KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/773

(2019. gada 16. maijs)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā ([1]) un jo īpaši tās 5. panta 11. punktu,

tā kā:

(1) Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 ([2]) 11. pantā ir izklāstīti konkrēti Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) izstrādāšanas, pieņemšanas un pārskatīšanas mērķi.

(2) Saskaņā ar Lēmuma (ES) 2017/1474 3. panta 5. punkta b) un f) apakšpunktu SITS ir pārskatāmas, lai ņemtu vērā Savienības dzelzceļa sistēmas un ar to saistīto pētniecības un inovācijas darbību attīstību un atjauninātu atsauces uz standartiem.

(3) Saskaņā ar Lēmuma (ES) 2017/1474 3. panta 5. punkta c) apakšpunktu SITS jāpārskata, lai atrisinātu atlikušos atklātos punktus. Proti, ir jānosaka to atklāto punktu tvērums, kuri attiecas uz darbību, un jānošķir valstu piemērojamie noteikumi no noteikumiem, kas prasa saskaņošanu Savienības tiesību aktos, lai būtu iespējams pāriet uz savstarpēji izmantojamu sistēmu, kas nosaka optimālo tehniskās saskaņotības līmeni.

(4) 2017. gada 22. septembrī Komisija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ([3]) 19. panta 1. punktu lūdza Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru ("Aģentūra") sagatavot ieteikumus par vairāku Lēmumā (ES) 2017/1474 nosprausto īpašo mērķu īstenošanu.

(5) Aģentūra 2018. gada 25. oktobrī izdeva ieteikumu ERA-REC-125 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS), kas attiecas uz Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un aptver Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 11. panta 1.–6. punktu.

(6) Komisijas Lēmums 2012/757/ES ([4]) ir vairākkārt grozīts. Uztveramības un tiesiskas noteiktības labad ieteicams to atcelt un aizstāt ar šo regulu.

(7) Tāpēc Lēmums 2012/757/ES jāatceļ.

(8) Šai regulai jānosaka īstenošanas termiņi dažādām SITS prasībām, kas attiecas uz Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu. Īstenošanas termiņos jāievēro, ka vienas dalībvalstis ir paziņojušas Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu, bet citas nav.

([1]) OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

([2]) Komisijas 2017. gada 8. jūnija Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474, kas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 papildina attiecībā uz īpašajiem mērķiem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai (OV L 210, 15.8.2017., 5. lpp.).

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

([4]) Komisijas 2012. gada 14. novembra Lēmums 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas "satiksmes nodrošināšanas un vadības" apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK (OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.).

(9) Procesa un pienākumu izmaiņas, kas izriet no Direktīvas (ES) 2016/797 23. panta un šās regulas pielikuma 4.2.2.5. iedaļas un D1. papildinājuma, būtu jāpārvalda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un attiecīgā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot savu drošības pārvaldības sistēmu. Turklāt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāiesniedz savu drošības sertifikātu atjaunināšanas pieteikums saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 ([5]) 10. panta 13. punktu, ja 23. panta piemērošanas rezultātā ir būtiski mainījies to veikto pārvadājumu veids vai apjoms vai ja drošības sertifikācijas struktūra to pieprasa saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 10. panta 15. punktu.

(10) Ja dalībvalstis uzsāk trūkumu novēršanas procedūru saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 6. pantu, Komisijai un Aģentūrai attiecīgā gadījumā būtu laikus jārīkojas, lai atrisinātu situāciju, un jāsniedz atzinums par pieņemamu atbilstības nodrošināšanas līdzekli vai jāveic šās regulas labojumi.

(11) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Šajā regulā noteikta pielikumā aprakstītā savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (SITS), kas attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Pielikumā aprakstīto SITS piemēro satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai, kas aprakstīta Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.5. punktā.

2. pants

Līdz 2020. gada 1. janvārim dalībvalstis paziņo Komisijai par šādu veidu nolīgumiem, ja par tiem vēl nav paziņots saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/920/EK ([6]), 2008/231/EK ([7]), 2011/314/ES ([8]) vai 2012/757/ES:

a) divpusēji un daudzpusēji nolīgumi, kas noslēgti starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai drošības iestādēm un nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību;

b) vienas vai vairāku dalībvalstu starptautiski nolīgumi ar vismaz vienu trešo valsti vai vienas vai vairāku dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju starptautiski nolīgumi ar vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina būtisku vietēja vai reģionāla mēroga savstarpējas izmantojamības līmeni.

3. pants

Nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 13. pantam, ir tādi, kādi izklāstīti valsts noteikumos, ko piemēro dalībvalstī, kurā notiek darbība, šādos apstākļos:

a) šās regulas pielikuma 7.2. punktā uzskaitītajos konkrētajos gadījumos;

b) attiecībā uz minētā pielikuma I papildinājumā norādītajiem tematiem, kas uzskaitīti kā atklāti punkti, un jomām, kurās piemērojami valsts noteikumi.

4. pants

Līdz 2019. gada 1. jūlijam Aģentūra publicē ceļvedi satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas piemērošanā (piemērošanas ceļvedi). Piemērošanas ceļvedi Aģentūra regulāri atjaunina.

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).
([6]) 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.).
([7]) Komisijas 2008. gada 1. februāra Lēmums 2008/231/EK par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par Komisijas 2002. gada 30. maija Lēmuma 2002/734/EK atcelšanu (OV L 84, 26.3.2008., 1. lpp.).
([8]) Komisijas 2011. gada 12. maija Lēmums 2011/314/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu (OV L 144, 31.5.2011., 1. lpp.).

5. pants

No 2021. gada 16. jūnija ir atcelts Lēmums 2012/757/ES.

Bet Lēmuma 2012/757/ES pielikuma A un C papildinājums var palikt piemērojami ne ilgāk kā līdz 2024. gada 16. jūnijam.

6. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2021. gada 16. jūnija.

Tomēr tās pielikuma 4.2.2.1.3.2. iedaļu un 4.4. punktu piemēro no 2019. gada 16. jūnija.

Dalībvalstīs, kuras nav paziņojušas Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu, šās regulas pielikuma 4.2.2.5. iedaļu un D1. papildinājumu piemēro no 2019. gada 16. jūnija.

Dalībvalstīs, kuras ir paziņojušas Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu, šās regulas pielikuma 4.2.2.5. iedaļu un D1. papildinājumu piemēro no 2020. gada 16. jūnija.

Šās regulas pielikuma A un C papildinājumu piemēro, vēlākais, no 2024. gada 16. jūnija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2019. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

SATURA RĀDĪTĀJS

1.	Ievads	12
1.1.	Tehniskā darbības joma	12
1.2.	Ģeogrāfiskā darbības joma	12
1.3.	Šīs regulas saturs	12
2.	Darbības jomas apraksts	12
2.1.	Personāls un vilcieni	12
2.2.	Principi	13
2.3.	Piemērojamība esošajiem ritekļiem un infrastruktūrai, kas neatbilst SITS	13
3.	Pamatprasības	13
3.1.	Atbilstība pamatprasībām	13
3.2.	Pamatprasību pārskats	13
4.	Apakšsistēmas raksturojums	16
4.1.	Ievads	16
4.2.	Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas	16
4.2.1.	Uz personālu attiecināmās specifikācijas	17
4.2.1.1.	Vispārīgas prasības	17
4.2.1.2.	Dokumentācija mašīnistiem	17
4.2.1.2.1.	Mašīnista procedūru rokasgrāmata	17
4.2.1.2.2.	Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts	18
4.2.1.2.2.1.	Maršruta apraksta sagatavošana	18
4.2.1.2.2.2.	Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi	19
4.2.1.2.2.3.	Mašīnistu informēšana reāllaikā	19
4.2.1.2.3.	Kustības grafiki	19
4.2.1.2.4.	Ritošais sastāvs	19
4.2.1.3.	Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav mašīnisti	19
4.2.1.4.	Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību	19
4.2.1.5.	Ar drošību saistīta saziņa starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību	20
4.2.2.	Uz vilcieniem attiecināmās specifikācijas	20
4.2.2.1.	Vilciena saredzamība	20
4.2.2.1.1.	Vispārīga prasība	20
4.2.2.1.2.	Vilciena priekšgals	20
4.2.2.1.3.	Vilciena astesgals	21
4.2.2.1.3.1.	Pasažieru vilcieni	21
4.2.2.1.3.2.	Kravas vilcieni	21
4.2.2.2.	Vilciena sadzirdamība	22
4.2.2.2.1.	Vispārīga prasība	22
4.2.2.2.2.	Vadība	22

4.2.2.3. Ritekļu identifikācija 23

4.2.2.4. Pasažieru un kravas drošība 23

4.2.2.4.1. Kravas drošība 23

4.2.2.4.2. Pasažieru drošība 23

4.2.2.5. Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs 23

4.2.2.5.1. Savietojamība ar maršrutu 23

4.2.2.5.2. Vilciena sastāvs 24

4.2.2.6. Vilciena bremzēšana 25

4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai 25

4.2.2.6.2. Bremzēšanas veiktspēja un atļautais maksimālais ātrums 25

4.2.2.7. Vilciena darbgatavības nodrošināšana 26

4.2.2.7.1. Vispārīga prasība 26

4.2.2.7.2. Dati pirms atiešanas 26

4.2.2.8. Prasības attiecībā uz signālu un gar dzelzceļa līniju izvietoto zīmju saskatāmību 26

4.2.2.9. Mašīnista modrības kontrole 27

4.2.3. Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas 27

4.2.3.1. Vilcienu plānošana 27

4.2.3.2. Vilcienu identifikācija 27

4.2.3.2.1. Vilciena kustības numura formāts 27

4.2.3.3. Vilciena atiešana 27

4.2.3.3.1. Pārbaudes un testi pirms atiešanas 27

4.2.3.3.2. Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli 27

4.2.3.4. Satiksmes vadība 27

4.2.3.4.1. Vispārīgas prasības 27

4.2.3.4.2. Ziņošana par vilcienu 28

4.2.3.4.2.1. Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju, un paredzētais nodošanas laiks 28

4.2.3.4.3. Bīstamās kravas 28

4.2.3.4.4. Ekspluatācijas kvalitāte 29

4.2.3.5. Datu reģistrēšana 29

4.2.3.5.1. Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena 29

4.2.3.5.2. Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā 29

4.2.3.6. Traucēts ekspluatācijas režīms 30

4.2.3.6.1. Ieteikumi citiem izmantotājiem 30

4.2.3.6.2. Ieteikumi mašīnistiem 30

4.2.3.6.3. Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā 30

4.2.3.7. Avārijas situāciju pārvaldība 30

4.2.3.8. Palīdzība vilciena apkalpei starpgadījumu vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā 31

4.3. Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas 31

4.3.1. Saskarnes ar Infrastruktūras SITS (*INF* SITS) 31

4.3.2. Saskarnes ar Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS (*CCS* SITS) 32

4.3.3. Saskarnes ar ritošā sastāva SITS 32

4.3.3.1. Saskarnes ar Lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS (*LOC&PAS* SITS) 32

4.3.3.2. Saskarnes ar Kravas vagonu SITS (*WAG* SITS) 33

4.3.4. Saskarnes ar Energoapgādes SITS (*ENE* SITS) 34

4.3.5. Saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" (*SRT* SITS) 34

4.3.6. Saskarnes ar Trokšņa SITS (*NOI* SITS) 34

4.3.7. Saskarnes ar Regulu (ES) Nr. 1300/2014 – SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (*PRM* SITS) 35

4.4. Ekspluatācijas noteikumi 35

4.4.1. Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ekspluatācijas principi un noteikumi 35

4.4.2. Valsts noteikumi 35

4.4.3. Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi 35

4.4.4. Pāreja no valsts noteikumu piemērošanas uz šīs regulas īstenošanu 36

4.5. Tehniskās apkopes noteikumi 36

4.6. Profesionālā kompetence 36

4.6.1. Profesionālā kompetence 36

4.6.2. Valodu kompetence 36

4.6.2.1. Principi 36

4.6.2.2. Zināšanu līmenis 36

4.6.3. Personāla sākotnējā un pastāvīgā novērtēšana 37

4.6.3.1. Pamatelementi 37

4.6.3.2. Mācību vajadzību analīze un atjaunināšana 37

4.6.4. Palīgpersonāls 37

4.7. Veselības un drošības nosacījumi 37

4.7.1. Ievads 37

4.7.2. Medicīniskās pārbaudes un psiholoģiskais novērtējums 38

4.7.2.1. Pārbaudes pirms pieņemšanas darbā 38

4.7.2.1.1. Medicīnisko pārbaužu obligātais saturs 38

4.7.2.1.2. Psiholoģiskais novērtējums 38

4.7.2.2. Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā 39

4.7.2.2.1. Periodisko medicīnisko pārbaužu biežums 39

4.7.2.2.2. Periodisko medicīnisko pārbaužu obligātais saturs 39

4.7.2.2.3. Papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģiskais novērtējums 39

4.7.3. Medicīniskās prasības ... 39
4.7.3.1. Vispārīgas prasības ... 39
4.7.3.2. Redzes prasības ... 39
4.7.3.3. Dzirdes prasības ... 40
4.8. Papildinformācija par infrastruktūru un ritekļiem ... 40
4.8.1. Infrastruktūra ... 40
4.8.2. Ritošais sastāvs ... 40
5. Savstarpējas izmantojamības komponenti ... 40
5.1. Definīcija ... 40
5.2. Komponentu saraksts ... 40
6. Komponentu atbilstības un/vai piemērotības lietošanai novērtējums un apakšsistēmas verifikācija ... 40
6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti ... 40
6.2. Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma ... 41
6.2.1. Principi ... 41
7. Īstenošana ... 41
7.1. Principi ... 41
7.2. Īpaši gadījumi ... 41
7.2.1. Ievads ... 41
7.2.2. Īpašo gadījumu uzskaitījums ... 41
7.2.2.1. Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Slovākija un Ungārija ... 41
7.2.2.2. Īpašs pastāvīgs gadījums – Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija) un Īrija ... 42
7.2.2.3. Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Apvienotā Karaliste un Īrija ... 42
7.2.2.4. Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Somija ... 42
A papildinājums. *ERTMS* ekspluatācijas principi un noteikumi ... 43
B papildinājums. Kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi ... 44
C papildinājums. Ar drošību saistītas saziņas metodika ... 49
D papildinājums. Savietojamība ar maršrutu un maršruta apraksts ... 56
D1. papildinājums. Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot ... 56
D2. papildinājums. Elementi, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam maršruta apraksta vajadzībām ... 66
E papildinājums. Valodas un saziņas prasmju līmenis ... 86
F papildinājums. Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai ... 87
G papildinājums. Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai ... 89
H papildinājums. Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz virsbūves ... 91
I papildinājums. Jomas, kurās drīkst turpināt valsts noteikumu piemērošanu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 8. pantu ... 93
J papildinājums. Terminu skaidrojumi ... 95

1. IEVADS

1.1. **Tehniskā darbības joma**

Šī savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija ("SITS") attiecas uz Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 1. punkta sarakstā iekļauto un 2.5. punktā definēto satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs regulas ģeogrāfiskā darbības joma ir Savienības tīkls, kas noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 1. iedaļā, un tajā neietilpst Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. un 4. punktā minētie gadījumi.

1.3. **Šīs regulas saturs**

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 3. punktu šajā regulā:

a) norādīta tās paredzētā darbības joma, t. i., satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma;

b) formulētas pamatprasības attiecīgajai apakšsistēmai un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām;

c) noteiktas funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas mērķa apakšsistēmai un tās saskarnēm jāievēro attiecībā uz citām apakšsistēmām. Ja nepieciešams, šīs specifikācijas var variēties atkarā no apakšsistēmas izmantojuma;

d) noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti un saskarnes, kam piemēro Eiropas specifikācijas, ieskaitot Eiropas standartus, un kas ir vajadzīgi, lai panāktu savstarpēju izmantojamību Eiropas dzelzceļu sistēmas iekšienē;

e) noteikts, kādas procedūras katrā attiecīgā gadījumā jāizmanto, lai novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai;

f) norādīta šās SITS īstenošanas stratēģija. Īpaši jānosaka, kuri posmi jāīsteno un kurus elementus var piemērot, lai pakāpeniski pārietu no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu;

g) norādīta attiecīgā personāla profesionālā kvalifikācija, kā arī veselības un drošības nosacījumi darbā, kas vajadzīgi attiecīgās apakšsistēmas darbībai un uzturēšanai, kā arī SITS ieviešanai;

h) norādīti esošajām apakšsistēmām un ritekļiem piemērojamie noteikumi, sevišķi modernizācijas un atjaunošanas gadījumā, un šādos gadījumos – pārveidošanas darbi, kam vajadzīgs pieteikums uz jaunu atļauju;

i) norādīti ritekļu un stacionāru apakšsistēmu parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāpārbauda, un procedūras, kas piemērojamas minēto parametru pārbaudei, kad piešķirta atļauja ritekli laist tirgū, un pirms ritekļa pirmās lietošanas reizes, lai nodrošinātu savietojamību starp ritekļiem un maršrutiem, kuros tie ekspluatējami.

Bez tam saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu katrā SITS var paredzēt īpašus gadījumus.

2. DARBĪBAS JOMAS APRAKSTS

2.1. **Personāls un vilcieni**

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

Šā pielikuma 4.6.2. punkts attiecas uz mašīnistiem, neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/59/EK ([1]) VI pielikuma 8. punktu.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīva 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā (OV L 315, 3.12.2007., 51. lpp.).

Uz personālu, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri 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 vietas(-ām), kura(-as) norādīta(-as) kā "robeža" infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā un iekļauta(-as) tā drošības atļaujā, attiecas 4.6. punkts, bet 4.7. punkts attiecas uz savstarpējo atzīšanu starp dalībvalstīm. Ja vilciens atbilst Direktīvas (ES) 2016/798 10. panta 8. punktā minētajiem nosacījumiem, to neuzskata par pārrobežu pakalpojumu.

2.2. **Principi**

Šī regula attiecas uz tiem dzelzceļa satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas elementiem, attiecībā uz kuriem pastāv dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju ekspluatācijas saskarnes un kuri īpaši veicina savstarpēju izmantojamību.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs, nosakot atbilstošus procesus, gādā, lai tiktu izpildītas visas prasības, kas attiecas uz noteikumiem, procedūrām un dokumentiem. Šo procesu organizācijai ir būtiska nozīme dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmā (turpmāk "DPS"), kas jāizveido saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 prasībām. Pirms drošības atļaujas piešķiršanas DPS novērtē attiecīgā valsts drošības iestāde (turpmāk "VDI"), bet pirms drošības sertifikātu piešķiršanas – Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra vai attiecīgā VDI.

2.3. **Piemērojamība esošajiem ritekļiem un infrastruktūrai, kas neatbilst SITS**

Lai gan šajā regulā iekļautās prasības pārsvarā ir saistītas ar procesiem un procedūrām, daļa no tām attiecas arī uz šīs regulas kontekstā ekspluatācijai svarīgiem ritekļu un infrastruktūras fiziskajiem elementiem.

Šie fiziskie elementi ir uzskaitīti strukturālajās SITS, kas attiecas uz citām apakšsistēmām, nevis satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu. Tie ir jānovērtē atbilstoši minētajās SITS noteiktajām procedūrām.

Šīs regulas noteikumus neizmanto tādu valsts noteikumu pamatošanai, kas iekļauti strukturālā SITS.

3. PAMATPRASĪBAS

3.1. **Atbilstība pamatprasībām**

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 3. pantu 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 aptver:

— drošību,

— drošumu un darbgatavību,

— veselību,

— vides aizsardzību,

— tehnisko savietojamību,

— pieejamību.

Saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 pamatprasības var būt vispārīgi piemērojamas visai Savienības dzelzceļu sistēmai vai īpaši noteiktas katrai apakšsistēmai un tās komponentiem.

Turpmākajā tabulā sniegts kopsavilkums par atbilstību starp šo regulu un Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā izklāstītajām pamatprasībām.

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Pieejamība		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.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.1.2.	Dokumentācija mašīnistiem						X											X		X	
4.2.1.2.1.	Mašīnista 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.	Mašīnistu informēšana reāllaikā																	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 mašīnisti						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 saziņa starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību						X											X	X	X	
4.2.2.1.	Vilciena saredzamība	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 astesgals	X																X		X	
4.2.2.2.	Vilciena dzirdamība	X											X					X		X	
4.2.2.2.1.	Vispārīga prasība	X																X		X	
4.2.2.2.2.	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.	Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs																	X			
4.2.2.5.1.	Savietojamība ar maršrutu																	X			

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Pieejamība		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.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.2.5.2.	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 veiktspēja		X															X		X	
4.2.2.7.	Vilciena darbgatavības nodrošināšana		X															X		X	
4.2.2.7.1.	Vispārīga prasība																	X		X	
4.2.2.7.2.	Dati pirms atiešanas																	X		X	
4.2.2.8.	Prasības attiecībā uz signālu un gar dzelzceļa līniju izvietoto zīmju saskatāmību														X			X			
4.2.2.9.	Mašīnista modrības kontrole																	X			
4.2.3.1.	Vilcienu plānošana		X																X	X	
4.2.3.2.	Vilcienu identifikācija																	X	X	X	
4.2.3.3.	Vilciena atiešana																	X		X	
4.2.3.3.1.	Pārbaudes un testi pirms atiešanas		X				X											X		X	
4.2.3.3.2.	Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli		X				X												X	X	
4.2.3.4.	Satiksmes vadība																	X	X	X	
4.2.3.4.1.	Vispārīgas prasības																	X	X	X	
4.2.3.4.2.	Ziņošana par vilcienu																	X	X	X	
4.2.3.4.2.1.	Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju																	X		X	
4.2.3.4.2.2.	Paredzētais nodošanas laiks																	X		X	
4.2.3.4.3.	Bīstamās kravas																	X	X		
4.2.3.4.4.	Ekspluatācijas kvalitāte																		X	X	
4.2.3.5.	Datu reģistrēšana						X												X		
4.2.3.5.1.	Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena						X												X		

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgatavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Pieejamība		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.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
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 mašīnistiem																	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			
4.8.	Papildinformācija par infrastruktūru un ritekļiem																	X			
4.8.1.	Infrastruktūra																	X			
4.8.2.	Ritekļi																	X			

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. **Ievads**

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES ([2]) 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.

([2]) 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.).

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 uzdevumus, kuros dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītāju.

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbinieki, kas:

   a) vada vilcienus ("mašīnists") 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,

— saziņa.

Turklāt attiecībā uz 2.1. punktā minēto personālu šajā regulā ir izklāstītas prasības, kas attiecas uz:

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

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

4.2.1.2. Dokumentācija mašīnistiem

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ekspluatē vilcienus, nodrošina mašīnistiem visu viņu pienākumu izpildei nepieciešamo informāciju un dokumentāciju; tā var būt papīra formātā vai elektroniskā formātā.

Šajā informācijā ņem vērā nepieciešamos elementus, 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. *Mašīnista procedūru rokasgrāmata*

Visas procedūras, kas jāievēro mašīnistam, iekļauj dokumentā vai nodrošina elektroniskā vidē ar nosaukumu "Mašīnista procedūru rokasgrāmata".

Mašīnista procedūru rokasgrāmatā nosaka prasības attiecībā uz normālu un traucētu ekspluatācijas režīmu, kā arī avārijas situācijām, ar ko var saskarties mašīnists, visiem maršrutiem, kuros kursē vilciens, kā arī ritošajam sastāvam, ko izmanto šajos maršrutos.

Mašīnista procedūru rokasgrāmatā ir aplūkoti šādi 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 iekļauj procedūras, kas attiecas vismaz uz šādiem jautājumiem:

— personāla drošība un aizsardzība,

— vilcienu vadības iekārtas un signalizācija,

— vilciena ekspluatācija, arī traucētā režīmā,

— vilces līdzekļi un ritošais sastāvs,

— starpgadījumi un negadījumi.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir atbildīgs par mašīnista procedūru rokasgrāmatas sagatavošanu, turklāt to izstrādā tā, lai tās saturs būtu pilnīgs un precīzs un mašīnisti spētu piemērot visus ekspluatācijas noteikumus.

Mašīnista procedūru rokasgrāmatu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā skaidrā formātā visai infrastruktūrai, kurā strādā tā mašīnisti.

Tai ir šādi divi papildinājumi:

— 1. papildinājums "Saziņas procedūru rokasgrāmata",

— 2. papildinājums "Veidlapu paraugi".

Iepriekš noteiktas formas ziņojumi un veidlapas ir sagatavotas vismaz infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā(-ās).

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma procesā, kas attiecas uz mašīnista procedūru rokasgrāmatas izstrādi un atjaunināšanu, ievēro šādus posmus:

— 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 mašīnista 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 pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotās dokumentācijas saturs būtu pilnīgs un precīzs.

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

Mašīnistiem nodrošina informāciju, kurā aprakstītas izmantojamās dzelzceļa līnijas un ar tām saistītās attiecīgās lauka iekārtas, kas ir saistītas ar vilciena vadīšanu. Šo informāciju izklāsta vienotā dokumentā ar nosaukumu "Maršruta apraksts".

Obligāti sniedz vismaz šādu informāciju:

— vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi,

— kāpumu un kritumu norādes,

— detalizēta dzelzceļa līnijas shēma.

4.2.1.2.2.1. Maršruta apraksta sagatavošana

Katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā maršruta aprakstu vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē tā vilcieni.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir sastādīt pilnīgu un pareizu maršruta aprakstu, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja(-u) sniegto informāciju. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums gādā, lai maršruta apraksta saturs būtu pilnīgs un precīzs, tostarp arī, ja tiek veikta maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumu grupēšana. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums gādā, lai maršruta aprakstā būtu pienācīgi aprakstīti ekspluatācijas nosacījumi, kas attiecas uz līnijas raksturlielumiem un ritekļa raksturlielumiem.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vismaz informāciju maršruta aprakstam, kā noteikts D2. papildinājumā. Šajā informācijā ietver attiecīgo informāciju, kas jāņem vērā, lai vilciena ekspluatāciju pielāgotu atbilstīgi līnijas raksturlielumiem un ritekļa raksturlielumiem. Līdz brīdim, kad *RINF* sniedz attiecīgos parametrus saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/777 ([3]) 6. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju sniedz ar citiem līdzekļiem bez maksas un iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā pirmajā iesniegšanas reizē, ja vien dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nepiekrīt ilgākam termiņam.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par maršruta apraksta izmaiņām, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad *RINF* ļauj veikt tādas funkcijas.

([3]) Komisijas 2019. gada 16. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/777 par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 312. lpp.).

Infrastruktūras pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotā informācija būtu pilnīga un precīza. Ārkārtas situācijās vai reāllaika informācijas gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam tūlītēju informāciju par D2. papildinājumu, izmantojot atbilstīgus alternatīvus saziņas līdzekļus.

4.2.1.2.2.2. Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi

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

Šīs izmaiņas katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sagrupē īpašā dokumentā vai nodrošina elektroniskā vidē vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieni.

4.2.1.2.2.3. Mašīnistu informēšana reāllaikā

Infrastruktūras pārvaldītājs informē mašīnistus par visām dzelzceļa līniju un attiecīgo lauka iekārtu izmaiņām, 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 uzņēmums sniedz mašīnistiem informāciju, kas vajadzīga normālai vilciena vadīšanai, norādot vismaz:

— vilciena identifikāciju,

— vilcienu kursēšanas dienas (vajadzības gadījumā),

— pieturvietas un ar tām saistītās darbības,

— citus laika punktus,

— pienākšanas/atiešanas/garāmbraukšanas laikus katrā no šiem punktiem.

Šo informāciju par vilcienu kustību, kuras pamatā ir infrastruktūras pārvaldītāja sniegtā informācija, var nodrošināt elektroniski vai papīra formātā.

Mašīnistu iepazīstināšana ar šo informāciju ir saskaņota visās līnijās, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieni.

4.2.1.2.4. *Ritošais sastāvs*

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

4.2.1.3. Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav mašīnisti

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savam (vilcienu vai citam) personālam, kas pilda drošībai būtiskus uzdevumus, 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 uzdevumu pildīšanai. Šī informācija ir piemērojama gan normālā, gan traucētā ekspluatācijas režīmā.

Vilcienu personālam domātās informācijas struktūrai, formātam, saturam un izstrādāšanas un atjaunināšanas procesam par pamatu izmanto 4.2.1.2. apakšiedaļā noteikto specifikāciju.

4.2.1.4. Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību

Visu informāciju, kas vajadzīga, lai nodrošinātu ar drošību saistītu saziņu starp darbiniekiem, kuri atļauj vilcienu kustību, un vilciena apkalpi, izklāsta:

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

— dokumentā ar nosaukumu "Veidlapu paraugi".

Infrastruktūras pārvaldītājs sagatavo šos dokumentus visās savās darba valodās.

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

Valoda, ko izmanto ar drošību saistītā saziņā starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem (kā noteikts G papildinājumā) un darbiniekiem, kuri atļauj vilcienu kustību, ir attiecīgā maršruta infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda (kā noteikts J papildinājumā).

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

Saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES infrastruktūras pārvaldītājs atbild par sava personāla ikdienas darbā lietojamās darba valodas vai valodu publicēšanu.

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

4.2.2. *Uz vilcieniem attiecināmās specifikācijas*

4.2.2.1. Vilciena saredzamība

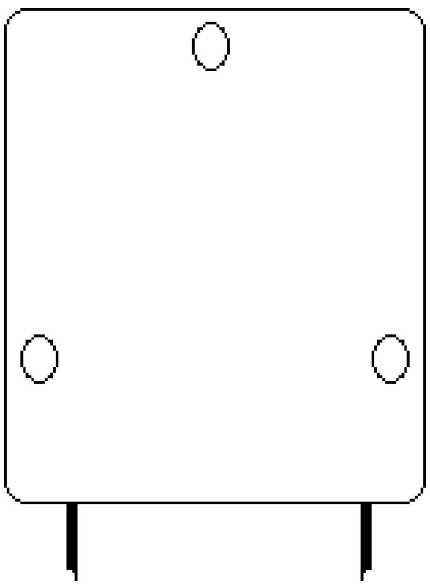
4.2.2.1.1. *Vispārīga prasība*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai vilcieni būtu aprīkoti ar signālierīcēm, kas apzīmē vilciena priekšgalu un astesgalu.

4.2.2.1.2. *Vilciena priekšgals*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai vilciens, kas tuvojas, būtu skaidri saskatāms un atpazīstams kā vilciens pēc ieslēgtiem priekšējiem baltas gaismas lukturiem un to izvietojuma.

Uz priekšu vērstais vilciena pirmā ritekļa priekšgals ir aprīkots ar trim lukturiem vienādsānu trīsstūra formā, kā redzams attēlā. Šie lukturi vienmēr ir ieslēgti, ja vilciens brauc ar šo galu pa priekšu.



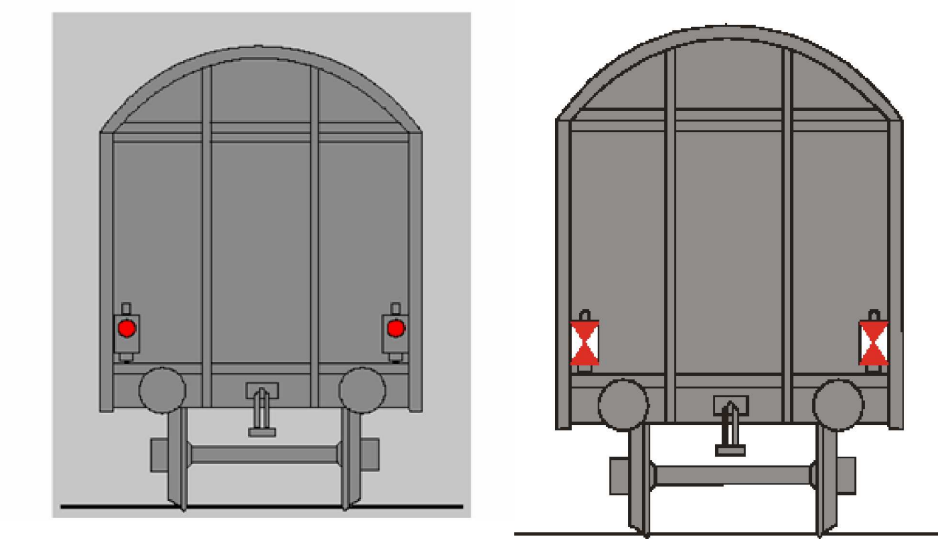
Priekšējie lukturi padara vilcienu iespējami vieglāk pamanāmu (gabarītlukturi), nodrošina pietiekamu redzamību mašīnistam (galvenie lukturi) naktī un vājā apgaismojumā, un tie nedrīkst apžilbināt pretimbraucošo vilcienu mašīnistus.

Atstatums starp lukturiem, to augstums virs sliedēm, diametrs, gaismas stiprums un emitētā gaismas stara izmēri un forma dienā un naktī ir noteikti Lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS (turpmāk "*LOC&PAS* SITS").

Lai varētu piekļūt *RINF* norādītajām līnijām, kurās tiek izmantota nosacīti atļauta braukšana, līdz turpmāk norādītajiem datumiem, līdz kuriem ir jāsaskaņo astesgala signālierīces atbilstoši 4.2.2.1.3.2. iedaļai, jānodrošina ritekļa galveno lukturu gaismas stipruma atbilstība Komisijas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 ([4]) (*LOC&PAS* SITS) pielikuma 4.2.7.1.1. iedaļas 5. punkta noteikumiem.

4.2.2.1.3. *Vilciena astesgals*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina vajadzīgās signālierīces, kas apzīmē vilciena astesgalu. Astesgala signālierīci izvieto tikai vilciena pēdējā ritekļa aizmugurē. To izvieto tā, kā norādīts attēlā.



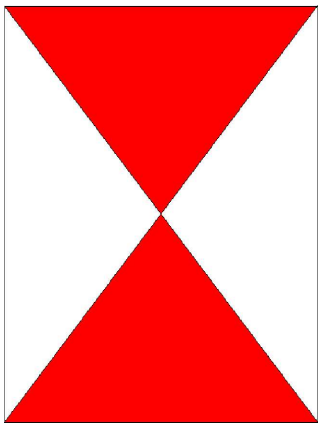
4.2.2.1.3.1. Pasažieru vilcieni

Pasažieru vilciena astesgala signālierīce sastāv no diviem vienmērīgas sarkanas gaismas lukturiem, kas atrodas uz šķērsass vienādā augstumā virs bufera.

4.2.2.1.3.2. Kravas vilcieni

Kravas vilciena astesgala signālierīce sastāv no divām atstarojošām plāksnēm, kas atrodas uz šķērsass vienādā augstumā virs bufera. Par atbilstošu šai prasībai uzskata katru vilcienu, kas aprīkots ar diviem vienmērīgas sarkanas gaismas lukturiem.

Atstarojošās plāksnes atbilst Kravas vagonu SITS E papildinājumam, un tām ir attēlā redzamā forma ar baltiem sānu trīsstūriem un sarkanu augšējo un apakšējo trīsstūri:



Plāksnes novieto uz šķērsass vienādā augstumā virs bufera.

([4]) 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.).

Īpašie gadījumi

Apvienotajā Karalistē, Beļģijā, Francijā, Itālijā, Portugālē un Spānijā var arī turpmāk piemērot paziņotos valsts noteikumus, kuros prasīts kravas vilcienus aprīkot ar diviem vienmērīgas sarkanas gaismas lukturiem, lai saņemtu atļauju pārvietoties pa šo valstu dzelzceļa tīkla posmiem, ja to paredz ekspluatācijas prakse, kas jau ir spēkā pirms 2019. gada janvāra beigām, un/vai valsts noteikumi, kas paziņoti līdz 2019. gada janvāra beigām.

Ziņojumi

Ne vēlāk kā līdz 2020. gada 30. septembrim attiecīgās dalībvalstis iesniedz Komisijai ziņojumu par atstarojošo plākšņu izmantošanu, uzrādot visus nopietnos šķēršļus plānotajai valsts noteikumu atcelšanai.

Sadarbība ar kaimiņvalstīm

Līdz tam attiecīgās dalībvalstis, jo sevišķi pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījuma, veic novērtēšanu nolūkā atļaut divu atstarojošo plākšņu izmantošanu vienā vai vairākos sava dzelzceļa tīkla posmos gadījumā, ja novērtēšanas rezultāts ir pozitīvs, un paredz attiecīgus nosacījumus, kas pamatojas uz risku un ekspluatācijas prasību novērtējumu. Šo novērtēšanu pabeidz ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījuma saņemšanas. Ja dalībvalsts nevar ar negatīvu novērtējuma rezultātu pienācīgi pamatot atteikumu, atstarojošās plāksnes atļauj izmantot.

Dalībvalstis jo sevišķi cenšas atļaut atstarojošo plākšņu izmantošanu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros nolūkā piešķirt prioritāti pašreizējām problemātiskajām vietām. Minētos posmus un sīkāku informāciju par visiem ar tiem saistītajiem nosacījumiem reģistrē *RINF*. Līdz brīdim, kad informācija ievadīta *RINF*, infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka informācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiek paziņota ar citiem piemērotiem līdzekļiem. Infrastruktūras pārvaldītājs identificē līniju posmus, kuros *RINF* prasa divus vienmērīgas sarkanas gaismas lukturus.

Pakāpeniska izbeigšana

Līdz 2021. gada 31. martam Komisija, pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu un ņemot vērā dalībvalstu iesniegtajos ziņojumos izklāstītos konstatējumus, pārskata datumus un specifikācijas, lai saskaņotu astesgala signālierīci un panāktu, ka atstarojošo plākšņu izmantošana ir atļauta visā Savienībā, ievērojot drošības un jaudas apsvērumus, kā arī izmaksu ietekmi pārejas laikā.

Ja vien šādā pārskatīšanā nav noteikts citādi, ar divām atstarojošām plāksnēm aprīkotu kravas vilcienu pieņemšanai piemēro šādus termiņus:

1) no 2022. gada 1. janvāra dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros, kas norādīti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010 ([5]);

2) no 2026. gada 1. janvāra visā Eiropas Savienības dzelzceļa tīklā.

Komisija Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētajai komitejai ziņo par 4.2.2.1. iedaļas īstenošanas gaitu.

4.2.2.2. Vilciena sadzirdamība

4.2.2.2.1. *Vispārīga prasība*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai vilcieni būtu aprīkoti ar skaņas signālierīci, kas ziņo par vilciena tuvošanos.

4.2.2.2.2. *Vadība*

Jābūt iespējai ieslēgt skaņas signālierīci no jebkuras vilciena vadīšanas pozīcijas.

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regula (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

4.2.2.3. Ritekļu identifikācija

Katram riteklim piešķir unikālu numuru, kas ļauj to atšķirt no jebkura cita dzelzceļa ritekļa. Numuram ir jābūt labi redzamam un izvietotam vismaz uz katras ritekļa garenvirziena sānu malas.

Ir arī jābūt 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 uzņēmums nodrošina, lai kravas ritekļu krava būtu droši un stingri nostiprināta visu brauciena laiku.

4.2.2.4.2. *Pasažieru drošība*

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

4.2.2.5. Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs

4.2.2.5.1. *Savietojamība ar maršrutu*

A. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir nodrošināt, lai visi tā vilcienu veidojošie ritekļi būtu savietojami ar plānoto(-ajiem) maršrutu(-iem).

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma DPS ir paredzēts process, lai nodrošinātu, ka visi tā izmantotie ritekļi ir saņēmuši atļauju, ir reģistrēti un savietojami ar plānoto maršrutu, tostarp ar prasībām, kas jāievēro uzņēmuma darbiniekiem.

Savietojamības ar maršrutu process nedublē procesus, kas tiek veikti ritekļa atļaujas piešķiršanā saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/545 ([6]), lai nodrošinātu ritekļa un tīkla(-u) tehnisko savietojamību. D1. papildinājumā norādītajiem parametriem, kas jau verificēti un pārbaudīti ritekļa atļaujas piešķiršanas procesā vai citos līdzīgos procesos, neveic atkārtotu novērtēšanu tad, kad tiek pārbaudīta savietojamība ar maršrutu.

Par ritekļiem, kuriem atļauja piešķirta saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797, attiecīgos datus, kas saistīti ar D1. papildinājumā norādītajiem parametriem, jau pārbaudīti atļaujas piešķiršanas procesā un ir iekļauti:

— Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 3. punktā minētajā dokumentācijā un

— Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 10. punktā minētajā ritekļa atļaujā,

dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pēc pieprasījuma sniedz Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 22. punktā minētais pieteikuma iesniedzējs vai ritekļa turētājs, ja šāda informācija nav pieejama EARTR vai citos dzelzceļa ritekļu reģistros.

Par ritekļiem, kuriem atļauja piešķirta pirms Direktīvas (ES) 2016/797, attiecīgos datus, kas saistīti ar D1. papildinājumā norādītajiem parametriem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pēc pieprasījuma sniedz ritekļa atļaujas dokumentācijas turētājs vai ritekļa turētājs, ja šāda informācija nav pieejama EARTR vai citos dzelzceļa ritekļu reģistros.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma DPS paredzētajos savietojamības ar maršrutu procesos ietilpst šādas pārbaudes, ko var izdarīt līdztekus jebkurā piemērotā laikā vai jebkādā piemērotā secībā:

— katrs riteklis ir saņēmis atļauju un ir reģistrēts,

— katrs vilcienā ietilpstošais riteklis ir savietojams ar maršrutu,

— vilciena sastāvs ir savietojams ar maršrutu un ceļu,

— ir veikta vilciena sagatavošana, nodrošinot, ka vilciens ir pareizi nokomplektēts un pilnīgs.

([6]) Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2018/545, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību (OV L 90, 6.4.2018., 66. lpp.).

B. Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, sniedz informāciju savietojamības ar maršrutu nodrošināšanai, kā noteikts D1. papildinājumā.

D1. papildinājumā ir uzskaitīti visi parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam šajā procesā jāizmanto pirms ritekļa vai vilciena konfigurācijas pirmās izmantošanas reizes, lai nodrošinātu, ka visi vilcienu veidojošie ritekļi ir savietojami ar maršrutu(-iem), kurā(-os) vilcienu plānots ekspluatēt, attiecīgā gadījumā ietverot apbraukšanas maršrutus un maršrutus uz darbnīcām. Jāņem vērā maršruta pārveidojumi un infrastruktūras raksturlielumu izmaiņas. Ja kāds D1. papildinājuma parametrs tiek saskaņots izmantošanas telpas tīkla(-u) līmenī, var prezumēt, ka minētajam parametram atbilst katrs riteklis, ko atļauts izmantot minētajā telpā. Valsts noteikumi vai valsts papildu prasības par tīkla piekļuvi attiecībā uz savietojamību ar maršrutu principā tiek uzskatīti par nesaderīgiem ar D1. papildinājumu. Infrastruktūras pārvaldītājs nepieprasa papildu tehniskās pārbaudes, kuru mērķis ir pārbaudīt D1. papildinājuma sarakstā neietvertu parametru savietojamību ar maršrutu.

Direktīvas (ES) 2016/797 23. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteikts, ka līdz brīdim, kad visu vajadzīgo informāciju par attiecīgajiem parametriem sniedz *RINF*, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju, kolīdz iespējams, ar citiem līdzekļiem bez maksas elektroniski sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, apstiprinātiem ceļa pieprasītājiem un, attiecīgā gadījumā, Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 22. punktā minētajam pieteikuma iesniedzējam.

Informāciju par savietojamību ar maršrutu infrastruktūras pārvaldītājs ar citiem līdzekļiem, nevis izmantojot *RINF*, pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījuma pirmo reizi iesniedz iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā, ja vien infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nevienojas par ilgāku termiņu. Infrastruktūras pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotā informācija būtu pilnīga un precīza.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par maršruta raksturlielumu izmaiņām, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad *RINF* ļauj veikt tādas funkcijas.

Ārkārtas situācijās vai reāllaika informācijas gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam tūlītēju informāciju, izmantojot atbilstīgus saziņas līdzekļus.

C. Attiecīgā gadījumā tiek pārbaudīti citi savietojamības ar maršrutu elementi:

— bīstamo kravu pārvadājumi, kā minēts 4.2.3.4.3. punktā,

— klusāks ceļš, kā minēts Trokšņa SITS,

— nestandarta pārvadājumi, kā minēts I papildinājumā,

— nosacījumi dīzeļdzinēja un citu siltumdzinēja vilces sistēmu, kā minēts *LOC&PAS* SITS 4.2.8.3. punktā, piekļūšanai pazemes stacijām.

4.2.2.5.2. *Vilciena sastāvs*

Prasībās attiecībā uz vilciena sastāvu ņem vērā šādus elementus atbilstīgi piešķirtajam ceļam:

a) visi vilcienu veidojošie ritekļi ar visu kravu

— atbilst visām prasībām, kas tiek piemērotas maršrutos, kuros vilcienam plānots braukt,

— spēj braukt ar maksimālo ātrumu, kādā paredzēta vilciena kustība;

b) neviens vilciena riteklis nepārsniedz tam noteikto tehniskās apkopes intervālu (ne laika, ne nobrauktā attāluma ziņā), un to nedrīkst pārsniegt visā attiecīgā brauciena laikā un garumā;

c) vilciena ritekļu ar kravu sastāvs atbilst attiecīgā maršruta tehniskajiem un ekspluatācijas ierobežojumiem, un tā garums nedrīkst pārsniegt atiešanas un pienākšanas terminālos pieļaujamo maksimālo garumu;

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir nodrošināt, lai visi vilcienu veidojošie ritekļi ar visu kravu būtu tehniski gatavi plānotajam braucienam un lai to tehniskā gatavība saglabātos visu brauciena laiku.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam var nākties ņemt vērā papildu ierobežojumus, kas saistīti ar konkrētā vilciena bremzēšanas režīma veidu vai vilces veidu (sk. 4.2.2.6. punktu).

4.2.2.6. Vilciena bremzēšana

4.2.2.6.1. *Obligātās prasības bremžu sistēmai*

Visi vilciena ritekļi ir pievienoti automātiskajai nepārtrauktas darbības bremžu sistēmai, kā noteikts *LOC&PAS* un *WAG* SITS.

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

Ja vilciens nejauši sadalās divās daļās, maksimālas bremzēšanas rezultātā abas atdalīto ritekļu rindas automātiski apstājas.

4.2.2.6.2. *Bremzēšanas veiktspēja un atļautais maksimālais ātrums*

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam visus attiecīgās dzelzceļa līnijas raksturlielumus 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.

   Līdz brīdim, kad *RINF* sniedz attiecīgos parametrus, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju sniedz ar citiem līdzekļiem bez maksas un iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā pirmajā iesniegšanas reizē, ja vien dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nepiekrīt ilgākam termiņam.

   Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par līnijas raksturlielumu izmaiņām, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad *RINF* ļauj veikt tādas funkcijas.

   Infrastruktūras pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotā informācija būtu pilnīga un precīza.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs var sniegt šādu informāciju:

   i) vilcieniem, kuru maksimālais ātrums ir lielāks par 200 km/h, 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 noteikts iepriekš i) punktā) vai bremzēšanas slodzes procentuālo attiecību;

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

   Ja infrastruktūras pārvaldītājs sniedz aprakstīto informāciju, to nediskriminatīvi dara pieejamu visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri nodomājuši ekspluatēt vilcienus tā tīklā.

   Tāpat dienā, kad stājas spēkā šī regula, ir jābūt pieejamām bremzēšanas tabulām, kas jau tiek izmantotas un ir apstiprinātas attiecībā uz esošām līnijām, kuras neatbilst SITS.

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

   — attiecīgās līnijas raksturlielumus, kā norādīts iepriekš 1. apakšpunktā un, ja pieejama, informāciju, ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 2. apakšpunktu; un

   — 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.

Svarīgākais – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā noteikumi, ko piemēro, ja vilciens ekspluatācijas laikā nesasniedz vajadzīgo bremzēšanas veiktspēju. Šādā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nekavējoties informē infrastruktūras pārvaldītāju. 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 uzņēmums nosaka procesu, kas nodrošina, ka visas ar drošību saistītās vilciena iekārtas ir pilnīgā darba kārtībā un vilciens var droši braukt.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē infrastruktūras pārvaldītāju par visiem vilciena raksturlielumu pārveidojumiem, kas ietekmē tā darbību, kā arī par visiem pārveidojumiem, kuri varētu ietekmēt vilciena atbilstību tam piešķirtajam ceļam.

Infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka un regulāri atjaunina nosacījumus un procedūras, kas attiecas uz vilcienu īslaicīgu ekspluatāciju traucētā režīmā.

4.2.2.7.2. *Dati pirms atiešanas*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājiem pirms vilciena atiešanas tiek sniegti šādi dati, kas nepieciešami drošai un efektīvai ekspluatācijai:

— vilciena identifikācija,

— par vilcienu atbildīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma identifikācija,

— vilciena faktiskais garums,

— norāde par to, ka vilciens pārvadā pasažierus vai dzīvniekus, ja tas nav iepriekš paredzēts,

— visi ekspluatācijas ierobežojumi, norādot attiecīgos ritekļus (gabarīts, ātruma ierobežojumi utt.),

— infrastruktūras pārvaldītājam vajadzīgā informācija par bīstamo kravu pārvadājumiem.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē infrastruktūras pārvaldītājus, ja vilciens neaizņems tam piešķirto ceļu vai ir atcelts.

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

Mašīnists spēj saskatīt signālus un gar dzelzceļa līniju izvietotās zīmes, un tie ir mašīnistam saskatāmi attiecīgā gadījumā. Tas pats attiecas uz dzelzceļa līnijas malās izvietotām citu veidu zīmēm, ja tās ir saistītas ar drošību.

Tāpēc signālus un gar dzelzceļa līniju izvietotās zīmes, norādes un informācijas plāksnes izveido un izvieto saskaņoti, lai atvieglotu to saskatīšanu. Ņem vērā šādus aspektus:

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

— piemērots un pietiekami stiprs apgaismojums, ja informācija jāapgaismo,

— ja izmanto atpakaļatstarojošas zīmes, materiāla atstarojošās īpašības ir saskaņā ar attiecīgajām specifikācijām un zīmes ir izgatavotas tā, lai mašīnists vilciena galveno lukturu gaismā viegli var izlasīt informāciju.

Mašīnistu kabīnes konstruē saskaņoti tā, lai mašīnists viegli varētu saskatīt viņam paredzēto informāciju.

4.2.2.9. Mašīnista modrības kontrole

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

4.2.3. *Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas*

4.2.3.1. Vilcienu plānošana

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

4.2.3.2. Vilcienu identifikācija

Katru vilcienu identificē, piešķirot tam vilciena kustības numuru. Vilciena kustības numuru piešķir infrastruktūras pārvaldītājs, piešķirot vilciena ceļu, un par to informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un visus vilciena ekspluatācijā iesaistītos infrastruktūras pārvaldītājus. Vilciena kustības numurs katrā tīklā ir unikāls. 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 Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS (turpmāk "CCS SITS", Komisijas Regula (ES) 2016/919 ([7])).

4.2.3.3. Vilciena atiešana

4.2.3.3.1. *Pārbaudes un testi pirms atiešanas*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka vajadzīgās pārbaudes un testus (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 uzņēmums pirms atiešanas un brauciena laikā informē infrastruktūras pārvaldītāju 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 vadība garantē drošu, efektīvu un precīzu dzelzceļa darbību, tostarp pakalpojumu pārtraukumu seku efektīvu novēršanu.

Infrastruktūras pārvaldītājs nosaka procedūras un līdzekļus, 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.

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

([7]) Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

4.2.3.4.2. *Ziņošana par vilcienu*

4.2.3.4.2.1. Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju, un paredzētais nodošanas laiks

Infrastruktūras pārvaldītāji:

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

b) ir izstrādājuši procesu, kas ļauj noteikt aptuvenu laika novirzi minūtēs no paredzētā laika, kad vilcienu ir plānots nodot no viena infrastruktūras pārvaldītāja otram; tajā iekļauj informāciju par pakalpojumu pārtraukumiem (problēmas apraksts un vieta);

c) saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1305/2014 ([8]) (Kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas – *TAF* SITS) un Komisijas Regulu (ES) Nr. 454/2011 ([9]) (Pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas – *TAP* SITS) sniedz īpašus datus, kas nepieciešami saistībā ar ziņošanu par vilciena pozīciju. Šāda informācija ietver:

1) vilciena identifikāciju;

2) atskaites punkta identifikāciju;

3) dzelzceļa līniju, pa kuru brauc vilciens;

4) plānoto laiku atskaites punktā;

5) faktisko laiku atskaites punktā (norādot, vai tas ir atiešanas, ierašanās vai garāmbraukšanas laiks; attiecībā uz starpposma atskaites punktiem, kuros vilciens apstājas, atsevišķi paziņo ierašanās un atiešanas laiku);

6) par cik minūtēm agrāk vai vēlāk, nekā plānots, vilciens ierodas atskaites punktā;

7) sākotnēju skaidrojumu par katru kavējumu, kas pārsniedz 10 minūtes vai citu saskaņā ar vilciena darbības uzraudzības režīmu noteiktu vērtību;

8) norādi, ka ziņojums par kādu vilcienu aizkavējas un par cik minūtēm tas aizkavējas;

9) iepriekšējās vilciena identifikācijas, ja tādas ir;

10) informāciju par vilciena atcelšanu uz visu braucienu vai kādā brauciena posmā.

4.2.3.4.3. *Bīstamās kravas*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka bīstamo kravu pārvadājumu veikšanas procedūras.

Šajās procedūrās ietilpst:

— noteikumi, kas paredzēti attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/68/EK ([10]) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/35/ES ([11]),

— mašīnista informēšana par bīstamo kravu atrašanos un izvietojumu vilcienā,

— infrastruktūras pārvaldītājam vajadzīgā informācija par bīstamo kravu pārvadājumiem,

— sakaru līniju noteikšana kopā ar infrastruktūras pārvaldītāju un īpašu pasākumu plānošana ar šīm kravām saistītu avārijas situāciju gadījumiem.

([8]) Komisijas 2014. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1305/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un Regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 438. lpp.).

([9]) Komisijas 2011. gada 5. maija Regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).

([10]) 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.).

([11]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 16. jūnija Direktīva 2010/35/ES par pārvietojamām spiediena iekārtām un par Padomes Direktīvu 76/767/EEK, 84/525/EEK, 84/526/EEK, 84/527/EEK un 1999/36/EK atcelšanu (OV L 165, 30.6.2010., 1. lpp.).

4.2.3.4.4. *Ekspluatācijas kvalitāte*

Infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka procesus, lai uzraudzītu visu attiecīgo pakalpojumu efektivitāti.

Uzraudzības procesus izstrādā tā, lai tie dotu iespēju analizēt datus un noteikt pamattendences tiklab attiecībā uz cilvēku, kā uz sistēmas kļūdām. Šās analīzes rezultātus izmanto, 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, tos attiecīgi dara zināmus, ievērojot komercnoslēpumu.

Infrastruktūras pārvaldītājs iespējami drīzāk analizē notikumus, kas ir radījuši būtiskus ekspluatācijas traucējumus. Vajadzības gadījumā un jo īpaši, ja ir iesaistīts kāds to darbinieks, infrastruktūras pārvaldītājs uzaicina attiecīgajā notikumā iesaistīto(-os) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu(-us) piedalīties analīzē. Ja šādas analīzes rezultātā tiek izstrādāti ieteikumi par uzlabojumiem tīklā, kas paredzēti, lai novērstu vai mazinātu negadījumu/starpgadījumu cēloņus, šos ieteikumus dara zināmus visiem attiecīgajiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Šos procesus dokumentē, un tiem veic iekšējo revīziju.

4.2.3.5. Datu reģistrēšana

Datus, kas attiecas uz vilcienu kustību, reģistrē un saglabā, lai:

— atbalstītu sistemātisku drošības uzraudzību kā starpgadījumu un negadījumu novēršanas līdzekli,

— pārliecinātos par mašīnista, vilciena un infrastruktūras darbību laikposmā līdz starpgadījumam vai negadījumam 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 mašīnista darbību.

Pastāv iespēja sasaistīt reģistrētos datus ar:

— reģistrēšanas dienu un laiku,

— precīzu reģistrētā notikuma ģeogrāfisko atrašanās vietu,

— vilciena identifikāciju,

— mašīnista identitāti.

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

Datus droši aizzīmogo un uzglabā un nodrošina to pieejamību pilnvarotām struktūrām, tostarp izmeklēšanas struktūrām, kas veic savus uzdevumus saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 22. pantu.

4.2.3.5.1. *Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena*

Infrastruktūras pārvaldītājs obligāti reģistrē šādus datus:

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

— sakarsušu bukšu detektēšana, ja ir uzstādīta attiecīga iekārta,

— ar drošību saistīta saziņa starp mašīnistu un signalizētāju.

4.2.3.5.2. *Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums obligāti reģistrē šādus datus:

— bīstama pabraukšana garām signāliem vai pabraukšana garām kustības atļaujas beigām,

— avārijas bremžu izmantošana,

— vilciena braukšanas ātrums,

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

— skaņas signālierīces 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 pārvaldītājs kopā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nosaka procesu, 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 mašīnistiem*

Visos traucēta ekspluatācijas režīma gadījumos, kas saistīti ar infrastruktūras pārvaldītāja atbildības jomu, infrastruktūras pārvaldītājs sniedz mašīnistiem oficiālus norādījumus par pasākumiem, kas jāveic, lai droši novērstu traucējumus.

4.2.3.6.3. *Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā*

Infrastruktūras pārvaldītājs kopā ar visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tā infrastruktūrā, un attiecīgos gadījumos kopā ar blakus esošajiem infrastruktūras pārvaldītājiem nosaka, publicē un dara pieejamus atbilstošus rezerves pasākumus, kā arī sadala atbildību, pamatojoties uz prasību samazināt jebkādu traucēta ekspluatācijas režīma radītu negatīvu ietekmi.

Plānošanas prasības un reaģēšana uz šādiem notikumiem ir proporcionāla traucējumu veidam un potenciālajai bīstamībai.

Šie pasākumi, kuros obligāti iekļauj tīkla normāla stāvokļa atjaunošanas plānus, 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 pārvaldītājs izveido un regulāri atjaunina to infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbildīgo darbinieku kontaktinformāciju, ar kuriem var sazināties, ja rodas pakalpojumu pārtraukums, kas rada ekspluatācijas režīma traucējumus. Norāda kontaktinformāciju gan darbalaikā, gan ārpus darbalaika.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz šo informāciju infrastruktūras pārvaldītājam un informē infrastruktūras pārvaldītāju par visām šās kontaktinformācijas izmaiņām.

Infrastruktūras pārvaldītājs informē visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus par visām tā kontaktinformācijas izmaiņām.

4.2.3.7. Avārijas situāciju pārvaldība

Infrastruktūras pārvaldītājs, 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 esošo infrastruktūru pārvaldītājiem,

— vietējām iestādēm, avārijas dienestu (tostarp ugunsdzēsības un glābšanas dienestu) pārstāvniecības struktūrām attiecīgi vietējā vai valsts līmenī,

nosaka, publicē un dara pieejamus atbilstošus pasākumus, lai nodrošinātu avārijas situāciju pārvaldību un atjaunotu dzelzceļa līnijas ekspluatāciju normālā režīmā.

Šie pasākumi parasti attiecas uz:

— sadursmēm,

— vilcienu ugunsgrēkiem,

— vilcienu evakuāciju,

— negadījumiem tuneļos,

— starpgadījumiem ar bīstamām kravām,

— nobraukšanu no sliedēm.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz infrastruktūras pārvaldītājam visu īpašo informāciju, kas attiecas uz šiem apstākļiem, jo īpaši attiecībā uz vilcienu glābšanas darbiem vai novietošanu atpakaļ uz sliedēm.

Turklāt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā procesus 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 uzņēmums nosaka 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 šīs regulas 3. nodaļā izklāstītās pamatprasības, saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas.

4.3.1. *Saskarnes ar Infrastruktūras SITS (*INF *SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *INF* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Bremzēšanas veiktspēja 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.		
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Infrastruktūras un ritošā sastāva savietojamības noteikšana pēc ritošā sastāva apstiprināšanas	7.6.

4.3.2. *Saskarnes ar Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS (CCS SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz CCS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Mašīnista procedūru rokasgrāmata Ekspluatācijas noteikumi	4.2.1.2.1. 4.4.	Ekspluatācijas noteikumi (normālos un traucētas darbības apstākļos)	4.4.
Gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmības prasības	4.2.2.8.	Vilcienu vadības un signalizācijas lauka objektu redzamība	4.2.15.
Vilciena bremzēšana	4.2.2.6.	Vilciena bremzēšana un tās raksturlielumi	4.2.2.
Mašīnista procedūru rokasgrāmata	4.2.1.2.1.	Smiltnīcas izmantošana Uzmalas lubrikācija vilcienā Kompozītmateriālu bremžu kluču izmantošana	4.2.10.
Vilciena kustības numura formāts	4.2.3.2.1.	ETCS DMI GSM-R DMI	4.2.12. 4.2.13.
Datu reģistrēšana	4.2.3.5.	Saskarne ar datu reģistrēšanas ierīci regulatīvām vajadzībām	4.2.14.
Vilciena darbgatavības nodrošināšana	4.2.2.7.	Šifratslēgu pārvaldība	4.2.8.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	4.9.

4.3.3. *Saskarnes ar ritošā sastāva SITS*

4.3.3.1. Saskarnes ar Lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS (*LOC&PAS* SITS)

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *LOC&PAS* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Avārijas sakabe Gala sakabe	4.2.2.2.4. 4.2.2.2.3.
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Ass slodzes parametrs	4.2.3.2.1.
Vilciena bremzēšana	4.2.2.6.	Bremzēšanas veiktspēja	4.2.4.5.
Vilciena saredzamība	4.2.2.1.	Ārējie lukturi	4.2.7.1.
Vilciena dzirdamība	4.2.2.2.	Taure (akustiska brīdinājuma ierīce)	4.2.7.2.
Prasības attiecībā uz gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmību	4.2.2.8.	Ārējā redzamība Vējstikla optiskās īpašības Iekšējais apgaismojums	4.2.9.1.3. 4.2.9.2.2. 4.2.9.1.8.

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *LOC&PAS* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Mašīnista modrības kontrole	4.2.2.9.	Mašīnista 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 Glābšanas instrukcijas	4.2.12.5. 4.2.12.6.
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	4.2.2.5. F papildinājums	Ekspluatācijas dokumentācija	4.2.12.4.
Smiltnīcas izmantošana	B papildinājums	Ritošā sastāva raksturlielumi savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmām uz sliežu ceļa elektrisko ķēžu bāzes – Emisijas izolēšana	4.2.3.3.1.1.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	4.9.

4.3.3.2. Saskarnes ar Kravas vagonu SITS (*WAG* SITS)

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *WAG* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena astesgals	4.2.2.1.3.	Astesgala signālierīču piestiprināšanas aprīkojums	4.2.6.3.
Kravas vilcieni	4.2.2.1.3.2.	Astesgala signālierīces	E papildinājums
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Gabarīta noteikšana	4.2.3.1.
Savietojamība ar maršrutu un 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.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	4.9.

4.3.4. *Saskarnes ar Energoapgādes SITS* (ENE *SITS*)

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *ENE* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Maksimālais vilciena strāvas stiprums	4.2.4.1.
Maršruta apraksta sagatavošana	4.2.1.2.2.1.		
Savietojamība ar maršrutu un 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.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	7.3.5.

4.3.5. *Saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos"* (SRT *SITS*)

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *SRT* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena darbgatavības nodrošināšana	4.2.2.7.	Noteikumi ārkārtas gadījumā	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 specifiska kompetence saistībā ar tuneļiem	4.6.1.

4.3.6. *Saskarnes ar Trokšņa SITS* (NOI *SITS*)

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *NOI* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Papildu noteikumi šās SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem	7.2.2.
Vilcienu plānošana	4.2.3.1.	Klusāki ceļi	D papildinājums
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos traucētā ekspluatācijas režīmā	4.4.1.

4.3.7. *Saskarnes ar Regulu (ES) Nr. 1300/2014* ([12]) *– SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (*PRM *SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz *PRM* SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Profesionālā kompetence Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	4.6.1. F papildinājums	Infrastruktūras apakšsistēma	4.4.1.
Profesionālā kompetence Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	4.6.1. F papildinājums	Ritošā sastāva apakšsistēma	4.4.2.
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Ritošā sastāva apakšsistēma	4.4.2.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

4.4.1. *Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ekspluatācijas principi un noteikumi*

Ekspluatācijas principi un noteikumi, kas piemērojami visā Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmā, ir noteikti A papildinājumā (*ERTMS* ekspluatācijas principi un noteikumi) un B papildinājumā (kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi).

4.4.2. *Valsts noteikumi*

Valsts noteikumi nav saderīgi ar šo SITS, izņemot I papildinājumu, kur uzskaitītas jomas, kurās nav kopēju ekspluatācijas principu un noteikumu un uz kurām arī turpmāk var attiekties valsts noteikumi. Saskaņā ar Lēmumu (ES) 2017/1474 Aģentūra sadarbībā ar attiecīgo(-ajām) dalībvalsti(-īm) novērtē atklāto punktu sarakstu nolūkā:

a) vēl vairāk saskaņot šīs regulas prasības, izmantojot sīki izstrādātus noteikumus vai pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus; vai

b) atvieglot šādu valsts noteikumu iestrādāšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmās; vai

c) apstiprināt valsts noteikumu nepieciešamību.

4.4.3. *Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi*

Aģentūra ar tehnisko atzinumu var noteikt pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus, kurus uzskata par tādiem, ar ko nodrošina atbilstību īpašām šīs regulas prasībām un nodrošina atbilstību saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/798.

Komisija, dalībvalstis vai skartās ieinteresētās personas var lūgt Aģentūrai noteikt pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ([13]) 10. pantu. Pirms tehniskā atzinuma pieņemšanas Aģentūra apspriežas ar dalībvalstīm un skartajām ieinteresētajām personām un iesniedz atzinumu Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētajai komitejai.

Ne vēlāk kā līdz 2021. gada 16. jūnijam Aģentūra sniedz tehniskos atzinumus, kuros nosaka pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus vismaz katrā no šādām jomām:

— kravas drošība (sk. 4.2.2.4.1. punktu),

— pasažieru drošība (sk. 4.2.2.4.2. punktu),

([12]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1300/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (OV L 356, 12.12.2014., 110. lpp.).

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

— pārbaudes un testi pirms atiešanas, tostarp bremžu pārbaudes un pārbaudes ekspluatācijas laikā (sk. 4.2.3.3.1. punktu),

— Vilciena atiešana (sk. 4.2.3.3. punktu),

— Traucēts ekspluatācijas režīms (sk. 4.2.3.6. punktu).

Ja dalībvalstis un skartās ieinteresētās personas uzskata, ka konkrēts valsts noteikums būtu ņemams vērā saistībā ar pieņemamu atbilstības nodrošināšanas līdzekļu noteikšanu iepriekšminētajās jomās, tās līdz 2019. gada 15. oktobrim paziņo Aģentūrai sīkāku informāciju par šo noteikumu un Aģentūra rīkojas saskaņā ar 4.4.3. punktā minēto procedūru.

4.4.4. *Pāreja no valsts noteikumu piemērošanas uz šīs regulas īstenošanu*

Kamēr notiek pāreja no valsts noteikumu piemērošanas uz šīs regulas īstenošanu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji pārskata savas drošības pārvaldības sistēmas, lai gādātu par drošas ekspluatācijas turpināšanos. Vajadzības gadījumā tie atjaunina savas drošības pārvaldības sistēmas.

Ja konstatēti trūkumi, piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 6. pantu.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Nepiemēro

4.6. **Profesionālā kompetence**

4.6.1. *Profesionālā kompetence*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju darbinieki ir ieguvuši atbilstošu profesionālo kompetenci, lai pildītu visus vajadzīgos drošībai būtiskos uzdevumus 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.

4.6.2. *Valodu kompetence*

4.6.2.1. Principi

Infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānodrošina savu attiecīgo darbinieku kompetence C papildinājumā noteikto saziņas 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 šās valodas un saziņas apguvei pievērš īpašu uzmanību.

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

4.6.2.2. Zināšanu līmenis

Pietiekamā līmenī jāpārzina infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda, lai garantētu drošību.

a) Tas nozīmē, ka mašīnistam 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 zināšanas, kas pavada vilcienus un kas nav mašīnisti, ir 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 izpildītu prasības, kas noteiktas Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2018/762 ([14]) vai Komisijas Regulās (ES) Nr. 1158/2010 ([15]) un (ES) Nr. 1169/2010 ([16]).

4.6.3.2. Mācību vajadzību analīze un atjaunināšana

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji veic sava attiecīgā personāla mācību vajadzību analīzi un definē procesu, saskaņā ar kuru pārskata un atjaunina sava personāla mācību vajadzības, lai izpildītu prasības, kas noteiktas Deleģētajā regulā (ES) 2018/762 vai Regulās (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010.

Šajā analīzē nosaka gan jomu, gan sarežģītību un ņem vērā riskus, kas saistīti ar vilcienu ekspluatāciju, vilces un ritošo sastāvu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nosaka procesu, saskaņā ar kuru vilcienu personāls apgūst un uztur zināšanas par maršrutiem, kuros kursē vilcieni. Šis process:

— pamatojas uz informāciju par maršrutu, ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs, un

— ir saskaņā ar 4.2.1. punktā aprakstīto procesu.

Attiecībā uz uzdevumiem, kas saistīti ar vilciena pavadīšanu un vilciena sagatavošanu, ņem vērā elementus, kas ir atrodami attiecīgi F un G papildinājumā. Attiecīgi šos elementus izmanto personāla mācībās.

Iespējams, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma paredzētā ekspluatācijas veida vai infrastruktūras pārvaldītāja vadītā tīkla veida dēļ daži no F un G papildinājumā ietvertajiem elementiem nebūs piemēroti. Mācību vajadzību analīzē dokumentē par nepiemērotiem atzītos elementus, norādot šāda lēmuma iemeslus.

4.6.4. *Palīgpersonāls*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi gādā, 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*

Personāls, kas 4.2.1. punktā minēts kā personāls, kurš saskaņā ar 2.1. punktu veic drošībai būtiskus uzdevumus, atbilst vispārējo ekspluatācijas un drošības standartu izpildes nodrošināšanai vajadzīgajām piemērotības prasībām.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji izstrādā un dokumentē procesu, ko tie īsteno, lai personāls atbilstu to drošības pārvaldības sistēmā noteiktajām medicīniskajām, psiholoģiskajām un veselības prasībām.

([14]) Komisijas 2018. gada 8. marta Deleģētā regula (ES) 2018/762, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010 (OV L 129, 25.5.2018., 26. lpp.).

([15]) 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.).

([16]) 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.).

Medicīniskās pārbaudes, kā norādīts 4.7.2. punktā, veic un visus ar tām saistītos lēmumus par darbinieku individuālo piemērotību pieņem ārsts.

Darbinieki nedrīkst veikt drošībai būtiskus uzdevumus, ja viņu modrību mazina tādas vielas kā alkohols, narkotikas vai psihotropi medikamenti. Tāpēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs ir izstrādājis 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.

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*

Medicīniskajā pārbaudē ietilpst:

— vispārēja veselības pārbaude,

— maņu (redzes, dzirdes, krāsu uztveres) 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 psihomotoriskās spējas, uzvedības un personiskās īpašības, kuras ļauj droši pildīt uzticētos pienākumus.

Nosakot psiholoģiskā novērtējuma saturu, obligāti ņem vērā šādus kritērijus, kas attiecas uz prasībām, kuras piemēro katrai drošības funkcijai:

a) kognitīvie kritēriji:

— uzmanība un koncentrēšanās spējas,

— atmiņa,

— uztveres spējas,

— spriešanas spējas,

— saziņa;

b) psihomotoriskie kritēriji:

— reakcijas ātrums,

— kustību koordinācija;

c) uzvedības un personības kritēriji:

— emocionālā paškontrole,

— uzvedības stabilitāte,

— autonomija,

— apzinīgums.

Ja kādu no šiem elementiem neņem vērā, psihologs pamato un dokumentē attiecīgo lēmumu.

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

4.7.2.2. Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā

4.7.2.2.1. *Periodisko medicīnisko pārbaužu biežums*

Sistemātiskas medicīniskās pārbaudes veic:

— 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.

Ārsts nosaka 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 iekļauj šādas pārbaudes:

— vispārēja veselības pārbaude,

— maņu (redzes, dzirdes, krāsu uztveres) 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 veic īpašas papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģisko novērtējumu, 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 negadījuma, ko izraisījusi attiecīgās personas cilvēciska kļūda.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs izveido 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 redze un dzirde atbilst turpmāk izklāstītajām prasībām.

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, keratotomija un keratektomija atļauta tikai ar nosacījumu, ka tās pārbauda katru gadu vai tik bieži, cik 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. **Papildinformācija par infrastruktūru un ritekļiem**

4.8.1. *Infrastruktūra*

Prasības, kuras piemēro datu elementiem, kas ir saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un ko dara pieejamus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izmantojot *RINF*, ir noteiktas D papildinājumā.

Līdz brīdim, kad *RINF* ir pabeigts, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju sniedz ar citiem līdzekļiem bez maksas un iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā pirmajā iesniegšanas reizē, ja vien dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nepiekrīt ilgākam termiņam.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par izmaiņām ar infrastruktūru saistītajos datos, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad *RINF* ļauj veikt tādas funkcijas. Infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par šo datu pareizību.

Ārkārtas situācijās vai reāllaika informācijas gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam tūlītēju informāciju, izmantojot atbilstīgus alternatīvus saziņas līdzekļus.

4.8.2. *Ritošais sastāvs*

Infrastruktūras pārvaldītājiem ir pieejami šādi ar ritošo sastāvu saistīti datu elementi:

— vai riteklis ir būvēts no materiāliem, kas varētu būt bīstami negadījuma vai ugunsgrēka gadījumā (piemēram, azbests); par šo datu pareizību atbild ritekļa turētājs,

— ritekļa kopējais garums, ietverot buferus, ja tie ir; par šo datu pareizību atbild dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

5.1. **Definīcija**

Savstarpējas izmantojamības komponentu definīcija ir sniegta Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 7. punktā.

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 regulā 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 (ES) 2016/797 II pielikumu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma ir funkcionāla apakšsistēma.

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 9. un 10. pantu katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs, kas iesniedz pieteikumu jauna vai grozīta drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai, apliecina, ka tas savā drošības pārvaldības sistēmā ievēro šīs regulas prasības.

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

Šajā regulā 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**

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 9. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji savās DPS nodrošina atbilstību šīs regulas noteikumiem.

7.2. **Īpaši gadījumi**

7.2.1. *Ievads*

Turpmāk norādītajos īpašajos gadījumos ir atļauts piemērot šādus īpašus noteikumus.

Īpašos gadījumus iedala divās grupās:

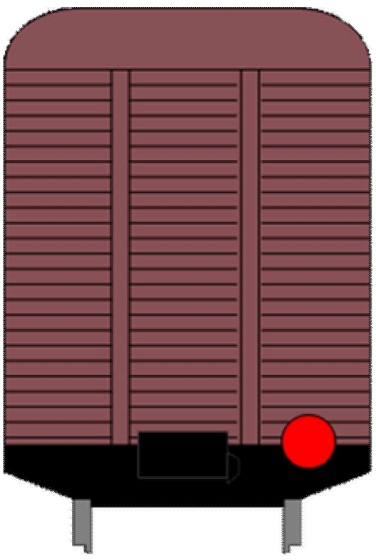
a) noteikumus piemēro vai nu pastāvīgi (“P” gadījums), vai uz laiku (“T” gadījums);

b) pagaidu gadījumos dalībvalstis līdz 2024. gadam panāk atbilstību attiecīgajai apakšsistēmai (“T1” gadījums).

7.2.2. *Īpašo gadījumu uzskaitījums*

7.2.2.1. Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Slovākija un Ungārija

Lai īstenotu 4.2.2.1.3.2. punktu, vilcieniem, ko ekspluatē tikai Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Slovākijas un Ungārijas tīklā, kurā sliežu ceļa platums ir 1 520 milimetri, var izmantot šādu vilciena astesgala signālierīci.



Atstarojošā diska diametrs ir 185 mm, un sarkanā apļa diametrs ir 140 mm.

7.2.2.2. Īpašs pastāvīgs gadījums – Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija) un Īrija

Lai īstenotu 4.2.2.1.3.2. punktu, vilcieniem, ko ekspluatē tikai Īrijas un Ziemeļīrijas tīklā, kurā sliežu ceļa platums ir 1 600 milimetri, par vilciena astesgala signālierīci izmanto divus vienmērīgas sarkanas gaismas lukturus.

7.2.2.3. Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Apvienotā Karaliste un Īrija

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

7.2.2.4. Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Somija

Lai īstenotu 4.2.2.1.3.2. punktu un B papildinājuma 5. kopējo ekspluatācijas noteikumu, Somija neizmanto nekādas astesgala signālierīces kravas vilcieniem. Līdzekļi, ar ko norāda vilciena astesgala signālu kravas vilcieniem un kas minēti 4.2.2.1.3.2. punktā, ir pieņemami arī Somijā.

A papildinājums

ERTMS ekspluatācijas principi un noteikumi

ERTMS/ETCS un *ERTMS/GSM-R* ekspluatācijas noteikumi ir izklāstīti dokumentā "*ERTMS* ekspluatācijas principi un noteikumi. 5. redakcija", kas izdots 9.4.2019. ([1])

([1]) Publicēts *ERA* tīmekļvietnē (www.era.europa.eu).

B papildinājums

Kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi

B.1. **Ekspluatācijas pamatprincipi**

1. Vilcienu kustības atļaušanas metode paredz ieturēt drošu intervālu starp vilcieniem.

2. Vilciens drīkst pārvietoties līnijas posmos tikai ar nosacījumu, ka vilciena sastāvs ir savietojams ar infrastruktūru.

3. Pirms vilciens iesāk kustību vai turpina braucienu, nodrošina, ka pasažieru, personāla un preču pārvadāšana notiek droši.

4. Pirms vilciens drīkst iesākt kustību vai turpināt to, tam ir jāsaņem kustības atļauja, kā arī visa nepieciešamā informācija, lai noteiktu šādas atļaujas nosacījumus.

5. Ja ir zināms vai ja ir aizdomas, ka vilciens nevarēs pabraukt garām droši, vilcienam liedz iebraukt līnijas posmā, līdz tiek veikti pasākumi, lai atļautu vilcienam droši turpināt kustību.

6. Ja ir konstatēts, ka jebkādā ziņā vilciena ekspluatācija nav droša, tā turpmāka ekspluatācija ir aizliegta, līdz tiek veikti pasākumi, kas nodrošina drošu vilciena kustības turpināšanu.

B.2. **Kopēji ekspluatācijas noteikumi**

Traucēta ekspluatācijas režīma gadījumā ņem vērā arī rezerves pasākumus, kas izklāstīti 4.2.3.6.3. punktā.

1. SMILTNĪCAS IZMANTOŠANA

Ja vilciens ir aprīkots ar manuāli darbināmu smiltnīcu, mašīnistam 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 mašīnists drīkst sākt kustību, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

— mašīnists ir saņēmis vilciena kustības atļauju,

— ir izpildīti vilciena darba nosacījumi,

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

3. NAV DOTA VILCIENA KUSTĪBAS ATĻAUJA PAREDZĒTAJĀ LAIKĀ

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

4. PRIEKŠĒJO LUKTURU PILNĪGA ATTEICE

Ja mašīnists nespēj ieslēgt nekādus priekšējos lukturus:

4.1. **Labas redzamības laikā**

Mašīnists informē signalizētāju par atteici. Vilciens ar maksimālo atļauto ātrumu dodas uz tuvāko vietu, kur var salabot vai nomainīt priekšējos lukturus vai aizstāt skarto ritekli. Turpinot kustību, mašīnists izmanto vilciena skaņas signālierīci, cik nepieciešams vai saskaņā ar signalizētāja norādījumiem.

4.2. **Tumsā vai sliktas redzamības laikā**

Mašīnists informē signalizētāju par atteici. Ja vilciena priekšgalā ir uzmontēts portatīvs balts priekšējais lukturis, vilciens ar šādas atteices gadījumā atļauto maksimālo ātrumu dodas uz tuvāko vietu, kur var salabot vai nomainīt priekšējos lukturus vai aizstāt skarto ritekli.

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, mašīnists izmanto vilciena skaņas signālierīci, cik nepieciešams vai saskaņā ar signalizētāja norādījumiem.

5. ASTESGALA SIGNĀLIERĪCES PILNĪGA ATTEICE

1. Ja signalizētājs konstatē vilciena astesgala signālierīces pilnīgu atteici, signalizētājs veic pasākumus, lai apturētu vilcienu piemērotā vietā, un informē mašīnistu.

2. Mašīnists pārbauda vilciena pilnīgumu un, ja vajadzīgs, remontē/nomaina vilciena astesgala signālierīci.

3. Mašīnists 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 mašīnistu.

6. VILCIENA SKAŅAS SIGNĀLIERĪCES ATTEICE

Ja skaņas signālierīce nedarbojas, mašīnists informē signalizētāju par atteici. Vilciens nedrīkst pārsniegt skaņas signālierīces atteices gadījumā atļauto ātrumu, un tam ir jādodas uz tuvāko vietu, kur var salabot skaņas signālierīci vai nomainīt skarto ritekli. Mašīnistam ir jābūt gatavam apstāties pirms jebkuras pārbrauktuves, kur jālieto skaņas signālierīce, un tad turpināt ceļu pāri pārbrauktuvei tikai tad, ja tas ir droši. Ja bojāta daudztoņu skaņas signālierīce, bet vismaz viens tonis darbojas, vilciens var turpināt ceļu normālā režīmā.

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 pāri bojātai pārbrauktuvei (ja atļauta)**

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

2. Kad mašīnistam ir dots norādījums šķērsot bojāto pārbrauktuvi, viņš šķērso pārbrauktuvi saskaņā ar norādījumu. Ja dzelzceļa pārbrauktuve ir bloķēta, mašīnists veic visus iespējamos vajadzīgos pasākumus, lai apstātos.

3. Tuvojoties pārbrauktuvei, mašīnists izmanto skaņas signālierīci vajadzības gadījumā vai ja saņemts oficiāls norādījums no signalizētāja. Ja dzelzceļa pārbrauktuve ir brīva, mašīnists turpina ceļu un palielina vilciena ātrumu, tiklīdz vilciena priekšgals ir pārbraucis pāri 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.

8.2. **Ja vilciena ekspluatācijas laikā konstatē balss radiosakaru atteici**

Visi atteices veidi

Ja mašīnists konstatē, ka galvenā balss radiosakaru iekārta ir bojāta, tas informē signalizētāju, cik drīz vien iespējams, izmantojot visus pieejamos līdzekļus.

Tad mašīnists izpilda signalizētāja norādījumus par vilciena turpmāko kustību.

Atteice vilcienā

Vilciens ar bojātu balss radiosakaru iekārtu var:

— turpināt kustību, ja starp mašīnistu un signalizētāju ir nodrošināts cits saziņas risinājums, vai

— doties uz tuvāko vietu, kur var salabot radioiekārtu vai aizstāt skarto ritekli, ja starp mašīnistu un signalizētāju nav nodrošināti cita veida balss sakari.

9. VADĪŠANĀS PĒC REDZAMĪBAS

Ja mašīnistam jābrauc, vadoties pēc redzamības, mašīnists:

— brauc uzmanīgi, kontrolējot ātrumu, ņemot vērā priekšā esošās līnijas redzamību, tā, lai būtu iespējams brīvajā redzamajā daļā pēkšņi apstāties pirms jebkura transportlīdzekļa, apstāšanās signāla vai šķēršļa uz infrastruktūras, un

— nepārsniedz maksimālo ātrumu braukšanai pēc redzamības.

Tas neattiecas uz neparedzētiem šķēršļiem, kas nonāk sliežu zonā bremzēšanas ceļa robežās.

10. PALĪDZĪBA BOJĀTAM VILCIENAM

1. Ja vilciens ir apstājies bojājuma dēļ, mašīnists nekavējoties informē signalizētāju par bojājumu un tā apstākļiem.

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

   — nepieciešamā palīgvilciena veids,

   — vai nepieciešams noteikts virziens (priekša vai aizmugure),

   — bojātā vilciena atrašanās vieta.

   Kad mašīnists ir lūdzis palīdzību, vilcienu nedrīkst pārvietot pat tad, ja defekts ir novērsts, kamēr:

   — nav ieradies palīgvilciens vai

   — mašīnists un signalizētājs nav vienojušies par alternatīviem pasākumiem.

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

   Gadījumos, kad palīgvilciens ir gatavs iebraukt posmā, kur atrodas bojātais vilciens, signalizētājs palīgvilciena mašīnistam sniedz vismaz šādu informāciju:

   — bojātā vilciena atrašanās vieta,

   — vieta, kur jānogādā bojātais vilciens.

4. Apvienotā vilciena mašīnists pārliecinās, ka:

   — palīgvilciens ir sakabināts ar bojāto vilcienu un

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

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

11. ATĻAUJA BRAUKT GARĀM SIGNĀLAM, KAS LIEK APSTĀTIES

Lai brauktu garām signālam, kas liek apstāties, attiecīgā vilciena mašīnistam vajadzīga atļauja.

Dodot atļauju, signalizētājs dod mašīnistam norādījumus par pārvietošanos.

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

12. LAUKA IEKĀRTU SIGNALIZĀCIJAS NOVIRZES

Ja konstatē šādas novirzes:

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

— signālierīce rāda neatbilstošu signālu,

— vilcienam tuvojoties signālierīcei, signāli iedegas nepareizā secībā,

— signāls nav skaidri saskatāms,

mašīnists rīkojas saskaņā ar visierobežojošāko signālu, ko varētu dot signālierīce.

Visos gadījumos mašīnistam ir pienākums ziņot signalizētājam par konstatētajiem signālu darbības traucējumiem.

13. AVĀRIJAS IZSAUKUMS

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

Turklāt mašīnists:

— 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.

Mašīnists, kuram ir pieprasīts apstāties, neatsāk kustību bez signalizētāja atļaujas. Citi mašīnisti turpina braukt, vadoties pēc redzamības, līdz signalizētājs informē, ka braukšana pēc redzamības vairs nav nepieciešama.

14. TŪLĪTĒJAS DARBĪBAS, LAI NOVĒRSTU APDRAUDĒJUMU VILCIENIEM

1. Ikviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja darbinieks, kam ir kļuvis zināms par apdraudējumu vilcieniem, nekavējoties rīkojas, lai apturētu vilcienu, kas var tikt skarts, un veic jebkādus citus pasākumus, kas vajadzīgi, lai novērstu kaitējumu vai zaudējumus.

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

15. BORTIEKĀRTU ATTEICE

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka, kādos gadījumos bortiekārtu atteice ietekmē vilciena kustību.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz mašīnistam un/vai apkalpei nepieciešamo informāciju par to, kā jārīkojas tādas bortiekārtu atteices gadījumā, kas ietekmē vilciena kustību.

Ja mašīnists konstatē kādas bortiekārtas atteici, kas ietekmē vilciena kustību, viņš:

— informē signalizētāju par radušos situāciju un ierobežojumiem, kas pastāvēs, ja vilcienam būs atļauts turpināt kustību,

— mašīnists neiesāk vai neatsāk kustību, kamēr signalizētājs nav devis attiecīgu atļauju,

— ja signalizētājs dod atļauju vilcienam sākt vai turpināt kustību, mašīnists turpina vilciena vadīšanu atbilstoši vilciena ierobežojumiem;

ja signalizētājs nedod atļauju vilcienam sākt vai atsākt kustību, mašīnists izpilda signalizētāja dotos norādījumus.

16. PABRAUKŠANA GARĀM KUSTĪBAS ATĻAUJAS BEIGĀM BEZ ATĻAUJAS

— Ja mašīnists konstatē, ka vilciens ir pabraucis garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas, viņš nekavējoties aptur vilcienu.

— Ja vilcienu ir apturējusi *ATP*/*TPS*, mašīnists pastiprina avārijas bremžu darbību.

— Mašīnists informē signalizētāju.

— Ja signalizētājs konstatē, ka vilciens ir pabraucis garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas, signalizētājs nekavējoties veic nepieciešamās darbības, lai apturētu vilcienu.

— Mašīnists un signalizētājs veic nepieciešamās darbības, lai aizsargātu visu vilcienu kustību.

Kad vilciens ir gatavs turpināt ceļu, mašīnists informē signalizētāju. Signalizētājs nosaka vai pārbauda maršrutu, pa kuru vilciens var turpināt ceļu, un dod visus nepieciešamos norādījumus.

17. LAUKA IEKĀRTU, TOSTARP KONTAKTTĪKLA, ATTEICE

— Infrastruktūras pārvaldītājs nosaka, vai lauka iekārtu (tostarp kontakttīkla) atteice ietekmē vilcienu ekspluatācijas drošību un/vai efektivitāti.

— Infrastruktūras pārvaldītājs sniedz mašīnistam nepieciešamos norādījumus, nosakot, kā rīkoties šādas atteices gadījumā, kā minēts šīs regulas 4.2.1.2.2.3. punktā.

— Ja mašīnists konstatē lauka iekārtu (ieskaitot kontakttīklu) atteici, kas ietekmē vilcienu ekspluatācijas efektivitāti un/vai drošību, mašīnists, cik ātri vien iespējams, informē signalizētāju par šo situāciju un izpilda signalizētāja dotos norādījumus.

C papildinājums

Ar drošību saistītas saziņas metodika

C.1. **Mutiska saziņa**

1. **Darbības joma un mērķis**

Šajā papildinājumā ir izklāstīti noteikumi par saziņu drošības jautājumos starp vilciena apkalpi, galvenokārt mašīnistu, un signalizētāju, sevišķi nolūkā noteikt tās struktūru, metodiku un saturu. Ar drošību saistītai saziņai ir priekšroka, salīdzinot ar jebkuru citu saziņu.

2. **Ar drošību saistīta saziņa**

2.1. *Saziņas struktūra*

Ar drošību saistīto ziņojumu pārraidei ir jābūt īsai un skaidrai, un iespēju robežās bez saīsinājumiem. Lai nodrošinātu, ka ziņojums tiek saprasts un var tikt veikti vajadzīgie pasākumi, katrs, kurš sniedz ziņojumu, norāda vismaz šādu informāciju:

— precīza atrašanās vieta,

— pienākums, ko tas veic, un informācija par nepieciešamo rīcību.

Mašīnisti identifikācijai nosauc vilciena kustības numuru un atrašanās vietu.

Signalizētāji sevi identificē pēc kontroles zonas vai signālposteņa atrašanās vietas.

2.2. *Saziņas metodika*

Persona, kura sniedz ziņojumu:

— pārliecinās, ka ziņojums ir saņemts, un vajadzības gadījumā lūdz to atkārtot. Tā kā avārijas ziņojumi ir paredzēti, lai dotu ar dzelzceļa drošību tieši saistītus steidzamus operatīvus norādījumus, lūgumu saņēmējam atkārtot saņemto ziņojumu var neievērot,

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

— ja nepieciešams, informē personu par to, kā ar viņu var sazināties.

Saziņā starp signalizētājiem un mašīnistiem signalizētājiem ir jāpārliecinās, ka viņi runā ar mašīnistu savā kontroles zonā. Tas ir būtiski, ja saziņa notiek vietās, kur pārklājas komunikācijas zonu robežas. Šis princips attiecas arī uz saziņas atjaunošanu pēc pārtraukumiem pārraides laikā.

2.3. *Saziņas saturs*

Sarunu biedri identifikācijai izmanto šādus ziņojumus.

— Signalizētāji:

Uzmanību vilcienam Nr. ..... [kustības numurs],
te runā ..... [kontroles zona / signālposteņa atrašanās vieta].

— Mašīnisti:

Te vilciens Nr. ..... [kustības numurs], kurš atrodas ..... [vieta].

Visas saziņā iesaistītās puses izmanto šādas frāzes:

Situācija	Frāze
Frāze, ar ko iespēju runāt nodod sarunu biedram	*Klausos*
Frāze, ar ko apstiprina nosūtītā ziņojuma saņemšanu	*Saņemts*
Frāze, ko izmanto, lai ziņojums tiktu atkārtots sliktas dzirdamības vai nesaprašanas dēļ	*Atkārtojiet*
Frāze, ko izmanto, lai apstiprinātu, ka saņemtais nosūtītā ziņojuma atkārtojums precīzi atbilst nosūtītajam ziņojumam	*Pareizi*
Frāze, ko izmanto, lai norādītu, ka saņemtais nosūtītā ziņojuma atkārtojums neatbilst nosūtītajam ziņojumam	*Kļūda (+ atkārtoju)*
Frāze, ko izmanto, lai liktu sarunas biedram pagaidīt neilga sakaru pārtraukuma gadījumā, kad savienojums netiek pārtraukts	*Gaidiet*
Frāze, ko izmanto, lai sarunu biedram paziņotu, ka sakari var tikt pārtraukti, bet tiem vēlāk vajadzētu tikt atjaunotiem	*Izsaukšu vēlreiz*
Frāze, ko izmanto, lai informētu, ka ziņojums ir pabeigts	*Beidzu*

Visas saziņā iesaistītās puses izmanto šādas netulkotas standarta frāzes:

Situācija	Standarta frāzes
Frāze, ko izmanto, lai informētu, ka ir avārijas situācija	*Mayday, mayday, mayday*

Šo frāzi netulko, un to neizmanto, ja vilcienā ir pieejama avārijas izsaukuma funkcija (piemēram, *GSM-R*).

3. **Saziņas noteikumi**

Lai ar drošību saistīta saziņa tiktu pareizi saprasta neatkarīgi no izmantotā saziņas līdzekļa, ievēro šādus noteikumus.

3.1. *Starptautiskais fonētiskais alfabēts*

Starptautisko fonētisko alfabētu izmanto:

— lai identificētu alfabēta burtus,

— lai nosauktu pa burtam vārdus un vietu nosaukumus, kurus ir grūti izrunāt vai kurus var pārprast,

— 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*				

3.2. *Skaitļi*

Skaitļus nosauc pa cipariem:

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

C.2. **Operatīvi norādījumi**

1. **Ievads**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji saziņas procedūrā izmanto Eiropas norādījumus šādos gadījumos:

1) atļauja pabraukt garām kustības atļaujas beigām – signālam, kas liek apstāties;

2) atļauja turpināt kustību pēc vilciena centralizētas ārkārtas izslēgšanas (*ETCS*);

3) pienākums palikt uz vietas, pienākums veikt uzdevuma pabeigšanas pasākumus (*ETCS*);

4) operatīva norādījuma atcelšana;

5) pienākums braukt ar ierobežojumiem;

6) pienākums braukt, vadoties pēc redzamības;

7) atļauja sākt režīmā "Mašīnista atbildība" (*Staff Responsible*) (*ETCS*) pēc sagatavošanās kustībai;

8) atļauja braukt pāri bojātai pārbrauktuvei;

9) pienākums braukt ar energopadeves ierobežojumiem;

10)–20) REZERVĒTI.

Skaitļi no 1 līdz 20 ir rezervēti Eiropas norādījumiem, skaitļi no 1 līdz 5 un 7 ir obligāti *ETCS*. Ja ar B klases sistēmu saistītam operatīvam norādījumam ir nepieciešama plašāka informācija, nekā sniedz Eiropas norādījumi, tā vietā drīkst izmantot valsts norādījumu. Tādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt šādas prasības savos valsts norādījumos. Ja valsts norādījumi ir numurēti, katra infrastruktūras pārvaldītāja definētie valsts norādījumi sākas no 21. Valsts norādījumi satur vismaz tādu pašu informāciju kā Eiropas norādījumi.

2. **Saturs**

Operatīvajā norādījumā norāda vismaz šādus elementus:

— kas to izdod (signalizētāja atrašanās vieta),

— izdošanas datums (neattiecas uz mutiskiem norādījumiem),

— vilciens/manevrs, uz kuru tas attiecas,

— skaidri, precīzi, nepārprotami norādījumi,

— unikāls identifikācijas numurs, ko sniedz signalizētājs.

Turklāt pēc apstākļiem operatīvajā norādījumā var tikt iekļauti arī šādi dati:

— laiks, kad tas tika izdots,

— vilciena/manevra atrašanās vieta, uz kuru vietu tas attiecas,

— mašīnista identifikācija,

— izdevēja identifikācija,

— apstiprinājums (paraksts vai elektronisks apstiprinājums), ka norādījums ir saņemts.

Jebkuru pierakstīšanai izdotu operatīvo norādījumu var atcelt tikai ar Eiropas norādījumu Nr. 4, skaidri norādot tā norādījuma unikālo identifikāciju, kurš ir jāatceļ.

3. **Operatīvā norādījuma sniegšana**

Eiropas norādījums ietver informāciju, ko sniedz elektroniski, vārdos, taustāmā veidā uz papīra vai kā vārdiskus norādījumus, kas mašīnistam jāpieraksta, vai izmantojot citus drošus saziņas veidus ar tāda paša līmeņa informāciju.

Ievēro principu, ka gadījumā, ja mašīnistam ir jāpieraksta operatīvs norādījums, vilcienu apstādina. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs var kopīgi veikt riska novērtēšanu, kuras rezultātā var paredzēt nosacījumus, ko izpildot ir droši atkāpties no šā principa.

Operatīvu norādījumu sniedz pēc iespējas tuvu skartajai zonai.

Operatīvam norādījumam ir augstāks spēks nekā attiecīgajām norādēm, ko sniedz ar sliežu ceļa signāliem un/vai *DMI*. Ja piemērojams atļautais ātrums vai izpildes ātrums, kas ir zemāks nekā maksimālais ātrums, kurš noteikts operatīvajā norādījumā, piemēro zemāko ātrumu.

Signalizētājs izdod operatīvos norādījumu tikai tad, kad ir identificēts vilciena kustības numurs un vajadzības gadījumā vilciena/manevra atrašanās vieta. Pirms operatīvā norādījuma piemērošanas mašīnists pārliecinās, vai operatīvais norādījums attiecas uz viņa vilcienu/manevru un tā pašreizējo vai noteikto atrašanās vietu.

4. **Informētība par operatīvo norādījumu**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir jāizstrādā procedūra, lai nodrošinātu, ka mašīnists tiek informēts par operatīvo norādījumu, pirms vilciens sasniedz vietu, kur attiecīgais norādījums ir jāizpilda.

Ja operatīvais norādījums nav jāizpilda uzreiz pēc tā izdošanas, mašīnistam ir iespēja izgūt operatīvo norādījumu.

5. **Operatīvo norādījumu izpildes pārraudzība**

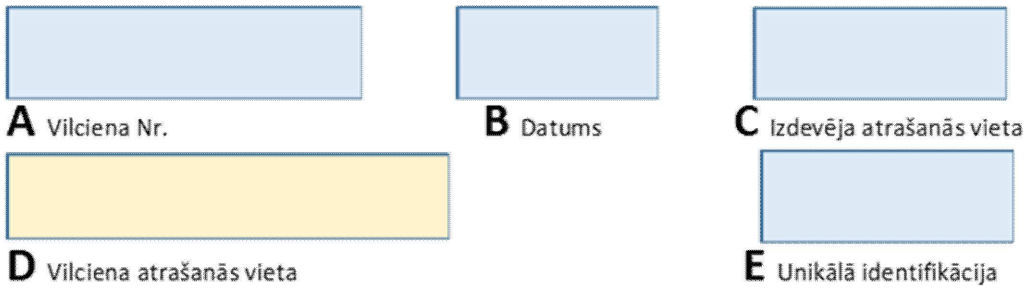
Atbilstīgi Regulai (ES) 2018/762 un Direktīvai (ES) 2016/798 infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pārrauga operatīvo norādījumu sniegšanas un izmantošanas procesus.

6. **Eiropas norādījumi**

Katram Eiropas norādījumu informācijas laukam piešķir individuālu identifikatoru.

Saturs un identifikatoru izmantošana ir reglamentēta, taču formāts ir indikatīvs.

Ja kādā dalībvalstī vai infrastruktūras pārvaldītāja tīklā neizmanto kādu konkrētu lauku, šis lauks nav obligāti jāparāda Eiropas norādījumā un nav jāpievieno lauks.



1

Eiropas norādījums Nr. 1. Atļauja pabraukt garām kustības atļaujas beigām / signālam, kas liek apstāties

1.10 Km/signāls/no

1.11 Km/signāls/no/līdz

1.12 Km/signāls/līdz

x.30 Braukt ar šādu maksimālo ātrumu

x.31 Km/h / jūdzes/h

no

x.32 Vieta km/signāls

līdz

x.33 Vieta km/signāls

x.40 Atbrīvots no braukšanas pēc redzamības

x.60 Iestatīt šādu *SR* ātrumu

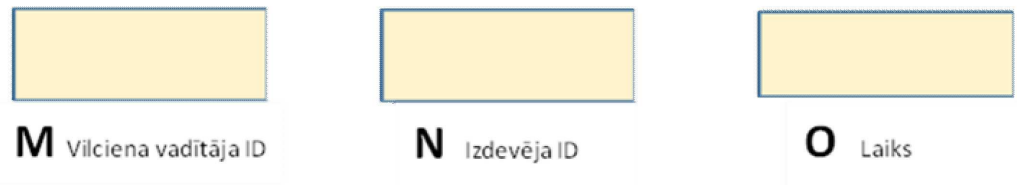
x.61 Km/h/ jūdzes/h

x.65 Iestatīt šādu *SR* attālumu

x.66 m

x.90 Papildu norādījumi

x.91 Brīvā tekstā



A Vilciena/manevra Nr.

B Datums

C Izdevēja atrašanās vieta

D Vilciena/manevra atrašanās vieta

E Unikālā identifikācija

2

Eiropas norādījums Nr. 2. Atļauja turpināt kustību pēc vilciena centralizētas ārkārtas izslēgšanas

2.10 Atlasīt *Start* un, ja nav saņemta *MA*, atļauts sākt *SR*

2.11 Atlasīt *SH*

x.30 Braukt ar šādu maksimālo ātrumu

x.31 Km/h / jūdzes/h

no

x.32 Vieta/km/signāls

līdz

x.33 Vieta/km/signāls

x.40 Atbrīvots no braukšanas pēc redzamības

x.45 Pārbaudīt līniju šāda iemesla dēļ

x.46 Brīvā tekstā

x.50 Ziņot konstatēto šādam adresātam

x.51 Brīvā tekstā

x.60 Iestatīt šādu *SR* ātrumu

x.61 Km/h / jūdzes/h

x.65 Iestatīt šādu *SR* attālumu

x.66 m

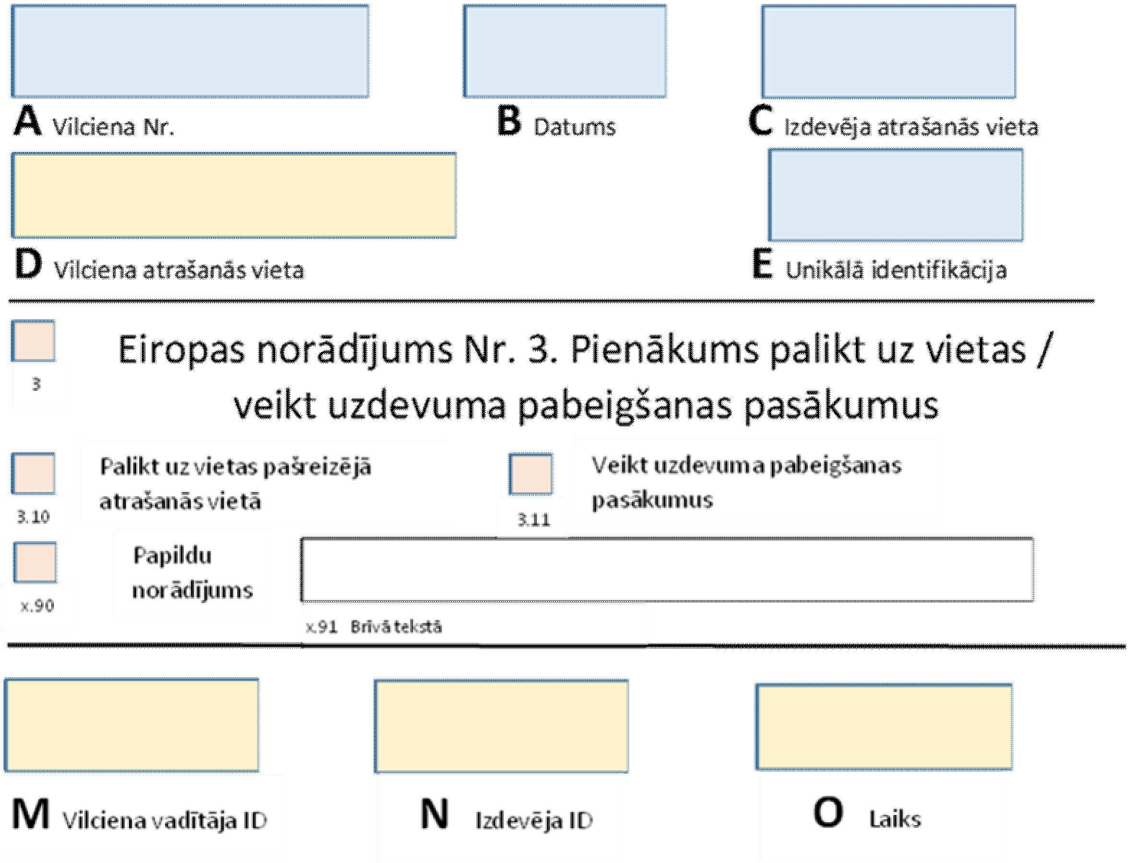
x.90 Papildu norādījums

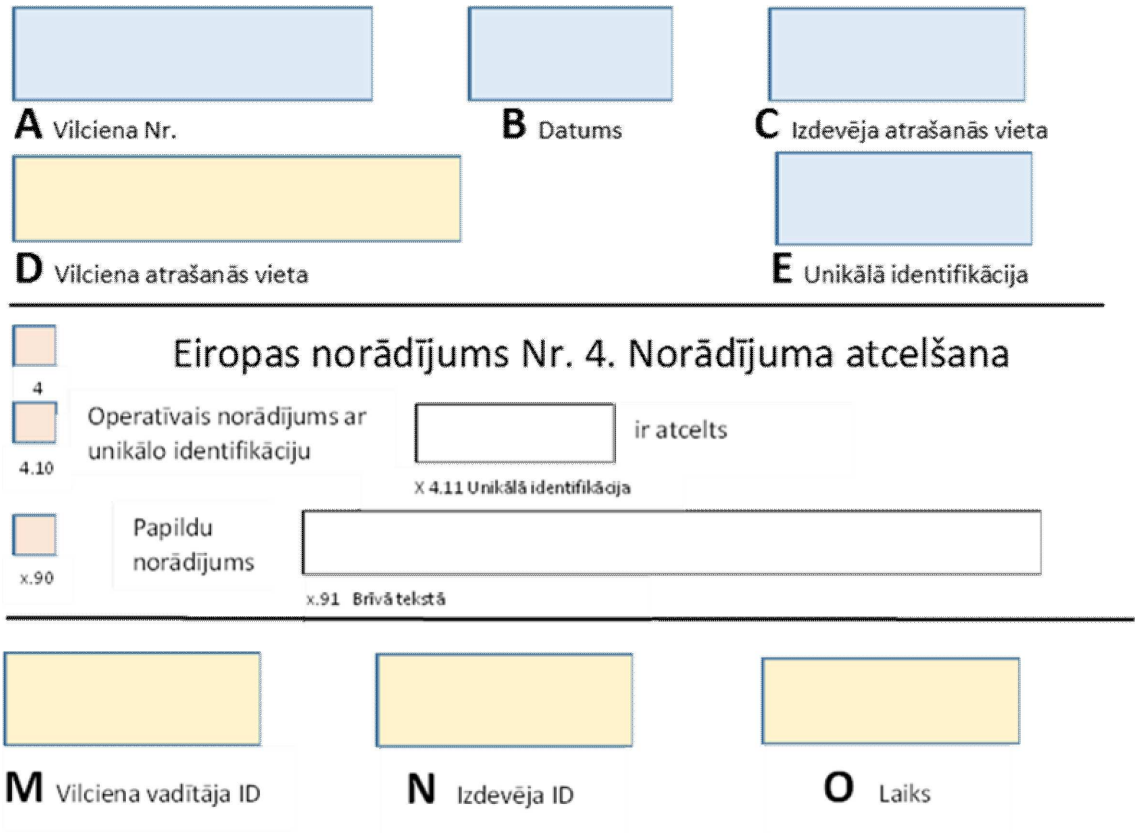
x.91 Brīvā tekstā

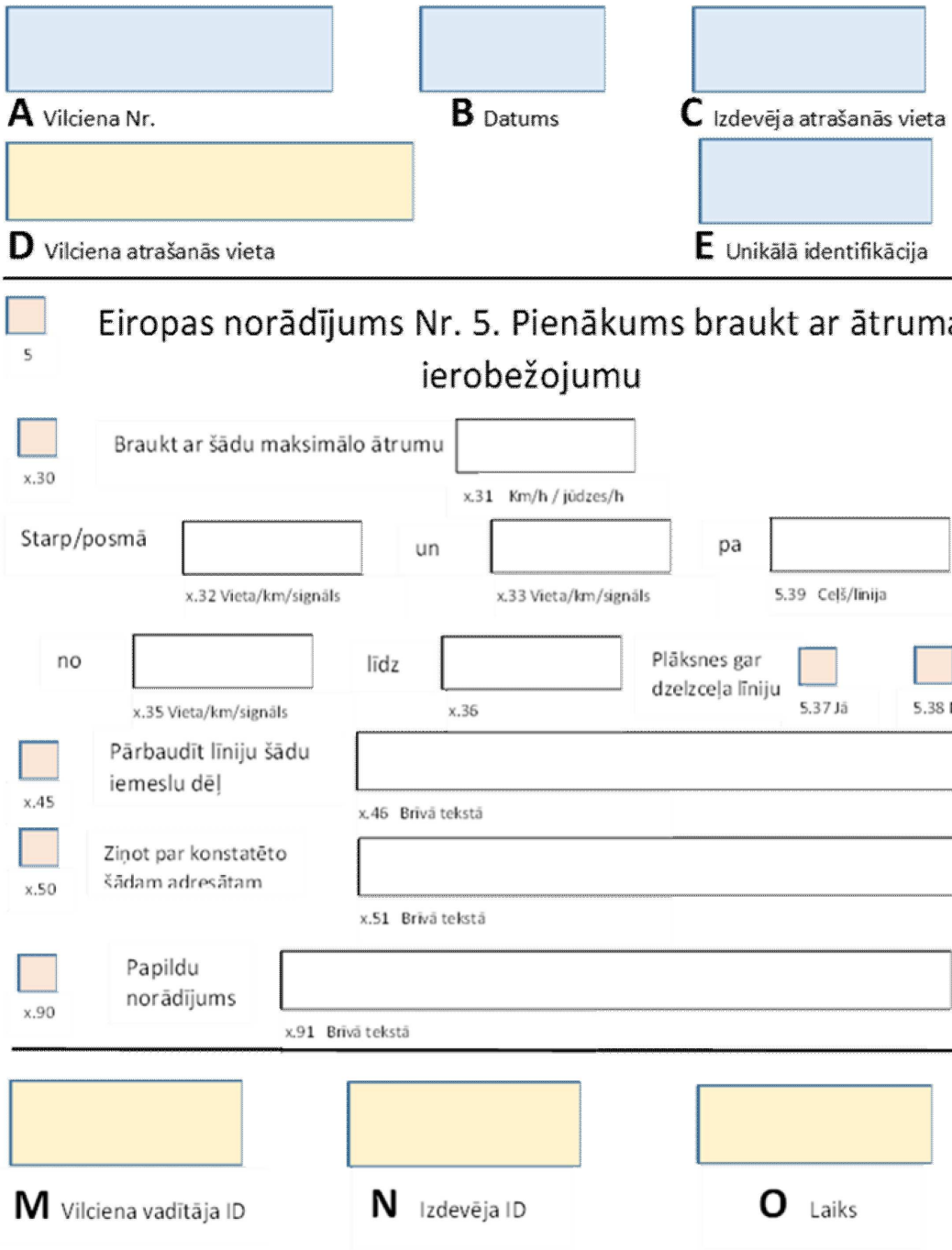
M Vilciena vadītāja ID

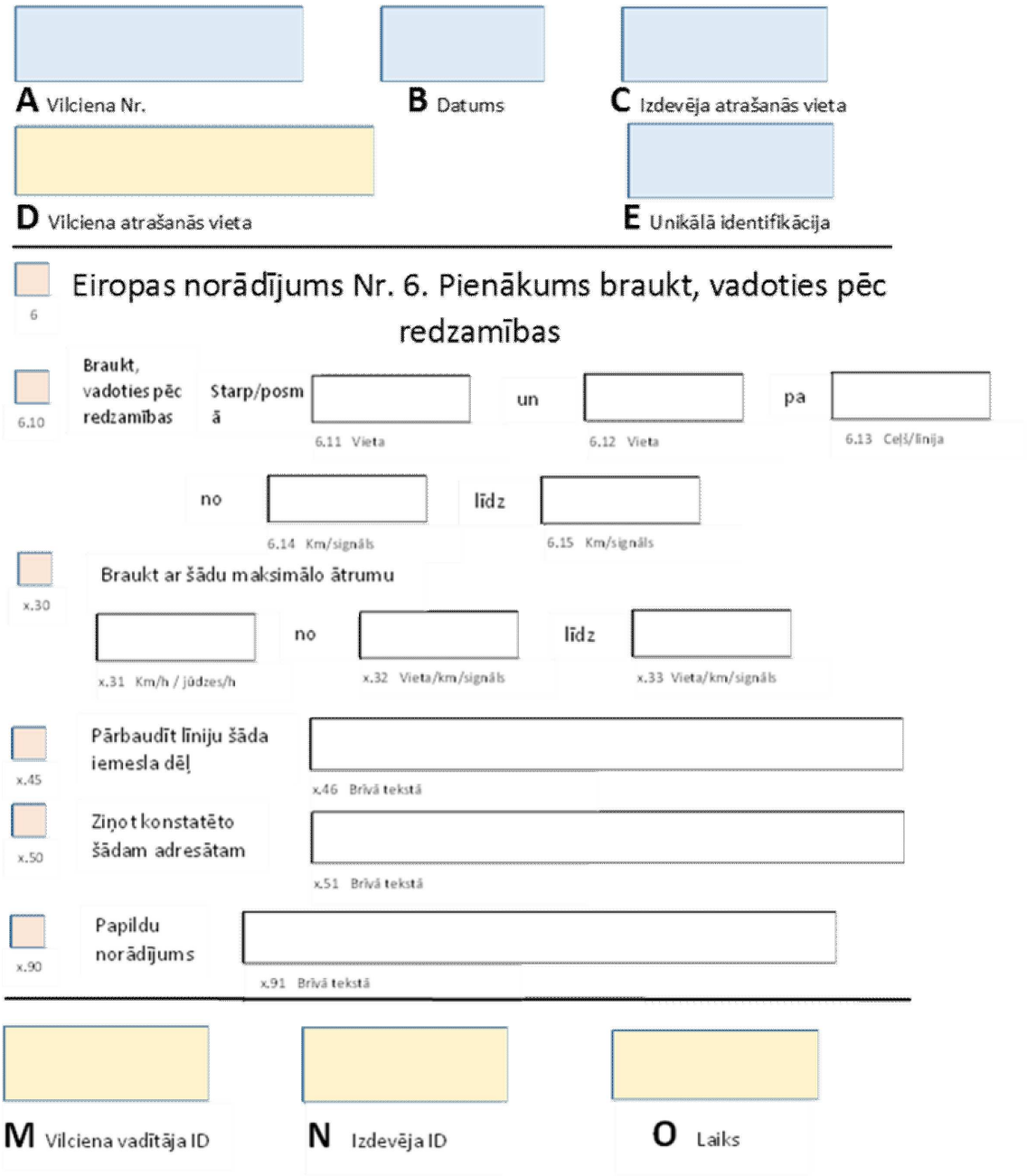
N Izdevēja ID

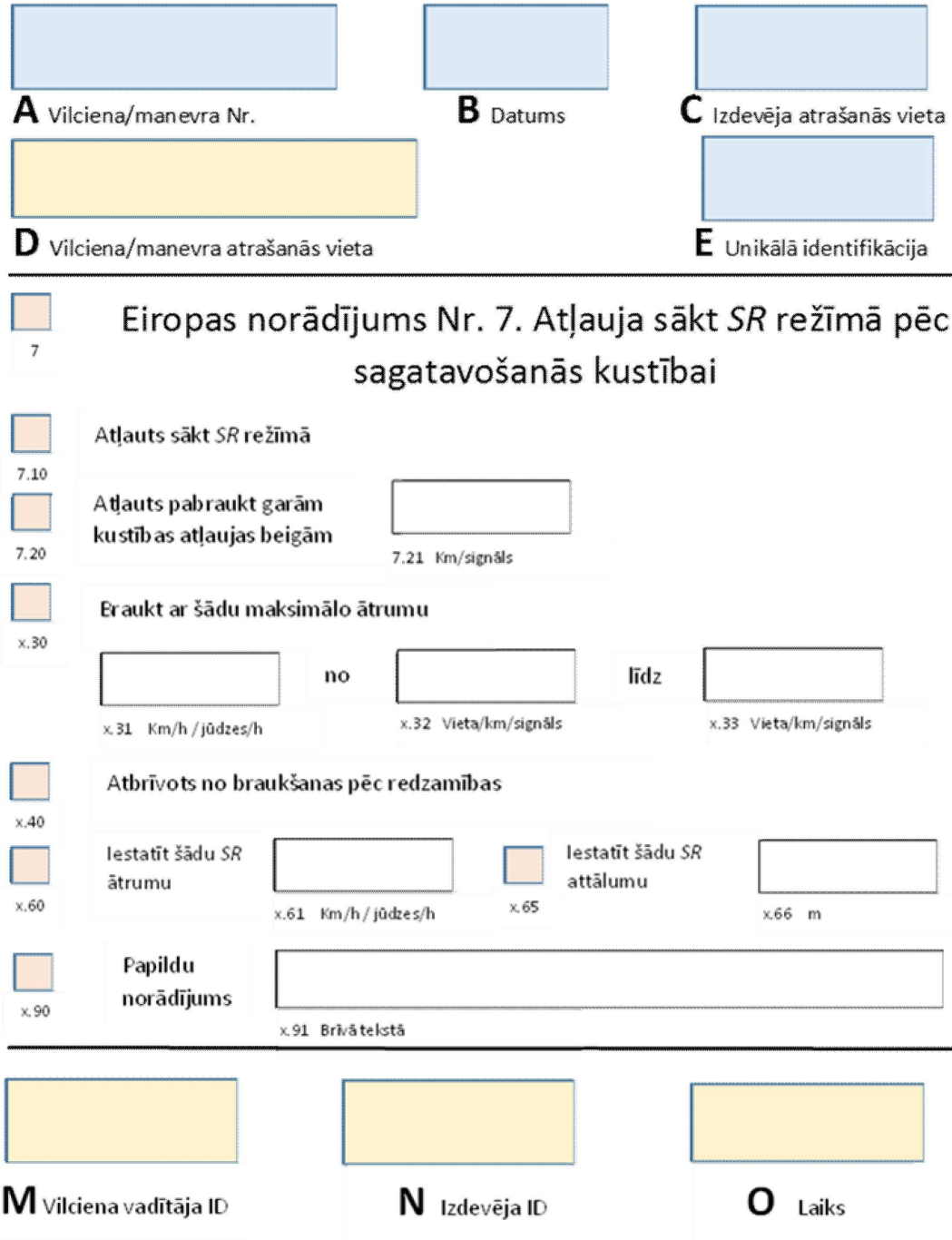
O Laiks

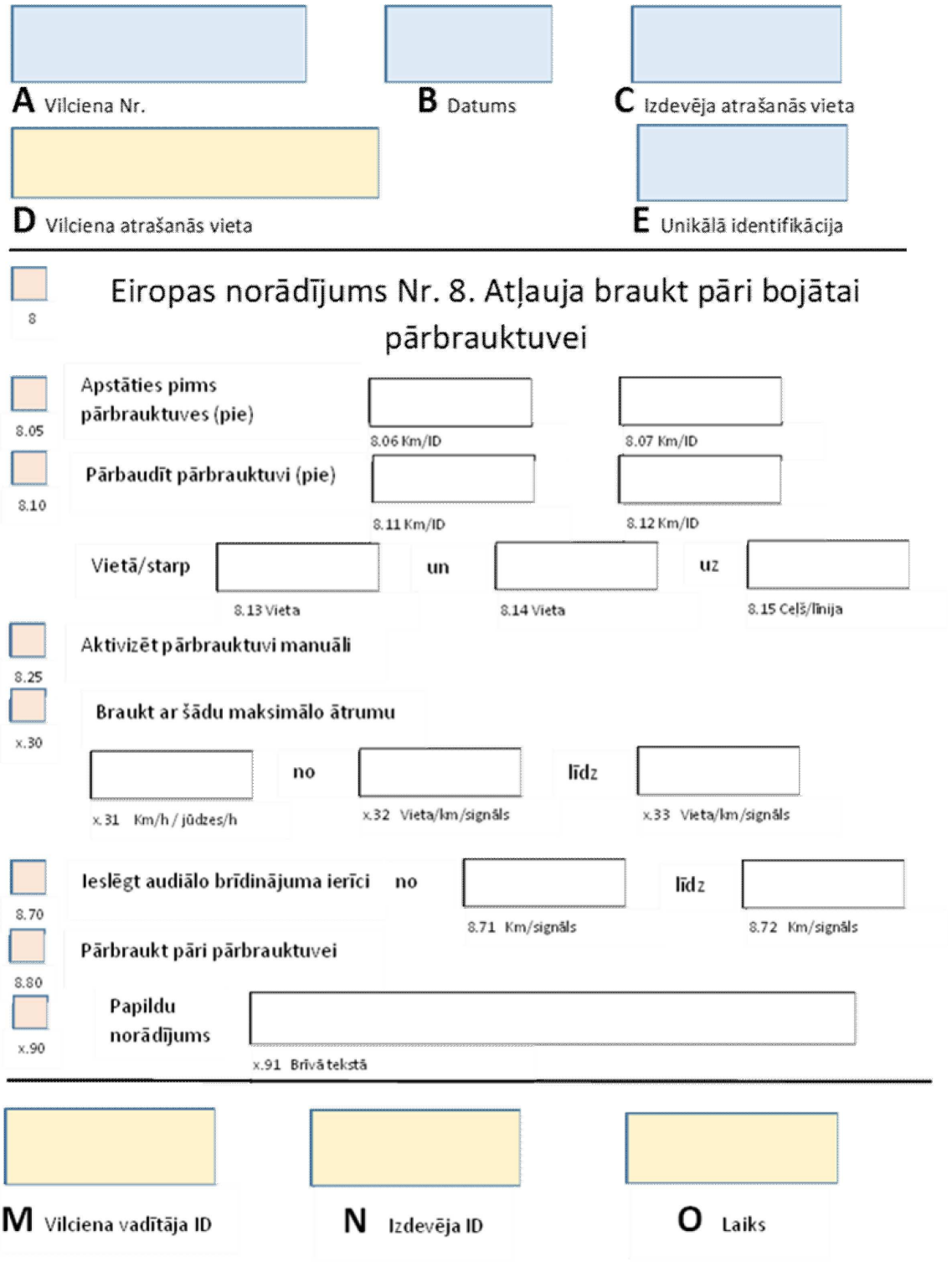

A Vilciena Nr.
B Datums
C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta
E Unikālā identifikācija
3
Eiropas norādījums Nr. 3. Pienākums palikt uz vietas / veikt uzdevuma pabeigšanas pasākumus
3.10
Palikt uz vietas pašreizējā atrašanās vietā
3.11
Veikt uzdevuma pabeigšanas pasākumus
x.90
Papildu norādījums
x.91 Brīvā tekstā
M Vilciena vadītāja ID
N Izdevēja ID
O Laiks

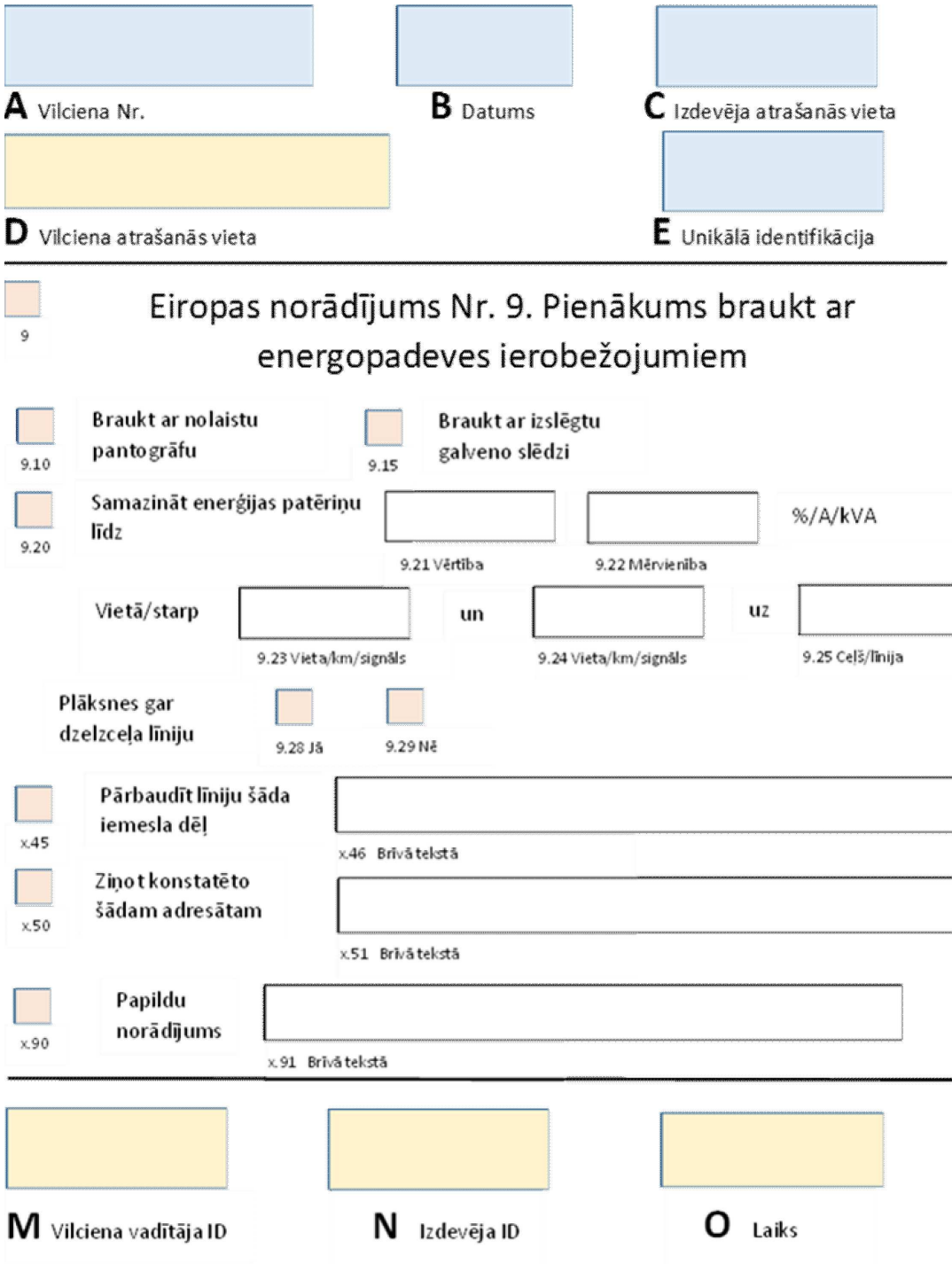

A Vilciena Nr.
B Datums
C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta
E Unikālā identifikācija
Eiropas norādījums Nr. 4. Norādījuma atcelšana
4
Operatīvais norādījums ar unikālo identifikāciju
4.10
ir atcelts
X 4.11 Unikālā identifikācija
Papildu norādījums
x.90
x.91 Brīvā tekstā
M Vilciena vadītāja ID
N Izdevēja ID
O Laiks


A Vilciena Nr.
B Datums
C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta
E Unikālā identifikācija
5
Eiropas norādījums Nr. 5. Pienākums braukt ar ātruma ierobežojumu
x.30
Braukt ar šādu maksimālo ātrumu
x.31 Km/h / jūdzes/h
Starp/posmā
x.32 Vieta/km/signāls
un
x.33 Vieta/km/signāls
pa
5.39 Ceļš/līnija
no
x.35 Vieta/km/signāls
līdz
x.36
Plāksnes gar dzelzceļa līniju
5.37 Jā
5.38 Nē
x.45
Pārbaudīt līniju šādu iemeslu dēļ
x.46 Brīvā tekstā
x.50
Ziņot par konstatēto šādam adresātam
x.51 Brīvā tekstā
x.90
Papildu norādījums
x.91 Brīvā tekstā
M Vilciena vadītāja ID
N Izdevēja ID
O Laiks


A Vilciena Nr.
B Datums
C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta
E Unikālā identifikācija
6
Eiropas norādījums Nr. 6. Pienākums braukt, vadoties pēc redzamības
6.10
Braukt, vadoties pēc redzamības
Starp/posmā
6.11 Vieta
un
6.12 Vieta
pa
6.13 Ceļš/līnija
no
6.14 Km/signāls
līdz
6.15 Km/signāls
x.30
Braukt ar šādu maksimālo ātrumu
x.31 Km/h / jūdzes/h
no
x.32 Vieta/km/signāls
līdz
x.33 Vieta/km/signāls
x.45
Pārbaudīt līniju šāda iemesla dēļ
x.46 Brīvā tekstā
x.50
Ziņot konstatēto šādam adresātam
x.51 Brīvā tekstā
x.90
Papildu norādījums
x.91 Brīvā tekstā
M Vilciena vadītāja ID
N Izdevēja ID
O Laiks


A Vilciena/manevra Nr.
B Datums
C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena/manevra atrašanās vieta
E Unikālā identifikācija
7
Eiropas norādījums Nr. 7. Atļauja sākt SR režīmā pēc sagatavošanās kustībai
7.10
Atļauts sākt SR režīmā
7.20
Atļauts pabraukt garām kustības atļaujas beigām
7.21 Km/signāls
x.30
Braukt ar šādu maksimālo ātrumu
x.31 Km/h / jūdzes/h
no
x.32 Vieta/km/signāls
līdz
x.33 Vieta/km/signāls
x.40
Atbrīvots no braukšanas pēc redzamības
x.60
Iestatīt šādu SR ātrumu
x.61 Km/h / jūdzes/h
x.65
Iestatīt šādu SR attālumu
x.66 m
x.90
Papildu norādījums
x.91 Brīvā telstā
M Vilciena vadītāja ID
N Izdevēja ID
O Laiks


A Vilciena Nr.
B Datums
C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta
E Unikālā identifikācija
8
Eiropas norādījums Nr. 8. Atļauja braukt pāri bojātai pārbrauktuvei
8.05
Apstāties pirms pārbrauktuves (pie)
8.06 Km/ID
8.07 Km/ID
8.10
Pārbaudīt pārbrauktuvi (pie)
8.11 Km/ID
8.12 Km/ID
Vietā/starp
un
uz
8.13 Vieta
8.14 Vieta
8.15 Ceļš/līnija
8.25
Aktivizēt pārbrauktuvi manuāli
x.30
Braukt ar šādu maksimālo ātrumu
x.31 Km/h / jūdzes/h
no
x.32 Vieta/km/signāls
līdz
x.33 Vieta/km/signāls
8.70
Ieslēgt audiālo brīdinājuma ierīci
no
līdz
8.71 Km/signāls
8.72 Km/signāls
8.80
Pārbraukt pāri pārbrauktuvei
x.90
Papildu norādījums
x.91 Brīvā tekstā
M Vilciena vadītāja ID
N Izdevēja ID
O Laiks


A Vilciena Nr.
B Datums
C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta
E Unikālā identifikācija
9
Eiropas norādījums Nr. 9. Pienākums braukt ar energopadeves ierobežojumiem
9.10
Braukt ar nolaistu pantogrāfu
9.15
Braukt ar izslēgtu galveno slēdzi
9.20
Samazināt enerģijas patēriņu līdz
%/A/kVA
9.21 Vērtība
9.22 Mērvienība
Vietā/starp
un
uz
9.23 Vieta/km/signāls
9.24 Vieta/km/signāls
9.25 Ceļš/līnija
Plāksnes gar dzelzceļa līniju
9.28 Jā
9.29 Nē
x.45
Pārbaudīt līniju šāda iemesla dēļ
x.46 Brīvā tekstā
x.50
Ziņot konstatēto šādam adresātam
x.51 Brīvā tekstā
x.90
Papildu norādījums
x.91 Brīvā tekstā
M Vilciena vadītāja ID
N Izdevēja ID
O Laiks

7. **Operatīvā norādījuma paziņošana**

Visas saziņā iesaistītās puses izmanto šādas frāzes:

Situācija	Frāzes
Operatīvā norādījuma atcelšana	*Atsaucu procedūru*
Ja ziņojums vēlāk jāturpina, procedūru atkārto no sākuma	*Kļūda pārraides laikā*
Ja ziņojuma sūtītājs pārraides laikā konstatē, ka notikusi kļūda, viņš pieprasa atsaukumu	*Kļūda (+ gatavoju jaunu veidlapu)* *vai* *Kļūda (+ atkārtoju vēlreiz)*
Kļūda, saņēmējam atkārtojot ziņojumu	*Kļūda (+ atkārtoju vēlreiz)*
Nesaprašana. Ja viens no sarunu biedriem ziņojumu pilnībā nesaprot, ziņojumu atkārto	*Atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)*

8. **Veidlapu paraugi**

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

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

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

Dokumentam "Veidlapu paraugi" ir divas daļas.

Pirmajā daļā ietilpst vismaz šāds saturs:

— operatīvo norādījumu veidlapu rādītājs,

— situāciju saraksts, uz ko attiecas katra veidlapa,

— tabula ar starptautisko fonētisko alfabētu.

Otrajā daļā ir iekļautas pašas veidlapas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums tās saņem un izsniedz mašīnistiem.

9. **Dzelzceļa terminoloģijas vārdnīca**

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.

D papildinājums

Savietojamība ar maršrutu un maršruta apraksts

D1. **Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot**

Piezīmes

1. Izpildot 4.2.2.5.1. punkta prasības, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dažu parametru savietojamību ar maršrutu var pārbaudīt agrākos posmos.

2. Visi parametri jāpārbauda ritekļa līmenī; tas norādīts ar "X" slejā "Ritekļa līmenī". Daži parametri jāpārbauda, ja mainās vilciena sastāvs, kas noteikts 4.2.2.5. iedaļā; šie parametri norādīti ar "X" slejā "Vilciena līmenī".

3. Lai novērstu testēšanas dublēšanos saistībā ar parametriem "Satiksmes slodzes un infrastruktūras nestspēja" un "Vilcienu detektēšanas sistēmas", infrastruktūras pārvaldītāji ar *RINF* starpniecību nodrošina to ar maršrutu savietojamo ritekļu tipu vai ritekļu sarakstu, kuru savietojamību ar maršrutu tie jau ir pārbaudījuši, ja šāda informācija ir pieejama.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Satiksmes slodzes un infrastruktūras nestspēja	Statiskās ass slodzes un konstrukcijas un ekspluatācijas masa šādos slodzes režīmos: — konstrukcijas masa, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 1302/2014 — darba režīmā, — normālā lietderīgās kravnesības režīmā, — ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā, — attiecīgā gadījumā ekspluatācijas masa saskaņā ar EN 15663: 2017- A1 2018: — darba režīmā, — normālā lietderīgās kravnesības režīmā. Maksimālais projektētais ātrums. Ritekļa garums. Asu izvietojums vienības korpusā (attālums starp asīm). Statiskā savietojamības pārbaude kravas vagoniem: pieļaujamā lietderīgā kravnesība dažādām līniju kategorijām saskaņā ar *WAG* SITS.	1.1.1.1.2.4. Nestspēja 1.1.1.1.2.4.1. Nestspējas nacionālā klasifikācija 1.1.1.1.2.4.2. Konstrukciju atbilstība ātrgaitas slodzes modelim (*HSLM*) 1.1.1.1.2.4.3. Tādu konstrukciju, kurām nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa 1.1.1.1.2.4.4. Dokuments(-i), kurā(-os) norādīta(-as) procedūra(-as) savietojamības ar maršrutu statisko un dinamisko pārbaužu veikšanai	x	x	Savietojamības statiskās pārbaudes ritekļiem un, ja tas vajadzīgs saskaņā ar infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju, savietojamības dinamiskās pārbaudes vilcieniem veic saskaņā ar procedūru(-ām) vai attiecīgo informāciju, ko infrastruktūras pārvaldītājs 1.1.1.1.2.4.4. parametram norādījis *RINF*. **Kravas vagoniem:** Savietojamības statisko pārbaudi veic saskaņā ar EN 15528:2015 4.–7. sadaļu, A pielikumu un D pielikumu vai attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes tīkliem – saskaņā ar attiecīgajiem valsts noteikumiem atbilstīgi Komisijas Regulas (ES) Nr. 1299/2014 [1] 4.2.7.4. iedaļas 4. punktam.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Gabarīta noteikšana	Ritekļa gabarīts: — references profili, attiecībā uz kuriem riteklis ir saņēmis atļauju, — citi izvērtētie gabarīti.	1.1.1.1.3.1.1. Gabarīta noteikšana 1.2.1.0.3.4. Gabarīta noteikšana 1.1.1.1.3.1.2. Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa 1.1.1.1.3.1.3. Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes 1.2.1.0.3.5. Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa 1.2.1.0.3.6. Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	X	X	Deklarēto ritekļa/vilciena un paredzētā maršruta atsauces profilu salīdzinājums. Īpašajos gadījumos, kas minēti Regulā (ES) Nr. 1302/2014 izklāstītās SITS 7.3.2.2. iedaļā un Regulā (ES) Nr. 1299/2014 izklāstītās SITS 7.7.17.2. un 7.7.17.9. iedaļā, var piemērot īpašu procedūru, ar ko pārbauda savietojamību ar maršrutu. Šim nolūkam infrastruktūras pārvaldītājs dara pieejamu attiecīgo informāciju. Infrastruktūras pārvaldītājs konstatē īpašus punktus, kas nesakrīt ar deklarēto references profilu *RINF* parametru ziņā: 1.1.1.1.3.1.1. un 1.2.1.0.3.4. Šiem gadījumiem *RINF* attiecīgi atjaunina (parametri: 1.1.1.1.3.1.2., 1.1.1.1.3.1.3.). *Piezīme* Lai pārbaudītu šos konkrētos punktus, var būt nepieciešama papildu apspriešanās starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.
Vertikālais rādiuss	Minimālais vertikālais: — izliektas līknes rādiuss, — ieliektas līknes rādiuss.	1.2.2.0.3.3. Vertikālās līknes minimālais rādiuss (attiecīgais pievedceļš)	X		Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā vertikālās līknes minimālā rādiusa salīdzinājums.
Vilcienu detektēšanas sistēmas	Vilcienu detektēšanas sistēmas tips, kurai riteklis paredzēts un novērtēts	1.1.1.3.7.1.1. Vilcienu detektēšanas sistēmas veids 1.1.1.3.7.1.2. Sliežu ceļa elektrisko ķēžu vai asu skaitītāju veidi, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes 1.1.1.3.7.1.3. Dokuments, kurā norādīta (-as) procedūra(-as) saistībā ar 1.1.1.3.7.1.2. punktā deklarēto vilcienu detektēšanas sistēmu veidu Francijas tīkla īpatnība: 1.1.1.3.7.1.4. Posms ar vilcienu detektēšanas limitējumu	X		Ritekļa un paredzētā maršruta vilcienu detektēšanas sistēmas(-u) deklarētā tipa salīdzinājums. *Piezīme* Pie ritekļa atļaujas saņemšanas pēc SITS un valstu noteikumiem izmantošanas telpā tiek verificēta ritekļa un visa(-u) tīkla(-u) vilcienu detektēšanas sistēmas(-u) tehniskā savietojamība. Pienācīgi pamatotos gadījumos (piemēram, ekspluatācijas laikā gadījušās problēmas ar ritekļa detektēšanu) var veikt testus un/vai pārbaudes pēc ritekļa atļaujas piešķiršanas, iesaistot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Sakarsušu bukšu detektēšana	Ass bukšu stāvokļa apsekošana (sakarsušu bukšu detektēšana)	1.1.1.1.7.4. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru esība Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība 1.1.1.1.7.5. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru atbilstība SITS (Ir/nav), ja nav: — 1.1.1.1.7.6. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru identificēšana — 1.1.1.1.7.7. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru ģenerēšana — 1.1.1.1.7.8. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru vietas noteikšana uz dzelzceļa — 1.1.1.1.7.9. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru mērīšanas virziens	X		**Esošam riteklim, kas neatbilst SITS:** Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētās sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru atbilstības salīdzināšana gadījumā, kad izmantošanas telpas tīkla(-u) sakarsušu bukšu sliežmalas detektori ir vairāk nekā viena veida. Ja izmantošanas telpas tīklā(-os) sakarsušu bukšu sliežmalas detektori ir viena veida, savietojamība ar maršrutu nav jāpārbauda. *Piezīme* Riteklim, kas atbilst SITS: Savietojamību ar izmantošanas telpas tīkla(-u) lauka iekārtām verificē atļaujas piešķiršanas posmā. Katra tīkla īpatnība ir jāaptver īpašā gadījumā.
Braukšanas raksturlielumi	Maksimālā ātruma un maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija(-as), attiecībā uz kuru(-ām) riteklis ir saņēmis atļauju (ekspluatācijas režīmu diapazons, attiecībā uz kuru riteklis ir ticis novērtēts); sliežu ieslīpums.	1.1.1.1.4.2. Ārējās sliedes pacēluma deficīts 1.1.1.1.2.5. Atļautais maksimālais ātrums 1.1.1.1.4.3. Sliežu ieslīpums	X		Maksimālā ātruma, maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta un sliežu ieslīpuma kombinācijas, kura riteklim tiek novērtēta, salīdzināšana ar sliedes paaugstinājuma deficītu, ātrumu un sliežu ieslīpumu, kas deklarēti *RINF* vai infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajā informācijā. Ja ritekļa raksturlielumi neatbilst infrastruktūras raksturlielumiem un ritekļa un maršruta savietojamība var tikt apdraudēta, infrastruktūras pārvaldītājs viena mēneša laikā bez maksas elektroniskā formātā norāda precīzu ātruma un ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombināciju konkrētajos punktos, kuros savietojamība var tikt apdraudēta. *Piezīme* Pārbaudes iznākumu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ņem vērā maršruta apraksta sagatavošanā. Pārbaudes rezultātā var izvirzīt ekspluatācijas nosacījumus (piemēram, ātruma ierobežojumu kādā līnijas posmā).

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Riteņpāris	Riteņpāra riteņu atstatums	1.1.1.1.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums 1.2.1.0.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums	X		Riteņpāra riteņu atstatuma salīdzinājums ar paredzētā maršruta sliežu ceļa platumu.
Riteņpāris	Riteņa minimālais diametrs ekspluatācijā	1.1.1.1.5.2. Riteņa minimālais diametrs stacionāriem dubultkrusteņiem	X		Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā riteņu minimālā diametra salīdzinājums.
Riteņpāris	Pārstatīšanas iekārtu veids, kuram riteklis ir paredzēts	1.2.0.0.0.5. Ekspluatācijas punkta ģeogrāfiskā atrašanās vieta 1.2.0.0.0.4.1. Sliežu ceļa platuma pārstatīšanas iekārtas(-u) veids(-i)	X		Pārstatīšanas iekārtu veida(-u), kam riteklis konstruēts, salīdzināšana ar paredzētā maršruta sliežu ceļa platuma pārstatīšanas iekārtu veidu(-iem).
Minimālā līkne	Horizontālās līknes minimālais iespējamais rādiuss	1.1.1.1.3.7. Horizontālas līknes minimālais rādiuss 1.2.2.0.3.2. Horizontālās līknes minimālais rādiuss	X	X	Ritekļa un paredzētā maršruta horizontālās līknes minimālā rādiusa salīdzinājums.
Bremzēšana	Avārijas bremzēšana un maksimālā darba bremzēšana: bremzēšanas ceļš, maksimālais palēninājums slodzes režīmam "konstrukcijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā" maksimālajā konstruktīvajā ātrumā. Vispārējai ekspluatācijai (*) papildus iepriekš minētajiem datiem: bremzēšanas masas procents (lambda).	1.1.1.3.11.1. Maksimālais vajadzīgais bremzēšanas ceļš 1.1.1.1.3.6. Garenprofils 1.1.1.1.2.5. Atļautais maksimālais ātrums 1.1.1.1.6.1. Vilciena maksimālais palēninājums 1.1.1.3.11.2. Papildinformācijas, kas minēta 4.2.2.6.2. iedaļas 2. punktā, esamība vai neesamība infrastruktūras pārvaldītāja rīcībā (Jā/Nē) Ja "jā", 1.1.1.3.11.3. Atsauce uz dokumentu(-iem), kas jānorāda *RINF*.	X	X	**Iepriekš noteiktam formējumam (kā norādīts SITS 1302/2014 2.2.1. iedaļā):** Paziņotā bremzēšanas ceļa un vilciena maksimālā palēninājuma salīdzinājums starp ritošo sastāvu un plānoto maršrutu katram slodzes režīmam maksimālajā konstruktīvajā ātrumā. **Vispārējai ekspluatācijai** (*)**:** Nav īpašas ieteicamās procedūras, kas jāietver dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā.
Bremzēšana	Siltumietilpība — SITS references gadījums — Ja nav norādīts neviens references gadījums, siltumietilpību izsaka: — ātruma izteiksmē, — slīpuma izteiksmē, — attāluma izteiksmē, — laika izteiksmē (ja attālums nav norādīts).	1.1.1.1.3.6. Garenprofils 1.1.1.1.2.5. Atļautais maksimālais ātrums	X		Ritekļa references gadījuma salīdzinājums ar paredzētajiem maršruta raksturlielumiem. *Piezīme* *RINF* vai infrastruktūras pārvaldītāja sniegtā informācija norāda maiņas vietu kilometros, slīpuma garumu var aprēķināt, ekstrahējot datus.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Bremzēšana	Maksimālais slīpums, kādā vienība ir noturama nekustīga tikai ar stāvbremzi (ja riteklis ar to aprīkots)	1.1.1.1.3.6. Garenprofils 1.2.2.0.3.1. Stāvēšanas ceļu garenprofils	X	X	Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā maksimālā garenprofila salīdzinājums. *Piezīme* Salīdzināšanas iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, papildlīdzekļu izmantošanā).
Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	Iespējas neizmantot magnētiskās bremzes (ja šīs bremzes ir uzstādītas)	1.1.1.1.6.3. Magnētisko bremžu lietošana 1.1.1.1.6.5. Dokuments ar magnētisko sliežu ceļa bremžu lietošanas nosacījumiem	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā ir atļauts izmantot magnētiskās sliežu ceļa bremzes. *Piezīmes* Ja atļauts izmantot magnētiskās bremzes, infrastruktūras pārvaldītājs norāda to izmantošanas nosacījumus. Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, nepieļaujot magnētisko sliežu ceļa bremžu izmantošanu līnijas posmā).
Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	Iespējas neizmantot virpuļstrāvas bremzes (ja šīs bremzes ir uzstādītas)	1.1.1.1.6.2. Virpuļstrāvas bremžu lietošana 1.1.1.1.6.4. Dokuments ar virpuļstrāvas bremžu lietošanas nosacījumiem	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā ir atļauts izmantot virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes. *Piezīmes* Ja atļauts izmantot virpuļstrāvas bremzes, infrastruktūras pārvaldītājs norāda to izmantošanas nosacījumus. Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, nepieļaujot virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu izmantošanu līnijas posmā).
Laika apstākļi	Temperatūras diapazons	1.1.1.1.2.6. Temperatūras diapazons	X		Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā temperatūras diapazona salīdzinājums. *Piezīme* Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā visus iespējamos ierobežojumus, ja salīdzinātie temperatūras diapazoni nesakrīt.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Laika apstākļi	Sniega, ledus un krusas apstākļi	1.1.1.1.2.8. Bargu klimatisko apstākļu pastāvēšana	X		Paziņoto ritekļa "sniega, ledus un krusas apstākļu" (piem., S1) salīdzinājums ar "bargu klimatisko apstākļu pastāvēšanu paredzētajā maršrutā". *Piezīme* Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā visus iespējamos ierobežojumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja apspriešanās, kurā noskaidro iespējamos ierobežojumus.
Spriegumi un frekvences	Energoapgādes sistēma: — nominālais spriegums un frekvence, — līnijas kontakttīkla sistēmas tips. — esošam riteklim, kas neatbilst SITS un ko paredzēts ekspluatēt konkrētās līnijās, kuras minētas Regulā (ES) Nr. 1301/2014 izklāstītās *ENE* SITS 7.4.2.2.1. iedaļā: *Umax2*.	1.1.1.2.2.1.1. Līnijas kontakttīkla sistēmas tips 1.1.1.2.2.1.2. Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence) 1.1.1.2.2.1.2.1. Energoapgādes sistēmas atbilstība SITS Īpaši gadījumi, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 1301/2014 izklāstītās *ENE* SITS 7.4.2.2.1. iedaļā: 1.1.1.2.2.1.3. *Umax2* līnijām, kas norādītas Komisijas Regulas (ES) Nr. 1301/2014 [2] 7.4.2.2.1. un 7.4.2.11.1. iedaļā.	X		Ritekļa un paredzētā maršruta vilces barošanas sistēmas deklarētā sprieguma (nominālais spriegums un frekvence) un līnijas kontaktsistēmas tipa salīdzinājums.
Reģeneratīvā bremzēšana	Iespējas neizmantot reģeneratīvās bremzes (ja šīs bremzes ir uzstādītas)	1.1.1.2.2.4. Reģeneratīvo bremžu izmantošanas atļauja	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā vai ar īpašiem nosacījumiem ir atļauts izmantot reģeneratīvās bremzes. *Piezīme* Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, nepieļaujot reģeneratīvo bremžu izmantošanu līnijas posmā).
Strāvas ierobežošana	Elektrovilcieni, kuri ir aprīkoti ar elektroenerģijas vai strāvas ierobežošanas funkciju	1.1.1.2.5.1. Bortiekārta strāvas stipruma vai jaudas ierobežošanai	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā tiek prasīts, lai riteklis būtu aprīkots ar strāvas stipruma vai jaudas ierobežotāju. *Piezīme* SITS atbilstošais ritošais sastāvs ar maksimālo jaudu, kas pārsniedz 2 MW, ir aprīkots ar strāvas stipruma vai jaudas ierobežošanas funkciju.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Pantogrāfs	Maksimālā strāva stāvlaikā uz katru pantogrāfu katrai līdzstrāvas sistēmai, kurai riteklis aprīkots	1.1.1.2.2.3. Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu 1.2.2.0.6.1. Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzināšana – deklarētais katras līdzstrāvas sistēmas maksimālais strāvas stiprums katrā pantogrāfā stāvēšanas laikā
Pantogrāfs	Pantogrāfa saskares augstums ar kontaktvadiem (virs sliežu līmeņa) katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots	1.1.1.2.2.5. Maksimālais kontakttīkla augstums 1.1.1.2.2.6. Minimālais kontakttīkla augstums	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – pantogrāfa saskares ar kontaktvadiem augstums katrā energoapgādes sistēmā.
Pantogrāfs	Pantogrāfa galva katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots	1.1.1.2.3.1. Apstiprinātas, SITS atbilstošas pantogrāfa galvas 1.1.1.2.3.2. Citas apstiprinātas pantogrāfa galvas	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – pantogrāfa galvas izmēri (ieskaitot izolētu vai neizolētu ragu 1 950 mm) katrai energoapgādes sistēmai.
Pantogrāfs	Pantogrāfa strāvas noņēmēja ieliktņa materiāls, ar ko riteklis var būt aprīkots, katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis ir aprīkots	1.1.1.2.3.4. Atļautais kontaktplākšņu materiāls	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – pantogrāfa kontaktplāksnes materiāls katrā energoapgādes sistēmā.
Pantogrāfs	Vidējā kontaktspēka līkne	1.1.1.2.5.2. Atļautais kontaktspēks	X		Ritekļa un paredzētā maršruta vidējā kontaktspēka salīdzinājums. **SITS atbilstīgam riteklim, ko paredzēts ekspluatēt SITS neatbilstīgās līnijās:** Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – vidējais kontaktspēks pie katra sprieguma. **Esošam riteklim, kas neatbilst SITS:** Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – vidējais kontaktspēks pie katra sprieguma. *Piezīme* SITS atbilstīgs riteklis tiek atļauts, ja vidējais kontaktspēks ir standartā EN 50367:2012 6. tabulā noteiktajās robežās.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Pantogrāfs	Pantogrāfu skaits, kas atrodas saskarē ar gaisvadu kontakttīklu, katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots. Īsākais attālums starp diviem pantogrāfiem, kas atrodas saskarē ar gaisvadu kontakttīklu (katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis ir aprīkots; atsevišķam un vajadzības gadījumā arī vairākiem vienlaicīgi (tikai, ja pacelto pantogrāfu skaits ir lielāks par 1)). Kontakttīkla tips, ko izmanto strāvas noņemšanas raksturlielumu testēšanai (katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis ir aprīkots) (tikai tad, ja pacelto pantogrāfu skaits ir lielāks par 1)	1.1.1.2.3.3. Prasības par paceltu pantogrāfu skaitu un attālumu starp tiem, braucot ar konkrētu ātrumu	X	X	**Iepriekš noteiktam formējumam (kā norādīts SITS 1302/2014 2.2.1. iedaļā):** Katrai energoapgādes sistēmai: — Saskarē ar gaisvadu kontakttīklu esošo ritekļa pantogrāfu skaita salīdzinājums ar paredzēto maršrutu. — Ritekļa īsākā atstatuma starp diviem saskarē ar gaisvadu kontakttīklu esošiem pantogrāfiem salīdzinājums ar paredzēto maršrutu. **Vispārējai ekspluatācijai** (*)**:** to aptver dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēma, ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāja izvirzītos nosacījumus, piemēram, *RINF* vai infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajā informācijā. *Piezīme* Minimālā atstatuma starp diviem paceltiem pantogrāfiem salīdzināšanas rezultātā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā var būt jāapsver ritekļa ekspluatācijas ierobežojums (piemēram, elektrovilciens ar diviem paceltiem pantogrāfiem ir spiests nolaist vienu pantogrāfu).
Pantogrāfs	Automātiska nolaišanas ierīce (ANI) uzstādīta (katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots)	1.1.1.2.5.3. Vajadzīga automātiska nolaišanas ierīce	X		Verifikācija, vai paredzētajā(-os) maršrutā(-os) tiek prasīts, lai riteklis būtu aprīkots ar automātiskas nolaišanas ierīci
Francijas tīkla īpatnība: fāžu atdalīšana	Attālums starp kabīni un pantogrāfu vilcienam ar lokomotīvi astē vai motorvagonu ritošajam sastāvam.	1.1.1.2.4.3. Attālums starp zīmi un fāžu atdalīšanas posma beigām		x	Verifikācija, vai zīmju, kas norāda vietu, kur mašīnistam ir atļauts atkal pacelt pantogrāfus vai izslēgt jaudas slēdžus, atrašanās vieta paredzētajā(-os) maršrutā(-os) ir savietojama ar attālumu starp kabīni un pantogrāfu vilcienam ar lokomotīvi astē vai motorvagonu ritošajam sastāvam. Ja ir nesavietojamība, zīme jāpārvieto pietiekami tālu, lai nodrošinātu, ka mašīnisti nepaceļ pantogrāfus pāragri.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Tunelis	Ugunsdrošības kategorija	1.1.1.1.8.10. Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija 1.1.1.1.8.11. Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija 1.2.1.0.5.7. Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija 1.2.1.0.5.8. Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija 1.2.2.0.5.7. Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija 1.2.2.0.5.8. Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija	X		Ritekļa un paredzētā maršruta ugunsdrošības kategorijas salīdzinājums.
vilciena garums	Vilciena garums	1.2.2.0.2.1. Pievedceļa lietderīgais garums 1.2.1.0.6.4. Perona lietderīgais garums	X	X	**Pastāvīgam un iepriekš noteiktam formējumam (kā norādīts SITS 1302/2014 2.2.1. iedaļā):** Vienības(-u) garuma (vienai vai vairākām darbībām) salīdzinājums ar paredzētā maršruta "pievedceļa un perona" garumu(-iem). **Vispārējai ekspluatācijai** (*)**:** Vilciena sastāva garuma verifikācija sastatījumā ar paredzētā maršruta "pievedceļa un perona" garumu (-iem). *Piezīme* Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā. Pārbaudes rezultātā var izvirzīt ekspluatācijas nosacījumus.
Perona augstums un iekļuve un izkļuve	Peronu augstumi, kādiem riteklis paredzēts	1.2.1.0.6.5. Perona augstums	X		Ritekļa un paredzētā maršruta peronu augstuma salīdzinājums. *Piezīme* Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā. Pārbaudes rezultātā var izvirzīt ekspluatācijas nosacījumus.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz *RINF* pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
ETCS	*ETCS* sistēmas savietojamība	1.1.1.3.2.9. *ETCS* sistēmas savietojamība	X		Salīdzināmā *ETCS* sistēmas savietojamības vērtība *RINF* sistēmā ir iekļauta ritekļa atļaujā.
ETCS	Vilciena integritāte	1.1.1.3.2.8. Vilciena integritātes apstiprinājums no vilciena, lai saņemtu pielaidi uzbraukšanai uz līnijas	X	X	Salīdzināšana – vai riteklis/vilciens spēj apstiprināt vilciena veselumu, ja to prasa lauka iekārtas.
GSM-R	Radiosistēmas savietojamība: balss	1.1.1.3.3.9. Radiosistēmas savietojamība: balss	X		Salīdzināmā radiosistēmas balss sakaru savietojamības vērtība *RINF* sistēmā ir iekļauta ritekļa atļaujā.
GSM-R	Radiosistēmas savietojamība: dati	1.1.1.3.3.10. Radiosistēmas savietojamība: dati	X		Salīdzināmā radiosistēmas datu pārraides savietojamības vērtība *RINF* sistēmā ir iekļauta ritekļa atļaujā.
GSM-R	*GSM-R* mājas tīkla SIM karte	1.1.1.3.3.5. *GSM-R* tīkli, kuros ir spēkā viesabonēšanas līgumi	X		Salīdzināšana – vai SIM kartes GSM-R mājas tīkls ir GSM-R tīklu sarakstā ar viesabonēšanas līgumu visos maršruta posmos. Tā jāizdara ar visām ritekļa SIM kartēm (balss un datu).
GSM-R	SIM kartes atbalsts grupai ID 555	1.1.1.3.3.4. Grupas 555 izmantošana	X		Pārbaude, vai grupu ID 555 izmanto lauka iekārtas. Ja tas netiek konfigurēts vilcienā, ar infrastruktūras pārvaldītāju iepriekš jāsaskaņo alternatīvas darbības procedūras.
B klase	B klases vēsturiskā vilciena aizsardzības sistēma	1.1.1.3.5.3. Vēsturiskās vilciena aizsardzības sistēmas	X		B klases vēsturiskās vilciena aizsardzības sistēmas nosaukuma un versijas salīdzinājums.
B klase	B klases vēsturiskā radiosistēma	1.1.1.3.6.1. Vēsturiskā radiosistēma	X		B klases vēsturiskās radiosistēmas nosaukuma un versijas salīdzinājums.

(*) Vispārēja ekspluatācija: Vienība ir paredzēta vispārējai ekspluatācijai, ja vienību paredzēts sakabināt ar citu vienību/citām vienībām vilciena formējumā, kas nav noteikts projektēšanas stadijā.

([1]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1299/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).

([2]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1301/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 179. lpp.).

D2. **Elementi, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam maršruta apraksta vajadzībām**

Punkts	Maršruta apraksts
1.	**Vispārīga informācija par infrastruktūras pārvaldītāju**
1.1.	Infrastruktūras pārvaldītāja nosaukums
2.	**Kartes un shēmas**
2.1.	**Karte: shematisks pārskats, kur ietilpst**
2.1.1.	Līniju posmi
2.1.2.	Būtiskās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi)
2.2.	**Līnijas shēma**
2.2.1.	Norāde par dzelzceļa līnijām, apvedceļiem, rezerves ceļiem un pārmijām, kas ved uz uztvērējstrupceļiem/aizsargstrupceļiem
2.2.2.	Būtiskās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi) un to pozīcija attiecībā pret līniju
2.2.3.	Visu stacionāro signālu, kas attiecas uz vilcieniem, atrašanās vieta, tips, nosaukums
2.3.	**Staciju/šķirotavu/depo shēmas**
2.3.1.	Vietas nosaukums
2.3.2.	Vietas veids (pasažieru terminālis, kravas terminālis, šķirotava, depo)
2.3.3.	Stacionāro signālu, kas aizsargā bīstamās vietas, atrašanās vieta, tips, identifikācija
2.3.4.	Sliežu ceļu identifikācija un plāns, ieskaitot pārmijas
2.3.5.	Peronu identifikācija
2.3.6.	Peronu garums
2.3.7.	Peronu augstums
2.3.8.	Peronu liekums
2.3.9.	Apvedceļu identifikācija
2.3.10.	Citas iekārtas
3.	**Īpaša informācija par dzelzceļa līnijas iecirkņiem**
3.1.	**Vispārīgs raksturojums**
3.1.1.	Līnijas iecirkņa 1. galējais punkts
3.1.2.	Līnijas iecirkņa 2. galējais punkts
3.1.3.	Gar līniju izvietotās attāluma norādes (biežums, izskats un novietojums)
3.1.4.	atļautais maksimālais ātrums katram sliežu ceļam, arī, ja vajadzīgs, norāde par dažādiem ātrumiem attiecībā uz konkrēta tipa vilcieniem,
3.1.5.	Cita informācija, kas mašīnistam jāievēro

Punkts	Maršruta apraksts
3.1.6.	Vajadzīgā īpašā ģeogrāfiskā informācija par vietējo infrastruktūru
3.1.7.	Līdzekļi saziņai ar satiksmes vadības/kontroles centru normālā, traucētā un avārijas režīmā
3.2.	**Īpaši tehniski raksturlielumi**
3.2.1.	Slīpumu procenti
3.2.2.	Slīpumu atrašanās vietas
3.2.3.	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; ugunsdrošības kategoriju
3.2.4.	Zonas, kur nedrīkst apstāties – identifikācija, atrašanās vieta, tips
3.2.5.	Arodriski – vietas, kur mašīnistam ir bīstami izkāpt
3.2.6.	Vietas zonā, kas paredzētas smiltnīcas testēšanai (ja ir)
3.2.7.	Signalizācijas sistēmas tips un attiecīgais darba režīms (divceļu līnija, reversīva kustība, kustība pa kreiso vai pa labo pusi utt.)
3.2.8.	Radioiekārtu tips datu pārraidei no lauka iekārtām uz vilcienu
3.3.	**Energoapgādes apakšsistēma**
3.3.1.	Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence)
3.3.2.	Maksimālā vilciena strāva
3.3.3.	Ierobežojumi, kas attiecas uz īpašu elektriskās vilces vienību energopatēriņu
3.3.4.	Ierobežojumi, kas attiecas uz motorvagonu izvietojumu, lai nodrošinātu atbilstību kontaktlīniju atdalītājiem (pantogrāfa pozīcija)
3.3.5.	Neitrālo sekciju atrašanās vietas
3.3.6.	Zonu izvietojums, kuras šķērso ar nolaistu pantogrāfu
3.3.7.	Nosacījumi attiecībā uz reģeneratīvo bremzēšanu
3.3.8.	Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu
3.4.	**Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma**
3.4.1.	Nepieciešamība pēc vairākām vienlaikus aktivizētām sistēmām
3.4.2.	Īpaši nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēmām
3.4.3.	Īpaši tehniskie nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām *ERTMS/ETCS* un B klases sistēmām
3.4.4.	Īpaši norādījumi (atrašanās vieta), lai pārslēgtos starp dažādām radiosistēmām
3.4.5.	Virpuļstrāvas bremzes izmantošanas pieļaujamība
3.4.6.	Magnētiskās bremzes izmantošanas pieļaujamība
3.5.	**Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma**
3.5.1.	Darba valoda

E papildinājums

Valodas un saziņas prasmju līmenis

Valodas mutvārdu prasmi var iedalīt piecos līmeņos:

Līmenis	Apraksts
5	— Spēj pielāgot runas veidu sarunu biedram — 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

F papildinājums

Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai

1. **Vispārīgas prasības**

a) Šajā papildinājumā, ko aplūko 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 regulā attiecas uz tiem elementiem, kas ir svarīgi, lai nodrošinātu, ka operatīvie darbinieki ir apmācīti un spēj saprast un izpildīt savus pienākumus.

c) Noteikumi un procedūras attiecas uz veicamajiem pienākumiem un personu, kas veic šos pienākumus. 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 un signalizācijas iekārtu 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 uzdevumiem saistībā ar procedūrām un saskarnēm, kas attiecas uz ritošo sastāvu.

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.

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

2.5. *Zināšanas par pasažieru drošību*

Mācības 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) saziņas principi:

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

— identificēt cēloņus/situācijas un pieprasījumus sākt saziņu,

— saziņas metodes pasažieru informēšanai,

— saziņas metodes traucētas ekspluatācijas režīmā/ārkārtas situācijās;

c) uzvedības prasmes:

— situācijas apzināšanās,

— apzinīgums,

— saziņa,

— 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, vajadzības gadījumā arī bremžu un pareizas durvju aizvēršanās pārbaudes;

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 mašīnistam;

f) saziņa ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, palīdzot mašīnistam;

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.

G papildinājums

Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai

1. **Vispārīgas prasības**

a) Šajā papildinājumā, ko aplūko saistībā ar 4.6. punktu, ir iekļauts to prasību saraksts, kuras uzskatāmas par būtiskām, pildot vilcienu sagatavošanas pienākumu tīklā.

b) Apzīmējums "profesionālā kvalifikācija" šajā regulā 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 uzdevumu.

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

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

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.

2.3. *Zināšanas par vilcienu iekārtām*

a) Kravas vagonu un ritekļu iekārtu nozīme un izmantošana.

b) Tehnisko pārbaužu noteikšana un organizēšana.

c) Atbilstošas zināšanas par drošībai būtiskiem uzdevumiem 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:

— šo 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) saziņa ar vilciena apkalpi;

e) saziņa 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).

H papildinājums

Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz virsbūves

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI PAR EIROPAS RITEKĻA NUMURU

Eiropas ritekļa numuru (REN) piešķir saskaņā ar Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 ([1]) II pielikuma 6. papildinājumu.

REN maina saskaņā ar Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 II pielikuma 3.2.2.8. punktu.

REN var tikt mainīts pēc ritekļa turētāja pieprasījuma saskaņā ar Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 II pielikuma 3.2.2.9. punktu.

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.

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

3. KRAVAS VAGONI

Marķējumu uz kravas 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 apzīmē reģistrācijas dalībvalsti, kā noteikts Lēmuma (ES) 2018/1614 6. papildinājuma 4. daļā,

RFC, DB un ACTS ir ritekļa turētāja marķējums, kā noteikts Lēmuma (ES) 2018/1614 6. papildinājuma 1. daļā.

Kravas 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

Ja uz kravas vagona raksta vienu vai vairākus valsts nozīmes marķējuma burtus, šo valsts marķējumu norāda pēc starptautiskā burtu marķējuma un atdala 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

([1]) Komisijas 2018. gada 25. oktobra Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614, ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK (OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp.).

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 mašīnista kabīne, Eiropas ritekļa numuru norāda arī kabīnes iekšpusē.

5. LOKOMOTĪVES, MOTORVAGONI UN ĪPAŠIE RITEKĻI

Eiropas ritekļa numuru uz vilces ritošā sastāva katras sānsienas norāda šādi:

92 10 1108 062-6

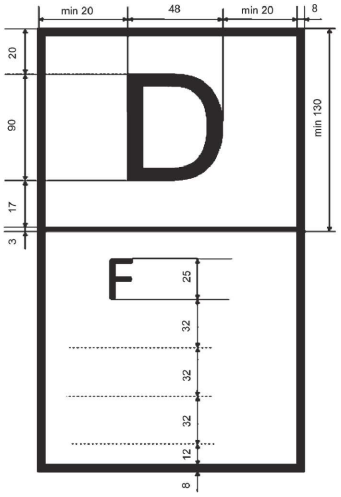
Eiropas ritekļa numuru norāda arī katras vilces ritošā sastāva kabīnes iekšpusē.

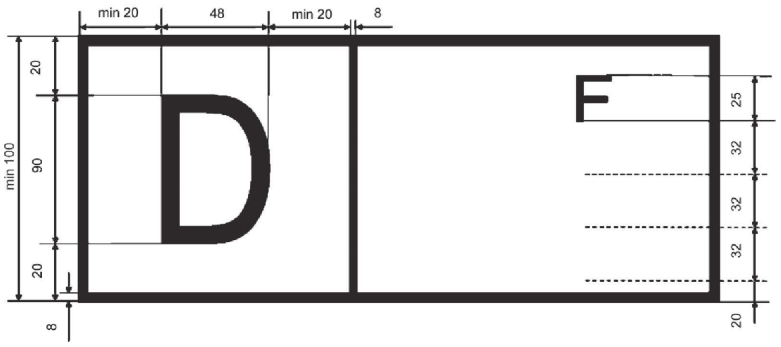
6. ALFABĒTISKAIS MARĶĒJUMS, KAS NORĀDA SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS IESPĒJU

"TEN": riteklis, kuram ir izsniegta atļauja, kas ir derīga izmantošanas telpā, kura aptver visas dalībvalstis.

"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 ir piešķirta atļauja, kura ir derīga izmantošanas telpā, kas neaptver visas dalībvalstis, jāmarķē, norādot dalībvalstis, kuras ietilpst ritekļa izmantošanas telpā. Marķējumā atļaujas piešķirušo dalībvalstu nosaukumus norāda atbilstīgi kādam no turpmākajiem attēliem, kur D apzīmē dalībvalsti, kas ir piešķirusi pirmo atļauju (šajā piemērā – Vāciju), bet F apzīmē otro atļauju piešķirušo dalībvalsti (šajā piemērā – Franciju). Dalībvalstu kodi ir saskaņā ar Lēmuma (ES) 2018/1614 6. papildinājuma 4. daļu.





I papildinājums

Jomas, kurās drīkst turpināt valsts noteikumu piemērošanu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 8. pantu

1. JOMAS, ATTIECĪBĀ UZ KURĀM VAR NOTEIKT VALSTS NOTEIKUMUS

Manevrēšana

Signalizēšanas noteikumi

Noteikumi, kuri ir saistīti ar valsts signalizācijas sistēmas ekspluatāciju

Maksimālais ātrums traucētā režīmā, arī braucot pēc redzamības

Kustība piesardzības režīmā

Vietējais ekspluatācijas noteikums

Attiecas uz konkrētiem vietējiem nosacījumiem, kad var būt nepieciešama papildinformācija, – tas attiecas tikai uz prasībām, kas nav paredzētas šajā regulā

Ekspluatācija celtniecības darbu laikā

Testa vilciena droša ekspluatācija

Vilciena saredzamība – priekšgals (sk. 4.2.2.1.2. punktu)

Esoši ritekļi, kas neatbilst SITS

Avārijas situācijas pārvarēšana un reaģēšana tajā (sk. 4.2.3.7. punktu)

Vietējo/valsts iestāžu un avārijas dienestu loma

Paziņošana par negadījumiem un starpgadījumiem: valsts norādījumi par kārtību, kā notiek paziņošana iestādēm

Ar drošību saistītajā saziņā izmantotā terminoloģija (sk. C papildinājumu)

Valsts operatīvie norādījumi

Prasības par maršruta pārzināšanu saistībā ar Direktīvas 2007/59/EK (Direktīva par mašīnistiem) transponēšanu valstī

2. ATKLĀTO PUNKTU SARAKSTS

Nestandarta pārvadājumi

Kustības grafiks (sk. 4.2.1.2.3. punktu)

Papildinformācija

Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena (sk. 4.2.3.5.1. punktu)

Papildinformācija

Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā (sk. 4.2.3.5.2. punktu)

Papildinformācija

Profesionālā kompetence (sk. 4.6. punktu)

— Personāls, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, izņemot mašīnistus.

— Papildinformācija personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pavadīšanu, izņemot mašīnistu.

— Papildinformācija personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pēdējās sagatavošanas darbiem, pirms tas šķērso robežu, un darbu aiz jebkuras(-ām) vietas(-ām), kura(-as) norādīta(-as) kā "robeža" infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā un iekļauta(-as) tā drošības atļaujā.

Veselības un drošības nosacījumi (sk. 4.7. punktu)

— Personāls, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, izņemot mašīnistus.

— Papildinformācija personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pavadīšanu, izņemot mašīnistu.

— Pieļaujamais alkohola līmenis (sk. 4.7.1. punktu).

Kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi (sk. 4.4. punktu un B papildinājumu)

— Smiltnīcas izmantošana – automātiskā smiltnīca un ziņojums smiltnīcas izmantošanas gadījumā.

— Pārbrauktuves bojājums – papildinformācija.

Ar drošību saistītajā saziņā izmantotā terminoloģija (sk. C papildinājumu)

Papildu termini

Ekspluatācija garos tuneļos (sk. 4.3.5. punktu)

Papildinformācija

J papildinājums

Terminu skaidrojumi

Terminu skaidrojumos dotas šajā regulā izmantoto terminu definīcijas.

Šajā regulā piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 2. pantā un Lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS 2.2. punktā norādītās definīcijas.

Termins	Definīcija
Negadījums	Kā definēts Direktīvas (ES) 2016/798 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 dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kuri 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 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/68/EK [1] 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".
Mašīnists	Kā definēts Direktīvas 2007/59/EK 3. pantā.
Avārijas izsaukums	Izsaukums dažās bīstamās situācijās, lai brīdinātu visus vilcienus/manevrus konkrētā teritorijā.
Pabraukšana garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas	Pabraukšana garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas ir visi gadījumi, kad vilciens turpina kustību aiz kustības atļaujas zonas beigām šādos apstākļos: — sliežu ceļa signāls brīdina par bīstamību vai ir dots rīkojums apstāties, ja *ATP* nedarbojas, — *ATP* paredzētās kustības atļaujas beigas, — punkts, kas paziņots ar noteikumos paredzētu mutvārdu vai rakstveida atļauju, — apstāšanās plāksnes, — roku signāli. Tas ietver kustības atļauju, kas minēta *ETCS*, un kustības atļauju, uz ko attiecas norādījumi/signāli. Nav iekļauti gadījumi, kad riteklis, kuram nav pievienota vilces vienība, vai bez uzraudzības atstāts vilciens sāk ripot.
Eiropas norādījums	Saskaņots operatīvs norādījums, ar ko mašīnistiem Eiropas Savienībā sniedz līdzīga satura informāciju, lai tie līdzīgi atbildētu līdzīgās situācijās.
Evakuācija	Vilciena evakuācija ir situācija, kad visiem pasažieriem liek izkāpt no vilciena un doties uz infrastruktūras objektu vilciena personāla uzraudzībā. Vilciena personāls ir vienojies ar signalizētāju vai citu infrastruktūras pārvaldītāja pilnvarotu darbinieku, ka šāda rīcība ir droša.

Termins	Definīcija
Nestandarta pārvadājumi	Riteklis un/vai tā vestā krava, kas savas konstrukcijas, dizaina, izmēru vai svara dēļ neatbilst maršruta parametriem un kā kustībai ir jāsaņem īpaša atļauja, un kam var būt nepieciešami īpaši apstākļi visā tā braucienā vai kādā tā daļā.
Veselības un drošības nosacījumi	Šīs regulas 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 (ES) 2016/798 3. pantā.
Vilciena garums	Visu ritekļu, ieskaitot lokomotīvi(-es), kopējais garums virs buferiem.
Apvedceļš	Sliežu ceļš, kas savienots ar galveno ceļu un ko izmanto garāmbraukšanai, šķērsošanai un stāvēšanai.
Valsts norādījums	Norādījums, kas izdots valsts līmenī vai ko izdevis infrastruktūras pārvaldītājs un kas attiecas uz situācijām, kuras saistītas ar B klases sistēmu vai pāreju no A klases sistēmām uz B klases sistēmām un otrādi.
Darba valoda	Valoda vai valodas, ko infrastruktūras pārvaldītājs lieto ikdienas darbā 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.
Operatīvs norādījums	Oficiāla informācijas apmaiņa starp signalizētāju un mašīnistu, lai nodrošinātu/turpinātu dzelzceļa darbību konkrētās situācijās. Operatīvs norādījums var būt izdots valsts līmenī un Eiropas līmenī.
Pasažieris	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.
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 būtisks uzdevums	Uzdevums, ko veic personāls, kontrolējot vai ietekmējot vilciena kustību, un kas var ietekmēt dzelzceļa drošību.
Paredzētā pietura	Plānota apstāšanās komerciālu vai operatīvu iemeslu dēļ.
Pievedceļš	ir jebkurš sliežu ceļš ekspluatācijas punktā, ko neizmanto vilciena ekspluatācijas maršrutā.
Signalizētājs	Darbinieks, kas nosaka vilcienu maršrutu un manevrus un dod norādījumus mašīnistiem.
Personāls	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbinieki vai līgumdarbinieki, kas pilda šajā regulā norādītos pienākumus.

Termins	Definīcija
STOP signāls	Jebkāda veida signāla rādījums, kas neļauj mašīnistam 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 (-ām) ir pieejami vilciena dati un kura(-as) kursē starp diviem vai vairākiem noteiktiem punktiem.
Vilcienu nosūtīšana	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, mašīnista vai pavadoņa pienākumu, veikšanai vilcienā.
Vilciena sagatavošana	Pārliecināšanās, ka ir izpildīti visi vilciena ekspluatācijas sākšanai vajadzīgie nosacījumi, vilciena iekārtas ir pareizi izvietotas un vilciena sastāvs atbilst tam piešķirtajam(-iem) maršrutam(-iem). Vilciena sagatavošanā ietilpst arī tehniskās pārbaudes, ko veic pirms vilciena ekspluatācijas sākuma.

([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.).

Saīsinājums	Skaidrojums
AC	Maiņstrāva
ATP	Vilciena automātiskā aizsardzība (*Automatic Train Protection*)
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	Mašīnista un mašīnas saskarne (*Driver Machine Interface*)
EK	Eiropas Kopiena
EKG	Elektrokardiogramma
EIRENE	Eiropas integrētais dzelzceļa radio paplašinātais tīkls (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*)
NE	Eiropas standarts (*Euro-norm*)

Saīsinājums	Skaidrojums
ENE	Energoapgāde (*Energy*)
ERA	Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra
EARTR	Apstiprināto ritekļu tipu Eiropas reģistrs
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*)
IP	Infrastruktūras pārvaldītājs
INF	Infrastruktūra
OPE	Satiksmes nodrošināšana un vadība (*Operation and Traffic Management*)
OSJD	Dzelzceļu sadarbības organizācija (*Organisation for Co-operation between Railways*)
PPV/PPW	Noteikumi dzelzceļa ritekļu izmantošanai starptautiskajā satiksmē; abreviatūra no krievu valodas (*Правила пользования вагонами в международном сообщении*)
RINF	Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS
RST	Ritošais sastāvs
DPU	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
DPS	Drošības pārvaldības sistēma
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*)
TPS	Vilcienu aizsardzības sistēma (*Train Protection System*)
SITS	Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija
UIC	Starptautiskā Dzelzceļu savienība (*Union Internationale des Chemins de fer*)
Lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva (*LOC&PAS*) SITS	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"

Saīsinājums	Skaidrojums
Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (*CCS*) SITS	Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā
Trokšņa (*NOI*) SITS	Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis", ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES
Kravas vagonu (*WAG*) SITS	Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu
SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (*PRM* SITS)	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1300/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām
Energoapgādes (*ENE*) SITS	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1301/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai
Infrastruktūras (*INF*) SITS	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1299/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai
SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" (*SRT* SITS)	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1303/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos