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.
►**M2**	Komisijas Regula (ES) 2015/995 (2015. gada 8. jūnijs)	L 165	1	30.6.2015.

Labota ar:

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

▼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)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa 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 Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) ([2]) 12. pants paredz, ka Eiropas Dzelzceļa 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 piešķīra Aģentūrai pilnvaras izstrādāt un pārskatīt savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas, lai paplašinātu to darbības jomu attiecībā uz visu dzelzceļa sistēmu Eiropas Savienībā. Saskaņā ar šā pilnvarojuma nosacījumiem Aģentūrai bija lūgts apvienot un paplašināt ātrgaitas dzelzceļu sistēmas SITS un parasto dzelzceļu 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 dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS un parasto dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS apvienošanu, šo SITS ģeogrāfiskās darbības jomas paplašināšanu un detaļu par Eiropas ritekļa numuru (*EVN*) pārnešanu 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 PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

▼M2

1. pants

Priekšmets

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

2. pants

Darbības joma

1. Šā lēmuma I pielikumā noteikto SITS piemēro Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai, kas definēta Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.5. punktā.

2. Šo SITS piemēro attiecībā uz šādiem tīkliem:

a) Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas tīkls, kā noteikts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.1. punktā;

b) Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas tīkls (*TEN*), kā noteikts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. punktā; un

c) Savienības dzelzceļu sistēmas tīkla citas daļas.

Tajā neietver Direktīvas 2008/57/EK 1. panta 3. punktā minētos gadījumus.

3. pants

Atklāti punkti

1. Attiecībā uz aspektiem, kas klasificēti kā "atklāti punkti" un minēti I pielikuma I papildinājumā, nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktam, ir tie valsts noteikumi, ko piemēro dalībvalstī, kurā notiek darbība.

2. Vēlākais līdz 2016. gada 1. janvārim katra dalībvalsts nosūta pārējām dalībvalstīm un Komisijai informāciju par attiecīgajiem valsts noteikumiem.

3.a pants

Īpaši gadījumi

1. Attiecībā uz īpašiem gadījumiem, kas minēti I pielikuma 7.3. punktā, nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktam, ir tie valsts noteikumi, ko piemēro dalībvalstī, kurā notiek darbība.

2. Vēlākais līdz 2016. gada 1. janvārim katra dalībvalsts nosūta pārējām dalībvalstīm un Komisijai informāciju par attiecīgajiem valsts noteikumiem.

▼M2

3.b pants

Paziņojums par divpusējiem nolīgumiem

Dalībvalstis par turpmāk minēto veidu nolīgumiem informē Komisiju vēlākais līdz 2016. gada 1. janvārim, ja vien tās jau to nav izdarījušas saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/920/EK ([1]), Lēmumu 2008/231/EK, Lēmumu 2011/314/ES vai šo lēmumu:

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; un

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.c pants

Paziņojums par noteikumiem, kas saistīti ar astes daļas signāliem

Dalībvalstis par noteikumiem, kas nosaka astes daļas signāla tipu saskaņā ar I pielikuma 4.2.2.1.3.2. un 4.2.2.1.3.3. punktu, informē Komisiju vēlākais līdz 2016. gada 1. janvārim, ja vien tās jau to nav paziņojušas saskaņā ar Lēmumu 2006/920/EK, Lēmumu 2008/231/EK, Lēmumu 2011/314/ES vai šo lēmumu.

3.d pants

Īstenošana

1. Pasākumi, kas jāveic, īstenojot sadarbspējīgu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, ir izklāstīti I pielikuma 7. punktā.

2. Dalībvalstis sagatavo valsts īstenošanas plānu, kurā izklāstīti pasākumi, ko tās plāno veikt, lai nodrošinātu atbilstību šim lēmumam, saskaņā ar I pielikuma 7. punktu.

Dalībvalstis paziņo Komisijai savus valsts īstenošanas plānus vēlākais līdz 2017. gada 1. jūlijam. Dalībvalstis arī informē par šo valsts īstenošanas plānu iespējamiem atjauninājumiem.

3. Komisija publicē valstu īstenošanas plānus un visus paziņotos turpmākos grozījumus savā tīmekļa vietnē un par to informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas minēta Direktīvā 2008/57/EK.

([1]) Komisijas 2006. gada 11. augusta Lēmums 2006/920/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Satiksmes nodrošināšana un vadība" (OV L 359, 18.12.2006., 1. lpp.).

▼M2

4. Dalībvalstīm, kuras jau ir nosūtījušas savu atjaunināto īstenošanas plānu, tas nav jāsūta vēlreiz.

▼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.

▼**M2**

I PIELIKUMS

SATURS

1.	Ievads
1.1.	Tehniskā darbības joma
1.2.	Ģeogrāfiskā darbības joma
1.3.	Šīs SITS saturs
2.	Apakšsistēmas / darbības jomas apraksts
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 specifikācijas
4.2.1.	Uz personālu attiecināmās specifikācijas
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 specifikācijas
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
4.2.2.2.	Vilciena dzirdamība

▼**M2**

4.2.2.2.1.	Vispārīga prasība
4.2.2.2.2.	Vadība
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 raksturlielumi un atļautais maksimālais ātrums
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 vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS
4.3.3.	Saskarnes ar ritošā sastāva SITS
4.3.3.1.	Saskarnes ar lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS

▼**M2**

4.3.3.2.	Saskarnes ar kravas vagonu SITS
4.3.4.	Saskarnes ar energoapgādes SITS
4.3.5.	Saskarnes ar SITS “Drošība dzelzceļa tuneļos”
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi
4.5.	Tehniskās apkopes noteikumi
4.6.	Profesionālā kompetence
4.6.1.	Profesionālā kompetence
4.6.2.	Valodu 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 un atjaunināšana
4.6.4.	Palīgpersonāls
4.7.	Veselības un drošības nosacījumi
4.7.1.	Ievads
4.7.2.	Medicīniskās pārbaudes un psiholoģiskais novērtējums
4.7.2.1.	Pārbaudes pirms pieņemšanas darbā
4.7.2.1.1.	Medicīnisko pārbaužu obligātais saturs
4.7.2.1.2.	Psiholoģiskais novērtējums
4.7.2.2.	Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā
4.7.2.2.1.	Periodisko medicīnisko pārbaužu biežums
4.7.2.2.2.	Periodisko medicīnisko pārbaužu obligātais saturs
4.7.2.2.3.	Papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģiskais novērtējums
4.7.3.	Medicīniskās prasības
4.7.3.1.	Vispārīgas prasības
4.7.3.2.	Redzes prasības
4.7.3.3.	Dzirdes prasības
4.8.	Infrastruktūras un ritekļu reģistri
4.8.1.	Infrastruktūra
4.8.2.	Ritošais sastāvs
5.	Savstarpējas izmantojamības komponenti
5.1.	Definīcija
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

▼**M2**

7.	Īstenošana
7.1.	Principi
7.2.	Īstenošanas pamatnostādnes
7.3.	Īpaši gadījumi
7.3.1.	Ievads
7.3.2.	Īpašo gadījumu uzskaitījums
7.3.2.1.	Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Igaunija, Latvija un Lietuva
7.3.2.2.	Īpašs pagaidu gadījums (T2) – Īrija un Apvienotā Karaliste
7.3.2.3.	Īpašs pagaidu gadījums (T3) – Somija
7.3.2.4.	Īpašs pastāvīgs gadījums (P1) – Somija
A papildinājums.	ERTMS/ETCS ekspluatācijas noteikumi
B papildinājums.	Kopēji darbības principi un noteikumi
C papildinājums.	Ar drošību saistītas komunikācijas metodika
D papildinājums.	Elementi, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam maršruta aprakstam un par vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
E papildinājums.	Valodas un saziņas prasmju līmenis
F papildinājums.	Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai
G papildinājums.	Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai
H papildinājums.	Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz virsbūves
I papildinājums.	Atklāto punktu saraksts
J papildinājums.	Skaidrojošā vārdnīca

▼M2

1. IEVADS

1.1. **Tehniskā darbības joma**

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

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

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir visas dzelzceļu sistēmas tīkls, ko veido:

— Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas tīkls (*TEN*), kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.1. iedaļā “Tīkls”,

— Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas tīkls (*TEN*), kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. iedaļā “Tīkls”,

— citas daļas visas dzelzceļu sistēmas tīklā pēc piemērošanas jomas paplašināšanas, kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 4. iedaļā,

un neietver Direktīvas 2008/57/EK 1. panta 3. punktā minētos gadījumus.

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;

▼M2

f) norādīta šīs SITS īstenošanas stratēģija. Jo īpaši precizēts, kādi starpposmi 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, kā arī veselības aizsardzības un drošības nosacījumi darbā, kas ir nepieciešami attiecīgās apakšsistēmas darbībai un uzturēšanai, kā arī SITS ieviešanai, – 4. nodaļa.

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 APRAKSTS

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 strukturālo apakšsistēmu saskaņotu darbību gan parastā, gan traucētā režīmā, it sevišķi ietverot vilcienu sastāvu veidošanu un vilcienu vadīšanu, satiksmes plānošanu un vadību.

Profesionālā kvalifikācija, kas var būt 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*

4.6. un 4.7. punkts attiecas uz personālu, kas veic tādus drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pavadīšanu.

4.6.2. punkts attiecas arī uz vilcienu vadītājiem, kā noteikts Direktīvas 2007/59/EK VI pielikuma 8. punktā.

Uz personālu, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kas saistīti ar vilcienu dispečera pienākumiem un vilcienu kustības atļaušanu, attiecas profesionālās kvalifikācijas un veselības un drošības nosacījumu savstarpēja atzīšana starp dalībvalstīm.

Uz personālu, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pēdējās sagatavošanas darbiem, pirms tas šķērso robežu(-as), un darbu aiz jebkuras vietas(-ām), kura(-as) norādīta(-as) kā "robeža" infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā un iekļauta(-as) tā drošības atļaujā, attiecas 4.6. punkts, un uz savstarpējo atzīšanu starp dalībvalstīm attiecas 4.7. punkts. Ja visi vagoni vilcienā, kas šķērso valsts robežu(-as), šķērso to tikai līdz vietai, kas noteikta kā "robeža", netiek uzskatīts, ka vilciens veic pārrobežu pārvadājumus.

▼M2

2.2.2. *Principi*

Šī SITS attiecas uz tiem dzelzceļa "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 Direktīvas 2004/49/EK ([1]) prasībām. DPS pirms drošības sertifikātu/atļauju piešķiršanas novērtē attiecīgās valsts drošības iestādes (turpmāk "VDI").

2.2.3. *Piemērojamība pašreizējiem ritekļiem 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 ritekļiem.

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

3. PAMATPRASĪBAS

3.1. **Atbilstība pamatprasībām**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 4. panta 1. punktu Savienības 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 darbgatavību,

— veselības aizsardzību,

— vides aizsardzību,

— tehnisko savietojamību,

— pieejamību.

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

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

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK un Direktīvas 2001/14/EK grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

▼M2

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība		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	
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

▼M2

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība		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.
4.2.2.2.	Vilciena dzirdamība	X											X			X		X
4.2.2.2.1.	Vispārīga prasība	X														X		X
4.2.2.2.2.	Vadība	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
4.2.2.6.1.	Obligātās prasības bremžu sistēmai		X													X		X
4.2.2.6.2.	Bremzēšanas raksturlielumi		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		

▼M2

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība		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.
4.2.3.1.	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
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	

▼M2

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība		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.
4.2.3.5.1.	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
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.	ERTMS ekspluatācijas noteikumi															X	X	
4.6	Profesionālā kvalifikācija															X	X	X
4.7.	Veselības un drošības nosacījumi															X		

▼M2

4. 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 2012/34/ES [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. Vispārīgas prasības

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

1) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbinieki, kas:

   a) vada vilcienus ("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:

— kvalifikāciju (sk. 4.6. punktu un G papildinājumu),

— veselības un drošības nosacījumiem (sk. 4.7. punktu).

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

▼M2

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 rokasgrāmatā 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 rokasgrāmatā jāaptver divi skaidri noteikti aspekti:

— kopīgo noteikumu un procedūru kopuma apraksts (ņemot vērā A, B un C papildinājuma saturu),

— visu to nepieciešamo noteikumu un procedūru kopuma apraksts, kas katram infrastruktūras pārvaldītājam ir atšķirīgs.

Rokasgrāmatā 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 skaidrā 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.

Rokasgrāmatai jāpievieno divi pielikumi:

— 1. papildinājums "Komunikācijas procedūru rokasgrāmata",

— 2. papildinājums "Veidlapu paraugi".

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

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

▼M2

— 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

Vilcienu vadītāji jānodrošina ar informāciju, kurā aprakstītas izmantojamās 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.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir atbildīgs par pilnīga un pareiza maršruta apraksta sastādīšanu, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja(-u) sniegto informāciju.

Infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vismaz informācija maršruta aprakstam, kā noteikts D papildinājumā.

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

a) vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi:

   a) signalizācijas sistēmas tips un attiecīgais darba režīms (divceļu līnija, reversīva kustība, kustība pa kreiso vai pa labo pusi utt.);

   b) energoapgādes veids;

   c) radioiekārtu tips datu pārraidei no lauka iekārtām uz vilcienu;

b) kāpumu un kritumu norādes – ar kāpuma un krituma (slīpuma) vērtībām un atrašanās vietu;

c) detalizēta dzelzceļa līnijas shēma:

▼M2

— 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,

— atļautais maksimālais ātrums katram sliežu ceļam, tostarp, ja vajadzīgs, norāde par dažādiem ātrumiem attiecībā uz konkrēta tipa 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 jāsagrupē īpašā dokumentā vai jānodrošina elektroniskā vidē vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieni.

Infrastruktūras 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

Infrastruktūras 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:

— vilciena identifikāciju,

— vilcienu kursēšanas dienas (vajadzības gadījumā),

— pieturvietas un ar tām saistītās darbības,

— citus laika punktus,

▼M2

— 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.

Vilcienu personālam domātās informācijas struktūrai, formātam, saturam un izstrādāšanas un precizēšanas procesam par pamatu jābūt 4.2.1.2. punktā noteiktajai 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”.

Infrastruktūras pārvaldītājam šie dokumenti jāsagatavo 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 G papildinājumā) un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību, ir attiecīgā maršruta infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda (kā noteikts J papildinājumā).

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

▼M2

Saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES 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

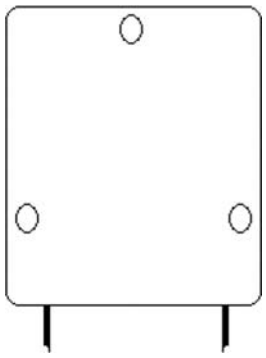
4.2.2.1.1. Vispārīga prasība

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.

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 iespējami vieglāk atpazīstams (gabarītlukturi), jānodrošina pietiekama redzamība vilciena vadītājam (galvenie lukturi) naktī un vājā apgaismojumā, un tie nedrīkst apžilbināt pretimbraucošo vilcienu vadītājus.

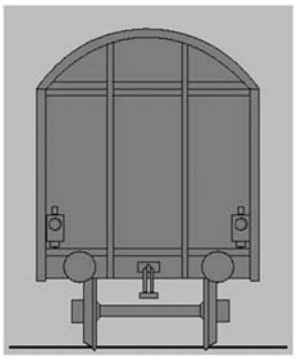
Atstatums starp lukturiem, to augstums virs sliedēm, diametrs, gaismas intensitāte, izmēri un emitētā gaismas stara forma gan dienā, gan naktī ir noteikta Komisijas Regulā (ES) Nr. 1302/2014 ([1]) (ritošā sastāva apakšsistēmas "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" SITS ("*LOC&PAS* SITS")).

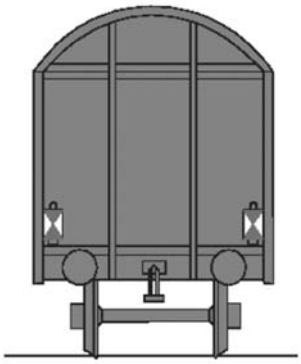
4.2.2.1.3. Vilciena astes daļa

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.

([1]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" (OV L 356, 12.12.2014., 228. lpp.).

▼M2





4.2.2.1.3.1. Pasažieru vilcieni

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

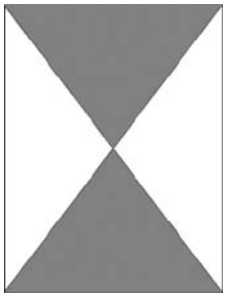
4.2.2.1.3.2. Starptautiskās satiksmes kravas vilcieni

Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai, kurus no turpmāk minētajiem noteikumiem tās piemēros dalībvalsts tīklā attiecībā uz vilcieniem, kas šķērso dalībvalstu robežas:

vai nu

— divus vienmērīgas sarkanas 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 pieprasa divu gaismu atstarojošu plākšņu izmantošanu, jāatzīst arī divi vienmērīgas sarkanas gaismas lukturi, kuri apzīmē vilciena astes daļu.

Dalībvalstīm, kuras pieprasa divus vienmērīgas sarkanas gaismas lukturus, ir jāatzīst arī divas atstarojošās plāksnes, kas apzīmē vilciena astes daļu, ja šie divi nosacījumi ir izpildīti attiecībā uz visu dzelzceļa tīklu:

— ekspluatācijas noteikumi par ieiešanu iespējamā aizņemtā zonā nosaka, ka vilciena vadītājiem ir jābūt iespējai apstāties pirms jebkura šķēršļa, un

— nav prasības, ka signalizētājiem vajadzētu vizuāli pārbaudīt vilciena astes daļas ierīces klātbūtni, lai pārliecinātos par vilciena pilnīgumu.

▼M2

4.2.2.1.3.3. Kravas vilcieni, kas nešķērso dalībvalstu robežas

Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai, kādus noteikumus tās piemēros savā tīklā attiecībā uz vilcieniem, kas nešķērso robežas.

Turklāt paziņotos noteikumus, kas attiecas uz starptautiskās satiksmes kravas vilcieniem, kas aprakstīti 4.2.2.1.3.2. punktā, pieņem arī attiecībā uz vilcieniem, kas nešķērso robežas.

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. Vadība

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

4.2.2.3. Ritekļu identifikācija

Katram riteklim jāpiešķir numurs, kas ļauj to unikāli atšķirt no jebkura cita dzelzceļa ritekļa. Numuram jābūt labi redzamam un izvietotam vismaz uz katras ritekļa garenvirziena sānu malas.

Jābūt arī iespējai identificēt riteklim piemērojamos ekspluatācijas ierobežojumus.

Papildu prasības izklāstītas H papildinājumā.

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;

b) 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;

▼M2

c) vilciens:

— ritekļu kombinācijai, kas veido vilcienu, jāatbilst attiecīgā maršruta tehniskajiem ierobežojumiem, un tā garums nedrīkst pārsniegt atiešanas un pienākšanas terminālos pieļaujamo maksimālo garumu;

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbild par to, lai vilciens būtu tehniski gatavs braucienam un lai tā tehniskā gatavība saglabātos visu brauciena laiku;

e) masa un ass slodze;

f) 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;

g) vilciena maksimālais ātrums:

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

h) kinemātiskā apliece;

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

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

Tiklīdz mainās piešķirtā ceļa īpašības, infrastruktūras pārvaldītājam ir jāinformē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums par šādām izmaiņām. Elementi, kas jāpārbauda, lai nodrošinātu vilciena atbilstību piešķirtajam ceļam, ir noteikti D papildinājumā.

4.2.2.6. Vilciena bremzēšana

4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai

Visiem vilciena ritekļiem jābūt pievienotiem automātiskajai nepārtrauktas darbības bremžu sistēmai, kā noteikts RST SITS.

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 ritekļu rindām automātiski jāapstājas.

4.2.2.6.2. Bremzēšanas raksturlielumi un atļautais maksimālais ātrums

1. Infrastruktūras pārvaldītājs sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem visu attiecīgās dzelzceļa līnijas raksturojumu attiecībā uz katru maršrutu:

— signalizācijas attālumi (brīdinājums, apstāšanās), tostarp to drošības rezerves,

— kāpumi un kritumi,

— maksimālais atļautais ātrums un

— nosacījumi attiecībā uz tādu bremžu sistēmu izmantošanu, kas var ietekmēt infrastruktūru, piemēram, attiecībā uz magnētiskajām, reģeneratīvajām un virpuļstrāvas bremzēm.

▼M2

2. Papildus infrastruktūras pārvaldītājs var sniegt šādu informāciju:

i) vilcieniem, kuru maksimālais ātrums ir lielāks par 200 km/h, ar palēninājuma diagrammu un reakcijas laiku uz horizontāla sliežu ceļa;

ii) vilciena sekcijām un pastāvīgiem vilcienu sastāviem, kuru maksimālais ātrums nav lielāks par 200 km/h, palēninājumu (kā i) apakšpunktā) vai bremzēšanas slodzes procentuālo attiecību;

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

Ja infrastruktūras pārvaldītājs sniedz minēto informāciju, to dara pieejamu visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri plāno ekspluatēt vilcienu tā tīklā. Jau izmantotajām bremzēšanas tabulām, kas pieņemtas esošajām līnijām dienā, kad stājas spēkā šī regula, ir jābūt pieejamām.

3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plānošanas posmā nosaka vilciena bremžu darbības efektivitāti un atbilstošo maksimālo ātrumu, ņemot vērā:

— attiecīgās līnijas raksturlielumus, kā norādīts 1. apakšpunktā vai, ja pieejama, informāciju, ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 2. apakšpunktu. Ja infrastruktūras pārvaldītājs ir sniedzis 2. apakšpunktā paredzēto informāciju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir jāizsaka bremžu darbības efektivitāte, izmantojot to pašu informāciju; kā arī

— ar ritošo sastāvu saistītas robežvērtības, kas izriet no bremžu sistēmas drošuma un darbgatavības.

Turklāt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka katrs vilciens ekspluatācijas laikā sasniedz vismaz vajadzīgo bremzēšanas veiktspēju. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā un īsteno atbilstošus noteikumus un tos pārvalda savas drošības pārvaldības sistēmas ietvaros.

Jo īpaši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā noteikumi, ko piemēro, ja vilciens nesasniedz vajadzīgo bremzēšanas veiktspēju ekspluatācijas laikā. Šādā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nekavējoties jāinformē infrastruktūras pārvaldītājs. Infrastruktūras pārvaldītājs var veikt piemērotus pasākumus, lai samazinātu ietekmi uz vispārējo satiksmi tīklā.

4.2.2.7. Vilciena darbgatavības 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.

▼M2

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 vilcienā pārvadā pasažierus vai dzīvniekus, ja tas nav iepriekš paredzēts,

— visi ekspluatācijas ierobežojumi, norādot attiecīgos ritekļus (gabarīts, 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 gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmību

Vilciena vadītājam jāspēj redzēt signālus un gar dzelzceļa līniju izvietotās zīmes, un tiem jābūt vilciena vadītājam saskatāmiem attiecīgā gadījumā. Tas pats attiecas uz dzelzceļa līnijas malās izvietotām cita veida zīmēm, ja tās ir saistītas ar drošību.

Tāpēc signāliem un gar dzelzceļa līniju izvietotajām zīmēm, norādēm un informācijas plāksnēm jābūt izveidotām un izvietotām saskaņoti, lai atvieglotu to saskatīšanu. Jāņem vērā šādi aspekti:

— atbilstošs zīmju novietojums, lai vilciena vadītājs vilciena galveno lukturu gaismā varētu izlasīt informāciju,

— piemērots un pietiekami intensīvs apgaismojums, ja informācija jāapgaismo,

— ja izmanto gaismu atstarojošas zīmes, gaismu atstarojošā materiāla īpašībām jābūt saskaņā ar attiecīgajām specifikācijām un zīmēm jābūt izgatavotām tā, lai vilciena vadītājs vilciena galveno lukturu gaismā viegli varētu izlasīt informāciju.

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

4.2.2.9. Vilciena vadītāja modrības kontrole

Vilcienā jābūt ierīcei, kas uzrauga vilciena vadītāja modrību. Tā iedarbojas, lai apstādinātu vilcienu, ja vilciena vadītājs noteiktā laikā nereaģē; laika intervāls ir precizēts ritošā sastāva SITS.

▼M2

4.2.3. *Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas*

4.2.3.1. Vilcienu plānošana

Saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES infrastruktūras pārvaldītājam jānorāda, kādi dati ir vajadzīgi, pieprasot vilciena ceļu.

4.2.3.2. Vilcienu identifikācija

Katrs vilciens jāidentificē, piešķirot tam vilciena kustības numuru. Vilciena kustības numuru piešķir infrastruktūras pārvaldītājs, piešķirot vilciena ceļu, un par to jābūt informētam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un visiem vilciena ekspluatācijā iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Vilciena kustības numuram tīklā jābūt unikālam. Būtu jāizvairās no vilciena kustības numura maiņas vilciena brauciena laikā.

4.2.3.2.1. Vilciena kustības numura formāts

Vilciena kustības numura formāts ir noteikts Komisijas Lēmumā 2012/88/ES ([1]) ar grozījumiem (vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmas SITS (turpmāk "*CCS* SITS").

4.2.3.3. Vilciena 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 vilciena drošu atiešanu.

4.2.3.3.2. Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena 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 vilciena 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:

— 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.

([1]) Komisijas 2012. gada 25. janvāra Lēmums 2012/88/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām (OV L 51, 23.2.2012., 1. lpp.).

▼M2

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

Infrastruktūras pārvaldītājiem:

a) jānodrošina, ka to tīklos attiecīgos iepriekš noteiktos atskaites punktos reālā laikā tiek reģistrēts vilcienu atiešanas, ierašanās vai garāmbraukšanas laiks un delta novirzes vērtība;

b) jāsniedz īpašie dati, 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 starpposma atskaites punktiem, kuros vilciens apstājas, atsevišķi jāziņo ierašanās un atiešanas laiks),

— par cik minūtēm agrāk vai vēlāk, nekā plānots, vilciens ierodas atskaites punktā,

— sākotnējs 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

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

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,

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīva 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

▼M2

— 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. Ekspluatācijas 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 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 jādara zināmi, ievērojot komercnoslēpumu.

Infrastruktūras pārvaldītājam pēc iespējas drīzāk jāizvērtē notikumi, kas ir radījuši būtiskus ekspluatācijas 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 jādara zināmi visiem attiecīgajiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītajiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Šos procesus dokumentē, un tiem veic iekšējo revīziju.

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, lai noteiktu 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 sakritību ar:

— reģistrēšanas dienu un laiku,

— precīzu reģistrētā notikuma ģeogrāfisko atrašanās vietu,

— vilciena identifikāciju,

— vilciena vadītāja identitāti.

▼M2

ETCS/GSM-R reģistrējamie dati ir tie, kuri noteikti *CCS* SITS un ir būtiski, ņemot vērā prasības šīs SITS 4.2.3.5. punktā.

Dati droši jāaizzīmogo un jāuzglabā, un tiem jābūt pieejamiem pilnvarotām struktūrām, tostarp valstu izmeklēšanas struktūrām, kas veic savus uzdevumus saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 19. pantu.

4.2.3.5.1. Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena

Infrastruktūras pārvaldītājam obligāti jāreģistrē šādi dati:

— ar vilcienu kustību saistītu lauka iekārtu kļūme (signāli, pārmijas utt.),

— sakarsušu bukšu atklāšana, ja ir uzstādīta attiecīga iekārta,

— ar drošību saistīta komunikācija starp vilciena vadītāju un signalizētāju.

4.2.3.5.2. Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam obligāti jāreģistrē šādi dati:

— bīstama pabraukšana garām signāliem vai pabraukšana garām zīmei "kustības atļaujas beigas",

— avārijas bremžu izmantošana,

— vilciena braukšanas ātrums,

— vilcienā uzstādīto vadības (signalizācijas) sistēmu izolēšana vai ignorēšana,

— audiāla brīdinājuma ierīces izmantošana,

— durvju vadības ierīču izmantošana (durvju atvēršana, aizvēršana), ja tādas ir,

— borta signalizācijas sistēmu nostrāde, kas attiecas uz vilciena drošu ekspluatāciju, ja tādas ir,

— tās kabīnes identifikācija, par kuru reģistrē datus turpmākai pārbaudei.

Papildu tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz reģistrēšanas ierīci, ir noteiktas *Loc & Pas* SITS.

4.2.3.6. Traucēts ekspluatācijas režīms

4.2.3.6.1. Ieteikumi citiem izmantotājiem

Infrastruktūras pārvaldītājam kopā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānosaka process, kā nekavējoties informēt vienam 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.

▼M2

4.2.3.6.3. Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā

Infrastruktūras 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 jāsadala 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:

— 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,

▼M2

— avārijām tuneļos,

— starpgadījumiem ar bīstamām kravām,

— nobraukšanu no sliedēm.

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 starpgadījumu 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 atteiču dēļ.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

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

4.3.1. *Saskarnes ar infrastruktūras SITS*

Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz infrastruktūras SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Bremzēšanas raksturlielumi un atļautais maksimālais ātrums	4.2.2.6.2.	Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm	4.2.6.2.
Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi	4.2.1.2.2.2.	Ekspluatācijas noteikumi	4.4.
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		

4.3.2. *Saskarnes ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS*

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Procedūru rokasgrāmata	4.2.1.2.1.	Ekspluatācijas noteikumi	4.4.
Ekspluatācijas noteikumi	4.4.		
Prasības attiecībā uz gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmību	4.2.2.8.	Vadības iekārtu lauka objektu redzamība	4.2.15.
Vilciena bemzēšana	4.2.2.6.	Vilciena bremzēšana un tās raksturlielumi	4.3.2.3.
Procedūru rokasgrāmata	4.2.1.2.1.	Smiltnīcas izmantošana	4.2.10.

▼**M2**

Atsauce satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena kustības 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 reģistrēšanas ierīci regulatīvām vajadzībām	4.2.14.

4.3.3. *Saskarnes ar ritošā sastāva SITS*

4.3.3.1. Saskarnes ar lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS

Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz *LOC&PAS* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Avārijas sakabe	4.2.2.2.4.
		Gala sakabe	4.2.2.2.3.
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Ass slodzes parametrs	4.2.3.2.
Vilciena bremzēšana	4.2.2.6.	Bremzēšanas raksturlielumi	4.2.4.5.
Vilciena redzamība	4.2.2.1.	Ārējie priekšējie un aizmugurējie lukturi	4.2.7.1.
Vilciena dzirdamība	4.2.2.2.	Taure	4.2.7.2.
Prasības attiecībā uz gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmību	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.	Vilciena vadītāja darbības uzraudzības funkcija	4.2.9.3.1.
Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā	4.2.3.5.2.	Datu reģistrēšanas ierīce	4.2.9.6.
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Pacelšanas shēma un instrukcijas	4.2.12.5.
		Glābšanas instrukcijas	4.2.12.6.
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Ekspluatācijas dokumentācija	4.2.12.4.
Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	F papildinājums		

▼**M2**

Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz *LOC&PAS* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Smiltnīcas izmantošana	B papildinājums	Izolējošas emisijas	4.2.3.3.1.1.

4.3.3.2. Saskarnes ar kravas vagonu SITS

Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz kravas vagonu SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena astes daļa	4.2.2.1.3.2.	Astes daļas signālierīču piestiprināšanas aprīkojums	4.2.6.3.
		Astes daļas signālierīce	E papildinājums
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Gabarīta noteikšana	4.2.3.1.
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Savietojamība ar līniju nestspēju	4.2.3.2.
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Vienības izturība - celšana un pacelšana	4.2.2.2.
Vilciena bremzēšana	4.2.2.6.	Bremzes	4.2.4.

4.3.4. *Saskarnes ar energoapgādes SITS*

Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz energoapgādes SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Maksimālā vilciena strāva	4.2.4.1.
Maršruta apraksta sagatavošana	4.2.1.2.2.1.		
Vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Atdalīšanas sekcijas:	
Maršruta apraksta sagatavošana	4.2.1.2.2.1.	Fāzu	4.2.15.
		Sistēmu	4.2.16.

▼M2

4.3.5. *Saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos"*

Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS		Atsauce uz *SRT* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena darbgatavības nodrošināšana	4.2.2.7.	Ārkārtas noteikumi	4.4.1.
Vilciena atiešana	4.2.3.3.		
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Tuneļu operatīvās rīcības plāns	4.4.2.
		Mācības	4.4.3.
		Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	4.4.5.
Profesionālā kompetence	4.6.1.	Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence	4.6.1.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

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

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

Ekspluatācijas principi un noteikumi, kas ir kopīgi visā Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmā, ir noteikti B papildinājumā.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Nepiemēro

4.6. **Profesionālā kompetence**

4.6.1. *Profesionālā kompetence*

Dzelzceļa pārvadājumu 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. Šāda kompetence ietver profesionālās zināšanas un spēju šīs zināšanas praktiski izmantot.

Atsevišķu pienākumu izpildei vajadzīgie profesionālās kvalifikācijas obligātie elementi ir atrodami F un G papildinājumā.

▼M2

4.6.2. *Valodu kompetence*

4.6.2.1. Principi

Infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānodrošina savu attiecīgo darbinieku kompetence C papildinājumā 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 darba valodā jābūt pietiekamam, lai garantētu drošību:

a) tas nozīmē, ka vilciena vadītājam obligāti jāspēj:

— nosūtīt un saprast visus 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 nosūtīt un saprast informāciju, kas raksturo vilcienu un tā ekspluatācijas stāvokli.

To darbinieku zināšanām, kas pavada vilcienus un kas nav vilcienu vadītāji, jābūt vismaz 2. līmenī, kā aprakstīts E papildinājumā.

4.6.3. *Personāla sākotnējā un pastāvīgā novērtēšana*

4.6.3.1. Pamatelementi

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jānosaka sava personāla novērtēšanas process, lai tas atbilstu prasībām, kas noteiktas Komisijas Regulās (ES) Nr. 1158/2010 ([1]) un (ES) Nr. 1169/2010 ([2]).

4.6.3.2. Mācību vajadzību analīze un atjaunināšana

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāveic sava attiecīgā personāla mācību vajadzību analīze un jādefinē process, saskaņā ar kuru pārskata un atjaunina sava personāla apmācības vajadzības, lai izpildītu prasības, kas noteiktas Regulās (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010.

([1]) Komisijas 2010. gada 9. decembra Regula (ES) Nr. 1158/2010 par kopīgu drošības metodi, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības sertifikātu iegūšanas prasībām (OV L 326, 10.12.2010., 11. lpp.).

([2]) Komisijas 2010. gada 10. decembra Regula (ES) Nr. 1169/2010 par kopīgu drošības metodi, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības atļaujas iegūšanas prasībām (OV L 327, 11.12.2010., 13. lpp.).

▼M2

Analīzē jānosaka gan joma, gan sarežģītība un jāņem vērā riski, kas saistīti ar vilcienu ekspluatāciju, vilces un ritošo sastāvu. 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.

Attiecībā uz ar vilciena pavadīšanu un vilciena sagatavošanu saistītiem uzdevumiem jāņem vērā personāla apmācības elementi, kas ir atrodami attiecīgi F un G papildinājumā. Attiecīgi jāizmanto šādi personāla apmācības elementi.

Iespējams, ka dzelzceļa uzņēmuma paredzētā ekspluatācijas veida vai infrastruktūras pārvaldītāja vadītā tīkla veida dēļ daži no šajos F un G papildinājumos ietvertajiem elementiem nebūs piemēroti. Mācību vajadzību analīzē jādokumentē par nepiemērotiem atzītie elementi, norādot iemeslus.

4.6.4. *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 4.7.2. punktā, jāveic un visi ar tām saistītie lēmumi par darbinieku individuālo piemērotību jāpieņem ārstam.

Darbinieki nedrīkst veikt drošībai būtiskus pienākumus, 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.

Attiecībā uz konkrētiem iepriekš minēto vielu ierobežojumiem piemēro tās dalībvalsts noteikumus, kurā tiek sniegti dzelzceļa pakalpojumi.

▼**M2**

4.7.2. *Medicīniskās pārbaudes un psiholoģiskais novērtējums*

4.7.2.1. Pārbaudes pirms pieņemšanas darbā

4.7.2.1.1. Medicīnisko pārbaužu 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 pārbaužu indikācijām,

— pārbaudes narkotisku vielu klātbūtnes noteikšanai.

4.7.2.1.2. 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, 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,

— saziņa;

b) psihomotorie kritēriji:

— reakcijas ātrums,

— kustību koordinācija;

c) uzvedības un personības kritēriji:

— emocionālā paškontrole,

— uzvedības stabilitāte,

— autonomija,

— apzinīgums.

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

Pretendenti pierāda savu psiholoģisko piemērotību, izejot medicīnisko pārbaudi, ko – atbilstīgi dalībvalsts pieņemtam lēmumam – veic vai uzrauga psihologs vai ārsts.

▼**M2**

4.7.2.2. Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā

4.7.2.2.1. Periodisko medicīnisko pārbaužu biežums

Vismaz viena sistemātiska medicīniskā pārbaude jāveic:

— vismaz reizi piecos gados, ja darbinieka vecums nepārsniedz 40 gadus,

— vismaz reizi trijos gados, ja darbinieka vecums ir no 41 līdz 62 gadiem,

— reizi gadā, ja darbinieka vecums ir lielāks par 62 gadiem.

Ārstam jānosaka biežākas pārbaudes, ja to prasa darbinieka veselības stāvoklis.

4.7.2.2.2. Periodisko medicīnisko pārbaužu 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 pārbaužu indikācijām,

— pārbaudes narkotisku vielu klātbūtnes noteikšanai, ja pastāv klīniskas indikācijas.

4.7.2.2.3. 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 alkohola lietošanu. Tas jo īpaši jādara pēc starpgadījuma vai avārijas, ko izraisījusi attiecīgās personas cilvēciska kļūda.

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

4.7.3. *Medicīniskās prasības*

4.7.3.1. 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.

▼M2

4.7.3.2. Redzes prasības

— Redzes asums tālumā ar vai bez palīglīdzekļiem: 0,8 (labā acs + kreisā acs – nosaka katrai atsevišķi); un vismaz 0,3 acij ar vājāko redzi,

— korektīvās lēcas maksimāli: hipermetropija + 5, miopija – 8. Ārsts izņēmuma gadījumos un pēc konsultācijas ar acu ārstu var atļaut vērtības ārpus šā intervāla,

— redze vidējā attālumā un tuvumā: pietiekama ar vai bez palīglīdzekļiem,

— atļauts lietot kontaktlēcas,

— normāla krāsu redze: to nosaka, izmantojot atzītu testu, piemēram, Išiharas testu, ko vajadzības gadījumā papildina cits atzīts tests,

— redzes lauks: normāls (nav tādu noviržu no normas, kas ietekmētu pienākumu pildīšanu),

— redze abām acīm: efektīva,

— binokulārā redze: efektīva,

— kontrasta jutīgums: labs,

— nav progresējošu acu slimību,

— lēcu implanti, keratotomijas un keratektomijas atļautas tikai ar nosacījumu, ka tās pārbauda katru gadu vai tik bieži, kā noteicis ārsts.

4.7.3.3. Dzirdes prasības

Ar tonālo audiogrammu apstiprināta pietiekami laba dzirde, tas ir:

— pietiekami laba dzirde, lai uzturētu telefona sarunu un dzirdētu trauksmes signālus un radio ziņojumus,

— dzirdes aparātu lietošana ir atļauta.

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.

Tomēr pastāv ekspluatācijas prasība, saskaņā ar kuru daži ar infrastruktūru saistīti datu elementi jādara pieejami dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, bet daži ar ritošo sastāvu saistīti datu elementi jādara 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 jādara pieejami dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ir noteiktas D papildinājumā. Par šo datu pareizību atbild infrastruktūras pārvaldītājs.

▼M2

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 riteklis 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. **Definīcija**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta f) punktu " "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 vēl 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.

Atbilstības novērtēšanas kopīgās drošības metodes paredz, ka valsts drošības iestādēm jāizveido pārbaužu 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:

▼M2

a) ar cilvēka faktoriem saistītās īpašās problēmas, ar kurām jāsaskaras, ekspluatējot attiecīgās dzelzceļa līnijas;

b) katras iesaistītās dzelzceļa līnijas individuālie ekspluatācijas un drošības elementi; un tas

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 un signalizācijas iekārtu, 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 atjaunināts vai modernizēts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja pastāvošās ekspluatācijas sistēmas;

c) ekspluatācijā tiek nodotas jaunas vai modernizētas infrastruktūras, energoapgādes, ritošā sastāva vai vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas, kurām nepieciešams atbilstošs ekspluatācijas procedūru kopums.

Visus šīs SITS elementus, protams, nevar pilnīgi īstenot, kamēr nav saskaņota izmantojamā (infrastruktūras, vilcienu vadības iekārtu u. c.) aparatūra. 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 (infrastruktūras/energoapgādes apakšsistēma),

— jaunas vai modernizētas *ETCS* signalizācijas iekārtas, *GSM-R* radioiekārtas, sakarsusu bukšu atklāšanas ierīces utt. (vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma),

— jauns ritošais sastāvs (ritošā sastāva apakšsistēma).

▼**M2**

7.3. **Īpaši gadījumi**

7.3.1. *Ievads*

Turpmāk norādītajos īpašajos gadījumos ir atļauts piemērot šādus īpašus noteikumus.

Īpašos gadījumus iedala divās grupās:

a) noteikumus piemēro vai nu pastāvīgi ("P" gadījums), vai uz laiku ("T" gadījums);

b) pagaidu gadījumos dalībvalstīm jāpanāk atbilstība attiecīgajai apakšsistēmai vai nu līdz **2030**. gadam ("T1" gadījums), līdz 2024. gadam ("T2" gadījums), vai līdz 2018. gadam ("T3" gadījums).

7.3.2. *Īpašo gadījumu uzskaitījums*

7.3.2.1. Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Igaunija, Latvija un Lietuva

Lai īstenotu 4.2.2.1.3.2. un 4.2.2.1.3.3. punktu, vilcieniem, ko ekspluatē tikai Igaunijas, Latvijas un Lietuvas tīklā, kurā sliežu ceļa platums ir 1 520 milimetri, var izmantot citu konkrētu vilciena astes daļas signālierīci.

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

Lai īstenotu 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.

7.3.2.3. Īpašs pagaidu gadījums (T3) – Somija

Lai īstenotu B papildinājuma 5. kopējo ekspluatācijas noteikumu, Somija var izmantot citu normu, lai mazinātu vilciena astes daļas signālierīces pilnīgas atteices ietekmi pasažieru vilcieniem.

7.3.2.4. Īpašs pastāvīgs gadījums (P1) – Somija

4.2.2.1.3.3. punkta un B papildinājuma 5. kopējā ekspluatācijas noteikuma īstenošanai Somija neizmanto astes daļas signālierīces kravas vilcieniem. Līdzekļi, lai norādītu vilciena astes daļas signālu kravas vilcieniem, kas minēti 4.2.2.1.3.2. punktā, ir pieņemami arī Somijā.

▼**M2**

A papildinājums

ERTMS/ETCS ekspluatācijas noteikumi

ERTMS/ETCS un *ERTMS/GSM-R* ekspluatācijas noteikumi ir izklāstīti tehniskajā dokumentā "*ETCS* un *GSM-R* noteikumi un principi. 4. redakcija", kas publicēts *ERA* tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

▼M2

B papildinājums

Kopēji darbības principi un noteikumi

Traucēta ekspluatācijas režīma gadījumā ir jāņem vērā arī rezerves pasākumi, kas izklāstīti 4.2.3.6.3. punktā.

1. SMILTNĪCAS IZMANTOŠANA

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

— pārmiju un sliežu ceļu krustojumu vietās,

— bremzējot ar ātrumu, kas nepārsniedz 20 km/h,

— stāvot.

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 smiltnīca.

2. VILCIENA ATIEŠANA

Sākuma stacijā vai pēc grafikā paredzētas apstāšanās vilciena vadītājs drīkst sākt kustību, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

— pēc tam, kad vilciena vadītājs ir saņēmis vilciena kustības atļauju,

— pēc tam, kad ir izpildīti vilciena darba nosacījumi,

— kad ir pienācis atiešanas laiks, izņemot gadījumus, kad var sākt pirms paredzētā laika.

3. NAV DOTA VILCIENA KUSTĪBAS ATĻAUJA PAREDZĒTAJĀ LAIKĀ

Ja vilciena vadītājs nav saņēmis vilciena kustības atļauju paredzētajā laikā un nav informācijas par iemesliem, vilciena vadītājs informē signalizētāju.

4. PRIEKŠĒJO LUKTURU PILNĪGA ATTEICE

Ja vilciena vadītājs nespēj ieslēgt nekādus priekšgala lukturus:

4.1. **Labas redzamības laikā**

Vilciena vadītājs informē signalizētāju par atteici. Vilcienam ar maksimālo atļauto ātrumu jādodas uz tuvāko vietu, kur priekšējos lukturus var salabot vai aizstāt vai nomainīt skarto ritekli. Turpinot kustību, vilciena vadītājs izmanto vilciena audiālo signālierīci, cik nepieciešams vai saskaņā ar signalizētāja norādījumiem.

4.2. **Tumsā vai sliktas redzamības laikā**

Vilciena vadītājs informē signalizētāju par atteici. Kamēr vilciena priekšgalā ir uzmontēts portatīvs balts priekšējais lukturis, vilcienam ar šādas atteices gadījumā maksimālo atļauto ātrumu jādodas uz tuvāko vietu, kur priekšējos lukturus var salabot vai aizstāt vai nomainīt skarto ritekli.

▼M2

Ja portatīvs priekšējais lukturis nav pieejams, vilciens nedrīkst turpināt ceļu, ja vien signalizētājs nedod oficiālu norādījumu turpināt ceļu uz tuvāko piemēroto vietu, lai atbrīvotu līniju.

Turpinot kustību, vilciena vadītājs izmanto vilciena audiālo signālierīci, cik nepieciešams, vai saskaņā ar signalizētāja norādījumiem.

5. ASTES DAĻAS SIGNĀLIERĪCES PILNĪGA ATTEICE

1. Ja signalizētājs uzzina par vilciena astes daļas signālierīces pilnīgu atteici, signalizētājs veic pasākumus, lai apturētu vilcienu piemērotā vietā, un informē vilciena vadītāju.

2. Vilciena vadītājs pārbauda vilciena pilnīgumu un, ja vajadzīgs, remontē/nomaina vilciena astes daļas signālierīci.

3. Vilciena vadītājs ziņo signalizētājam, ka vilciens ir gatavs turpināt ceļu. Citādi, ja remonts nav iespējams, vilciens nedrīkst turpināt ceļu, ja vien nenotiek īpaša vienošanās starp signalizētāju un vilciena vadītāju.

6. VILCIENA AUDIĀLĀS SIGNĀLIERĪCES ATTEICE

Ja audiālā signālierīce nedarbojas, transportlīdzekļa vilciena vadītājs informē signalizētāju par atteici. Vilciens nedrīkst pārsniegt audiālās signālierīces atteices gadījumā atļauto ātrumu, dodoties uz tuvāko vietu, kur audiālo signālierīci var salabot vai nomainīt skarto ritekli. Vilciena vadītājam jāvar apstāties pirms jebkuras pārbrauktuves, kur jālieto audiālā signālierīce un jāturpina ceļš caur pārbrauktuvi tikai tad, ja tas ir droši. Ja bojāta daudztoņu audiālā signālierīce, bet vismaz viens tonis darbojas, vilciens var turpināt ceļu normāli.

7. PĀRBRAUKTUVES BOJĀJUMS

7.1. **To vilcienu apstādināšana, kas šķērso bojātu pārbrauktuvi**

Ja konstatēti tehniski traucējumi, kas ietekmē pāri pārbrauktuvei braucošo vilcienu drošību, vilcienu normālo kustību pāri pārbrauktuvei drīkst nodrošināt tikai tad, kad ir atjaunota droša ekspluatācija.

7.2. **Vilcienu braukšana caur bojātu pārbrauktuvi (ja atļauta)**

1. Ja bojājuma raksturs atļauj vilcienu kustību, katra vilciena vadītājam vajadzīga atļauja turpināt ceļu un šķērsot pārbrauktuvi.

2. Pēc tam, kad vilciena vadītājam ir dots norādījums šķērsot bojāto pārbrauktuvi, tas šķērso pārbrauktuvi saskaņā ar norādījumiem. Ja dzelzceļa pārbrauktuve ir bloķēta, vilciena vadītājs veic visus iespējamos vajadzīgos pasākumus, lai apstātos.

3. Tuvojoties pārbrauktuvei, vilciena vadītājs izmanto audiālo signālierīci vajadzības gadījumā vai ja saņemta oficiāla instrukcija no signalizētāja. Ja dzelzceļa pārbrauktuve ir brīva, vilciena vadītājs turpina ceļu un palielina vilciena ātrumu, tiklīdz vilciena priekšgals ir izgājis cauri dzelzceļa pārbrauktuvei.

8. BALSS RADIOSAKARU ATTEICE

8.1. **Ja vilciena sagatavošanas laikā konstatē vilciena radioiekārtas bojājumu**

Ja bojātas vilciena radioiekārtas, nav atļauts sākt pakalpojumu līnijās, kurās radioiekārtas ir nepieciešamas.

▼M2

8.2. **Ja vilciena ekspluatācijas laikā konstatē vilciena radioiekārtas bojājumu**

Ja vilciena vadītājs konstatē, ka balss radioiekārta ir bojāta, tas informē signalizētāju, cik drīz vien iespējams. Vilciena vadītājs pēc tam īsteno signalizētāja oficiālos norādījumus par vilciena turpmāko kustību. Vilciens ar bojātu vilciena radioiekārtu var turpināt ekspluatāciju:

— ja vien starp vilciena vadītāju un signalizētāju pastāv cita veida avārijas sakari, vai

— uz tuvāko vietu, kur radioiekārtu var salabot vai aizstāt skarto ritekli, ja vien starp vilciena vadītāju un signalizētāju pastāv cita veida avārijas sakari.

9. VADĪŠANĀS PĒC REDZAMĪBAS

Ja vilciena vadītājam jābrauc, vadoties pēc redzamības, vilciena vadītājs:

— brauc uzmanīgi, kontrolējot ātrumu, ņemot vērā priekšā redzamo līniju tā, lai būtu iespējams apstāties īsi pirms jebkura transportlīdzekļa, apstāšanās signāla vai šķēršļa, un

— nepārsniedz maksimālo ātrumu braukšanai pēc redzamības.

10. PALĪDZĪBA BOJĀTAM VILCIENAM

1. Ja vilciens ir apstājies bojājuma dēļ, vilciena vadītājam ir pienākums nekavējoties par bojājumu un tā apstākļiem informēt signalizētāju.

2. Ja vajadzīgs palīgvilciens, vilciena vadītājs un signalizētājs vienojas vismaz par visiem šiem aspektiem:

— nepieciešamā palīgvilciena veids,

— vai nepieciešams noteikts virziens (priekša vai aizmugure),

— bojātā vilciena atrašanās vieta.

Pēc tam, kad vilciena vadītājs ir lūdzis palīdzību, vilcienu nedrīkst pārvietot pat tad, ja defekts ir novērsts, kamēr:

— nav ieradies palīgvilciens vai

— vilciena vadītājs un signalizētājs nav vienojušies par alternatīviem pasākumiem.

3. Signalizētājs nedrīkst atļaut palīgvilcienam iebraukt zonā, kur atrodas bojātais vilciens, ja vien nav saņemts apstiprinājums, ka bojātais vilciens netiks pārvietots.

Gadījumos, kad palīgvilciens ir gatavs iebraukt zonā, kur atrodas bojātais vilciens, signalizētājs tā vilciena, kas sniedz palīdzību, vilciena vadītājam sniedz vismaz šādu informāciju:

— bojātā vilciena atrašanās vieta,

— vieta, kur jānogādā bojātais vilciens.

4. Apvienotā vilciena vadītājam ir jāpārliecinās par to, ka:

— palīgvilciens ir sakabināts ar bojāto vilcienu un

— vilciena bremžu darbības rādītāji ir pārbaudīti, automātiskās bremzes, ja ir saderīgas, ir pievienotas un pārbaudītas.

▼M2

5. Kad apvienotais vilciens ir gatavs turpināt ceļu, tas vilciena vadītājs, kurš vada apvienoto vilcienu, sazinās ar signalizētāju un informē signalizētāju par visiem ierobežojumiem, un pārvieto vilcienu saskaņā ar signalizētāja dotajiem norādījumiem.

11. ATĻAUJA BRAUKT GARĀM SIGNĀLAM, KAS LIEK APSTĀTIES

Attiecīgā vilciena vadītājam vajadzīga atļauja, lai brauktu garām signālam, kas liek apstāties.

Dodot atļauju, signalizētājs sniedz vilciena vadītājam norādījumus attiecībā uz pārvietošanos.

Vilciena vadītājam ir pienākums ievērot instrukcijas, un tas nedrīkst pārsniegt ātruma ierobežojumu, ja tāds ir, līdz sasniedz vietu, kur var atsākt normālu darbību.

12. LAUKA IEKĀRTU SIGNALIZĀCIJAS ANOMĀLIJAS

Ja konstatē šādas novirzes:

— vietā, kur būtu jādeg vienam signālam, nedeg neviens,

— signālierīce rāda neatbilstošu signālu,

— tuvojoties signālierīcei, signāli iedegas nepareizā secībā,

— signāls nav skaidri redzams.

Vilciena vadītājs rīkojas saskaņā ar visierobežojošāko signālu, ko varētu dot signālierīce.

Visos gadījumos vilciena vadītājam ir pienākums ziņot signalizētājam par konstatētiem signālu darbības traucējumiem.

13. AVĀRIJAS IZSAUKUMS

Saņemot avārijas izsaukumu, vilciena vadītājs pieņem, ka pastāv bīstama situācija, un veic visas darbības, kas vajadzīgas, lai izvairītos no šīs situācijas ietekmes vai to mazinātu.

Turklāt vilciena vadītājs:

— nekavējoties samazina vilciena ātrumu līdz attiecīgajam ātrumam braukšanai pēc redzamības un

— brauc, vadoties pēc redzamības, ja vien signalizētājs nav norādījis citādi, un

— rīkojas saskaņā ar norādījumiem, ko sniedz signalizētājs.

Vilciena vadītājs, kam ir pieprasīts apstāties, nesāk kustību bez signalizētāja atļaujas. Citi vilciena vadītāji turpina braukt pēc redzamības, kamēr signalizētājs informē, ka braukšana pēc redzamības vairs nav nepieciešama.

14. TŪLĪTĒJAS DARBĪBAS, LAI NOVĒRSTU APDRAUDĒJUMU VILCIENIEM

1. Ikvienam DPU/IP darbiniekam, kam ir kļuvis zināms par apdraudējumu vilcieniem, nekavējoties jārīkojas, lai apturētu vilcienu, kas var tikt skarts, un jāveic jebkādi citi pasākumi, kas vajadzīgi, lai novērstu kaitējumu vai zaudējumus.

2. Ikviens vilciena vadītājs, kas uzzina par apdraudējumu, aptur savu vilcienu un nekavējoties brīdina signalizētāju apdraudējumu.

▼M2

C papildinājums

Ar drošību saistītas komunikācijas metodika

1. DARBĪBAS JOMA UN MĒRĶIS

1.1. Šajā papildinājumā ir izklāstīti noteikumi par komunikāciju drošības jautājumos starp vilciena apkalpi, galvenokārt starp vilciena vadītāju un signalizētāju, kas saistīta ar drošību, konkrēti nolūkā noteikt tās struktūru un metodiku. Ar drošību saistītai komunikācijai ir priekšroka, salīdzinot ar jebkuru citu komunikāciju.

2. KOMUNIKĀCIJAS STRUKTŪRA

2.1. Ar drošību saistīto ziņojumu pārraide, izmantojot balss sakarus, ir īsa un skaidra, bez saīsinājumiem. Jo īpaši attiecībā uz šādiem jautājumiem, lai nodrošinātu, ka tie ir saprasti un vajadzīgie pasākumi tiks veikti, katram, kas sniedz ziņojumu, jānorāda:

— precīza atrašanās vieta,

— uzdevums, ko tie veic, un informācija par nepieciešamo rīcību,.

— jāpārliecinās, ka ziņojums ir saņemts, un vajadzības gadījumā tas jāatkārto,

— ja nepieciešams, izlabo kļūdu, kas ir pieļauta ziņojumā,

— ja nepieciešams, jādara personai zināms, kā viņi var sazināties.

2.2. Avārijas ziņojumi ir paredzēti, lai dotu ar dzelzceļa drošību tieši saistītus steidzamus operatīvus norādījumus. Šādus ziņojumus var neatkārtot.

3. KOMUNIKĀCIJAS METODIKA

3.1. Vilcienu vadītāji identifikācijai nosauc vilciena numuru un atrašanās vietu. Signalizētāji sevi identificē pēc kontrolētās zonas vai signālposteņa atrašanās vietas.

3.2. Komunikācijai starp signalizētāju un vilciena vadītāju signalizētājam ir jāuzņemas atbildība nodrošināt, ka tie runā ar vilciena vadītāju savā kontroles zonā. Tas ir jo īpaši būtiski, ja komunikācija notiek vietās, kur pārklājas komunikācijas zonu robežas. Šis princips attiecas arī uz komunikācijas atjaunošanu pēc pārtraukumiem pārraides laikā.

3.3. Sarunu biedri identifikācijai izmanto šādus ziņojumus.

— signalizētāji:

Vilciena kustības numurs .....
Tas ir (kontroles zona/ signālposteņa atrašanās vieta).....

— vilciena vadītāji:

Tas ir vilciens numur ..... , kas atrodas ..... (vieta)

4. KOMUNIKĀCIJAS NOTEIKUMI

4.1. Lai ar drošību saistīta komunikācija tiktu pareizi saprasta neatkarīgi no izmantotā saziņas līdzekļa, paziņojumā ievēro šādus noteikumus:

▼**M2**

4.2. Izmanto starptautisko fonētisko alfabētu,

— lai identificētu alfabēta burtus,

— lai nosauktu pa burtiem vārdus un vietu nosaukumus, ko ir grūti pateikt vai ko var pārprast,

— ja ir traucējumi radio vai tālrunī,

— norādot signālu vai pārmiju identitāti.

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

4.3 Skaitļus nosauc pa cipariem:

0 = nulle

1 = viens

2 = divi

3 = trīs

4 = četri

5 = pieci

6 = seši

7 = septiņi

8 = astoņi

9 = deviņi

5. FRĀZES (VISPĀRĪGAS)

Komunikācijas procedūrās izmantojamās standarta frāzes

5.1. Runas pārraidīšanas procedūra

5.1.1. Frāze, ar ko iespēju runāt nodod sarunu biedram:

klausos

5.2. Ziņojuma saņemšanas procedūra

5.2.1. Saņemot tiešu ziņojumu,

frāze, ar ko apstiprina nosūtītā ziņojuma saņemšanu:

saņemts

▼**M2**

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

atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

5.2.3. Saņemot ziņojumu, kurā atkārtots nosūtītais ziņojums,

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

pareizi

5.2.4. vai neatbilst:

kļūda (+ atkārtoju vēlreiz)

5.3. Komunikācijas pārtraukšanas procedūra

5.3.1. Ja ziņojums beidzies:

beidzu

5.3.2. Ja pārtraukums ir neilgs un sakari netiek pārtraukti,

frāze, ko izmanto, lūdzot sarunu biedru pagaidīt:

gaidiet

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

izsaukšu vēlreiz

6. RAKSTISKI RĪKOJUMI

6.1. Rakstisks rīkojums ir jāizdod tikai tad, kad vilciens ir apstājies un tiek piešķirts unikāls identifikācijas vai atļaujas numurs, ko piešķir signalizētājs.

6.2. Rakstisks rīkojums ir pārāks par norādēm, ko sniedz ar sliežu ceļa signāliem un/vai *DMI*, izņemot gadījumus, kad piemērojams zemāks atļautais ātrums vai zemāks izpildes ātrums nekā maksimālais ātrums, kas noteikts rakstiskajā rīkojumā.

6.3. Rakstisks rīkojums būtu jāizdod pēc iespējas tuvu skartajai zonai.

6.4. Rakstisks rīkojums jāizdod tikai tad, ja vilciena vadītājs ir identificējis vilciena kustības numuru un vilciena atrašanāsmanevru vietu.

6.5. Rakstiskajā rīkojumā jānorāda vismaz šie elementi:

— kas to izdod (signālpostenis.....),

— datums un laiks, kad tas tika izdots, un

— vilciens/manevrs, uz kuru tas attiecas,

— kur tas vilciens/manevrs atrodas,

— uz kuru vietu tas attiecas,

— skaidri, precīzi, nepārprotami norādījumi,

— unikāls identifikācijas vai atļaujas numurs.

▼**M2**

6.6. Rakstisku rīkojumu var nosūtīt:

— fiziski uz papīra vai

— kā verbālus norādījumus, ko vilciena vadītājs pieraksta, vai

— ar citu drošu saziņas metodi, kas atbilst iepriekš minētajām prasībām.

6.7. Kad vilciena vadītājs saņem rakstisku rīkojumu, tas pārbauda, vai šis rakstiskais rīkojums attiecas uz viņa vilcienu/manevru un tā dotā brīža atrašanās vietu.

6.8. Rakstisku rīkojumu var atsaukt, tikai izdodot jaunu rakstisku rīkojumu, kurā skaidri norāda uz iepriekšējo.

7. FRĀZES (RAKSTISKI RĪKOJUMI)

Komunikācijas procedūrās izmantojamās standarta frāzes

Rakstiska rīkojuma atsaukšana

7.1. Frāze, ko izmanto, lai atsauktu sākto rakstiskā rīkojuma procedūru:

atsaucu procedūru .....

7.2. Ja ziņojums vēlāk jāturpina, procedūru atkārto no sākuma.

Kļūda pārraides laikā

7.3. 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 ziņojuma atkārtojumā

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

kļūda + atkārtoju vēlreiz

un vēlreiz nosūta sākotnējo ziņojumu.

Nesaprašana

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

atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

8. VEIDLAPU PARAUGI

8.1. Infrastruktūras pārvaldītājs atbild par dokumenta "Veidlapu paraugi" un pašu veidlapu izstrādi savā darba valodā.

8.2. Visas izmantojamās veidlapas jāapkopo dokumentā vai elektroniskā vidē ar nosaukumu "Veidlapu paraugi".

▼**M2**

8.3. Katras veidlapas identificēšanai jāizstrādā unikāls koda vārds vai numurs, kas attiecas uz procedūru.

8.4. Šo veidlapu paraugu dokumentu izmanto vilcienu vadītāji un darbinieki, kuri atļauj vilcienu kustību. Veidlapu paraugi, ko izmanto vilcienu vadītāji un darbinieki, kuri atļauj vilcienu kustību, ir izveidoti un numurēti vienādi.

8.5. Dokumentam "Veidlapu paraugi" ir divas daļas.

8.5.1. Pirmajā daļā ietilpst vismaz sekojošais:

— rakstiskās procedūras veidlapu rādītājs,

— situāciju saraksts, uz ko attiecas katra veidlapa,

— tabula ar starptautisko fonētisko alfabētu.

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

9. DZELZCEĻA TERMINOLOĢIJAS VĀRDNĪCA

9.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā dzelzceļa terminoloģijas vārdnīcu katram tīklam, kurā darbojas tā vilcieni. Vārdnīcā iekļauj regulāri izmantojamos terminus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā, kuru infrastruktūru izmanto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

9.2. Vārdnīcai ir divas daļas:

— terminu saraksts tematiskā sadalījumā,

— terminu saraksts alfabētiskā secībā.

▼M2

D papildinājums

Elementi, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam maršruta aprakstam un par vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot

Punkts	Nosaukums	Maršruta apraksts	Vilcienu saderība ekspluatācijai paredzētajā maršrutā
1.	**Vispārīga informācija par infrastruktūras pārvaldītāju**		
1.1.	Infrastruktūras pārvaldītāja nosaukums	**X**	**X**
1.2.	Dalībvalsts		**X**
2.	**Kartes un shēmas**		
2.1.	**Karte: shematisks pārskats, tostarp**		
2.1.1.	Līniju posmi	**X**	
2.1.2.	Būtiskās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas terminmāļi)	**X**	
2.2	**Līnijas shēma**		
Informācija iekļaujama shēmās, ko pēc vajadzības papildina ar tekstu. Ja tiek sniegta atsevišķa stacijas/šķirotavas/depo shēma, līnijas shēmā norādīto informāciju var vienkāršot.			
2.2.1.	Norāde par dzelzceļa līnijām, apvedceļiem, rezerves ceļiem un pārmijām, kas ved uz uztvērējstrupceļiem/aizsargstrupceļiem	**X**	
2.2.2.	Būtiskās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi) un to pozīcija attiecībā pret līniju	**X**	
2.2.3.	Visu stacionāro signālu, kas attiecas uz vilcieniem, atrašanās vieta, tips, nosaukums	**X**	
2.3.	**Staciju/šķirotavu/depo shēmas**		
Informācija, jānorāda atsevišķu vietu shēmās, pēc vajadzības papildinot ar tekstu			
2.3.1.	Vietas nosaukums	**X**	**X**
2.3.2.	Vietas veids (pasažieru terminālis, kravas terminālis, šķirotava, depo)	**X**	
2.3.3.	Stacionāro signālu, kas aizsargā bīstamās vietas, atrašanās vieta, tips, identifikācija	**X**	
2.3.4.	Sliežu ceļu identifikācija un plāns, tostarp pārmijas	**X**	
2.3.5.	Peronu identifikācija	**X**	**X**
2.3.6.	Peronu garums	**X**	**X**
2.3.7.	Peronu augstums	**X**	**X**
2.3.8.	Apvedceļu identifikācija	**X**	**X**
2.3.9.	Apvedceļu garums		**X**

▼M2

Punkts	Nosaukums	Maršruta apraksts	Vilcienu saderība ekspluatācijai paredzētajā maršrutā
3.	**Īpaša informācija par dzelzceļa līnijas iecirkņiem**		
3.1.	**Vispārīgs raksturojums**		
3.1.1.	Līnijas iecirkņa 1. galējais punkts	**X**	**X**
3.1.2.	Līnijas iecirkņa 2. galējais punkts	**X**	**X**
3.1.3.	Gar līniju izvietotās attāluma norādes (biežums, izskats un novietojums)	**X**	
3.1.4.	Maksimālais atļautais ātrums / ātrums saskaņā ar piešķirtā ceļa grafiku	**X**	**X**
3.1.5.	Jebkāda cita informācija, kas vilciena vadītājam jāievēro	**X**	
3.1.6.	Vajadzīgā īpašā ģeogrāfiskā informācija par vietējo infrastruktūru	**X**	
3.1.7.	Īpaši ierobežojumi attiecībā uz bīstamajām kravām		**X**
3.1.8.	Īpaši kraušanas ierobežojumi		**X**
3.1.9.	Komunikācijas līdzekļi saziņai ar satiksmes vadības/kontroles centru normālā, traucētā un avārijas režīmā	**X**	
3.2.	**Īpaši tehniski raksturlielumi**		
3.2.1.	Sliežu ceļa platums		**X**
3.2.2.	Būvju tuvinājuma gabarīts		**X**
3.2.3.	Maksimālā ass slodze		**X**
3.2.4.	Maksimālā slodze uz lineāro metru		**X**
3.2.5.	Maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts		**X**
3.2.6.	Līkumu minimālais rādiuss		**X**
3.2.7.	Slīpumu procenti	**X**	**X**
3.2.8.	Slīpumu atrašanās vietas	**X**	**X**
3.2.9.	Informācija par bremzēšanas veiktspēju		**X**
3.2.10.	Pieļaujamais bremzēšanas spēks bremžu sistēmai, kurā neizmanto riteņa un sliedes saķeri		**X**
3.2.11.	Tuneļi: ugunsdrošības kategorijas un dati par tuneli 4.2.1.2.2.1.c pantā	**X**	**X**
3.2.12.	Zonas, kur nedrīkst apstāties, – identifikācija, atrašanās vieta, tips	**X**	
3.2.13.	Arodriski – vietas, kur vilciena vadītājam ir bīstami izkāpt	**X**	

▼M2

Punkts	Nosaukums	Maršruta apraksts	Vilcienu saderība ekspluatācijai paredzētajā maršrutā
3.2.14.	Vietas zonā, kas paredzētas smiltnīcas testēšanai (ja ir)	**X**	
3.3.	**Energoapgādes apakšsistēma**		
3.3.1.	Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence)	**X**	**X**
3.3.2.	Maksimālā vilciena strāva	**X**	**X**
3.3.3.	Ierobežojumi, kas attiecas uz īpašu elektriskās vilces vienību energopatēriņu	**X**	
3.3.4.	Ierobežojumi, kas attiecas uz motorvagonu izvietojumu, lai nodrošinātu atbilstību kontaktlīniju atdalītājiem (pantogrāfa pozīcija)	**X**	
3.3.5.	Neitrālo sekciju atrašanās vietas	**X**	
3.3.6.	Zonu izvietojums, kuras jāšķērso ar nolaistu pantogrāfu	**X**	
3.3.7.	Nosacījumi attiecībā uz reģeneratīvo bremzēšanu	**X**	**X**
3.3.8.	Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu	**X**	**X**
3.3.9.	Prasības par paceltu pantogrāfu skaitu un attālumu starp tiem		**X**
3.3.10.	Kontaktvadu augstums		**X**
3.3.11.	Pieņemtie pantogrāfu raksturlielumi		**X**
3.3.12.	Vidējais atļautais kontaktspēks		**X**
3.4.	**Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (*CCS*) apakšsistēma**		
3.4.1.	Nepieciešamība pēc vairākām vienlaikus aktivizētām sistēmām	**X**	
ERTMS/ETCS			
3.4.2.	Piemērošanas līmenis		**X**
3.4.3.	Vilcienā vajadzīgās izvēles funkcijas: papildu		**X**
3.4.4.	Programmatūras versijas numurs		**X**
ERTMS/GSM-R radiosistēma			
3.4.5.	Versijas numurs		**X**
B klases signalizācijas sistēmas			
3.4.6.	Sistēmas nosaukums		**X**
3.4.7.	Programmatūras versijas numurs		**X**

▼M2

Punkts	Nosaukums	Maršruta apraksts	Vilcienu saderība ekspluatācijai paredzētajā maršrutā
B klases radiosistēma			
3.4.8.	Sistēmas nosaukums		**X**
3.4.9.	Programmatūras versijas numurs		**X**
Ar bremzēšanas veiktspēju saistīti ātruma ierobežojumi			
3.4.10.	Vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēmas		**X**
Pārslēgšana (Switch-overs)			
3.4.11.	Īpaši nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēmām	**X**	
3.4.12.	Īpaši tehniskie nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām *ERTMS/ETCS* un B klases sistēmām	**X**	
3.4.13.	Īpaši norādījumi (atrašanās vieta), lai pārslēgtos starp dažādām radiosistēmām	**X**	
Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas infrastruktūras daļas elektromagnētiskās savietojamības jutīgums			
3.4.14.	Virpuļstrāvas bremzes izmantošanas pieļaujamība	**X**	**X**
3.4.15.	Magnētiskās bremzes izmantošanas pieļaujamība	**X**	**X**
3.5.	**Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma**		
3.5.1.	Darba valoda	**X**	
3.5.2.	Īpaši klimatiskie apstākļi un ar tiem saistītie noteikumi, ja ir		**X**

▼**M2**

E papildinājums

Valodas un saziņas prasmju līmenis

Valodas mutvārdu prasmi var iedalīt piecos līmeņos:

Līmenis	Apraksts
5	— Spēj mainīt runas veidu atkarībā no sarunu partnera — Spēj izteikt viedokli — Spēj vienoties — Spēj pārliecināt — Spēj dot padomu
4	— Spēj risināt pilnīgi neparedzamas situācijas — Spēj izteikt pieņēmumus — Spēj izteikt argumentētu viedokli
3	— Spēj risināt praktiskas situācijas, kurās ietilpst neparedzēti elementi — Spēj aprakstīt — Spēj uzturēt vienkāršu sarunu
2	— Spēj risināt vienkāršas praktiskas situācijas — Spēj uzdot jautājumus — Spēj atbildēt uz jautājumiem
1	— Spēj runāt, izmantojot iemācītus teikumus

▼M2

F 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.

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) Organizācijas drošības pārvaldības sistēmas principi, kas attiecas uz uzdevumiem.

b) Ekspluatācijā iesaistīto galveno personu uzdevumi un pienākumi.

c) Vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz pasažieru un kravas drošību un to personu drošību, kuras atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā.

d) Veselības un drošības nosacījumi darbā.

e) Dzelzceļu sistēmas vispārīgie drošības principi.

f) Personiskā drošība, tostarp, izkāpjot no vilciena uz izmantojamās dzelzceļa līnijas.

2.2. **Zināšanas par ekspluatācijas procedūrām un drošības sistēmām, kas attiecas uz uzdevumiem**

a) Ekspluatācijas procedūras un drošības noteikumi.

b) Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas sistēmas attiecīgie aspekti.

c) Formalizētā ziņošanas procedūra, tostarp komunikācijas iekārtu izmantošana.

2.3. **Zināšanas par ritošo sastāvu**

a) Pasažieru ritekļa iekšējais aprīkojums.

b) Atbilstošas zināšanas par drošībai būtiskiem pienākumiem saistībā ar procedūrām un saskarnēm, kas attiecas uz ritošo sastāvu.

▼M2

2.4. **Maršruta pārzināšana**

a) Atbilstīgi ekspluatācijas pasākumi (piemēram, vilcienu nosūtīšanas metode) atsevišķās vietās (signalizēšana, stacijas aprīkojums utt.).

b) Stacijas, kurās pasažieri var izkāpt vai iekāpt vilcienā.

c) Vietējie ekspluatācijas un avārijas pasākumi, kas ir īpaši maršruta līnijām.

2.5. **Zināšanas par pasažieru drošību**

Apmācība par pasažieru drošību aptver vismaz turpmāk minēto:

a) principi, lai nodrošinātu pasažieru drošību:

— atbalsts pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām,

— apdraudējumu identificēšana,

— procedūras, kas piemērojamas negadījumos ar cietušajiem,

— ugunsgrēka un/vai dūmu gadījumi,

— pasažieru evakuācija;

b) komunikācijas principi:

— identificēt, ar ko jāsazinās, un saprast komunikācijas metodes, it īpaši ar signalizētāju evakuācijas laikā,

— identificēt cēloņus/situācijas un pieprasījumus sākt komunikāciju,

— saziņas metodes pasažieru informēšanai,

— saziņas metodes traucētas ekspluatācijas režīmā / ārkārtas situācijās;

c) uzvedības prasmes:

— situācijas apzināšanās,

— apzinīgums,

— komunikācija,

— lēmumu pieņemšana un rīcība.

3. 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.

Proti:

a) pārbaudes pirms vilciena atiešanas, tostarp vajadzības gadījumā bremžu pārbaudes un pareizas durvju aizvēršanās testi;

▼**M2**

b) atiešanas procedūra;

c) traucēts ekspluatācijas režīms;

d) defektu iespējamības novērtēšana pasažieru zonās un reaģēšana atbilstoši noteikumiem un procedūrām;

e) aizsardzības un brīdināšanas pasākumi saskaņā ar noteikumiem un procedūrām vai palīdzot vilciena vadītājam;

f) saziņa ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, palīdzot vilciena vadītājam;

g) ziņošana par ikvienu neparastu atgadījumu, kas attiecas uz vilciena ekspluatāciju, ritošā sastāva stāvokli un pasažieru drošību. Šos ziņojumus pēc vajadzības sagatavo rakstiski dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā.

▼M2

G papildinājums

Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai

1. VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

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

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) Organizācijas drošības pārvaldības sistēmas principi, kas attiecas uz uzdevumiem.

b) Ekspluatācijā iesaistīto galveno personu uzdevumi un pienākumi.

c) Vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz pasažieru un/vai kravas drošību, tostarp uz bīstamo kravu un īpašu kravu pārvadājumiem.

d) Apdraudējuma novērtēšana, jo īpaši saistībā ar riskiem, kas attiecas uz dzelzceļa darbību un vilces elektroapgādi.

e) Veselības un drošības nosacījumi darbā.

f) Dzelzceļu sistēmas vispārīgie drošības principi.

g) Personiskā drošība, atrodoties uz dzelzceļa līnijām un to tuvumā.

h) Komunikācijas principi un formalizētā ziņošanas procedūra, tostarp komunikācijas iekārtu izmantošana.

2.2. **Zināšanas par ekspluatācijas procedūrām un drošības sistēmām, kas attiecas uz uzdevumiem**

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.

▼M2

2.3. **Zināšanas par vilcienu iekārtām**

a) Vagonu un ritekļu iekārtu nozīme un izmantošana.

b) Tehnisko pārbaužu noteikšana un veikšana.

c) Atbilstošas zināšanas par drošībai būtiskiem pienākumiem saistībā ar procedūrām un saskarnēm, kas attiecas uz ritošo sastāvu.

3. SPĒJA PRAKTISKI IZMANTOT ZINĀŠANAS

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

— noteikumu un procedūru piemērošanas metodes un principi,

— lauka iekārtu un ritošā sastāva, kā arī jebkuru īpašu ar drošību saistītu iekārtu izmantošanas process,

Konkrētāk:

a) vilciena sastāva veidošanas, bremzēšanas, 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 procedūrām vai vietējiem noteikumiem attiecīgajā vietā;

h) pasākumi, kas veicami, ja notiek ar bīstamo kravu pārvadāšanu saistīti starpgadījumi (attiecīgos gadījumos).

▼M2

H papildinājums

Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz virsbūves

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI PAR EIROPAS RITEKĻA NUMURU

Eiropas ritekļa numuru piešķir saskaņā ar kodiem, kas paredzēti Komisijas Lēmuma 2007/756/EK ([1]) 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 uzrakstu, ir vismaz 80 mm augsti, rakstīti ar sarakstes kvalitātē esošām bezserifa (*sans serif*) rakstu zīmēm. Mazāka augstuma rakstzīmes var izmantot tikai tad, ja marķējumu nav iespējams izvietot citur kā uz ratiņu gareniskajām sijām.

Marķējumu neizvieto augstāk par diviem metriem virs sliežu līmeņa.

Turētājs var pievienot savu ekspluatācijā izmantojamo numura marķējumu (tas lielākoties sastāv no sērijas numura ciparie, 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	D-RFC		80	D-DB		84	NL-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:

01	87	3320	644-7
TEN	F-SNCF		Ks

([1]) Komisijas 2007. gada 9. novembra Lēmums 2007/756/EK, ar ko pieņem Direktīvas 96/48/EK un Direktīvas 2001/16/EK 14. panta 4. un 5. punktā paredzētās valsts ritekļu reģistru kopīgās specifikācijas (OV L 305, 23.11.2007., 30. lpp.).

▼M2

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

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

4. PASAŽIERU VAGONI UN PIEKABVAGONI

Numuru norāda uz katras ritekļa sānsienas šādi:

F-SNCF	61 87 20 - 72 021 - 7 B^{10} tu

Tās valsts marķējumu, kurā riteklis ir reģistrēts, un tehniskā raksturojuma marķējumu raksta tieši pirms, aiz vai zem divpadsmit ritekļa numura cipariem.

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. ALFABĒTISKAIS MARĶĒJUMS, KAS NORĀDA SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS IESPĒJU

"TEN" – riteklis, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

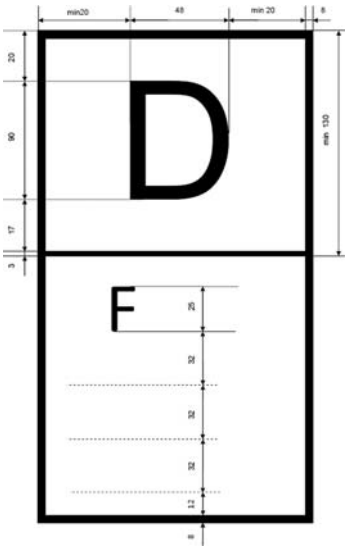
a) tas atbilst visām attiecīgajām SITS, kas ir spēkā brīdī, kad ritekli nodod ekspluatācijā, un to ir atļauts nodot ekspluatācijā saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 22. panta 1. punktu; un

b) tam ir piešķirta atļauja, kas derīga visās dalībvalstīs saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 1. punktu.

"*PPV/PPW*": riteklis, 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 piešķīrušo dalībvalstu nosaukumi ir jānorāda atbilstīgi kādam no turpmākajiem attēliem, kur D apzīmē dalībvalsti, kas ir piešķīrusi pirmo atļauju (šajā piemērā – Vāciju), bet F apzīmē otro atļauju piešķīrušo dalībvalsti (šajā piemērā – Franciju). Dalībvalstu kodi ir saskaņā ar Lēmuma 2007/756/EK 6. papildinājuma 4. daļu.

▼**M2**



▼M2

I papildinājums

Atklāto punktu saraksts

B papildinājums (sk. 4.4. punktu)

Kopēji darbības principi un noteikumi

▼M2

J papildinājums

Skaidrojošā vārdnīca

Skaidrojošajā vārdnīcā sniegtas šajā OPE SITS izmantoto terminu definīcijas.

Termins	Definīcija
Avārija	Kā definēts Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā.
Vilcienu kustības atļaušana	To iekārtu ekspluatācija signalizācijas centros, elektriskās vilces strāvas padeves kontroles telpās un satiksmes vadības centros, kuras atļauj vilcienu kustību. Tas neattiecas uz tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas atbild par resursu, piemēram, vilcienu apkalpju vai ritošā sastāva, pārvaldību.
Kompetence	Veicamo pienākumu drošai un uzticamai izpildei vajadzīgā kvalifikācija un pieredze. Pieredzi var iegūt mācību procesā.
Bīstamās kravas	Kā noteikts Direktīvā 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem.
Traucēts ekspluatācijas režīms	Ekspluatācija tāda neplānota notikuma rezultātā, kas neļauj sniegt dzelzceļa pakalpojumus normālā režīmā.
Dispečera pienākumi	Sk. Vilcienu nosūtīšana
Vilciena vadītājs	Kā definēts Direktīvas 2007/59/EK 3. pantā
Avārijas izsaukums	Izsaukums dažās bīstamās situācijās, lai brīdinātu visus vilcienus/manevrus konkrētā teritorijā.
Īpašas kravas	Kravas, piemēram, konteineru, noņemamu virsbūvju, pārvadājumi ar dzelzceļa ritekli vai cita veida satiksme, 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	Šīs SITS kontekstā tas attiecas tikai uz apakšsistēmas attiecīgo elementu ekspluatācijai nepieciešamo medicīnisko un psiholoģisko piemērotību.
Sakarsusi bukse	Ass bukse un gultnis, kuru temperatūra pārsniedz paredzēto maksimālo ekspluatācijas temperatūru.
Starpgadījums	Kā definēts Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā.
Vilciena garums	Visu ritekļu, ieskaitot lokomotīvi(-es), kopējais garums virs buferiem.
Apvedceļš	Sliežu ceļš, kas savienots ar galveno ceļu, kuru izmanto garāmbraukšanai, šķērsošanai un stāvēšanai.
Darba valoda	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.
Pasažieri	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	Sistemātiska vilcienu un infrastruktūras darbības efektivitātes uzraudzība un reģistrēšana, lai panāktu vilcienu un infrastruktūras darbības efektivitātes uzlabojumus.

▼M2

Termins	Definīcija
Kvalifikācija	Veicamo pienākumu izpildei vajadzīgā fiziskā un psiholoģiskā piemērotība un zināšanas.
Reālais laiks	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	Vilcienu kustības grafika punkts, kurā jāziņo par pienākšanas, atiešanas vai garāmbraukšanas laiku.
Maršruts	Konkrētais dzelzceļa līnijas posms vai posmi.
Drošībai būtiski uzdevumi	Uzdevumi, ko veic personāls, kontrolējot vai ietekmējot vilciena kustību, un kas var ietekmēt personu veselību un drošību.
Paredzētā pietura	Plānota apstāšanās komerciālu vai operatīvu iemeslu dēļ.
Pievadceļš	Sliežu ceļš(-i) ekspluatācijas punktā, ko izmanto tikai pārvietošanai, kas nav vilcienu kustība.
Signalizētājs	Darbinieks, kas nosaka vilcienu maršrutu un manevrus un dod instrukcijas vilcienu vadītājiem.
Personāls	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbinieki vai līgumdarbinieki, kas veic šajā SITS norādītos pienākumus.
STOP signāls	Jebkāda veida signāla rādījums, kas neļauj vilciena vadītājam pabraukt garām signālierīcei.
Pieturvieta	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	Dokuments vai sistēma, kurā sniegta sīka informācija par vilcienu kustību noteiktā maršrutā.
Laika punkts	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	Riteklis ar energoapgādi, kas spēj pārvietoties pats un pārvietot citus tam piekabinātus ritekļus.
Vilciens	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 nosūtīšana	Vilcienu dispečera pakalpojumi / *Train despatch.* 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	Vilciena personāls, kura kompetence ir sertificēta un kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir norīkojis konkrētu, īpašu, ar drošību saistītu pienākumu, piemēram, vilciena vadītāja vai pavadoņa pienākumu, veikšanai vilcienā.
Vilciena sagatavošana	Pārliecināšanās, 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.

▼M2

Saīsinājums	Skaidrojums
AC	Maiņstrāva
CCS	Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtas (*Control-Command and Signalling*)
CEN	Eiropas Standartizācijas komiteja (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*)
dB	Decibeli
DC	Līdzstrāva
DMI	Vilciena vadītāja un mašīnas saskarne (*Driver Machine Interface*)
EK	Eiropas Kopiena
EKG	Elektrokardiogramma
EIRENE	Eiropas integrētais dzelzceļa radio paplašinātais tīkls (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*)
EN	Eiropas standarts (*EURONORM*)
ENE	Energoapgāde (*Energy*)
ERA	Eiropas Dzelzceļa aģentūra (*European Railway Agency*)
ERTMS	Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*European Rail Traffic Management System*)
ETCS	Eiropas vilcienu kontroles sistēma (*European Train Control System*)
ES	Eiropas Savienība
FRS	Funkcionālo prasību specifikācija (*Functional Requirement Specification*)
GSM-R	Globālā mobilo sakaru sistēma dzelzceļiem (*Global System for Mobile Communications – Rail*)
HABD	Sakarsušu bukšu atklāšanas ierīce (*Hot Axle Box Detector*)
Hz	Hercs
IP	Infrastruktūras pārvaldītājs
INF	Infrastruktūra
OPE	Satiksmes nodrošināšana un vadība (*Traffic Operation and Management*)
OSJD	Dzelzceļu sadarbības organizācija (*Organisation for Co-operation of Railways*)
PPV/PPW	Abreviatūra no krievu valodas *Правила пользования вагонами в международном сообщении* (Noteikumi dzelzceļa ritekļu izmantošanai starptautiskajā satiksmē)
RST	Ritošais sastāvs
DzPU	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
DPS	Drošības pārvaldības sistēma

▼**M2**

Saīsinājums	Skaidrojums
SPAD	Bīstama pabraukšana garām signālam (*Signal Passed at Danger*)
SRS	Sistēmas prasību specifikācija (*System Requirement Specification*)
TAF	Kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas (*Telematic Applications for Freight*)
TEN	Eiropas tīkls (*Trans-European Network*)
SITS	Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija
UIC	Starptautiskā Dzelzceļu savienība (*Union Internationale des Chemins de fer*)
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. zemsvītras 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

Vispārējas 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 riteklis 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 riteklis 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 līdzās 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 jāmarķē ar jauno RTM trīs mēnešu laikā no turētāja maiņas reģistrācijas dienas valsts ritekļu reģistrā. Neatbilstības gadījumā starp RTM marķējumu 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

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

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.

▼B

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
Albānija	AL	41
Alžīrija	DZ	92
Armēnija	AM	58
Austrija	A	81
Azerbaidžāna	AZ	57
Baltkrievija	BY	21
Beļģija	B	88
Bosnija Hercegovina	BIH	49
Bulgārija	BG	52
Ķīna	RC	33
Horvātija	HR	78
Kuba	CU (1)	40
Kipra	CY	
Čehijas Republika	CZ	54
Dānija	DK	86
Ēģipte	ET	90
Igaunija	EST	26
Somija	FIN	10
Francija	F	87
Gruzija	GE	28
Vācija	D	80
Grieķija	GR	73
Ungārija	H	55
Irāna	IR	96
Irāka	IRQ (1)	99
Īrija	IRL	60
Izraēla	IL	95
Itālija	I	83
Japāna	J	42
Kazahstāna	KZ	27
Kirgizstāna	KS	59
Latvija	LV	25
Libāna	RL	98
Lihtenšteina	FL	
Lietuva	LT	24
Luksemburga	L	82

Valstis	Alfabētiskais valsts kods (1)	Ciparu valsts kods
Maķedonija	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD (1)	23
Monako	MC	
Mongolija	MGL	31
Melnkalne	MNE	62
Maroka	MA	93
Nīderlande	NL	84
Ziemeļkoreja	PRK (1)	30
Norvēģija	N	76
Polija	PL	51
Portugāle	P	94
Rumānija	RO	53
Krievija	RUS	20
Serbija	SRB	72
Slovākija	SK	56
Slovēnija	SLO	79
Dienvidkoreja	ROK	61
Spānija	E	71
►C1 Zviedrija	S	74 ◄
Šveice	CH	85
Sīrija	SYR	97
Tadžikistāna	TJ	66
Tunisija	TN	91
Turcija	TR	75
Turkmenistāna	TM	67
Ukraina	UA	22
Apvienotā Karaliste	GB	70
Uzbeksistāna	UZ	29
Vjetnama	VN (1)	32

(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

▼B

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

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2. cipars
1. cipars</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. cipars
1. cipars</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Sliežu ceļa platums</td><td>fiksēts vai maināms</td><td>fiksēts</td><td>maināms</td><td>fiksēts</td><td>maināms</td><td>fiksēts</td><td>maināms</td><td>fiksēts</td><td>maināms</td><td>fiksēts vai maināms</td><td>Sliežu ceļa platums</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">Vagoni atbilst WAG SITS (a), tostarp 7.1.2. iedaļai un visiem nosacījumiem, kas izklāstīti C pielikumā.</td><td>0</td><td>ar asīm</td><td rowspan="4">Neizmanto</td><td colspan="2" rowspan="2">vagoni</td><td colspan="6" rowspan="2">neizmanto (c)</td><td rowspan="2">PPV/PPW vagoni (ar maināmu gabarītu)</td><td>ar asīm</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>ar ratiņiem</td><td>ar ratiņiem</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>ar asīm</td><td colspan="8" rowspan="2">vagoni</td><td rowspan="2">PPV/PPW vagoni (ar fiksētu gabarītu)</td><td>ar asīm</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>ar ratiņiem</td><td>ar ratiņiem</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Citi vagoni</td><td>4</td><td>ar asīm (b)</td><td rowspan="2">Tehniskās apkopes vagoni</td><td colspan="8" rowspan="2">Citi vagoni</td><td rowspan="2">Vagoni ar īpašu numerāciju attiecībā uz tehniskajiem parametriem, kas netiek ekspluatēti ES teritorijā</td><td>ar asīm (b)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>ar ratiņiem (b)</td><td>ar ratiņiem (b)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td colspan="11"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. cipars
2. cipars</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1. cipars
2. cipars</td></tr>
</table>

(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.

▼B

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

	Iekšzemes satiksme	*TEN* [a] un/vai *COTIF* [b] un/vai *PPV/PPW*				Iekšzemes satiksme vai ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	*TEN* [a] un/vai *COTIF* [b]	PPV/PPW		
2. cipars 1. cipars	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 asīm 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] ilstība piemērojamajām SITS, sk. P papildinājuma 5. daļu.
[b] Tostarp ritekļi, kas saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem ir apzīmēti ar šajā tabulā noteiktajiem ciparem. *COTIF*: riteklis atbilst *COTIF* regulai, kas ir spēkā, kad riteklis 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) [motorvagons vai piekabināmais vagons]
4	Elektrovilciens (izņemot ātrgaitas) [motorvagons vai piekabināmais vagons]
5	Dīzeļvilciens [motorvagons vai piekabināmais vagons]
6	Specializēts piekabināmais vagons
7	Manevru elektrolokomotīve
8	Manevru dīzeļlokomotīve
9	Īpašs riteklis

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 MARĶĒJUMS 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 MARĶĒJUMS

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 ritekļiem 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 À, 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."