiem var būt diakritiskās zīmes (³). Pārbaudot unikalitāti, diakritiskās zīmes, kas izmantotas šajos burtos, neņem vērā.

Ritekļiem, kuru turētājs atrodas valstī, kurā neizmanto latīņu alfabētu, aiz RTM, atdalot ar slīpsvītru ("/"), var norādīt RTM tulkojumu šā turētāja izmantotajā alfabētā. Datu apstrādāšanā šo tulkoto RTM neņem vērā.

3. Noteikumi par ritekļa turētāja marķējuma piešķiršanu

Ritekļa turētājam var piešķirt vairākus RTM gadījumos, ja:

- ritekļa turētājam ir oficiāls nosaukums vairāk nekā vienā valodā,
- ritekļa turētājam ir pamatoti iemesli savā organizācijā atsevišķi nodalīt dažādus vagonu parkus.

Vienotu RTM var piešķirt uzņēmumu grupai, kas:

- pieder pie vienotas korporatīvas struktūras (piemēram, holdinga struktūras),
- pieder pie vienotas korporatīvas struktūras, kurā viena organizācija ir norīkota un pilnvarota kārtot visus jautājumus pārējo organizāciju vārdā,
- ir pilnvarojusi vienu atsevišķu juridisko personu kārtot visus jautājumus šīs uzņēmumu grupas vārdā, un šādā gadījumā minētā juridiskā persona ir turētājs.

4. Ritekļa turētāja marķējumu reģistrs un to piešķiršanas kārtība

RTM reģistrs ir publisks reģistrs, un to atjaunina reālā laikā.

Pieteikumu RTM saņemšanai iesniedz pieteikuma iesniedzēja valsts kompetentajā iestādē un pārsūta ERA. RTM var izmantot tikai pēc tam, kad ERA ir to publicējusi.

RTM turētājam pēc RTM izmantošanas beigām ir jāinformē valsts kompetentā iestāde, un valsts kompetentā iestāde pārsūta šo informāciju ERA. Tad RTM tiks anulēts, tiklīdz turētājs būs pierādījis, ka visiem attiecīgajiem ritekļiem ir nomainīts marķējums. Tas netiks atkārtoti piešķirts 10 gadu laikposmā, ja vien to atkārtoti nepiešķirs tā sākotnējam turētājam vai citam turētājam pēc sākotnējā turētāja pieprasījuma.

RTM var nodot citam turētājam, kurš ir sākotnējā turētāja tiesību pārņēmējs. RTM saglabā derīgumu, ja RTM turētājs maina savu nosaukumu uz tādu nosaukumu, kuram nav līdzības ar RTM.

▼B

Turētāja maiņas gadījumā, kas rada izmaiņas RTM, attiecīgie ritekļi jāmarkē ar jauno RTM trīs mēnešu laikā no turētāja maiņas reģistrācijas dienas valsts ritekļu reģistrā. Neatbilstības gadījumā starp RTM markējumu uz ritekļa un datiem, kas reģistrēti *NVR*, *NVR* reģistrācija ir noteicošā.

2. DAĻA

Neizmanto

3. DAĻA. NOTEIKUMI PĀRBAUDES CIPARA NOTEIKŠANAI (12. CIPARS)

Pārbaudes ciparu nosaka šādi:

- par ciparu, kas pamatnumurā atrodas pāra pozīcijās (skaitot no labās puses), vērtību pieņem to decimālo vērtību,
- ciparus, kas pamatnumurā atrodas nepāra pozīcijās (skaitot no labās puses), reizina ar 2,
- pēc tam aprēķina summu, saskaitot ciparus pāra pozīcijās un visus tos ciparus, kas veido no nepāra pozīcijām iegūtos starpreizinājumus,
- šajā summā patur tikai pēdējo vienības ciparu,
- saskaitāmais, ar kuru saskaitot vienības ciparu, summā iegūtu 10, ir pārbaudes cipars. Ja vienības cipars ir nulle, arī pārbaudes cipars ir nulle.

Piemēri

1 — Ja pamata numurs ir	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
reizinātājs ir	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

summa: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$
Šajā summā pēdējais cipars ir 2.

Pārbaudes cipars tādēļ ir 8, un pamata numurs tādējādi kļūst par reģistrācijas numuru 33 84 4796 100 – 8.

2 — Ja pamata numurs ir	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
reizinātājs ir	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

summa: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$
Šajā summā pēdējais cipars ir 0.

Pārbaudes cipars tādēļ ir 0, un pamata numurs tādējādi kļūst par reģistrācijas numuru 31 51 3320 198 – 0.



4. DAĻA. TO VALSTU KODI, KUR RITEKĻI IR REĢISTRĒTI (3. LĪDZ
4. CIPARS UN ABREVIATŪRA)

Informācija par trešām valstīm ir sniegta tikai informatīvos nolūkos.

Valstis	Alfabētiskais valsts kods ⁽¹⁾	Ciparu valsts kods	Valstis	Alfabētiskais valsts kods ⁽¹⁾	Ciparu valsts kods
Albānija	AL	41	Luksemburga	L	82
Alžīrija	DZ	92	Maķedonija	MK	65
Armēnija	AM	58	Malta	M	
Austrija	A	81	Moldova	MD ⁽¹⁾	23
Azerbaidžāna	AZ	57	Monako	MC	
Baltkrievija	BY	21	Mongolija	MGL	31
Beļģija	B	88	Melnkalne	MNE	62
Bosnija Hercegovina	BIH	49	Maroka	MA	93
Bulgārija	BG	52	Nīderlande	NL	84
Ķīna	RC	33	Ziemeļkoreja	PRK ⁽¹⁾	30
Horvātija	HR	78	Norvēģija	N	76
Kuba	CU ⁽¹⁾	40	Polija	PL	51
Kipra	CY		Portugāle	P	94
Čehijas Republika	CZ	54	Rumānija	RO	53
Dānija	DK	86	Krievija	RUS	20
Ēģipte	ET	90	Serbija	SRB	72
Igaunija	EST	26	Slovākija	SK	56
Somija	FIN	10	Slovēnija	SLO	79
Francija	F	87	Dienvīdkoreja	ROK	61
Gruzija	GE	28	Spānija	E	71
Vācija	D	80	► CI Zviedrija	S	74 ◀
Grieķija	GR	73	Šveice	CH	85
Ungārija	H	55	Sīrija	SYR	97
Irāna	IR	96	Tadžikistāna	TJ	66
Irāka	IRQ ⁽¹⁾	99	Tunisija	TN	91
Īrija	IRL	60	Turcija	TR	75
Izraēla	IL	95	Turkmenistāna	TM	67
Itālija	I	83	Ukraina	UA	22
Japāna	J	42	Apvienotā Karaliste	GB	70
Kazahstāna	KZ	27	Uzbekistāna	UZ	29
Kirgizstāna	KS	59	Vjetnama	VN ⁽¹⁾	32
Latvija	LV	25			
Libāna	RL	98			
Lihtenšteina	FL				
Lietuva	LT	24			

⁽¹⁾ Saskaņā ar alfabētisko kodu sistēmu, kas aprakstīta 1949. gada Konvencijas par ceļu satiksmi 4. papildinājumā un 1968. gada Konvencijas par ceļu satiksmi 45. panta 4. punktā.

5. DAĻA

Neizmanto



6. DAĻA. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KODI VAGONIEM (1. LĪDZ 2. CIPARS)

	2. cipars		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. cipars	
	1. cipars												1. cipars	
		Sliežu ceļa platums	fiksēts vai maināms	fiksēts	maināms	fiksēts	maināms	fiksēts	maināms	fiksēts	maināms	fiksēts vai maināms	Sliežu ceļa platums	
Vagoni atbilst <i>WAG SITS</i> (y), tostarp 7.1.2. iedaļai un visiem nosacījumiem, kas izklāstīti C pielikumā.	0	ar asīm	Neizmanto	vagoni		neizmanto (e)						<i>PPV/PPW</i> vagoni (ar maināmu gabarītu)	ar asīm	0
	1	ar ratiņiem											ar ratiņiem	1
	2	ar asīm				vagoni						<i>PPV/PPW</i> vagoni (ar fiksētu gabarītu)	ar asīm	2
	3	ar ratiņiem											ar ratiņiem	3
Citi vagoni	4	ar asīm (b)	Tehnis-kās apkopes vagoni							Citi vagoni	Vagoni ar īpašu numerāciju attiecībā uz tehniskajiem parametriem, kas netiek ekspluatēti ES teritorijā	ar asīm (b)	4	
	8	ar ratiņiem (b)										ar ratiņiem (b)	8	
	2. cipars		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. cipars	
	1. cipars												1. cipars	

(a) Komisijas regula [*WAG SITS* kā pieņemta pēc pārskatīšanas].

(b) Fiksēts vai maināms gabarīts.

(c) Izņemot I kategorijas vagonus (ar temperatūras kontroli), neizmanto jauniem ritekļiem, kas nodoti ekspluatācijā.



7. DAĻA. KODI VELKAMO PASAŽIERU VAGONU STARPTAUTISKAS SATIKSMES IESPĒJU NORĀDĪŠANAI (1.-2. CIPARS)

2. cipars 1. cipars	Iekšzemes satiksme	<i>TEN</i> ^(a) un/vai <i>COTIF</i> ^(b) un/vai <i>PPV/PPW</i>				Iekšzemes satiksme vai ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	<i>TEN</i> ^(a) un/vai <i>COTIF</i> ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Ritekļi iekšzemes satiksmei	Ritekļi ar fiksētu gabarītu bez gaisa kondicionēšanas (tostarp vagoni automobiļu pārvadāšanai)	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) bez gaisa kondicionēšanas	Neizmanto	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1668) bez gaisa kondicionēšanas	Vēsturiskie ritekļi	Neizmanto ^(c)	Ritekļi ar fiksētu gabarītu	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un maināmiem ratiņiem	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un arī ar pielāgojamu gabarītu
6	Dienesta ritekļi	Ritekļi ar fiksētu gabarītu un ar gaisa kondicionēšanu	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un ar gaisa kondicionēšanu	Dienesta ritekļi	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1668) un ar gaisa kondicionēšanu	Vagoni, kas paredzēti automobiļu pārvadāšanai	Neizmanto ^(c)			
7	Hermētiski ritekļi ar gaisa kondicionēšanu	Neizmanto	Neizmanto	Hermētiski ritekļi ar fiksētu gabarītu un ar gaisa kondicionēšanu	Neizmanto	Citi ritekļi	Neizmanto	Neizmanto	Neizmanto	Neizmanto

^(a) Ielstība piemērojamajām SITS, sk. P papildinājuma 5. daļu.

^(b) Tostarp ritekļi, kas saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem ir apzīmēti ar šajā tabulā noteiktajiem cipariem. *COTIF*: ritekļis atbilst *COTIF* regulai, kas ir spēkā, kad ritekļis tiek nodots ekspluatācijā.

^(c) Izņemot pasažieru vagonus ar fiksētu gabarītu (56) un pielāgojamu gabarītu (66), kas jau ir ekspluatācijā, neizmanto jauniem ritekļiem.

▼B**8. DAĻA. VILCES RITOŠĀ SASTĀVA UN TĀDU VILCIENA SASTĀVA VIENĪBU TIPI, KAS SAKABINĀTAS KONSTANTĀ VAI IEPRIEKŠ NOTEIKTĀ VEIDĀ (1. LĪDZ 2. CIPARS)**

Pirmais cipars ir "9".

Ja otrais cipars raksturo vilces ritošā sastāva tipu, obligāti jālieto šādi kodi:

Kods	Vispārīgais ritekļa tips
0	Pārējie
1	Elektrolokomotīve
2	Dīzeļlokomotīve
3	Elektrovilciens (ātrgaitas) [motorvagens vai piekabināmais vagonš]
4	Elektrovilciens (izņemot ātrgaitas) [motorvagens vai piekabināmais vagonš]
5	Dīzeļvilciens [motorvagens vai piekabināmais vagonš]
6	Specializēts piekabināmais vagonš
7	Manevru elektrolokomotīve
8	Manevru dīzeļlokomotīve
9	Īpašs ritekļš

9. DAĻA. STANDARTA SKAITLISKAIS VAGONU MARĶĒJUMS (5. LĪDZ 8. CIPARS)

9. daļā norādīts skaitliskais marķējums, kas saistīts ar vagona galvenajiem tehniskajiem parametriem, un šo marķējumu publicē ERA tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

Pieteikumu par jaunu kodu iesniedz reģistrācijas iestādē (kā minēts Lēmumā 2007/756/EK) un nosūta ERA. Jauno kodu var izmantot tikai pēc tam, kad ERA ir to publicējusi.

10. DAĻA. KODI VELKAMO PASAŽIERU VAGONU TEHNISKAJAM RAKSTUROJUMAM (5. LĪDZ 6. CIPARS)

10. daļu publicē ERA tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

Pieteikumu par jaunu kodu iesniedz reģistrācijas iestādē (kā minēts Lēmumā 2007/756/EK) un nosūta ERA. Jauno kodu var izmantot tikai pēc tam, kad ERA ir to publicējusi.

11. DAĻA. KODI ĪPAŠO RITEKĻU TEHNISKAJAM RAKSTUROJUMAM (6. LĪDZ 8. CIPARS)

11. daļu publicē ERA tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

Pieteikumu par jaunu kodu iesniedz reģistrācijas iestādē (kā minēts Lēmumā 2007/756/EK) un nosūta ERA. Jauno kodu var izmantot tikai pēc tam, kad ERA ir to publicējusi.

▼ B

12. DAĻA. BURTU MARKĒJUMS VAGONIEM, IZŅEMOT LOCĪKLAS VAGONUS UN VAGONU SEKCIJAS

12. daļu publicē *ERA* tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

Pieteikumu par jaunu kodu iesniedz reģistrācijas iestādē (kā minēts Lēmumā 2007/756/EK) un nosūta *ERA*. Jauno kodu var izmantot tikai pēc tam, kad *ERA* ir to publicējusi.

13. DAĻA. PIEKABINĀMO PASAŽIERU VAGONU BURTU MARKĒJUMS

13. daļu publicē *ERA* tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

Pieteikumu par jaunu kodu iesniedz reģistrācijas iestādē (kā minēts Lēmumā 2007/756/EK) un nosūta *ERA*. Jauno kodu var izmantot tikai pēc tam, kad *ERA* ir to publicējusi.

(¹) Īpašajiem ritekljiem konkrētā valstī numura unikalitāti nodrošina pirmais cipars un pieci pēdējie cipari, kas raksturo tehniskos parametrus un sērijas numuru.

(²) Attiecībā uz *NMBS/SNCB* var turpināt aplī ievilkta B burta izmantošanu.

(³) Diakritiskās zīmes ir “akcentētas zīmes”, piemēram Ā, Ç, Ö, Č, Ž, Å utt. Īpašo burtu, piemēram, Ø un Æ, atveidē izmanto vienu burtu; unikalitātes testos Ø saprot kā O un Æ kā A.”