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

►**B**

KOMISIJAS LĒMUMS

(2007. gada 20. decembris)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar drošību dzelzceļa tuneļos Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmā

(izziņots ar dokumenta numuru K(2007) 6450)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/163/EK)

(OV L 64, 7.3.2008., 1. lpp.)

Grozīts ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Lēmums 2011/291/ES (2011. gada 26. aprīlis)	L 139	1	26.5.2011.
►**M2**	Komisijas Lēmums 2012/464/ES (2012. gada 23. jūlijs)	L 217	20	14.8.2012.

▼B

KOMISIJAS LĒMUMS

(2007. gada 20. decembris)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar drošību dzelzceļa tuneļos Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmā

(izziņots ar dokumenta numuru K(2007) 6450)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/163/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ([1]) un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

ņemot vērā Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ([2]) un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 5. panta 1. punktu un Direktīvas 96/48/EK 5. panta 1. punktu uz katru apakšsistēmu attiecas viena SITS. Vajadzības gadījumā uz vienu apakšsistēmu var attiekties vairākas SITS, un viena SITS var attiekties uz vairākām apakšsistēmām. Lēmumam izstrādāt un/vai pārskatīt SITS un tās tehniskās un ģeogrāfiskās darbības jomas izvēlei nepieciešams pilnvarojums saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 6. panta 1. punktu un Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktu.

(2) Pirmais solis SITS izveidē ir SITS projekta sagatavošana Eiropas Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības asociācijā (*AEIF*), kas noteikta par apvienoto pārstāvju komiteju.

(3) *AEIF* tika piešķirtas pilnvaras izstrādāt SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" projektu saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 6. panta 1. punktu.

(4) SITS projektu ir izskatījusi komiteja, kas izveidota ar Direktīvu 96/48//EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un minēta Direktīvas 2001/16/EK 21. pantā.

(5) Direktīva 2001/16/EK, Direktīva 96/48/EK un SITS attiecas uz atjaunošanu, bet neattiecas uz nomaiņu, kas saistīta ar tehnisko apkopi. Tomēr dalībvalstis tiek aicinātas piemērot SITS nomaiņai, kas saistīta ar tehnisko apkopi, ja tas ir iespējams un ja to attaisno tehniskās apkopes darba apjoms.

(6) Pašreizējā SITS versijā nav pilnībā aplūkotas visas pamatprasības. Saskaņā ar 17. pantu Direktīvā 2001/16/EK un 17. pantu Direktīvā 96/48/EK, neizskatītie tehniskie aspekti šīs SITS C pielikumā norādīti kā "atklātie punkti".

([1]) OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/32/EK (OV L 141, 2.6.2007.).

([2]) OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/32/EK.

▼B

(7) Saskaņā ar 17. pantu Direktīvā 2001/16/EK un 17. pantu Direktīvā 96/48/EK, atsevišķām dalībvalstīm jāinformē citas dalībvalstis un Komisija par attiecīgajiem valsts tehniskajiem noteikumiem, kurus izmanto, lai īstenotu pamatprasības saistībā ar šiem "atklātajiem punktiem", kā arī par iestādēm, kuras pilnvaro veikt procedūru, lai novērtētu atbilstību vai piemērotību lietošanai, un par pārbaudes procedūru, ko izmanto, lai verificētu apakšsistēmu savstarpēju izmantojamību Direktīvas 2001/16/EK 16. panta 2. punkta nozīmē. Pēdējā no minētajiem nolūkiem dalībvalstīm pēc iespējas jāpiemēro Direktīvā 2001/16/EK un Direktīvā 96/48/EK norādītie principi un kritēriji. Ja vien iespējams, dalībvalstīm jāizmanto iestādes, kas paziņotas saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 20. pantu un Direktīvas 96/48/EK 20. pantu. Komisijai jāanalizē dalībvalstu nosūtītā informācija par valsts tiesību normām, procedūrām, iestādēm, kuras ir atbildīgas par procedūru īstenošanu, un šo procedūru ilgumu un attiecīgā gadījumā jāpārrunā ar komiteju nepieciešamība pieņemt pasākumus.

(8) Attiecīgajā SITS nav jāpieprasa īpašu tehnoloģiju vai tehnisku risinājumu izmantošana, izņemot gadījumus, kad tas ir pilnīgi nepieciešams Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējai izmantojamībai.

(9) SITS ir balstīta uz vislabākajām pieejamajām ekspertu zināšanām attiecīgā projekta sagatavošanas laikā. Tehnoloģijas, ekspluatācijas, drošības vai sociālo prasību attīstība var radīt nepieciešamību izdarīt grozījumus šajā SITS vai papildināt to. Attiecīgā gadījumā jāuzsāk pārskatīšanas vai atjaunināšanas procedūra saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 6. panta 3. punktu vai Direktīvas 96/48/EK 6. panta 3. punktu.

(10) Lai veicinātu jauninājumus un ņemtu vērā gūto pieredzi, pielikumā pievienotā SITS periodiski jāpārskata.

(11) Ja tiek piedāvāti novatoriski risinājumi, ražotājs vai līgumslēdzējs norāda atkāpi no SITS attiecīgās iedaļas. Eiropas Dzelzceļu aģentūra izstrādās šāda risinājuma atbilstīgās funkcionālās un saskarnes specifikācijas un novērtēšanas metodes.

(12) Pilnvarojumā prasīts, lai SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" attiektos uz negadījumu un starpgadījumu, jo īpaši ugunsgrēka draudu, profilaksi un mazināšanu tuneļos. Šajā kontekstā bija jāizskata visi attiecīgie iespējamie riski, ietverot riskus, kas saistīti ar noskriešanu no sliedēm, sadursmi, ugunsgrēku un bīstamu vielu izplūdi. Tomēr šie mērķi un riski jāņem vērā tikai tiktāl, ciktāl tie ietekmē direktīvās aprakstītās apakšsistēmas, un ja rezultātā izstrādātās specifikācijas var saistīt ar attiecīgajām pamatprasībām. Bija paredzēts, ka jāņem vērā vairākas apakšsistēmas, galvenokārt, infrastruktūras, ritošā sastāva, satiksmes nodrošināšanas un vadības, tehniskās apkopes apakšsistēma, kā aprakstīts direktīvu II pielikumā.

▼B

(13) Starptautiskās Dzelzceļu savienības (*UIC*) un ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (*UNECE*) dzelzceļa tuneļu eksperti laikā no 2002. gada līdz 2003. gadam izvērtēja un apkopoja labākos pasākumus, ko Eiropā pašlaik piemēro, lai panāktu drošību jaunos un ekspluatācijā esošos tuneļos. Infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa uzņēmumu eksperti, ritošā sastāva ražotāji un zinātnieki laikā no 2003. gada līdz 2005. gadam, tiekoties SITS darba grupā, uzsāka izvēli, ņemot vērā šos ieteikumus par labāko praksi. *AEIF* eksperti tāpat kā *UIC* un *UNECE* eksperti atzina, ka negadījumu profilakse dzelzceļā ir galvenais pasākums. Profilakses pasākumi parasti ir rentablāki nekā mazināšanas vai glābšanas pasākumi. Profilaktisku un mazinošu pasākumu apvienojums, ko papildina pašizglābšanās un glābšanas pasākumi, vislabāk atbildīs mērķim ar samērīgām izmaksām panākt optimālu drošību.

(14) Pamatdirektīvu 96/48/EK un 2001/16/EK galvenais mērķis ir savstarpēja izmantojamība. To nolūks ir saskaņot pašreiz praksē piemērojamos drošības pasākumus un tehniskos noteikumus, lai nodrošinātu savstarpēju izmantojamību un pasažieriem visā Eiropā piedāvātu vienādu pieeju drošībai un drošības pasākumiem. Bez tam vilcienu, kas atbilst šai SITS (un ritošā sastāva SITS), principā jāpieņem jebkurā tunelī Eiropas transporta tīklā.

(15) Drošības līmenis Kopienas dzelzceļa sistēmā kopumā ir augsts, jo īpaši salīdzinājumā ar autotransportu. Tuneļi statistiski ir vēl drošāki nekā pārējais tīkls. Tomēr ir svarīgi vismaz uzturēt drošības līmeni pašreizējā dzelzceļu pārstrukturēšanas posmā, kurā nodalīs iepriekš integrētās dzelzceļa uzņēmumu funkcijas un turpinās pārorientēt dzelzceļa nozari no pašregulēšanās uz valsts regulējumu. Tas bija galvenais pamatojums Direktīvai 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) ([1]): jāturpina uzlabot drošība, cik vien tas ir praktiski iespējams un ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu veida konkurētspēju.

(16) Šīs SITS mērķis bija tehnisko progresu tuneļu drošības jomā vērst uz saskaņotiem un rentabliem pasākumiem; cik vien tas ir praktiski iespējams, tiem jābūt vienādiem visā Eiropā.

(17) Šī SITS attiecas gan uz tuneļiem lauku apvidos ar nelielu satiksmes apjomu, gan uz tuneļiem pilsētu centrā ar lielu daudzumu vilcienu un pasažieru. Šī SITS nosaka tikai obligātās prasības: atbilstība SITS pati par sevi vien vēl negarantē drošu nodošanu ekspluatācijā un drošu ekspluatāciju. Visām drošuma

([1]) OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

▼B

jautājumu risināšanā iesaistītajām personām jāsadarbojas, lai attiecīgajā tunelī panāktu pienācīga līmeņa drošumu atbilstīgi šīs SITS un savstarpējās izmantojamības direktīvu noteikumiem. Dalībvalstis tiek aicinātas, atklājot jaunu tuneli vai ekspluatējot savstarpēji izmantojamus vilcienus jau esošos tuneļos, ikreiz pārbaudīt, vai vietējie apstākļi (tostarp satiksmes veids un intensitāte) paredz vajadzību pēc papildu pasākumiem bez šajā SITS norādītajiem. To var veikt, izmantojot riska analīzi vai jebkādu citu modernu metodiku. Šādas pārbaudes ir daļa no Dzelzceļu drošības direktīvas 10. un 11. pantā paredzētā drošības sertifikātu un drošības atļauju sistēmas.

(18) Dažās dalībvalstīs jau tiek veikti drošības pasākumi, kas paredz augstāku drošības līmeni nekā šajā SITS norādītais. Šādi spēkā esoši noteikumi jāizskata Dzelzceļu drošības direktīvas 8. panta kontekstā. Bez tam saskaņā ar tās pašas direktīvas 4. pantu dalībvalstis nodrošina, ka kopumā tiek uzturēta dzelzceļu drošība, un gadījumos, kad tas ir praktiski iespējams, to pastāvīgi paaugstina, ņemot vērā Kopienas tiesību aktu pilnveidošanos un zinātnes un tehnikas attīstību un piešķirot prioritāti smagu negadījumu novēršanai.

(19) Dalībvalstīm ir tiesības pieprasīt stingrākus pasākumus īpašās situācijās, ja vien šādi pasākumi netraucē savstarpējai izmantojamībai. Šāda iespēja ir paredzēta Dzelzceļu drošības direktīvas 8. pantā un šīs SITS 1.1.6. punktā. Šādas stingrākas prasības var pamatot ar scenārija analīzi un riska analīzi, un tās var attiekties uz infrastruktūras, enerģijas apgādes un satiksmes nodrošināšanas apakšsistēmu. Paredzams, ka dalībvalstis apsvērs šādu stingrāku prasību nepieciešamību, ņemot vērā dzelzceļa ekonomisko dzīvotspēju un pēc apspriešanās ar attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa uzņēmumiem un glābšanas dienestiem.

(20) Lai noteiktu pasākumus, kas īstenojami attiecībā uz tuneli un vilcienu, ir apskatīts tikai ierobežots negadījumu veidu skaits. Ir noteikti attiecīgi pasākumi, ar ko novērsīs vai būtiski samazinās risku, kas saistīts ar šāda veida negadījumiem. Šie pasākumi ir izstrādāti kategorijās profilakse, mazināšana, evakuācija un glābšana. Šīs SITS D pielikumā parādīta kvalitatīvā attiecība starp negadījumu veidiem un pasākumiem, norādot, kuri pasākumi attiecas uz katru negadījumu veidu. Tādējādi šīs SITS piemērošana negarantē nelaimes gadījumu riska neiespējamību.

(21) Valsts iestāžu kompetencē ir noteikt glābšanas dienestu uzdevumus un atbildības jomu. Šajā SITS norādītie pasākumi glābšanas jomā pamatojas uz pieņēmumu, ka glābšanas dienesti, iesaistoties negadījumā tunelī, glābs dzīvības, nevis materiālās vērtības, piemēram, vagonus vai konstrukcijas. Šajā SITS turpmāk norādīti glābšanas dienestu paredzamie uzdevumi katra veida negadījumā.

▼B

(22) Šā lēmuma noteikumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kas izveidota ar Padomes Direktīvas 96/48/EK 21. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo Komisija pieņem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju ("SITS") Direktīvas 2001/16/EK 6. panta 1. punktā minētajai Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas un Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minētajai Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas apakšsistēmai "Drošība dzelzceļa tuneļos".

SITS izklāstīta šā lēmuma pielikumā.

SITS pilnībā piemēro Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā, kas definēta Direktīvas 2001/16/EK I pielikumā, un Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmā, kas definēta Direktīvas 96/48/EK I pielikumā, ievērojot šā lēmuma 2. pantu.

2. pants

1. Attiecībā uz jautājumiem, kas klasificēti kā "atklātie punkti" un izklāstīti SITS C pielikumā, nosacījumi, kas izpildāmi attiecībā uz savstarpējas izmantojamības verifikāciju atbilstīgi Direktīvas 96/48/EK 16. panta 2. punktam un Direktīvas 2001/16/EK 16. panta 2. punktam, ir tie piemērojamie tehniskie noteikumi, ko izmanto dalībvalstī, kura atļauj šajā lēmumā aprakstītās apakšsistēmas nodošanu ekspluatācijā.

2. Sešos mēnešos pēc šā lēmuma paziņošanas katra dalībvalsts pārējām dalībvalstīm un Komisijai dara zināmu:

(a) šā panta 1. punktā minēto piemērojamo tehnisko noteikumu sarakstu;

(b) atbilstības novērtējuma un pārbaudes procedūru, kas jāveic attiecībā uz šo noteikumu piemērošanu;

(c) iestādes, kuras ir pilnvarotas veikt šādu atbilstības novērtējuma un pārbaudes procedūru.

3. pants

Šo Lēmumu piemēro no 2008. gada 1. jūlija.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

▼B

PIELIKUMS

DIREKTĪVA 2001/16/EK – EIROPAS PARASTO DZELZCEĻU SISTĒMAS SAVSTARPĒJA IZMANTOJAMĪBA

DIREKTĪVA 96/48/EK PAR EIROPAS ĀTRGAITAS DZELZCEĻU SISTĒMAS SAVSTARPĒJU IZMANTOJAMĪBU

▼M2

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA

▼B

Apakšsistēmas: “Infrastruktūra”, “Enerģijas apgāde”, “Satiksmes nodrošināšana un vadība”, “Vilcienu vadības iekārtas un signalizācija”, “Ritošais sastāvs”

Aspekts: “Drošība dzelzceļa tuneļos”

1. **IEVADS**

1.1. **Tehniskā darbības joma**

1.1.1. Drošība tunelī kā vispārīgās drošības daļa

1.1.2. Tuneļa garums

1.1.3. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošības kategorijas

1.1.3.1. Ritošais sastāvs līdz 5 km gariem tuneļiem

1.1.3.2. Ritošais sastāvs visiem tuneļiem

1.1.3.3 Ritošais sastāvs tuneļos ar apakšzemes stacijām

1.1.4. Apakšzemes stacijas

1.1.5. Bīstamās kravas

1.1.6. Īpašas drošības prasības dalībvalstīs

1.1.7. Riska darbības joma, riski, kurus šī SITS neaptver

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

1.3. **Šīs SITS saturs**

2. **ASPEKTA/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA**

2.1. **Vispārējā daļa**

2.2. **Riska scenāriji**

2.2.1. “Karsti” starpgadījumi: ugunsgrēks, sprādziens, pēc kura izceļas ugunsgrēks, toksisku dūmu vai gāzu emisija

2.2.2. “Auksti” starpgadījumi: sadursme, noskriešana no sliedēm

2.2.3. Ilgstoša apstāšanās

2.2.4. Izņēmumi

2.3. **Glābšanas dienestu pienākumi**

3. **PAMATPRASĪBAS**

3.1. **Pamatprasības saskaņā ar Direktīvu 2001/16/EK**

3.2. **Detalizētas pamatprasības saistībā ar tuneļa drošību**

4. **APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS**

4.1. **Ievads**

4.2. **Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

4.2.1. Specifikāciju pārskats

▼B

4.2.2. Infrastruktūras apakšsistēma

4.2.2.1. Pārmiju un krustojumu ierīkošana

4.2.2.2. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām

4.2.2.3. Ugunsdrošības prasības konstrukcijām

4.2.2.4. Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem

4.2.2.5. Ugunsgrēka signalizācijas sistēma

4.2.2.6. Pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas mehānismi starpgadījumā

4.2.2.6.1. Drošas zonas definīcija

4.2.2.6.2. Vispārēji nosacījumi

4.2.2.6.3. Laterālas un/vai vertikālas avārijas izejas uz virszemi

4.2.2.6.4. Palīgejas uz citu tuneli

4.2.2.6.5. Alternatīvi tehniskie risinājumi

4.2.2.7. Evakuācijas pārejas

4.2.2.8. Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem

4.2.2.9. Evakuācijas zīmes

4.2.2.10. Avārijas sakari

4.2.2.11. Pieeja glābšanas dienestiem

4.2.2.12. Glābšanas zonas ārpus tuneļiem

4.2.2.13. Ūdensapgāde

4.2.3. Enerģijas apgādes apakšsistēma

4.2.3.1. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija

4.2.3.2. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums

4.2.3.3. Elektroenerģijas piegāde

4.2.3.4. Prasības elektrokabeļiem tuneļos

4.2.3.5. Elektroinstalāciju drošums

4.2.4. Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēma

4.2.4.1. Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces

4.2.5. Ritošā sastāva apakšsistēma

4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības

4.2.5.2. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti

4.2.5.3. Kravas vilcienu ugunsdrošība

4.2.5.3.1. Kustības turpināšana

4.2.5.3.2. Mašīnista aizsardzība

4.2.5.3.3. Vilcienu ar pasažieriem un kravas vai vieglajiem autotransporta līdzekļiem ugunsdrošība

4.2.5.4. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas

4.2.5.5. Papildu pasākumi degoša pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai

4.2.5.5.1. Vispārēji mērķi un nepieciešamā pasažieru vilcienu kustības turpināšana

4.2.5.5.2. Prasības bremzēm

4.2.5.5.3. Prasības vilcei

4.2.5.6. Ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas

4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos

▼B

4.2.5.8. Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta

4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma

4.2.5.10. Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā

4.2.5.11. Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns

4.2.5.11.1. Pasažieru avārijas izejas

4.2.5.11.2. Pasažieru ieejas durvis

4.2.5.12. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

4.3.1. Vispārējā daļa

4.3.2. Saskarnes ar infrastruktūras apakšsistēmu

4.3.2.1. Evakuācijas pārejas

4.3.2.2. Tuneļa stāvokļa pārbaude

4.3.3. Saskarnes ar enerģijas apgādes apakšsistēmu

4.3.3.1. Vilces barošanas avotu sistēmu sadalīšana posmos

4.3.4. Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu

4.3.5. Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu

4.3.5.1. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības

4.3.5.2. Maršruta apraksts

4.3.5.3. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem

4.3.5.4. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence

4.3.6. Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu

4.3.6.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības

4.3.6.2. Pārējās ritošā sastāva specifikācijas

4.3.7. Saskarnes ar PRM apakšsistēmu

4.3.7.1. Evakuācijas pārejas

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

4.4.1. Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības

4.4.1.1. Pirms vilciena ekspluatācijas uzsākšanas

4.4.1.2. Vilciena braukšanas laikā

4.4.1.2.1. Ar drošību saistīts aprīkojums

4.4.1.2.2. Starpgadījumi ar sakarsušām buksēm

4.4.2. Ārkārtas noteikumi

4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības

4.4.3.1. Saturs

4.4.3.2. Identifikācija

4.4.3.3. Mācības

4.4.4. Izolācijas un zemējuma procedūras

4.4.5. Maršruta apraksts

4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem

4.4.7. Koordinācija starp tuneļa kontroles centriem

▼B

4.5.	**Tehniskās apkopes noteikumi**
4.5.1.	Tuneļa stāvokļa pārbaude
4.5.2.	Ritošā sastāva tehniskā apkope
4.5.2.1.	Pasažieru ritošais sastāvs
4.5.2.2.	Kravas ritošais sastāvs
4.6.	**Profesionālā kvalifikācija**
4.6.1.	Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence
4.7.	**Veselības un drošības nosacījumi**
4.7.1.	Pašizglābšanās iekārta
4.8.	**Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs**
4.8.1.	Infrastruktūras reģistrs
4.8.2.	Ritošā sastāva reģistrs
5.	**SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI**
6.	**KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFICĒŠANA**
6.1.	**Savstarpējas izmantojamības komponenti**
6.2.	**Apakšsistēmas**
6.2.1.	Atbilstības novērtēšana (vispārējā daļa)
6.2.2.	Atbilstības novērtēšanas procedūras (moduļi)
6.2.3.	Pastāvošie risinājumi
6.2.4.	Novatoriski risinājumi
6.2.5.	Tehniskās apkopes novērtējums
6.2.6.	Ekspluatācijas noteikumu novērtējums
6.2.7.	Papildu prasības specifikāciju novērtējumam attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem
6.2.7.1.	Pārmiju un krustojumu ierīkošana
6.2.7.2.	Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām
6.2.7.3.	Ugunsdrošības prasības konstrukcijām
6.2.7.4.	Pašizglābšanās, glābšanas un evakuācijas mehānismi starpgadījumā
6.2.7.5.	Glābšanas dienestu piekļuve un aprīkojums
6.2.7.6.	Elektroinstalāciju drošums
6.2.7.7.	Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces
6.2.8.	Papildu prasības specifikāciju novērtējumam attiecībā uz dzelzceļa uzņēmumiem
6.2.8.1.	Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve
6.2.8.2.	Pašizglābšanās iekārta
7.	**ĪSTENOŠANA**
7.1.	**Šīs SITS piemērošana ekspluatācijā nododamajām apakšsistēmām**
7.1.1.	Vispārējā daļa
7.1.2.	Jaunuzbūvēts ritošais sastāvs, kas būvēts pēc pastāvoša projekta
7.1.3.	Pastāvošs ritošais sastāvs, kas paredzēts darbībai jaunos tuneļos

▼B

7.2. **Šīs SITS piemērošana jau ekspluatācijā esošām apakšsistēmām**

7.2.1. Ievads

7.2.2. Modernizēšanas un atjaunošanas pasākumi tuneļiem, kas garāki par 1 km, INS un ENE apakšsistēmai

7.2.2.1. Infrastruktūra

7.2.2.2. Enerģijas apgāde

7.2.3. Modernizēšanas un atjaunošanas pasākumi CCS, OPE, RST apakšsistēmai

7.2.3.1. Vilcienu vadības iekārtas un signalizācija – pasākumi nav nepieciešami

7.2.3.2. Satiksmes nodrošināšana un vadība

7.2.3.3. Ritošais sastāvs (Pasažieru ritošais sastāvs)

7.2.4. Pārējie pastāvošie tuneļi

7.3. **SITS pārskatīšana**

7.4. **Izņēmumi valsts, divpusējiem, daudzpusējiem vai starptautiskiem nolīgumiem**

7.4.1. Spēkā esošie nolīgumi

7.4.2. Turpmākie nolīgumi vai pastāvošo nolīgumu grozījumi

7.5. **Īpaši gadījumi**

7.5.1. Ievads

7.5.2. Īpašo gadījumu saraksts

C PIELIKUMS – ATKLĀTIE PUNKTI

D PIELIKUMS – STARPGADĪJUMA TIPU UN PASĀKUMU SAISTĪBA

E PIELIKUMS – APAKŠSISTĒMU NOVĒRTĒJUMS

F PIELIKUMS – APAKŠSISTĒMU EK VERIFICĒŠANAS MODEĻI

G PIELIKUMS – GLOSĀRIJS

1. IEVADS

1.1. Tehniskā darbības joma

1.1.1. Drošība tunelī kā vispārīgās drošības daļa

Šo SITS piemēro jaunām, atjaunotām un modernizētām apakšsistēmām. Tā attiecināma uz šādām apakšsistēmām, kas minētas II pielikumā Direktīvai 96/48/EK un Direktīvai 2001/16/EK, kurās grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK: infrastruktūra (“INF”), enerģijas apgāde (“ENE”), vilcienu vadības iekārtas un signalizācija (“CCS”), satiksmes nodrošināšana un vadība (“OPE”) un ritošais sastāvs (“RST”).

Vispārīgie dzelzceļa drošības pasākumi (piemēram, signalizācija) ietekmē drošību tuneļos, bet nav minēti šajā SITS. Šeit ir minēti tikai specifiski pasākumi, kas paredzēti tuneļiem raksturīgu risku samazināšanai.

Vispārīgi dzelzceļa drošības pasākumi:

Vispārīgi dzelzceļa drošības pasākumi attiecas uz riskiem, kas saistīti tikai ar dzelzceļa ekspluatāciju, piemēram, vilciena noskriešana no sliedēm vai sadursme ar citu vilcienu. Tuneļa vides ietekme un tādējādi arī daži atbilstīgi pretpasākumi tiek aplūkoti šajā SITS tiktāl, ciktāl tie ietekmē drošību dzelzceļa tuneļos.

▼B

Tunelim raksturīgi pasākumi:

Šīs SITS mērķis ir definēt saistītu infrastruktūras, enerģijas apgādes, vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas, ritošā sastāva, kā arī satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas pasākumu kopumu, tādējādi visrentablākajā veidā nodrošinot optimālu drošības līmeni tuneļos. Tas pieļaus to vilcienu brīvu kustību, kas atbilst Direktīvai 96/48/EK (ātrgaitas līnijās) un Direktīvai 2001/16/EK (parastajās līnijās), ņemot vērā Eiropas dzelzceļa sistēmas saskaņotus drošības nosacījumus dzelzceļa tuneļos.

1.1.2. Tuneļa garums

— Visas šajā SITS iekļautās specifikācijas piemēro tuneļiem, kas ir garāki par 1 km, ja vien nav noteikts citādi.

— Tuneļiem, kas ir garāki par 20 km, ir nepieciešama īpaša drošības izpēte, kas var būt par pamatu šajā SITS neiekļautu papildu drošības pasākumu specifikācijai, lai pieņemtu savstarpēji izmantojamus vilcienus (vilcienus, kas atbilst attiecīgām SITS) atbilstošā ugunsdrošā vidē.

— Secīgi izvietoti tuneļi NETIEK uzskatīti par vienu tuneli, ja ir izpildītas divas turpmāk nosauktās prasības:

(A) intervāls starp tiem ārā ir garāks par 500 m;

(B) ir pieejas/izejas vieta uz drošu zonu atklātā posmā.

1.1.3. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošības kategorijas

Ritošais sastāvs, kas drīkst iebraukt tuneļos, pieder vai nu A, vai B ugunsdrošības kategorijai (turpmāk redzamās definīcijas ir saskaņotas ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.1. iedaļu un prEN45545 1. daļu).

1.1.3.1. Ritošais sastāvs līdz 5 km gariem tuneļiem

Ritošais sastāvs, kas ir projektēts un veidots darbībai apakšzemes sekcijās un tuneļos, kuri nav garāki par 5 km, un kam iespējama evakuācija no sāniem, ir iekļauts A kategorijā. Ugunsgrēka signalizācijas aktivizēšanās gadījumā vilciens turpinās virzīties uz drošu zonu (sk. definīciju 4.2.2.6.1. iedaļā) ne vairāk kā 4 minūšu braukšanas laika attālumā, pieņemot, ka vilciens var attīstīt ātrumu 80 km/h. Drošā zonā pasažieri un personāls var evakuēties no vilciena. Ja vilciens vairs nevar turpināt kustību, cilvēkus evakuēs ar tuneļa infrastruktūras palīdzību.

1.1.3.2. Ritošais sastāvs visiem tuneļiem

Ritošais sastāvs, kas ir projektēts un veidots darbībai visos Eiropas tīkla tuneļos, ir iekļauts B kategorijā. Ugunsdrošie šķēršļi ir paredzēti, lai 15 minūtes aizsargātu pasažierus un personālu pret karstuma un dūmu ietekmi degošā vilcienā. Ugunsdrošie šķēršļi un papildu pasākumi kustības turpināšanai ļautu šādiem vilcieniem izbraukt no 20 km gara tuneļa un sasniegt drošu zonu, pieņemot, ka vilciens var attīstīt ātrumu 80 km/h. Ja vilciens nevar izbraukt no tuneļa, cilvēkus evakuēs ar tuneļa infrastruktūras palīdzību.

1.1.3.3 Ritošais sastāvs tuneļos ar apakšzemes stacijām

Ja ir apakšzemes stacijas, kas definētas 1.1.4. iedaļā un kas operatīvās rīcības plānā ir norādītas kā evakuācijas vietas, un ja attālums starp secīgi izvietotām apakšzemes stacijām un portālam tuvāko apakšzemes staciju ir mazāks par 5 km, vilcieniem jāatbilst A kategorijas prasībām.

▼B

1.1.4. Apakšzemes stacijas

Attiecībā uz dzelzceļa apakšsistēmām tuneļos esošās stacijas atbilst attiecīgām šīs SITS specifikācijām.

Turklāt sabiedrībai pieejamās stacijas daļas atbilst valsts ugunsdrošības noteikumiem.

Ja abi šie nosacījumi ir izpildīti, tad apakšzemes staciju var uzskatīt par drošu zonu saskaņā ar 4.2.2.6.1. iedaļu.

1.1.5. Bīstamās kravas

Vispārīgi drošības pasākumi attiecībā uz bīstamo kravu pārvadāšanu ir definēti OPE SITS un RID. Šajā SITS nav noteikti īpaši pasākumi tunelim. Attiecīgā valsts iestāde saskaņā ar 1.1.6. iedaļu var noteikt īpašus pasākumus.

1.1.6. Īpašas drošības prasības dalībvalstīs

Principā šīs SITS specifikācijām ir saskaņotas prasības. Valstī nedrīkst samazināt pastāvošo drošības līmeni, ko paredz Direktīvas 2004/49/EK (Drošības direktīva) 4. panta 1. punkts. Dalībvalstis var saglabāt stingrākas prasības, ja vien šīs prasības nekavē to vilcienu darbību, kuri atbilst Direktīvai 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK.

Dalībvalstis saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK (Drošības direktīva) 8. pantu var noteikt jaunas un stingrākas prasības; šādas prasības dara zināmas Komisijai pirms to ieviešanas. Šādām stingrākām prasībām ir jābūt balstītām uz riska analīzi un pamatotām ar īpašu riska situāciju. Tās izriet no apspriedēm ar infrastruktūras pārvaldītājiem un attiecīgām glābšanas iestādēm, kā arī jāizvērtē to rentabilitāte.

1.1.7. Riska darbības joma, riski, kurus šī SITS neaptver

Šī SITS aptver iepriekšminēto apakšsistēmu raksturīgus riskus pasažieru un vilciena personāla drošībai tuneļos.

Šī SITS neaptver šādus riskus:

— terorisms kā tīša un iepriekš pārdomāta darbība, lai bezjēdzīgi iznīcinātu, radītu ievainojumus un cilvēku upurus;

— tuneļu stacionāro iekārtu tehniskās apkopes personāla veselība un drošība;

— finansiālie zaudējumi struktūru un vilcienu bojājumu dēļ;

— pārkāpumi tuneļos;

— no sliedēm noskrējuša vilciena ietekme uz tuneļa konstrukciju: saskaņā ar ekspertu atzinumu no sliedēm noskrējuša vilciena ietekme nebūs pietiekama, lai samazinātu tuneļa struktūras slodzes izturību;

— šajā SITS netiek risinātas drošības problēmas, kuras izraisa vilcienu kustības aerodinamiskā ietekme (sk. ātrgaitas dzelzceļu sistēmas INS SITS).

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir Eiropas parasto dzelzceļu sistēma, kas raksturota Direktīvas 2001/16/EK I pielikumā, un Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēma, kas raksturota Direktīvas 96/48/EK I pielikumā.

▼B

1.3. **Šīs SITS saturs**

Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, 5. panta 3. punktu šī SITS:

a) norāda tai paredzēto darbības jomu (direktīvas I pielikumā minēto tīkla vai ritošā sastāva daļu; direktīvas II pielikumā minēto apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu) – 2. nodaļa;

b) nosaka pamatprasības katrai attiecīgajai apakšsistēmai un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām – 3. nodaļa;

c) nosaka funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kurām jāatbilst apakšsistēmai un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām; vajadzības gadījumā šīs specifikācijas var atšķirties atbilstoši apakšsistēmas izmantošanai, piemēram, atkarībā no sliežu ceļa, mezgla un/vai ritošā sastāva kategorijas, kas paredzētas Direktīvas I pielikumā – 4. nodaļa;

d) nosaka savstarpējas izmantojamības komponentus un saskarnes, uz ko attiecināmas Eiropas specifikācijas, tai skaitā Eiropas standarti, un kas vajadzīgas, lai panāktu Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību – 5. nodaļa;

e) katrā aplūkojamā gadījumā nosaka atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtējuma kārtību. Tas jo īpaši paredz Lēmumā 93/465/EEK noteikto moduļu vai attiecīgā gadījumā īpašas kārtības izmantošanu, novērtējot savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai, kā arī apakšsistēmu "EK" verificēšanu – 6. nodaļa;

f) norāda SITS ieviešanas stratēģiju. Jo īpaši jāprecizē, kādi starpposmi paredzēti, veicot pakāpenisku pāreju no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu – 7. nodaļa;

g) norāda attiecīgā personāla profesionālo kvalifikāciju, kas ir nepieciešama apakšsistēmas darbībai, kā arī SITS ieviešanai – 4. nodaļa.

Turklāt saskaņā ar 5. panta 5. punktu katrai SITS var paredzēt īpašus gadījumus; tie ir norādīti 7. nodaļā.

Visbeidzot, šīs SITS 4. nodaļā ietverti arī darbības jomai, kas norādīta iepriekš 1.1. un 1.2. iedaļā, raksturīgi ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumi.

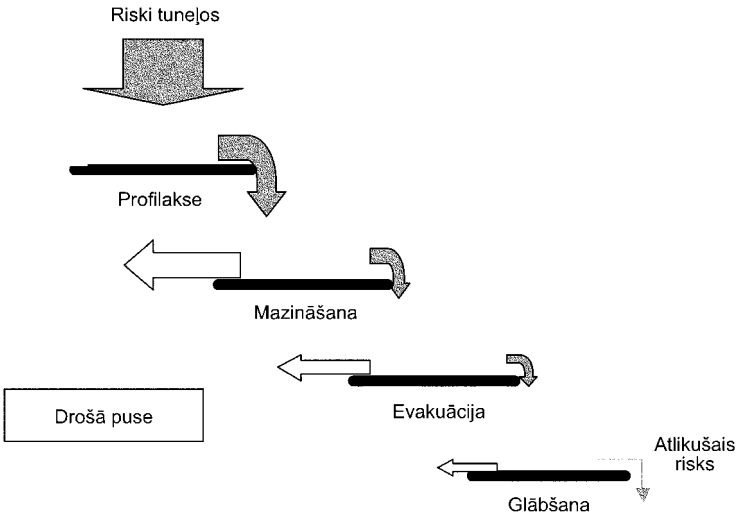
2. **ASPEKTA/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA**

2.1. **Vispārējā daļa**

SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" ir attiecināma uz visām dzelzceļa sistēmas daļām, kas ekspluatācijas laikā saistītas ar pasažieru un vilciena personāla drošību dzelzceļa tuneļos. Attiecīgās apakšsistēmas ir definētas 1.1. iedaļā "Tehniskā darbības joma"; tajā ir arī teikts, ka šajā SITS ir apskatīti tikai tunelim raksturīgi drošības pasākumi. 2.2. nodaļā aplūkoti riska scenāriji tuneļos.

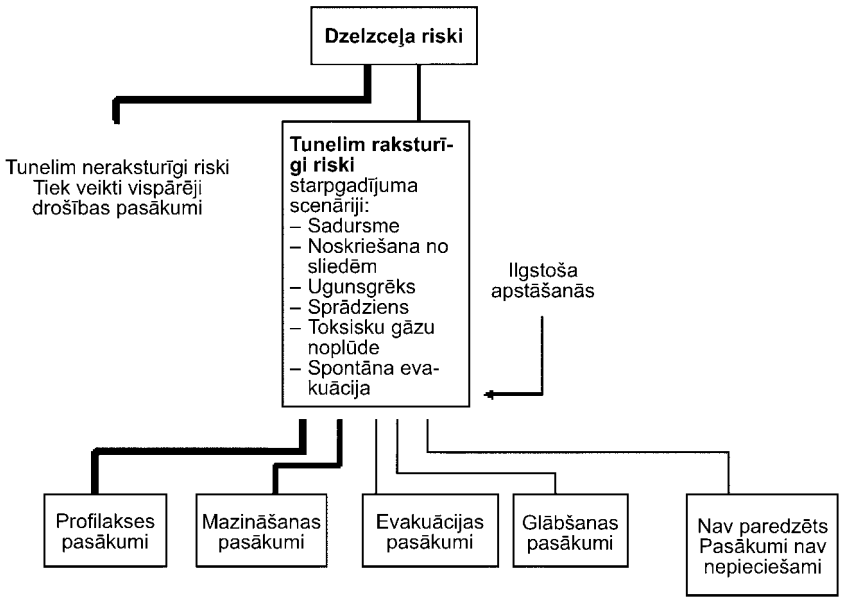
Aizsardzības līnija drošības sekmēšanai tuneļos ietver četrus secīgus posmus: profilaksi, mazināšanu, evakuāciju un glābšanu. Lielākais darbs tiek veikts profilakses jomā, kam seko mazināšana utt. Dzelzceļa nozīmīgākā iezīme ir tā spēja novērst negadījumus, izmantojot satiksmi, kas notiek uz virzoša ceļa un ko kontrolē un vada ar signalizācijas sistēmu. Drošības posmi tiek apvienoti, maksimāli samazinot atlikušo risku.

▼B



2.2. **Riska scenāriji**

Šajā SITS pieņem, ka atbilstīgi pasākumi, kuri principā izriet no dzelzceļa nozarē piemērojamiem drošības standartiem un kurus pastiprina pārējās SITS, kas ir izstrādātas vai kuru izstrāde tiks uzdota Eiropas Dzelzceļa aģentūrai (*ERA*), aptver tikai "dzelzceļa riskus". Tomēr šajā SITS tiks arī aplūkoti pasākumi, kas varētu novērst vai mazināt evakuācijas vai glābšanas operāciju problēmas pēc dzelzceļa negadījuma.



Ir noteikti attiecīgi pasākumi, ar ko likvidēs vai ievērojami samazinās no šiem scenārijiem izrietošos riskus. Tie ir izstrādāti profilakses/mazināšanas/evakuācijas/glābšanas kategorijā; tomēr šajā SITS tie neparādās zem šiem virsrakstiem, bet gan zem attiecīgu apakšsistēmu atbilstošiem virsrakstiem.

Noteiktos pasākumus var uzskatīt par reakciju uz šādiem trim starpgadījumu veidiem.

2.2.1. "Karsti" starpgadījumi: ugunsgrēks, sprādziens, pēc kura izceļas ugunsgrēks, toksisku dūmu vai gāzu emisija

▼B

Galvenais drauds ir ugunsgrēks. Tiek pieņemts, ka ugunsgrēks sākas vienā pasažieru vilcienā vai energoblokā un pilnībā attīstās 15 minūtēs pēc aizdegšanās. To konstatē, un signalizācija iedarbojas šajās pirmajās 15 minūtēs.

Ja vien ir iespējams, vilciens izbrauc no tuneļa.

Ja vilciens apstājas, pasažierus evakuē uz drošu zonu vilciena apkalpes pavadībā vai viņi paši evakuējas.

2.2.2. "Auksti" starpgadījumi: sadursme, noskriešana no sliedēm

Tunelim raksturīgi pasākumi ir vērsti uz pieejas/izejas iespējām, lai atbalstītu evakuāciju un glābšanas dienestu iejaukšanos. Atšķirība no "karstajiem" scenārijiem ir tāda, ka šeit nepastāv laika ierobežojumi uguns dēļ.

2.2.3. Ilgstoša apstāšanās

Ilgstoša apstāšanās (neplānota apstāšanās tunelī uz vairāk nekā 10 minūtēm, kas nav saistīta ar ugunsgrēku vilcienā) pati par sevi nerada draudus pasažieriem un personālam. Tomēr tā var radīt paniku un spontānu, nekontrolētu evakuāciju, kas pakļaus cilvēkus briesmām tunelī. Jābūt pasākumiem, lai kontrolētu šādu situāciju.

2.2.4. Izņēmumi

Neaplūkotie scenāriji ir minēti 1.1.7. iedaļā.

2.3. **Glābšanas dienestu pienākumi**

Glābšanas dienestu pienākumu noteikšana ir attiecīgās valsts iestādes uzdevums. Šajā SITS minētie glābšanas pasākumi balstās uz pieņēmumu, ka glābšanas dienesti, kas iesaistās negadījumā tunelī, vispirms glābj cilvēku dzīvības, nevis materiālās vērtības, piemēram, satiksmes līdzekļus vai struktūras. Tiek pieņemts, ka viņi:

"karstā" starpgadījumā

— mēģinās izglābt cilvēkus, kuri nevar sasniegt drošu zonu,

— sniegs pirmo medicīnisko palīdzību evakuētajiem,

— dzēsīs ugunsgrēku tiktāl, cik nepieciešams, lai pasargātu sevi un starpgadījumā iesaistītos cilvēkus,

— vadīs evakuāciju no tuneļa drošajām zonām uz āru,

"aukstā" starpgadījumā

— sniegs pirmo palīdzību cilvēkiem ar kritiskām traumām,

— atbrīvos iesprostotus cilvēkus,

— evakuēs cilvēkus.

Šajā SITS nav iekļautas prasības laika vai izpildes ziņā. Ņemot vērā, ka negadījumi dzelzceļa tuneļos ar daudziem upuriem notiek reti, nenoliedzami, ka var būt gadījumi, lai gan ar ļoti zemu iespējamību, pret kuriem pat labi aprīkoti glābšanas dienesti nespētu cīnīties, piemēram, visaptverošs ugunsgrēks kravas vilcienā.

Operatīvās rīcības plāniem, kas jāapstiprina kompetentai valsts iestādei, izstrādā vietējiem apstākļiem piemērotus detalizētus scenārijus. Ja šajos plānos glābšanas dienestu izteiktās prognozes pārsniedz iepriekš minētos pieņēmumus, tad var nodrošināt attiecīgus papildu pasākumus vai aprīkojumu.

▼B

Specifikācijas D pielikumā ir redzama kvalitatīvā attiecība starp starpgadījumu veidiem un pasākumiem. Turklāt D pielikumā ir pilns apraksts, kā pasākumi sekmē 2.1. iedaļā minētos četrus aizsardzības posmus: profilaksi, mazināšanu, evakuāciju un glābšanu.

3. **PAMATPRASĪBAS**

Šajā nodaļā izklāstītas direktīvas III pielikuma pamatprasības, kuras piemēro apakšsistēmai, apakšsistēmas daļai vai attiecīgajam aspektam.

Visām šīm pamatprasībām ir detalizēti paskaidrojumi par to, kā tās ņemtas vērā SITS, piemēram, izmantojot funkcionālu vai tehnisku specifikāciju, ekspluatācijas noteikumu vai nosacījumu saistībā ar personāla kompetences līmeni.

3.1. **Pamatprasības saskaņā ar Direktīvu 2001/16/EK**

Direktīvas 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, III pielikumā ir noteiktas šādas Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā ievērojamas pamatprasības:

— drošība,

— drošums un darbgatavība,

— veselība,

— vides aizsardzība,

— tehniskā saderība.

Drošību un tehnisko saderību uzskata par saistītu ar šo SITS. (Drošumu un darbgatavību var uzskatīt par drošības priekšnoteikumu, kas nav jāsamazina šīs SITS noteikumu ietekmē. Veselība un vides aizsardzība iekļauj tās pašas detalizētās pamatprasības, kas atrodamas direktīvas III pielikumā).

3.2. **Detalizētas pamatprasības saistībā ar tuneļa drošību**

Detalizētas pamatprasības, kas minētas Direktīvas 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, III pielikumā un kas ir saistītas ar tuneļa drošību, ir redzamas turpmāk tekstā slīprakstā.

III pielikuma 1.1.1. iedaļa (Vispārīgas prasības): Drošībai izšķirīgo daļu projektēšana, izgatavošana vai montāža, tehniskā apkope un uzraudzība, jo īpaši ja tas skar ierīces, kas ietekmē vilcienu kustību, jāveic tā, lai arī noteiktos nelabvēlīgos apstākļos būtu garantēts drošības līmenis, kas atbilst tīkla izveides mērķiem.

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.2. iedaļā "Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas" un 4.5. iedaļā "Tehniskās apkopes noteikumi" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

III pielikuma 1.1.4. iedaļa (Vispārīgas prasības): *Projektējot stacionāras iekārtas un ritošo sastāvu, kā arī izvēloties izmantojamos materiālus, jāparedz iespēja ugunsgrēka gadījumā ierobežot uguns un dūmu izcelšanos, izplatīšanos un to sekas.*

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.2.2.3. iedaļā "Ugunsdrošības prasības konstrukcijām", 4.2.2.4. iedaļā "Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem" un 4.2.5.1. iedaļā "Ritošā sastāva materiālu īpašības" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

III pielikuma 2.1.1. iedaļa (Infrastruktūra): Jāveic piemēroti pasākumi, kas liedz pieeju iekārtām un nepieļauj patvaļīgu iekļūšanu tajās.

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.2.2.2. iedaļā "Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

▼B

Jāizstrādā atbilstīgi noteikumi, kas paredz īpašus drošības nosacījumus ļoti garos tuneļos.

Šo pamatprasību nodrošina ar šo SITS kopumā; to piemēro tuneļiem ar garumu no 1 līdz 20 km. Par tuneļiem, kas ir garāki par 20 km, sk. 1.1.2. iedaļu.

III pielikuma 2.2.1. iedaļa (Enerģijas apgāde): Energoapgādes sistēmas ekspluatācija nedrīkst apdraudēt vilcienu vai cilvēku (pasažieru, apkalpojošā personāla, apkārtējo iedzīvotāju un trešo personu) drošību.

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.2.3.1. iedaļā "Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija", 4.2.3.2. iedaļā "Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums", 4.2.3.5. iedaļā "Elektroinstalāciju drošums" un 4.2.3.4. iedaļā "Prasības elektrokabeļiem tuneļos" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

III pielikuma 2.4.1. iedaļa (Ritošais sastāvs). Jābūt ierīcēm, kas briesmu gadījumā ļauj pasažieriem informēt mašīnistu un vilciena personālam sazināties ar viņu.

Šo pamatprasību nodrošina ar funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām ātrgaitas dzelzceļu ritošā sastāva SITS 4.2.5.3. iedaļā "Pasažieru signalizācija". Pašreizējā SRT SITS atsaucas uz šo pamatprasību 4.2.5.7. iedaļā "Sakaru līdzekļi vilcienos" un 4.2.5.8. iedaļā "Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta".

Jābūt avārijas izejām ar attiecīgu uzrakstu.

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.4.6. iedaļā "Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem" un 4.2.5.11. iedaļā "Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

Jāizstrādā attiecīgi noteikumi, kas paredz īpašus drošības nosacījumus ļoti garos tuneļos.

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.2.5.3. iedaļā "Kravas vilcienu ugunsdrošība", 4.2.5.4. iedaļā "Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas", 4.2.5.5. iedaļā "Papildu pasākumi degoša pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai", 4.2.5.6. "Ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

Vilcienos obligāti jābūt pietiekamas intensitātes un ilguma avārijas apgaismojumam.

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.2.5.9. iedaļā "Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

Vilcieni jāaprīko ar skaļruņu sistēmu, kas vilcienu un dispečeru centru personālam kalpo kā saziņas līdzeklis ar pasažieriem.

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.2.5.7. iedaļā "Sakaru līdzekļi vilcienos" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

III pielikuma 2.6.1. iedaļa (Satiksmes nodrošināšana un vadība): Tīkla ekspluatācijas noteikumu saskaņošanai, kā arī mašīnistu, vilcienu personāla un kontroles centru personāla kvalifikācijai jābūt tādai, lai garantētu drošu ekspluatāciju, ņemot vērā atšķirīgas prasības pret pārrobežu un iekšzemes pārvadājumiem.

Tehniskās apkopes darbībām un to biežumam, apkopes un kontroles centru personāla sagatavošanai un kvalifikācijai, kā arī kvalitātes nodrošinājuma sistēmai, ko ieviesuši attiecīgie uzņēmēji kontroles un tehniskās apkopes centros, jābūt tādai, kas nodrošina augstu drošības līmeni.

▼B

Šo pamatprasību nodrošina ar 4.4.1. iedaļā "Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības", 4.4.2. iedaļā "Ārkārtas noteikumi", 4.4.5. iedaļā "Maršruta apraksts", 4.4.3. iedaļā "Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības" un 4.6.1. iedaļā "Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence" minētajām funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām.

4. **APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS**

4.1. **Ievads**

Eiropas parasto dzelzceļu sistēma, uz kuru attiecas Direktīva 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, un kuras daļa ir apakšsistēmas, ir integrēta sistēma, kuras daļu savstarpējā atbilstība ir jāpārbauda. Šī atbilstība pārbaudīta saistībā ar specifikāciju izstrādi šajā SITS, tās saskarnēm attiecībā uz sistēmām, kurās tā ir iekļauta, kā arī dzelzceļa ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumiem.

Ņemot vērā visas piemērojamās pamatprasības, apakšsistēmu CR INS/ENE/CCS/OPE/RST drošības aspektu dzelzceļa tuneļos raksturo 4.2. nodaļas noteikumi.

Šo SITS piemēro jaunām, atjaunotām un modernizētām apakšsistēmām (infrastruktūra, enerģijas apgāde, vilcienu vadības iekārtas un signalizācija, satiksmes nodrošināšana, ritošais sastāvs) tuneļos. Atjaunotu un modernizētu apakšsistēmu piemērošanas nosacījumi ir definēti Direktīvas 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, 14. panta 3. punktā, un īstenošanas stratēģija ir noteikta 7. nodaļā. Modernizēšanas vai atjaunošanas prasības (raksturotas 7. nodaļā) var nebūt tik daudzpusīgas kā mērķa apakšsistēmām (raksturotas 4. nodaļā).

Jomas un to saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas raksturotas 4.2. un 4.3. iedaļā, nenosaka specifisku tehnoloģiju vai tehnisko risinājumu izmantošanu, ja vien tas nav strikti nepieciešams Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīkla savstarpējai izmantojamībai. Novatoriskiem risinājumiem, kas neatbilst šajā SITS noteiktajām prasībām un/vai kas nav novērtējami saskaņā ar šo SITS, ir nepieciešamas jaunas specifikācijas un/vai jaunas novērtēšanas metodes. Lai pieļautu tehnoloģiskas inovācijas, šīs specifikācijas un novērtēšanas metodes izstrādā, izmantojot 6.2.4. punktā raksturoto procesu.

4.2. **Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Ņemot vērā 3. nodaļas pamatprasības, iepriekšminētajās apakšsistēmās tuneļa drošībai raksturīgu aspektu funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas.

4.2.1. Specifikāciju pārskats

Infrastruktūras apakšsistēma

Pārmiju un krustojumu ierīkošana

Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām

Ugunsdrošības prasības konstrukcijām

Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem

Ugunsgrēka signalizācijas sistēma

Pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas mehānismi starpgadījumā

Drošas zonas definīcija

Vispārēji nosacījumi

Laterālas un/vai vertikālas avārijas izejas uz virszemi

▼B

Palīgejas uz citu tuneli

Alternatīvi tehniskie risinājumi

Evakuācijas pārejas

Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem

Avārijas sakari

Pieeja glābšanas dienestiem

Glābšanas zonas ārpus tuneļiem

Ūdensapgāde

Enerģijas apgādes apakšsistēma

Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija

Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums

Elektroenerģijas piegāde

Prasības elektrokabeļiem tuneļos

Elektroinstalāciju drošums

Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēma

Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces

Ritošā sastāva apakšsistēma

Ritošā sastāva materiālu īpašības

Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti

Kravas vilcienu ugunsdrošība

Kustības turpināšana

Mašīnista aizsardzība

Vilcienu ar pasažieriem un kravas vai vieglajiem autotransporta līdzekļiem ugunsdrošība

Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas

Papildu pasākumi degoša pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai

Vispārēji mērķi un nepieciešamā pasažieru vilcienu kustības turpināšana

Prasības bremzēm

Prasības vilcei

Ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas

Sakaru līdzekļi vilcienos

Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta

Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma

Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā

Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns

Pasažieru avārijas izejas

Pasažieru ieejas durvis

Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve

Ekspluatācijas noteikumi

Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības

Pirms vilciena ekspluatācijas uzsākšanas

Vilciena braukšanas laikā

Ar drošību saistīts aprīkojums

Starpgadījumi ar sakarsušām buksēm

▼B

Ārkārtas noteikumi

Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības

Saturs

Identifikācija

Mācības

Zemējuma procedūras

Maršruta apraksts

Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem

Koordinācija starp tuneļa kontroles centriem

Tehniskās apkopes noteikumi

Tuneļa stāvokļa pārbaude

Ritošā sastāva tehniskā apkope

Pasažieru ritošais sastāvs

Kravas ritošais sastāvs

Profesionālā kvalifikācija

Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence

Veselības un drošības nosacījumi

Pašizglābšanās iekārta

4.2.2. Infrastruktūras apakšsistēma

Lai uzstādītu drošības aprīkojumu tuneļos, ņem vērā darbības ar aerodinamisku ietekmi, ko rada vilcienu kustība.

4.2.2.1. Pārmiju un krustojumu ierīkošana

Infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka saskaņā ar projektēšanas, drošības un ekspluatācijas prasībām uzstāda tikai minimālu pārmiju un krustojumu shēmu skaitu.

4.2.2.2. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām

Lai novērstu nesankcionētu piekļuvi aprīkojuma telpām un avārijas izejām, no ārpuses izmanto fiziskas sistēmas, piemēram, slēdzenes, bet no iekšpuses vienmēr ir jābūt iespējai atvērt durvis evakuācijas mērķiem.

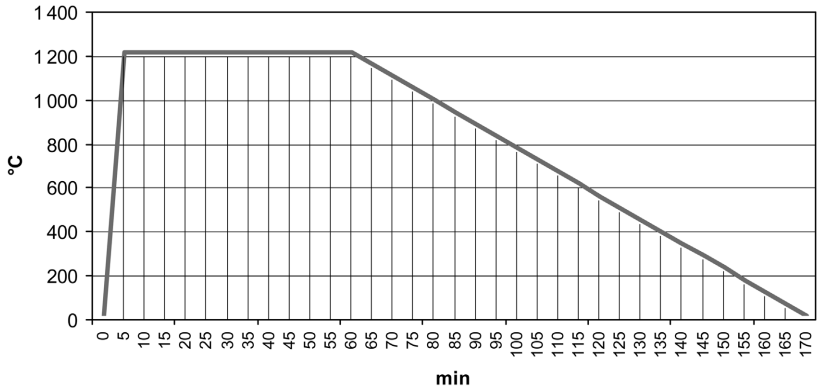
4.2.2.3. Ugunsdrošības prasības konstrukcijām

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem neatkarīgi no to garuma.

Ugunsgrēka gadījumā konstrukcija saglabā viengabalainību pietiekami ilgi, lai pasažieri un personāls varētu paši izglābties un evakuēties, kā arī lai varētu iesaistīties glābšanas dienesti bez konstrukcijas sabrukšanas riska.

Jānovērtē gatavās tuneļa virsmas, gan *in situ* ieža, gan monolītbetona pārklājuma, ugunsizturība. Tai noteiktu laikposmu ir jābūt noturīgai pret uguns temperatūru. Noteiktā "temperatūras un laika līkne" (*EUREKA* līkne) ir dota turpmāk redzamajā grafikā. Tā ir izmantojama tikai betona konstrukciju projektēšanai.

▼B



4.2.2.4. Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem neatkarīgi no to garuma.

Šo specifikāciju piemēro celtniecības materiāliem un iekārtām tuneļos, izņemot konstrukcijas, kas ir iekļautas 4.2.2.3. iedaļā. Tiem atkarībā no projekta vajadzībām ir jābūt ar zemu uzliesmojamību, neuzliesmojošiem vai aizsargātiem. Tuneļa fundamenta materiāls atbilst EN 13501-1:2002 A2 klasifikācijas prasībām. Paneļi, kas nav konstrukcijas, un cits aprīkojums atbilst EN 13501-1:2002 B klasifikācijas prasībām.

4.2.2.5. Ugunsgrēka signalizācijas sistēma

Tehniskās telpas ir noslēgtas telpas ar ieejas/izejas durvīm tunelī vai ārpus tā ar drošības iekārtām, kas ir nepieciešamas šādām funkcijām: pašizglābšanās un evakuācija, avārijas sakari, glābšana un ugunsgrēka dzēšana un vilces barošanas avoti. Tajās atrodas detektori, kas ugunsgrēka gadījumā brīdina infrastruktūras pārvaldītāju.

4.2.2.6. Pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas mehānismi starpgadījumā

4.2.2.6.1. Drošas zonas definīcija

Definīcija – droša zona ir vieta tunelī vai ārpus tā, kas atbilst visiem turpmākajiem kritērijiem:

— apstākļi ir paciešami,

— cilvēki var tai piekļūt ar palīdzību vai bez tās,

— cilvēki var paši izglābties, ja ir tāda iespēja, vai var gaidīt, kamēr tos izglābs glābšanas dienesti, izmantojot operatīvās rīcības plānā raksturotās darbības,

— jābūt sakaru iespējām vai nu ar mobilajiem telefoniem, vai ar fiksētiem sakariem ar IP vadības centru.

4.2.2.6.2. Vispārēji nosacījumi

Tuneļa projektā jāņem vērā tādu iekārtu nodrošināšanas nepieciešamība, lai vilcienu pasažieri un personāls varētu paši izglābties un evakuēties un glābšanas dienesti starpgadījumā varētu izglābt cilvēkus tunelī.

Tehniskie risinājumi, kas raksturoti 4.2.2.6.3. līdz 4.2.2.6.5. iedaļā, atbilst šai prasībai, un viens no tiem jāizvēlas.

4.2.2.6.3. Laterālas un/vai vertikālas avārijas izejas uz virszemi

Šādas izejas jāparedz vismaz ik pēc 1 000 m.

▼B

Laterālu un/vai vertikālu avārijas izeju uz virszemi minimālie izmēri ir 1,50 m platumā un 2,25 m augstumā. Durvju atvēruma minimālie izmēri ir 1,40 m platumā un 2,00 m augstumā. Prasības izejām, kas funkcionē kā galvenie glābšanas dienestu piekļuves maršruti, ir raksturotas 4.2.2.11. iedaļā "Pieeja glābšanas dienestiem".

Visas izejas ir apgaismotas un atzīmētas.

4.2.2.6.4. Palīgejas uz citu tuneli

Palīgejas starp neatkarīgiem blakustuneļiem ļauj blakustuneli izmantot kā drošu zonu. Tām ir jābūt apgaismotām un atzīmētām. Palīgeju minimālie izmēri ir 2,25 m augstumā un 1,50 m platumā. Durvju minimālie izmēri ir 2,00 m augstumā un 1,40 m platumā. Saskaņā ar šīm prasībām palīgejas atrodas ik pēc 500 m.

4.2.2.6.5. Alternatīvi tehniskie risinājumi

Ir atļauti alternatīvi tehniskie risinājumi, kas nodrošina drošu zonu ar līdzvērtīgu minimālu drošības līmeni. Lai pamatotu alternatīvu risinājumu, kas jāapstiprina kompetentai valsts iestādei, veic tehnisku pētījumu.

4.2.2.7. Evakuācijas pārejas

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 500 m.

Pārejas ierīko tunelī ar vienu sliežu ceļu vismaz vienā tuneļa pusē, bet tunelī ar diviem sliežu ceļiem – abās tuneļa pusēs. Platākos tuneļos ar vairāk nekā diviem sliežu ceļiem jābūt iespējai piekļūt pārejai no visiem sliežu ceļiem.

Pārejas platums ir vismaz 0,75 m. Minimāls vertikālais atstatums virs pārejas ir 2,25 m.

Pārejas minimālais līmenis ir sliežu augstumā.

Jāizvairās no iekšējiem, šķēršļu radītiem sašaurinājumiem evakuācijas zonā. Šķēršļi nesamazina minimālo platumu līdz mazāk nekā 0,7 m, un šķēršļa garums nepārsniedz 2 m.

Margas uzstāda apmēram 1 m virs pārejas, nodrošinot maršrutu uz drošu zonu. Margas novieto ārpus pārejai nepieciešamā minimālā atstatuma. Margas novieto 30º–40º leņķī pret tuneļa garenasi pie ieejas un izejas, apejot šķērsli.

4.2.2.8. Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem

Šo specifikāciju piemēro visiem nepārtrauktiem tuneļiem, kas ir garāki par 500 m.

Avārijas apgaismojums ārkārtas gadījumā norāda pasažieriem un personālam ceļu uz drošu zonu.

Var būt ne tikai elektrisks apgaismojums, ja vien tas nodrošina paredzēto funkciju.

Nepieciešams šāds apgaismojums:

tunelī ar vienu sliežu ceļu – vienā pusē (tajā pašā kā pāreja),

tunelī ar diviem sliežu ceļiem – abās pusēs.

Apgaismojuma novietojums: virs pārejas, pēc iespējas zemāk, lai netraucētu cilvēku kustībai brīvajā telpā, vai iebūvētas margās.

▼B

Apgaismojuma spilgtums ir vismaz 1 lukss pārejas līmenī.

Autonomija un drošums: nodrošināta energoapgāde ārkārtas gadījumā vai citām prasībām, lai nodrošinātu apgaismojumu vismaz 90 minūtes.

Ja avārijas apgaismojums normālā darbības režīmā ir izslēgts, jābūt iespējai to ieslēgt vai nu

— manuāli tuneļa iekšpusē vismaz ik pēc 250 m,

— vai tuneļa operatoram, izmantojot tālvadību.

4.2.2.9. Evakuācijas zīmes

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas ir garāki par 100 m.

Evakuācijas zīmes norāda avārijas izejas, attālumu un virzienu uz drošu zonu. Visas zīmes veido saskaņā ar 1992. gada 24. jūnija Direktīvu 92/58/EEK par minimālajām prasībām drošības un/vai veselības aizsardzības zīmēm darba vietā un ISO 3864-1.

Evakuācijas zīmes uzstāda uz sānu sienām. Maksimālais atstatums starp evakuācijas zīmēm ir 50 m.

Ja tunelī ir avārijas aprīkojums, uzstāda zīmes, lai norādītu, kur šis aprīkojums ir atrodams.

4.2.2.10. Avārijas sakari

Visos tuneļos nodrošina radiosakarus starp vilcienu un kontroles centru ar GSM-R. Nav nepieciešamas papildu sakaru sistēmas, piemēram, avārijas telefoni.

Nodrošina radiosakaru nepārtrauktību, lai glābšanas dienesti varētu sazināties ar to komandas iekārtām uz vietas. Sistēma ļauj glābšanas dienestiem izmantot savu sakaru aprīkojumu.

4.2.2.11. Pieeja glābšanas dienestiem

Glābšanas dienestiem starpgadījumā jābūt iespējai iekļūt tunelī pa tuneļa portāliem un/vai attiecīgām avārijas izejām (sk. 4.2.2.6.3. iedaļu). Šie piekļuves maršruti ir vismaz 2,25 m plati un 2,25 m augsti. Operatīvās rīcības plānā infrastruktūras pārvaldītājs raksturo tās iespējas, kas paredzētas kā piekļuves maršruti.

Ja operatīvās rīcības plānā ir paredzēta piekļuve ceļam, tam jāatrodas pēc iespējas tuvāk paredzētajai glābšanas zonai. Alternatīvus piekļuves līdzekļus raksturo operatīvās rīcības plānā.

4.2.2.12. Glābšanas zonas ārpus tuneļiem

Tuneļa tuvumā pie piekļuves ceļiem nodrošina vismaz 500 m^2 glābšanas zonas. Pastāvošos ceļus var uzskatīt par glābšanas zonām. Ja ceļam nevar atbilstoši piekļūt, apspriežoties ar glābšanas dienestiem, paredz alternatīvus risinājumus.

4.2.2.13. Ūdensapgāde

Apspriežoties ar glābšanas dienestiem, pie tuneļa piekļuves punktiem nodrošina ūdensapgādi. Jauda ir vismaz 800 litri minūtē divas stundas. Ūdens avots var būt hidrants vai jebkāda ūdenspadeve ar vismaz 100 m^3, piemēram, baseins, upe vai citi avoti. Operatīvās rīcības plānā raksturo ūdens pievades metodi starpgadījuma vietai.

▼B

4.2.3. Enerģijas apgādes apakšsistēma

Šo iedaļu piemēro enerģijas apgādes apakšsistēmas infrastruktūras daļai.

4.2.3.1. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija

Šo specifikāciju piemēro tuneļiem, kas ir garāki par 5 km.

Vilces barošanas avotu sistēmu tuneļos sadala nodalījumos, kas nepārsniedz 5 km. Šo specifikāciju piemēro tikai tad, ja signalizācijas sistēma pieļauj vairāk nekā viena vilciena atrašanos tunelī vienlaicīgi uz katra sliežu ceļa.

Pārmiju atrašanās vietas izkārto saskaņā ar tuneļa operatīvās rīcības plāna prasībām un tā, lai pārmiju skaits tunelī būtu pēc iespējas mazāks.

Nodrošina tālvadību un katra "sadales nodalījuma" pārslēgšanos.

Sadales vietā nodrošina sakaru līdzekļus un apgaismojumu, lai sekmētu drošu sadales iekārtu manuālo ekspluatāciju un tehnisko apkopi.

4.2.3.2. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums

Tuneļa piekļuves punktos un netālu no atdalīšanas punktiem starp nodalījumiem (sk. 4.2.3.1. iedaļu) nodrošina zemējuma iekārtas. Tās ir vai nu manuāli izmantojamas, vai tālvadāmas stacionāras iekārtas.

Nodrošina zemējumam nepieciešamos sakaru līdzekļus un apgaismojumu.

Operatīvās rīcības plānā (sk. 4.4.4. iedaļu "Zemējuma procedūras") nosaka zemējuma procedūras un atbildības jomas infrastruktūras pārvaldītājam (IP) un glābšanas dienestiem.

4.2.3.3. Elektroenerģijas piegāde

Elektroenerģijas sadales sistēma tunelī ir piemērota glābšanas dienestu aprīkojumam saskaņā ar tuneļa operatīvās rīcības plānu.

Dažas valsts glābšanas dienestu grupas var pašas nodrošināt elektroenerģijas piegādi. Šādā gadījumā šīm grupām var nenodrošināt elektroenerģijas piegādes iekārtas. Tomēr šāds lēmums ir jāraksturo operatīvās rīcības plānā.

4.2.3.4. Prasības elektrokabeļiem tuneļos

Ugunsgrēka gadījumā tā iedarbībai pakļautajiem kabeļiem ir jābūt ar zemu uzliesmojamību, zemu uguns izplatīšanas spēju, zemu toksiskumu un zemu dūmu blīvumu. Šīm prasībām atbilst kabeļi, kas saderīgi ar EN 50267-2-1 (1998), EN 50267-2-2 (1998) un EN 50268-2 (1999).

4.2.3.5. Elektroinstalāciju drošums

Ar drošību saistītas elektroinstalācijas (ugunsgrēka signalizācijas sistēma, avārijas apgaismojums, avārijas sakari un jebkāda cita sistēma, ko infrastruktūras pārvaldītājs vai līgumslēdzējs uzskata par vitāli svarīgu pasažieru drošībai tunelī) aizsargā pret mehāniskiem bojājumiem, karstumu vai ugunsgrēku. Sadales sistēmu veido tā, lai sistēma būtu noturīga pret neizbēgamiem bojājumiem (piemēram), aktivizējot alternatīvus pieslēgumus. Elektroenerģijas padevei jāspēj funkcionēt ar pilnu jaudu jebkādas nozīmīgas sastāvdaļas atteices gadījumā. Avārijas apgaismojuma un sakaru sistēma ir nodrošināta 90 minūšu darbam bez enerģijas padeves.

▼B

4.2.4. Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēma

Šo iedaļu piemēro vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmas sliežu ceļu daļai.

4.2.4.1. Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces

Sakarsušo bukšu atklāšanas vai iepriekšējas noteikšanas lauka iekārtas uzstāda tīklos ar tuneļiem stratēģiskās pozīcijās, tā lai būtu augsta varbūtība atklāt sakarsušas bukses pirms vilciena iebraukšanas tunelī un iespēja apturēt vilcienu ar bojājumu pirms tuneļa(-iem).

▼M2

IP atzīmē sakarsušo bukšu atklāšanas lauka iekārtas un to atrašanās vietu. DzU iekļauj informāciju par tām maršruta aprakstā.

▼B

4.2.5. Ritošā sastāva apakšsistēma

4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības

Materiālu un komponentu izvēlē ņem vērā ugunsdrošības īpašības.

Pasažieru ritošais sastāvs: ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.2. punktu piemēro arī parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

▼M1

Turklāt parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS 4.2.10.2. punkta "Prasības attiecībā uz materiāliem" prasības piemēro parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

▼B

Kravas ritošais sastāvs: sk. parasto dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS (kravas vagoni, EN07, 5.1.2005. versija) 4.2.7.2.2.4. punktu "Materiālu prasības".

4.2.5.2. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.3.2. punkta noteikumus piemēro arī parasto dzelzceļu pasažieru ritošajam sastāvam.

4.2.5.3. Kravas vilcienu ugunsdrošība

4.2.5.3.1. Kustības turpināšana

Degošām kravas vilces vienībām vai vagoniem nepieprasa īpašu kustības turpināšanas iespēju (papildus parasto dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS kravas vagonu specifikācijām), kaut gan arī kravas vilcienu gadījumā mērķis ir izvest vilcienu no tuneļa. Kravas vilces vienībām ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas norāda tāpat kā pasažieru motorvagoniem (4.2.5.6. iedaļa).

4.2.5.3.2. Mašīnista aizsardzība

Minimālās prasības attiecībā uz mašīnista ugunsdrošību: lai pasargātu mašīnista kabīni, vilces vienībām ir jābūt ugunsdrošai zonai. Ugunsdrošās zonas atbilst integritātes prasībām vismaz 15 minūtes. Ugunsizturības testu veic saskaņā ar EN 1363-1 prasībām starpsienu testiem.

(Piezīme: par mašīnista aizsardzību sk. arī 4.7.1. iedaļu)

4.2.5.3.3. Vilcienu ar pasažieriem un kravas vai vieglajiem autotransporta līdzekļiem ugunsdrošība

Vilcienos, kuros pārvadā pasažierus un kravas vai vieglos autotransporta līdzekļus, pasažieru vagoni atbilst šīs SITS 4.2.5. nodaļas attiecīgajiem priekšrakstiem. Ar valsts tiesību aktiem var noteikt papildu prasības ekspluatācijas jomā, lai nodrošinātos pret šādu vilcienu

▼B

papildrisku, ja vien šīs prasības nekavē to vilcienu kustību, kuri atbilst Direktīvai 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK. (Izņēmumi attiecībā uz valsts, divpusējiem, daudzpusējiem vai starptautiskiem nolīgumiem ir minēti 7.4. nodaļā). Vilces vienības atbilst pasažieru lokomotīvēm noteiktajām prasībām. Kravas vagoniem piemēro attiecīgās SITS.

▼M1

4.2.5.4. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas

— Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.3.3. punkta "Ugunsizturības tests" prasības piemēro ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

— Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.3.3. punkta "Ugunsizturības tests" un parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS 4.2.10.5. punkta "Ugunsdrošības barjeras" prasības piemēro parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

▼B

4.2.5.5. Papildu pasākumi degoša pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai

4.2.5.5.1. Vispārēji mērķi un nepieciešamā pasažieru vilcienu kustības turpināšana

Šajā iedaļā ir iekļauti plānotie pasākumi, ar kuriem sekmēs iespēju, ka degošs pasažieru vilciens turpinās kustību:

— 4 minūtes attiecībā uz A ugunsdrošības kategorijas ritošo sastāvu saskaņā ar 1.1.3.1. iedaļu. To uzskata par izpildītu, ja panākta atbilstība prasībām attiecībā uz bremzēm (4.2.5.5.2. iedaļa),

— 15 minūtes attiecībā uz B ugunsdrošības kategorijas ritošo sastāvu saskaņā ar 1.1.3.2. iedaļu. To uzskata par izpildītu, ja panākta atbilstība prasībām attiecībā uz bremzēm un vilci (4.2.5.5.2. un 4.2.5.5.3. iedaļa).

Tuneļiem, kas ir garāki par 20 km, apsver papildu infrastruktūras un ekspluatācijas drošības pasākumu nepieciešamību. B ugunsdrošības kategorijas vilcienus, kas atbilst attiecīgu SITS prasībām, var ekspluatēt tuneļos, kas ir garāki par 20 km.

4.2.5.5.2. Prasības bremzēm

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.4. punkta prasības attiecībā uz bremzēm piemēro arī A un B ugunsdrošības kategorijas parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

4.2.5.5.3. Prasības vilcei

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.4. punkta prasības attiecībā uz vilci piemēro arī A un B ugunsdrošības kategorijas parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

4.2.5.6. Ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.3.1. punkta prasības piemēro arī parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

▼M1

4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos

— Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.5.1. punkta "Skaļruņu sakaru sistēma" prasības piemēro ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

— Parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS 4.2.5.2. punkta "Skaļruņu sistēma pasažieru informēšanai – akustiskās saziņas sistēma" prasības piemēro parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

▼M1

4.2.5.8. Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta

— Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.5.3. punkta "Trauksmes signāls pasažieriem" prasības piemēro ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

— Parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS 4.2.5.3. punkta "Trauksmes signāls pasažieriem – funkcionālās prasības" prasības piemēro parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

▼M2

4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.12. punkta "Avārijas apgaismojums" noteikumus piemēro arī parasto dzelzceļu sistēmas pasažieru ritošajam sastāvam, ja vien netiek pieprasīta 90 minūšu autonomija pēc galvenā enerģijas apgādes avota atteices.

▼B

4.2.5.10. Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.12.1. punkta "Pasažieru un vilciena personāla zonas ar gaisa kondicionēšanu" noteikumus piemēro arī parasto dzelzceļu sistēmas pasažieru ritošajam sastāvam.

4.2.5.11. Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns

▼M1

4.2.5.11.1. Pasažieru avārijas izejas

— Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.1.1. punkta "Pasažieru avārijas izejas" prasības piemēro ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

— Parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS 4.2.10.4. punkta "Pasažieru evakuācija" prasības piemēro parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

▼B

4.2.5.11.2. Pasažieru ieejas durvis

Durvis aprīko ar atsevišķu iekšējo un ārējo avārijas atvēršanas ierīci saskaņā ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.2.4.2.1. punkta g) apakšpunktu.

4.2.5.12. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve

Glābšanas dienestiem iesniedz ritošā sastāva aprakstu, lai tie varētu rīkoties ārkārtas situācijās. Jo īpaši ir jāsniedz informācija par iekļūšanu ritošajā sastāvā.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

4.3.1. Vispārējā daļa

SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos", kas ir transversāla SITS, konkretizēti pasākumi saistībā ar vairākām citām apakšsistēmām vienā no šādiem veidiem:

— vienkārši atsaucoties uz konkrētu punktu citā apakšsistēmā,

— atsaucoties uz konkrētu punktu citā apakšsistēmā un papildinot to ar īpašām prasībām dzelzceļa tuneļiem (piem., 4.5.1. punkts "Tuneļa stāvokļa pārbaude"),

— atsaucoties uz konkrētu punktu citā apakšsistēmā un paziņojot, ka šo punktu piemēros arī apakšsistēmai, kurai pašlaik nav SITS (piem., 4.2.5.2. punktā "Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšanas aparāti" atsaucas uz ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2.3.2. punktu un paziņo, ka to piemēros arī parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam).

▼B

Turpmāk tekstā ir redzams saskarņu saraksts. Atsauces uz punktiem citās SITS ir uzskatāmas par ieteikumiem parasto dzelzceļu sistēmas SITS, uz kuru dotas atsauces.

4.3.2. Saskarnes ar infrastruktūras apakšsistēmu

►M2 *SRT* SITS ◄	HS INS SITS
4.2.2.7. Evakuācijas pārejas	4.2.23.2. Avārijas pārejas tuneļos
4.5.1. Tuneļa stāvokļa pārbaude	4.5.1. Tehniskās apkopes plāns

Atsauces uz saskarnēm ar parasto dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmu tiks norādītas vēlāk, kad būs pieejama apakšsistēmas SITS.

▼M2

4.3.2.1. Evakuācijas pārejas

Evakuācijas pārejas definīcija ir minēta šīs SITS 4.2.2.7. punktā.

▼B

4.3.2.2. Tuneļa stāvokļa pārbaude

Tuneļa stāvokļa pārbaude pamatojas uz tehniskās apkopes plāna vispārējām specifikācijām saskaņā ar HS SITS INS 4.5.1. punktu un nākotnes CR SITS INS ar papildu prasībām, kas raksturotas šīs SITS 4.5.1. punktā.

4.3.3. Saskarnes ar enerģijas apgādes apakšsistēmu

►M2 *SRT* SITS ◄	HS ENE SITS
4.2.3.1. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija	4.2.7. Energoapgādes nepārtrauktība traucējumu gadījumā

Atsauces uz saskarnēm ar parasto dzelzceļu sistēmas enerģijas apgādes apakšsistēmu tiks norādītas vēlāk, kad būs pieejama apakšsistēmas SITS.

4.3.3.1. Vilces barošanas avotu sistēmu sadalīšana posmos

SRT 4.2.3.1. punktā "Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija" un HS ENE SITS 4.2.7. punktā aplūkoti vieni un tie paši jautājumi: gaisvada kontaktlīniju sistēmas sadalīšana posmos un darbības nepārtrauktība. Tie ir saistīti.

4.3.4. Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu

►M2 *SRT* SITS ◄	HS CCS SITS	CR CCS SITS
4.2.4.1. Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces		4.2.4.1.

Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīcēm ir jāspēj noteikt sakarsušu buksi. SRT SITS nedefinē apakšsistēmas specifikāciju, bet tikai sakarsušo bukšu atklāšanas ierīču atrašanās vietu.

▼B

4.3.5. Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu

►M2 *SRT* SITS ◄	HS OPE SITS	CR OPE SITS
4.4.1. Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības		4.2.2.7.1. 4.2.3.3. 4.2.3.3.2. 4.2.3.6.3. 4.2.3.7.
4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības		4.2.3.7.
4.4.5. Maršruta apraksts		4.2.1.2.2.
4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem		4.2.3.7.
4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence		4.6. punkts un H un J pielikums

4.3.5.1. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības

Papildus avārijas situāciju pārvaldības prasībām, kas raksturotas CR OPE SITS 4.2.3.7. punktā, īpašas prasības tuneļa operatīvās rīcības plānam ir raksturotas šīs SITS 4.4.3. punktā.

4.3.5.2. Maršruta apraksts

Līnijās ar tuneļiem maršruta aprakstā papildus CR OPE SITS 4.2.1.2.2. punktā raksturotajām prasībām jākonkretizē šīs SITS 4.4.5. punktā raksturotās prasības.

4.3.5.3. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem

Papildus avārijas situāciju pārvaldības prasībām, kas raksturotas CR OPE SITS 4.2.3.7. punktā, īpašas tuneļa drošības prasības ir raksturotas šīs SITS 4.4.6. punktā.

4.3.5.4. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence

Papildus CR OPE SITS 4.6. punkta prasībām, kas attiecas uz profesionālajām un valodas prasmēm un personāla novērtēšanu šo prasmju ieguvei, SRT SITS 4.6.1. punktā nosaka kompetenci, kas ir nepieciešama bīstamu situāciju pārvaldībai tuneļos.

4.3.6. Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu

►M2 *SRT* SITS ◄	HS RST SITS	CR WAG SITS
4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības	4.2.7.2.2.	4.2.7.2.1.
4.2.5.2. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti	4.2.7.2.3.2.	
4.2.5.3. Kravas vilcienu ugunsdrošība		
4.2.5.4. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas	4.2.7.2.3.3.	
4.2.5.5. Papildu pasākumi degoša pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai	4.2.7.2.4.	

▼B

►M2 *SRT* SITS ◄	HS RST SITS	CR WAG SITS
4.2.5.6. Ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas	4.2.7.2.3.1.	
4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos	4.2.5.1.	
4.2.5.8. Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta	4.2.5.3.	
▼M2 4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma	4.2.7.12.	
4.2.5.10. Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā	4.2.7.11.1.	
▼B 4.2.5.11. Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns	4.2.7.1.1. A–C 4.2.2.4.2.1. g	

Atsauces uz saskarnēm ar parasto dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu, izņemot kravas vagonus, tiks norādītas vēlāk, kad būs pieejama attiecīgās apakšsistēmas SITS.

4.3.6.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības

4.2.5.1. punktā nosaka materiālu un komponentu ugunsdrošības īpašības. Gan parasto dzelzceļu sistēmas pasažieru ritošajam sastāvam, gan ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam ir jāpiemīt vienādām īpašībām, un tāpēc dota atsauce uz HS RST SITS 4.2.7.2.2. punktu. Parasto dzelzceļu sistēmas kravas ritošajam sastāvam attiecīgās īpašības ir definētas CR WAG SITS 4.2.7.2.1. punktā.

4.3.6.2. Pārējās ritošā sastāva specifikācijas

Parasto dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam SRT SITS 4.2.5.2, 4.2.5.4.–4.2.5.11. punkta specifikācijas ir tādas pašas kā ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam.

4.3.7. Saskarnes ar PRM apakšsistēmu

►M2 *SRT* SITS ◄	PRM SITS
4.2.2.7. Evakuācijas pārejas	4.2.2.3. Ratiņkrēslu vietas

4.3.7.1. Evakuācijas pārejas

Evakuācijas pāreju izmēri ir izvēlēti saistībā ar CR PRM SITS, kurā ratiņkrēslu izmantošanai ir vajadzīgs 0,75 m platums.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Turpmāk izklāstītie ekspluatācijas noteikumi nav jebkāda apakšsistēmu novērtējuma daļa.

Ņemot vērā 3. nodaļas pamatprasības, ekspluatācijas noteikumi, kas ir raksturīgi tuneļa drošībai apakšsistēmās, uz ko attiecas šī SITS, ir šādi.

4.4.1. Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības

Vilcienā esošā drošības aprīkojuma stāvokli pārbauda:

— dzelzceļa uzņēmums vai uzņēmums, kas ir atbildīgs par ritošā sastāva tehnisko apkopi, ritošā sastāva tehniskās apkopes laikā (sk. 4.5.2. iedaļu),

▼B

— dzelzceļa uzņēmums pirms vilciena ekspluatācijas uzsākšanas,

— dzelzceļa uzņēmums vilciena braukšanas laikā.

Šī prasība papildina CR OPE SITS 4.2.2.7. punktu.

4.4.1.1. Pirms vilciena ekspluatācijas uzsākšanas

CR OPE SITS 4.2.3.3. punkta prasība ir svarīga drošībai dzelzceļa tuneļos.

4.4.1.2. Vilciena braukšanas laikā

CR OPE SITS 4.2.3.3.2, 4.2.3.6.3. un 4.2.3.7. punkta prasības ir svarīgas drošībai dzelzceļa tuneļos.

4.4.1.2.1. Ar drošību saistīts aprīkojums

Ja vilciena braukšanas laikā konstatē bojājumu kādā no šādiem aprīkojuma vienumiem:

— skaļruņu sakaru sistēma,

— avārijas apgaismojums,

— durvju atslēgšanas sistēma,

— avārijas bremzes bloķēšanas iekārtas sistēma,

— ugunsgrēka signalizācijas sistēma,

— vilciena radio,

dzelzceļa uzņēmumam ir jābūt plāniem attiecībā uz drošu vilciena ekspluatācijas turpināšanu no tā izrietošajos nelabvēlīgajos apstākļos vai tā apturēšanu.

Vilciena apkalpe nekavējoties ziņo infrastruktūras pārvaldītājam.

4.4.1.2.2. Starpgadījumi ar sakarsušām buksēm

Ja atklāj sakarsušu buksi:

— vilcienam ar bojājumu pēc iespējas ātrāk jāapstājas piemērotā vietā pirms tuneļa(-iem);

— infrastruktūras pārvaldītājam ir jāzina atrašanās vieta, kur vilciens nekavējoties apstājās;

— vilciena apkalpei jāpārbauda bojātās daļas;

— dzelzceļa uzņēmumam ir jābūt noteikumiem, kas ļautu turpināt drošu ekspluatāciju nelabvēlīgos apstākļos.

4.4.2. Ārkārtas noteikumi

Infrastruktūras pārvaldītāja ekspluatācijas noteikumos pieņem un nepieciešamības gadījumā sīkāk izstrādā principu, ka starpgadījumā (izņemot noskriešanu no sliedēm, kuras gadījumā ir nekavējoties jāapstājas)

— vilciens jāaptur pirms iebraukšanas tunelī vai jāizved no tuneļa;

— tuneļos ar apakšzemes stacijām vilcienu var evakuēt pie apakšzemes perona. Infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa uzņēmums izstrādā šādas situācijas procedūras, kuras sīki jāizklāsta operatīvās rīcības plānā.

Visos gadījumos vilciena apkalpe nekavējoties ziņo infrastruktūras pārvaldītājam, un nevienu papildu vilcienu pēc grafika nedrīkst ielaist tunelī.

▼B

4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības

Infrastruktūras pārvaldītāja vadībā, vajadzības gadījumā sadarbojoties ar dzelzceļa uzņēmumiem, glābšanas dienestiem un attiecīgām iestādēm, katram tunelim izstrādā operatīvās rīcības plānu. Tas atbilst CR OPE SITS 4.2.3.7. punkta "Avārijas situācijas pārvaldība" prasībām un tajā ievērotas šādas papildu specifikācijas.

Ja tuneļi maršrutā ir līdzīgi, operatīvās rīcības plāns var būt vispārējs.

4.4.3.1. Saturs

Operatīvās rīcības plāns ir saderīgs ar nodrošinātajām pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas iespējām.

Operatīvās rīcības plāns ietver vismaz:

— visu saistīto organizāciju uzdevumus, nosaukumus, adreses un tālruņa numurus; jebkādas ar iepriekšminēto informāciju saistītas izmaiņas nekavējoties dara zināmas, un infrastruktūras pārvaldītājs attiecīgi aktualizē operatīvās rīcības plānu,

— unikālu tuneļa identifikāciju, kā arī glābšanas dienestiem paredzētu precīzu piekļuves maršrutu aprakstu un plānu,

— nodrošinātos pasākumus un stratēģiju pasažieru evakuācijai no tuneļa, tajā notiekot starpgadījumam. Ilgstošas apstāšanās gadījumā (definēta 2.2. punktā "Riska scenāriji") būtu jāvar pieņemt lēmumu un uzsākt atbilstošas darbības pasažieru evakuācijai (sākt reālu evakuāciju vai nodrošināt atbilstošu evakuācijas vilciena sastāvu kustībā) 60 minūšu laikā pēc vilciena apstāšanās. Lēmums ir jāpamato, novērtējot relatīvo risku, ja pasažieri paliek vilcienā vai tiek pārvesti uz drošu zonu,

— izolācijas un zemējuma procedūru (sk. 4.4.4. punktu).

4.4.3.2. Identifikācija

Visas durvis, kas ved uz avārijas izejām vai palīgejām (sk. 4.2.2.6. punktu), ir unikāli identificētas un marķētas no abām pusēm. Šo identifikāciju norāda operatīvās rīcības plānā un maršruta aprakstā un izmanto, sazinoties dzelzceļa uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājam un glābšanas dienestiem. Nekavējoties jādara zināmas jebkādas ar to saistītas izmaiņas; saskaņā ar CR OPE SITS 4.2.1.2.2.2. punktu infrastruktūras pārvaldītājam attiecīgi jāaktualizē operatīvās rīcības plāns un dzelzceļa uzņēmumam – maršruta apraksts.

4.4.3.3. Mācības

Pirms viena tuneļa vai vairāku tuneļu atklāšanas jāveic vispusīgas mācības, iekļaujot evakuācijas un glābšanas procedūras un iesaistot visas operatīvās rīcības plānā definētās personāla kategorijas.

Operatīvās rīcības plānā nosaka, kā visas iesaistītās organizācijas var iepazīstināt ar infrastruktūru un cik bieži tiek organizēti tuneļa apmeklējumi un notiek ārkārtas situācijas simulācijas vai citādas mācības.

4.4.4. Izolācijas un zemējuma procedūras

Ja glābšanas dienesti pieprasa atvienot vilces barošanas avotu, tie saņem garantiju, ka kontakttīklu vai kontaktsliežu attiecīgie posmi ir atvienoti pirms iebraukšanas tunelī vai tuneļa posmā.

▼B

Infrastruktūras pārvaldītājs atbild par vilces barošanas avota atvienošanu. Operatīvās rīcības plānā nosaka atbildīgo par iezemēšanu. Paredz noteikumus par tā posma izolāciju, kurā noticis starpgadījums.

4.4.5. Maršruta apraksts

CR OPE SITS 4.2.1.2.2.1. punktā definētajā maršruta aprakstā norāda informāciju, kas attiecas uz drošību tuneļos.

4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem

Saskaņā ar CR OPE SITS 4.2.3.7. punktu dzelzceļa uzņēmumam ir jābūt veidiem, kā informēt pasažierus par vilciena starpgadījumu un drošības procedūrām tuneļos. Šādu informāciju sniedz vismaz tās valsts valodā, pa kuru vilciens pārvietojas, kā arī angļu valodā. Pēc iespējas izmanto vizuālu informāciju (piktogrammas). Nozīmīgākais informācijas saturs un tās minimālās prasības ir šādas.

— Nenovietojiet bagāžu, velosipēdus utt. gaiteņos, pie durvīm, avārijas izejām un ugunsdzēšamajiem aparātiem.

— Ugunsgrēka gadījumā un, ja jūs to varat izdarīt, mēģiniet dzēst liesmas ar vilcienā esošajiem ugunsdzēšamajiem aparātiem.

— Brīdiniet vilciena apkalpi.

— Ja nepastāv tūlītējas briesmas, sagaidiet vilciena apkalpes sniegtos norādījumus.

— Nepieciešamības gadījumā vai pēc norādījumiem dodieties uz citu vagonu.

— Ja vilciens stāv, ievērojiet vilciena apkalpes sniegtos norādījumus.

— Ja izkāpjat no vilciena starpgadījumā, ievērojiet avārijas izeju apzīmējumus.

— Uzmanieties no vilcieniem, kas brauc pa blakus sliedēm.

4.4.7. Koordinācija starp tuneļa kontroles centriem

Koordinācijas procedūras starp attiecīgajiem iesaistītajiem kontroles centriem (piem., energoapgāde, operācijas, tuneļa iekārtas) ir saskaņā ar operatīvā rīcības plāna prasībām.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Ņemot vērā 3. nodaļas pamatprasības, tehniskās apkopes noteikumi, kas ir īpaši raksturīgi tuneļa drošībai apakšsistēmās, uz kurām attiecas šī SITS, ir šādi.

4.5.1. Tuneļa stāvokļa pārbaude

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem neatkarīgi no to garuma.

Tehniskās apkopes plānā, ko nosaka ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras SITS 4.5.1. punktā un nākotnes parasto dzelzceļu sistēmas infrastruktūras SITS, ir jāņem vērā šādi papildu pārbaudes noteikumi:

— infrastruktūras pārvaldītāja veiktas ikgadējas vizuālas pārbaudes,

— detalizētas pārbaudes saskaņā ar infrastruktūras pārvaldītāja tehniskās apkopes plānu,

— īpašas pārbaudes pēc negadījumiem, dabiskiem notikumiem, kas varēja ietekmēt tuneļa stāvokli,

▼B

— pēc atjaunošanas un/vai modernizēšanas darbiem un to izpildes laikā, kā arī pirms vilciena kustības atjaunošanas tunelī ar atbilstošiem līdzekļiem jāveic pārbaude, lai nodrošinātu struktūras stabilitāti un standarta gabarītu nemainīgumu.

4.5.2. Ritošā sastāva tehniskā apkope

4.5.2.1. Pasažieru ritošais sastāvs

Pasažieru vilciena veidošanai izmantojama ritošā sastāva tehniskās apkopes plānā īpaši ietver šāda ar drošību saistīta aprīkojuma pārbaudi:

— skaļruņu sakaru sistēma,

— avārijas apgaismojums,

— durvju atslēgšanas sistēma,

— avārijas bremzes bloķēšanas iekārtas sistēma,

— gaisa kondicionēšanas izslēgšana,

— vilciena radio,

— ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas (ja ir uzstādīta) darbības pārbaude,

— evakuācijas plāns.

4.5.2.2. Kravas ritošais sastāvs

Kravas vilciena veidošanai izmantojamu vilces vienību tehniskās apkopes plānā īpaši ietver vismaz vienu pašizglābšanās iekārtu vilces vienībā.

4.6. **Profesionālā kvalifikācija**

Personāla profesionālā kvalifikācija, kas nepieciešama darbībām, kuras raksturīgas tuneļa drošībai apakšsistēmās, uz ko attiecas šī SITS, un saskaņā ar šīs SITS 4.4. punktā paredzētajiem ekspluatācijas noteikumiem ir šāda.

4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence

Visam profesionālajam personālam, kas vada un pavada vilcienu, kā arī personālam, kas kontrolē vilciena kustību, ir jābūt zināšanām, kā arī spējām izmantot šīs zināšanas starpgadījumā, lai pārvaldītu nelabvēlīgas situācijas. Personālam, kas vada un/vai pavada vilcienus, izvirzītās vispārējās prasības ir minētas parasto dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS 4.6. punktā "Profesionālā kvalifikācija" un H pielikumā (Obligātie elementi, kas saistīti ar profesionālo kvalifikāciju vilciena vadīšanas uzdevumiem) un J pielikumā (Obligātie elementi, kas saistīti ar profesionālo kvalifikāciju vilciena pavadīšanas uzdevumiem).

Visai vilciena apkalpei ir jābūt zināšanām par attiecīgu drošu rīcību tuneļos un jo īpaši jāspēj evakuēt vilciens tunelī. Tas ietver norādījumu sniegšanu pasažieriem par to iespējamo rīcību – došanos uz nākamo vagonu vai izkāpšanu no vilciena, kā arī to pavadīšanu ārpus vilciena uz drošu vietu.

Vilciena palīgpersonālu (piem., ēdināšanas, uzkopšanas personāls), kas saskaņā ar turpmāk minēto nav iekļauts vilciena apkalpē, papildus tā pamatapmācībām jāapmāca palīdzēt vilciena apkalpei veikt šos pienākumus ([1]).

([1]) Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS skaidrojošā vārdnīcā vilciena apkalpe ir definēta kā vilciena borta personāls, kas ir sertificēts kā kompetents un kuru dzelzceļa uzņēmums ieceļ īpašu, ar drošību saistītu pienākumu veikšanai vilcienā, piemēram, mašīnista vai vilciena pavadoņa pienākumu veikšanai.

▼B

Par apakšsistēmu tehnisko apkopi un ekspluatāciju atbildīgo inženieru un vadītāju profesionālajās apmācībās iekļauj mācību priekšmetu par drošību dzelzceļa tuneļos.

4.7. **Veselības un drošības nosacījumi**

Personāla veselības un drošības nosacījumi, kas nepieciešami darbībām, kuras raksturīgas tuneļa drošībai apakšsistēmās, uz ko attiecas šī SITS, un SITS īstenošanai, ir šādi.

4.7.1. Pašizglābšanās iekārta

Kravas vilcienu vadāmas vilces vienības aprīko ar pašizglābšanās iekārtu, kas paredzēta mašīnistam un citām vilcienā esošām personām un kas atbilst viena vai abu standartu EN 402:2003 vai 403:2004 specifikācijām. Dzelzceļa uzņēmumam ir jāizvēlas viens no diviem atšķirīgiem risinājumiem, kas definēti šajos standartos.

▼M2

4.8. **Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs**

Dati, kas jāiesniedz reģistriem, kā norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK ([1]) 34. un 35. pantā, ir tie, kas norādīti Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām ([2]) un Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru ([3]).

▼B

5. **SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI**

SRT SITS nav definēti savstarpējas izmantojamības komponenti.

6. **KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFICĒŠANA**

6.1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

Nepiemēro, jo SRT SITS nav definēti savstarpējas izmantojamības komponenti.

6.2. **Apakšsistēmas**

6.2.1. Atbilstības novērtēšana (vispārējā daļa)

Līgumslēdzējs, piemēram, Kopienā reģistrēts dzelzceļa uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs, ritošā sastāva ražotājs vai pilnvarots pārstāvis, paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles iesniedz pieteikumu ritošā sastāva vai enerģijas apgādes, vai vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas, vai infrastruktūras apakšsistēmas novērtēšanai.

Šobrīd ir jānošķir:

— apakšsistēmas, kurām šobrīd jau ir SITS: parasto dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas (CR CCS), satiksmes nodrošināšanas un vadības (CR OPE), ritošā sastāva (vagoni) (CR RST) apakšsistēma,

— apakšsistēmas, kurām šobrīd vēl nav SITS: parasto dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēma (CR RST), izņemot vagonus, enerģijas apgādes (CR ENE), infrastruktūras (CR INS) apakšsistēma.

Pirmajā gadījumā novērtēšana attiecībā pret SRT SITS ir jāveic tāpat kā attiecīgās apakšsistēmas novērtēšana attiecībā pret tās konkrēto SITS. Otrajā gadījumā (CR RST, izņemot vagonus, CR INS un CR ENE) novērtēšana ir raksturota vai nu šajā nodaļā, vai pastāvošo ātrgaitas dzelzceļu sistēmas (HS) SITS (RST, INS, ENE) attiecīgās nodaļās.

([1]) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.
([2]) OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.
([3]) OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.

▼B

Ja ►M2 *SRT* SITS ◄ specifikācija 4. nodaļā ir atbilstoša, šajā nodaļā vairs netiek sniegta papildu informācija novērtējumam.

Atsauces norādītas šajā tabulā.

Specifikācija	Atsauce
4.2.2.1. Pārmiju un krustojumu ierīkošana	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.1.
4.2.2.2. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.2.
4.2.2.3. Ugunsdrošības prasības konstrukcijām	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.3.
4.2.2.4. Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.2.4.
4.2.2.5. Ugunsgrēka signalizācijas sistēma	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.2.5.
4.2.2.6. Pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas mehānismi starpgadījumā	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.4.
4.2.2.7. Evakuācijas pārejas	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.2.7.
4.2.2.8. Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.2.8.
4.2.2.9. Evakuācijas zīmes	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.2.9.
4.2.2.10. Avārijas sakari	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.5.
4.2.2.11. Pieeja glābšanas dienestiem	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.5.
4.2.2.12. Glābšanas zonas ārpus tuneļiem	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.5.
4.2.2.13. Ūdensapgāde	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.5.
4.2.3.1. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.3.1.
4.2.3.2. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.5.
4.2.3.3. Elektroenerģijas piegāde	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.5.
4.2.3.4. Prasības elektrokabeļiem tuneļos	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.3.4.
4.2.3.5. Elektroinstalāciju drošums	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.6.
4.2.4.1. Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.7.7.
4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības	HS RST SITS/CR WAG STS
4.2.5.2. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti	HS RST SITS
4.2.5.3. Kravas vilcienu ugunsdrošība	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.5.3.
4.2.5.4. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas	HS RST SITS

▼B

Specifikācija	Atsauce
4.2.5.5. Papildu pasākumi degoša pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.5.5.
4.2.5.6. Ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas	HS RST SITS
4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos	HS RST SITS
4.2.5.8. Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.5.8.
4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.5.9.
4.2.5.10. Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā	HS RST SITS
4.2.5.11. Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.2.5.11.
4.2.5.12. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.8.1.
4.4.1. Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības	CR OPE SITS
4.4.2. Ārkārtas noteikumi	CR OPE SITS
4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības	CR OPE SITS
4.4.4. Zemējuma procedūras	CR OPE SITS
4.4.5. Maršruta apraksts	CR OPE SITS
4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	CR OPE SITS
4.4.7. Koordinācija starp tuneļa kontroles centriem	CR OPE SITS
4.5.1. Tuneļa stāvokļa pārbaude	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.5.
4.5.2. Ritošā sastāva tehniskā apkope	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.5.
4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence	►M2 *SRT* SITS ◄ 4.6.1.
4.7.1. Pašizglābšanās iekārta	►M2 *SRT* SITS ◄ 6.2.8.2.

Šī paziņotā institūcija ir pilnvarota:

— vai nu novērtēt visas iepriekšminētās apakšsistēmas,

— vai novērtēt tikai vienu apakšsistēmu, bet tādā gadījumā tā vienojas ar citām paziņotajām institūcijām, kas ir pilnvarotas novērtēt citas apakšsistēmas, par citu apakšsistēmu attiecīgo prasību novērtēšanu (sk. šīs SITS 4.2. iedaļu).

Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, 18. panta 1. punktu un VI pielikumu pieteikuma iesniedzējs(-i) izstrādā EK verificēšanas deklarāciju(-as), kas saistīta(-as) ar attiecīgo(-ajām) apakšsistēmu(-ām).

▼B

Lai apakšsistēmu(-as) nodotu ekspluatācijā, EK verificēšanas deklarācija(-as) ir jāapstiprina.

Apakšsistēmas atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar vienu moduli vai vairāku šādu moduļu apvienojumu, ņemot vērā šīs SITS 6.2.2. punktu un E pielikumu.

Apakšsistēmu EK verificēšanas moduļi (sk. F pielikumu)

SB modulis. Tipa pārbaude projektēšanas un izstrādes posmam

SD modulis. Produkta kvalitātes vadības sistēma ražošanas posmam

SF modulis. Produkta verificēšana ražošanas posmam

SG modulis. Eksemplāra verificēšana

SH2 modulis. Pilnīga kvalitātes vadības sistēma ar projekta pārbaudi projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmam

Par apstiprināšanas procesu un novērtējuma saturu vienojas pieteikuma iesniedzējs un paziņotā institūcija saskaņā ar šajā SITS definētajām prasībām un atbilstoši šīs SITS 7. iedaļā minētajiem noteikumiem.

6.2.2. Atbilstības novērtēšanas procedūras (moduļi)

Pieteikuma iesniedzējs izvēlas vienu no moduļiem vai moduļu apvienojumu, kas atrodami turpmāk redzamajā tabulā.

Tabula

Novērtēšanas procedūras

Novērtējamā apakšsistēma	SB + SD modulis	SB + SF modulis	SG modulis	SH2 modulis
Ritošā sastāva apakšsistēma	X	X		X
Enerģijas apgādes apakšsistēma	X	X	X	X
Infrastruktūras apakšsistēma			X	X
Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēma			X	X

Attiecīgajā posmā novērtējamie apakšsistēmu raksturlielumi ir redzami E pielikumā. Pieteikuma iesniedzējs apstiprina, ka visas izveidotās apakšsistēmas atbilst tipam. E pielikuma E tabulas 4. ailītē esošais "X" nozīmē, ka attiecīgu raksturlielumu verificē, testējot katru apakšsistēmu atsevišķi.

Tehniskās apkopes apakšsistēmas novērtēšana ir raksturota 6.2.5. punktā.

6.2.3. Pastāvošie risinājumi

Ja pastāvošais risinājums jau novērtēts pielietojumam līdzvērtīgos apstākļos un darbojas, tad piemēro šādu procesu.

Pieteikuma iesniedzējs pierāda, ka pielietojuma iepriekšējā novērtējuma testu un verificēšanas rezultāti atbilst šīs SITS prasībām. Šādā gadījumā ar apakšsistēmu saistītu raksturlielumu iepriekšējais tipa novērtējums paliek spēkā jaunajā pielietojumā.

6.2.4. Novatoriski risinājumi

Ja saskaņā ar 4.1. iedaļu apakšsistēmā ir iekļauts novatorisks risinājums, ražotājs vai līgumslēdzējs nosaka novirzes no attiecīgā SITS punkta un iesniedz tās Eiropas Dzelzceļa aģentūrai (*ERA*). *ERA* izstrādā un apkopo šā risinājuma attiecīgas funkcionālās un saskarnes specifikācijas un izstrādā novērtējuma metodes.

▼B

Attiecīgas funkcionālās un saskarnes specifikācijas un novērtējuma metodes iekļauj SITS pārskata procesa laikā. Kad stājies spēkā Komisijas lēmums, kas pieņemts saskaņā ar 21. panta 2. punktu Direktīvā 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, novatorisku risinājumu var lietot pirms tā iekļaušanas SITS.

6.2.5. Tehniskās apkopes novērtējums

Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, 18. panta 3. punktu paziņotā institūcija sagatavo tehnisko dokumentāciju, kurā iekļauj tehniskās apkopes dokumentāciju. Tas jo īpaši nozīmē, ka paziņotā institūcija apstiprina:

— tehniskās apkopes dokumentācijas esību,

— attiecībā uz ritošo sastāvu HS RST SITS 4.2.10.2. punktā minēto vienību esību tehniskās apkopes dokumentācijā,

bet tai nav jāpārbauda tehniskās apkopes dokumentācijas satura derīgums.

Tehniskās apkopes novērtējuma atbilstība ir kompetentās valsts iestādes atbildības jomā.

6.2.6. Ekspluatācijas noteikumu novērtējums

Dzelzceļa uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji pierāda atbilstību šīs SITS prasībām. To var veikt kā daļu no Direktīvā 2004/49/EK minētās drošības pārvaldības sistēmas. Paziņotajai institūcijai nav atsevišķi jānovērtē atbilstība šīs SITS ekspluatācijas noteikumiem, ja vien to nepieprasa OPE SITS.

Attiecīgā kompetentā iestāde novērtē jebkādas jaunas vai grozītas ekspluatācijas procedūras vai procesus pirms to īstenošanas un pirms jaunas vai grozītas drošības atļaujas/sertifikāta izsniegšanas. Šis novērtējums ir drošības sertifikāta/atļaujas piešķiršanas procesa daļa.

6.2.7. Papildu prasības specifikāciju novērtējumam attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem

6.2.7.1. Pārmiju un krustojumu ierīkošana

Paziņotā institūcija pārbauda, vai tehniskajā dokumentācijā ir iekļauta tehniskā izpēte, ar ko pamato pārmiju un krustojumu atrašanās vietu tunelī, un apstiprina, ka saskaņā ar 4.2.2.1. punkta prasībām ir ierīkots tikai minimāls skaits pārmiju un krustojumu.

6.2.7.2. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām

Novērtējumā apstiprina, ka

— avārijas izejas durvis uz virszemi un durvis uz aprīkojuma telpām ir ar atbilstošām slēdzenēm,

— uzstādītās slēdzenes atbilst tuneļa un palīginfrastruktūras vispārējai drošības stratēģijai,

— avārijas izejas nav aizslēdzamas no iekšpuses un tās var atvērt pasažieris, kas evakuējas,

— ir veikti pasākumi, lai nodrošinātu piekļuvi glābšanas dienestiem.

6.2.7.3. Ugunsdrošības prasības konstrukcijām

Paziņotā institūcija, izmantojot infrastruktūras pārvaldnieka vai līgumslēdzēja aprēķinu rezultātus, novērtē atbilstību ugunsdrošības prasībām, kas izvirzītas konstrukcijām 4.2.2.3. punktā.

▼B

6.2.7.4. Pašizglābšanās, glābšanas un evakuācijas mehānismi starpgadījumā

Paziņotā institūcija pārbauda, ka pieņemtais risinājums ir nepārprotami norādīts tehniskajā dokumentācijā un atbilst 4.2.2.6. punkta prasībām. 4.2.2.6.5. punkta "Alternatīvi tehniskie risinājumi" gadījumā paziņotā institūcija pārbauda, vai ir veikta atbilstoša tehniskā izpēte un vai to pēc tam apstiprinājusi kompetenta valsts iestāde.

6.2.7.5. Glābšanas dienestu piekļuve un aprīkojums

Pārbaudot tehnisko dokumentāciju un arī ņemot vērā konsultācijas ar glābšanas dienestiem, paziņotā institūcija apstiprina, ka ir ievērotas šādu punktu prasības:

— 4.2.2.10. Avārijas sakari

— 4.2.2.11. Pieeja glābšanas dienestiem

— 4.2.2.12. Glābšanas zonas ārpus tuneļiem

— 4.2.2.13. Ūdensapgāde

— 4.2.3.2. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums

— 4.2.3.3. Elektroenerģijas piegāde

6.2.7.6. Elektroinstalāciju drošums

Paziņotā institūcija tikai apstiprina, ka ir novērtēts atteices režīms, kas atbilst 4.2.3.5. punkta funkcionālajām prasībām.

6.2.7.7. Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces

Paziņotā institūcija apstiprina, ka sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces vai prognozējošs aprīkojums ir nodrošināts saskaņā ar 4.2.4.1. punkta prasībām un ka infrastruktūras pārvaldītājs ir noteicis pēc trauksmes signāla sekojošas darbības procedūras, ar kurām novērš aizdomīga ritošā sastāva iebraukšanu tunelī vai apstāšanos tajā.

6.2.8. Papildu prasības specifikāciju novērtējumam attiecībā uz dzelzceļa uzņēmumiem

Šajā SITS izstrādātās CR RST specifikācijas ir tādas pašas, kādas raksturotas HS RST SITS. Tāpēc ritošā sastāva specifikāciju novērtējums ir jāveic saskaņā ar HS RST SITS 6. nodaļas novērtējuma specifikācijām, izņemot šādus punktus, kuros sniedz papildu prasības un informāciju:

4.2.5.3. Kravas vilcienu ugunsdrošība

4.2.5.12. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve

6.2.8.1. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve

Konsultējoties ar glābšanas dienestiem, paziņotā institūcija pārbauda 4.2.5.12. punkta prasību izpildi.

6.2.8.2. Pašizglābšanās iekārta

Atbilstības novērtējums ir raksturots EN401:1994, EN402:2003, EN403:2004.

7. ĪSTENOŠANA

Šajā SRT SITS nosaka pamatparametrus, kas ir nepieciešami jaunos, atjaunotos un modernizētos tuneļos (parasto dzelzceļu līnijās) vai jaunam, atjaunotam un modernizētam parasto dzelzceļu ritošajam sastāvam, lai saskaņotu pašreizējo vispārējas drošības līmeni tuneļos

▼B

visā Eiropā. To var panākt galvenokārt, optimāli kombinējot infrastruktūras, ritošā sastāva un ekspluatācijas apakšsistēmu drošības prasības. Lai pakāpeniski pārietu no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs norma, šajā nodaļā definē SRT SITS īstenošanas stratēģiju.

7.1. **Šīs SITS piemērošana ekspluatācijā nododamajām apakšsistēmām**

7.1.1. Vispārējā daļa

Šīs specifikācijas 4.–6. nodaļu pilnībā piemēro apakšsistēmām, kas ietilpst šīs SITS ģeogrāfiskajā darbības jomā (sal. 1.2. punkts) un kas tiks nodotas ekspluatācijā pēc šīs SITS stāšanās spēkā.

Jo īpaši tās attiecas gan uz jauniem tuneļiem, gan uz jaunu tuneļu projektiem. Attiecībā uz projektiem, kuru izpilde jau tuvojas nobeigumam, un jau noslēgtiem līgumiem sk. Direktīvas 2001/16/EK 7. panta a) apakšpunktu.

7.1.2. Jaunuzbūvēts ritošais sastāvs, kas būvēts pēc pastāvoša projekta

Jaunuzbūvētu ritošo sastāvu, kas būvēts pēc projekta, kurš pastāvējis jau pirms šīs SITS stāšanās spēkā, un ko jau apstiprinājusi viena vai vairākas dalībvalstis darbībai noteiktās līnijās, var nodot ekspluatācijā četru gadu laikā pēc šīs SITS stāšanās spēkā, nenovērtējot atbilstību SRT SITS, ja vien vilcienu ekspluatē tam noteiktajās līnijās.

Tomēr, ja šis ritošais sastāvs ir paredzēts darbībai līnijās ar tuneļiem, kas ir garāki par 1 km, tam ir jābūt uzstādītai avārijas bremzes bloķēšanas iekārtai saskaņā ar šīs SITS 4.2.5.8. punktu.

7.1.3. Pastāvošs ritošais sastāvs, kas paredzēts darbībai jaunos tuneļos

Ja vien tas nepazemina paziņotajos valsts tiesību aktos noteikto vispārējo drošības līmeni, pastāvošo vilcienu kustībai netiek piemēroti ierobežojumi attiecībā uz SITS atbilstošiem tuneļiem.

7.2. **Šīs SITS piemērošana jau ekspluatācijā esošām apakšsistēmām**

7.2.1. Ievads

Jau ekspluatācijā esošas apakšsistēmas tiks modernizētas un atjaunotas saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 14. panta 3. punkta nosacījumiem.

Jo īpaši šajā sakarā migrācijas stratēģijā (sk. 7.2.2. punktu) norāda veidu, kādā visas tunelī pastāvošās atjaunojamās vai modernizējamās apakšsistēmas pielāgo, lai panāktu atbilstību SITS prasībām.

Modernizācija un atjaunošana ir definēta Direktīvas 2001/16/EK 2. panta pirmās daļas m) un n) apakšpunktā. Tomēr visus pēc tam noteiktos pasākumus piemēro gan modernizēšanas, gan atjaunošanas darbībām.

Lai veicinātu šīs SITS aktīvu īstenošanu, dalībvalstīm būtu jāsekmē un jāatbalsta īstenošanas stratēģija. Ja jāmodernizē vai jāatjauno jau ekspluatācijā esošas tuneļa posma vai ritošā sastāva apakšsistēmas, jāapsver iespēja iekļaut citas sastāvdaļas, kuras nav iekļautas modernizēšanas un atjaunošanas plānos, bet kurām var panākt atbilstību šai SITS, jo īpaši ja var panākt nozīmīgas drošības priekšrocības un uzlabojumus par ierobežotām papildu izmaksām.

▼B

Ja ar tuneļa drošību saistītu apakšsistēmu pēc atjaunošanas vai modernizēšanas darbu veikšanas atkārtoti novērtē attiecībā pret jebkuru citu SITS, tad attiecībā pret šo SITS atkārtots novērtējums vajadzīgs tikai sistēmām un komponentiem, ko tieši skāra darbi.

7.2.2. Modernizēšanas un atjaunošanas pasākumi tuneļiem, kas garāki par 1 km, INS un ENE apakšsistēmai

Modernizējot vai atjaunojot minēto apakšsistēmu daļas, kas ietekmē tuneļa drošību, īsteno turpmāk norādītos pasākumus. Mezgliem un komponentiem, kas nav iekļauti konkrētas modernizēšanas vai atjaunošanas programmas darbības jomā, nav jāpanāk atbilstība šādas programmas īstenošanas laikā.

7.2.2.1. Infrastruktūra

— 4.5.1. Tuneļa stāvokļa pārbaude (atbildīgā iestāde: IP)

— 4.2.2.2. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām (atbildīgā iestāde: IP)

— 4.2.2.4. Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem (tikai jauniem uzstādāmiem materiāliem. Atbildīgā iestāde: IP, valsts pasūtījuma piešķīrējs)

— 4.2.2.9. Evakuācijas zīmes (atbildīgā iestāde: IP)

— 4.2.2.10. Avārijas sakari (atbildīgā iestāde: IP)

7.2.2.2. Enerģijas apgāde

4.2.3.4. Prasības elektrokabeļiem tuneļos, nomainot kabeļus (atbildīgā iestāde: IP)

7.2.3. Modernizēšanas un atjaunošanas pasākumi CCS, OPE, RST apakšsistēmai

Modernizējot vai atjaunojot minēto apakšsistēmu daļas, kas ietekmē tuneļa drošību, īsteno turpmāk norādītos pasākumus. Mezgliem un komponentiem, kas nav iekļauti konkrētas modernizēšanas vai atjaunošanas programmas darbības jomā, nav jāpanāk atbilstība šādas programmas īstenošanas laikā.

7.2.3.1. Vilcienu vadības iekārtas un signalizācija – pasākumi nav nepieciešami

7.2.3.2. Satiksmes nodrošināšana un vadība

Saskaņā ar CR OPE SITS 7. nodaļas prasībām OPE pasākumus īsteno pastāvošajos tuneļos neatkarīgi no atjaunošanas vai modernizēšanas darbībām citās apakšsistēmās.

— 4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības (atbildīgais: IP)

— 4.4.4. Zemējuma procedūras (atbildīgais: IP)

— 4.4.5. Maršruta apraksts (atbildīgais: DzU)

— 4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence (atbildīgais: IP un DzU)

▼B

— 4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem (atbildīgais: DzU)

7.2.3.3. Ritošais sastāvs (Pasažieru ritošais sastāvs)

— 4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības (tikai uzstādāmam jaunam materiālam) (atbildīgais: DzU, valsts pasūtījuma piešķīrējs)

— 4.2.5.2. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti (atbildīgais: DzU, valsts pasūtījuma piešķīrējs)

— 4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos (atbildīgais: DzU, valsts pasūtījuma piešķīrējs)

— 4.2.5.8. Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta (atbildīgais: DzU), izņemot ar lokomotīvi vilktus vilcienus, kuriem piemēro valsts lēmumus

— 4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma (atbildīgais: DzU, valsts pasūtījuma piešķīrējs)

— 4.2.5.10. Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā (atbildīgais: DzU)

— 4.2.5.11. Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns (atbildīgais: DzU, valsts pasūtījuma piešķīrējs)

— 4.2.5.12. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve (atbildīgais: DzU, valsts pasūtījuma piešķīrējs)

Kravas vagoniem nepieciešamie pasākumi ir minēti CR RST SITS (kravas vagoni).

7.2.4. Pārējie pastāvošie tuneļi

Šo SITS nepiemēro pastāvošām apakšsistēmām, kuras neatjauno vai nemodernizē. To nepiemēro tuneļiem, kuri ir īsāki par 1 000 m un kurus atjauno vai modernizē.

Lai saskaņotu drošības līmeni *TEN*, pievērš uzmanību *UNECE* ieteikumam (TRANS/AC.9/9, 1.12.2003.), kura E daļā ir minēts: "*Šobrīd ekspluatācijā ir jau ļoti daudzi tuneļi. Liela daļa no tiem tika celta, kad drošības apsvērumi nebija tik stingri kā pašlaik. Acīmredzams, ka tos nevar par saprātīgām izmaksām pārveidot līdz jauniem tuneļiem iesakāmiem izmēriem. Tomēr drošība dzelzceļa tuneļos nav atkarīga tikai no strukturāliem pasākumiem – to var sekmēt arī ar ritošā sastāva un ekspluatācijas pasākumiem.*

Tāpēc grupa iesaka izstrādāt drošības plānus ([1]) *pastāvošajiem tuneļiem, novērtējot to drošības līmeni un nepieciešamības gadījumā ierosinot šā līmeņa paaugstināšanu, izmantojot pasākumus, kurus var īstenot par saprātīgām izmaksām. Grupa paredz, ka šos pasākumus izvēlēsies no minimāliem standarta pasākumiem jauniem tuneļiem, lielāko uzsvaru liekot uz pasākumiem, kas nav saistīti ar struktūru.*"

7.3. **SITS pārskatīšana**

Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, 6. panta 3. punktu aģentūra "atbild par SITS pārskatīšanu un precizēšanu, kā arī par attiecīgu ieteikumu sagatavošanu 21. pantā minētajai komitejai, ņemot vērā tehnikas attīstību vai pārmaiņas sociālajās prasībās".

([1]) Drošības plāns ir definēts *UNECE* ieteikumu D daļā.

▼B

Turklāt citu SITS pakāpeniska pieņemšana un pārskatīšana arī var ietekmēt šo SITS. Šīs SITS ierosinātās izmaiņas rūpīgi pārskata un modernizēto SITS publicē, pamatojoties uz indikatīvu 3 gadu laika posmu.

Aģentūrai dara zināmus jebkurus aplūkojamus novatoriskus risinājumus, lai noteiktu to iekļaušanu nākamajā SITS.

7.4. **Izņēmumi valsts, divpusējiem, daudzpusējiem vai starptautiskiem nolīgumiem**

7.4.1. Spēkā esošie nolīgumi

Ja nolīgumos ir prasības attiecībā uz tuneļiem, tad dalībvalstis 6 mēnešu laikā pēc šīs SITS stāšanās spēkā paziņo Komisijai par šādiem nolīgumiem, saskaņā ar kuriem ekspluatē vilcienus, kas saistīti ar šīs SITS darbības jomu:

a) valsts, divpusēji vai daudzpusēji nolīgumi starp dalībvalstīm un dzelzceļa uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem, kas noslēgti pastāvīgi vai uz noteiktu laiku un ir nepieciešami paredzētā transporta pakalpojuma ļoti specifiska vai vietēja rakstura dēļ;

b) divpusēji vai daudzpusēji nolīgumi starp dzelzceļa uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai dalībvalstīm, kas nodrošina nozīmīgu vietējas vai reģionālas savstarpējas izmantojamības līmeni;

c) starptautiski nolīgumi starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vismaz vienu trešo valsti vai starp dalībvalstu dzelzceļa uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem un vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina nozīmīgu vietējas vai reģionālas savstarpējas izmantojamības līmeni.

Tiks novērtēta šo nolīgumu savietojamība ar ES tiesību aktiem, tostarp to nediskriminējošais raksturs un jo īpaši atbilstība šai SITS, un Komisija veiks nepieciešamos pasākumus, piemēram, šīs SITS pārskatīšanu, lai iekļautu iespējamus īpašus gadījumus vai pārejas pasākumus.

Šie nolīgumi ir atļauti līdz nepieciešamo pasākumu veikšanai, ieskaitot ES līmeņa nolīgumus attiecībā uz šo SITS ar Krievijas Federāciju un visām citām NVS valstīm, kas robežojas ar ES.

RID nolīgumu un *COTIF* instrumentus nepaziņo, jo tie ir zināmi.

7.4.2. Turpmākie nolīgumi vai pastāvošo nolīgumu grozījumi

Jebkurā turpmākā nolīgumā vai pastāvošo nolīgumu grozījumos ņem vērā ES tiesību aktus un jo īpaši šo SITS. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šādiem nolīgumiem/grozījumiem. Tad piemēro to pašu procedūru, kas minēta 7.4.1. punktā.

7.5. **Īpaši gadījumi**

7.5.1. Ievads

Šādi īpaši noteikumi ir paredzēti turpmākiem īpašiem gadījumiem.

Šie īpašie gadījumi iedalāmi divās kategorijās: noteikumus piemēro vai nu pastāvīgi (“P” gadījums), vai īslaicīgi (“T” gadījums). Pagaidu gadījumiem ieteicams, lai attiecīgās dalībvalstis panāktu atbilstību

▼B

attiecīgajai apakšsistēmai vai nu līdz 2010. gadam (“T1” gadījums), kas ir Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 23. jūlija Lēmumā Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai noteiktais termiņš, vai arī līdz 2020. gadam (“T2” gadījums).

7.5.2. Īpašo gadījumu saraksts

Nav.

▼M2

_____

_____

▼B

C PIELIKUMS

ATKLĀTIE PUNKTI

Tehniskās apkopes noteikumu atbilstības novērtējuma procedūra, kas minēta 6. nodaļā – F4 iedaļā.

▼B

D PIELIKUMS

STARPGADĪJUMA TIPU UN PASĀKUMU SAISTĪBA

Saskaņā ar Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāta un glābšanas dienestu darbseminārā ierosināto 2.2. iedaļā definētie trīs vispārīgie riska scenāriji:

— 2.2.1. "karsti" starpgadījumi: ugunsgrēks, sprādziens, pēc kura izceļas ugunsgrēks, toksisku dūmu vai gāzu emisija,

— 2.2.2. "auksti" starpgadījumi: sadursme, noskriešana no sliedēm,

— 2.2.3. ilgstoša apstāšanās: spontāna evakuācija,

ir sasaistīti ar šajā SITS definētajiem pasākumiem. Turpmāk tabulā ir parādīta starpgadījuma tipu un pasākumu kvalitatīvā saikne, norādot, kuri pasākumi attiecas uz katru starpgadījuma tipu.

Aizsardzības līnija drošības sekmēšanai tuneļos ietver četrus secīgus posmus: profilakse, mazināšana, evakuācija un glābšana.

Piemēram, "karstiem" starpgadījumiem pamatstratēģija ir šāda.

Profilakse: attiecīgu materiālu (4.2.5.1. punkts) ar zemu uzliesmojamību izmantošana projektos samazina ugunsgrēka sākšanās risku. Turklāt vilciena stāvokļa pārbaude (4.4.1. punkts) un attiecīgas darbības ierobežo ugunsgrēka sākšanos.

Mazināšana: attiecīgu materiālu (4.2.5.1. punkts) ar zemu uguns izplatīšanas spēju izmantošana projektos ievērojami samazina karstuma un dūmu rašanās apjomu un uguns izplatīšanās ātrumu pasažieru vilcienos. Ugunsdzēšamo aparātu (4.2.5.2. punkts) izmantošana varētu ierobežot ugunsgrēka izplatību. Ja atklāts ugunsgrēks, tiek dots trauksmes signāls (4.2.5.7. punkts). Vispirms pasažieri meklēs patvērumu vilciena drošajā daļā, kas B klases vilcienos ir aizsargāta ar ugunsdrošām zonām (4.2.5.4. punkts). Gaisa kondicionēšanu izslēgs, lai novērstu dūmu izplatīšanos (4.2.5.10. punkts). Ja vien ir iespējams, vilciens izbrauc no tuneļa. Avārijas bremzes bloķēšanas iekārtas sistēma (4.2.5.8. punkts) novērš nevēlamu apstāšanos tunelī, un ir arī papildu pasākumi, lai degošs vilciens varētu turpināt kustību (4.2.5.5. punkts).

Evakuācija un glābšana: ja notiek vilciena nevēlama apstāšanās tunelī, attiecīgu materiālu (4.2.5.1. punkts) ar zemu uguns izplatīšanas spēju, zemu toksiskumu un zemu dūmu blīvumu izmantošana projektos palīdz tunelī uzturēt evakuācijai pieņemamu klimatu. Ja vilciens apstājas, pasažierus evakuē personāla (4.6.1. punkts) pavadībā uz drošu zonu. Ritošais sastāvs (4.2.5.11. punkts) un tuneļa infrastruktūra (4.2.2.6.–4.2.2.19. punkts) ir projektēti tā, lai varētu evakuēties tunelī. Glābšanas dienestus informē par to, kā piekļūt tuneļiem (4.2.2.11. punkts) un iekļūt ritošajā sastāvā (4.2.5.12. punkts).

Pieņemtie apzīmējumi: INS, ENE, CCS pasākumi – zils, RST pasākumi – zaļš, OPE pasākumi – dzeltens.

A **Karsts starpgadījums**

	Profilakse	Mazināšana	Evakuācija un glābšana
Ugunsgrēks, sprādziens, toksiskas gāzes noplūde	4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības	4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības	4.2.5.1. Ritošā sastāva materiālu īpašības
	4.4.1. Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības	4.2.2.4. Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem	4.2.2.3. Ugunsdrošības prasības konstrukcijām
		4.2.3.1. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija	4.2.2.7. Evakuācijas pārejas

▼B

	Profilakse	Mazināšana	Evakuācija un glābšana
		4.2.3.4. Prasības elektrokabeļiem tuneļos	4.2.2.8. Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem
		4.2.3.5. Elektroinstalāciju drošums	4.2.2.10. Avārijas sakari
		4.2.4.1. Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces	4.2.2.11. Pieeja glābšanas dienestiem
		4.2.5.2. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti	4.2.2.12. Glābšanas zonas ārpus tuneļiem
		4.2.5.3. Kravas vilcienu ugunsdrošība	4.2.2.13. Ūdensapgāde
		4.2.5.4. Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas	4.2.3.2. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums
		4.2.5.5. Papildu pasākumi pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai	4.2.3.3. Elektroenerģijas piegāde
		4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos	4.2.5.11. Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns
		4.2.5.8. Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta	4.2.5.12. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve
		4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma	4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības
		4.2.5.10. Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā	4.4.4. Zemējuma procedūras
		4.4.2. Ārkārtas noteikumi	4.7.1. Pašizglābšanās iekārta (kravas vilcienu personālam)
		4.4.5. Maršruta apraksts	
		4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	
		4.4.7. Koordinācija starp tuneli un kontroles centriem	
		4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence	

▼B

B **Auksts starpgadījums**

	Profilakse	Mazināšana	Evakuācija un glābšana
Sadursme, noskriešana no sliedēm	4.2.2.1. Pārmiju un krustojumu ierīkošana	4.2.3.1. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija	4.2.2.6. Pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas mehānismi starpgadījumā
	4.5.1. Tuneļa stāvokļa pārbaude	4.2.3.5. Elektroinstalāciju drošums	4.2.2.7. Evakuācijas pārejas
		4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos	4.2.2.8. Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem
			4.2.2.9. Evakuācijas zīmes
		4.4.5. Maršruta apraksts	4.2.2.10. Avārijas sakari
		4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	4.2.2.11. Pieeja glābšanas dienestiem
		4.4.7. Koordinācija starp tuneli un kontroles centriem	4.2.2.12. Glābšanas zonas ārpus tuneļiem
		4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence	4.2.2.13. Ūdensapgāde
		4.4.2. Ārkārtas noteikumi	4.2.3.2. Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums
		4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma	4.2.3.3. Elektroenerģijas piegāde
			4.2.5.11. Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns
			4.2.5.12. Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve
			4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības
			4.4.4. Zemējuma procedūras

C **Ilgstoša apstāšanās**

	Profilakse	Mazināšana	Evakuācija un glābšana
Spontāna evakuācija	4.2.5.7. Sakaru līdzekļi vilcienos	4.4.2. Ārkārtas noteikumi	4.2.2.6. Pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas mehānismi starpgadījumā

▼B

	Profilakse	Mazināšana	Evakuācija un glābšana
	4.4.6. Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	4.4.3. Tuneļa operatīvās rīcības plāns un mācības	4.2.2.7. Evakuācijas pārejas
	4.4.7. Koordinācija starp tuneli un kontroles centriem		4.2.2.8. Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem
			4.2.2.9. Evakuācijas zīmes
	4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence		4.2.2.10. Avārijas sakari
	4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma		4.2.2.11. Pieeja glābšanas dienestiem
			4.2.2.12. Glābšanas zonas ārpus tuneļiem

▼B

E PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMU NOVĒRTĒJUMS

E.1. **Piemērošanas joma**

Šajā pielikumā norāda apakšsistēmas atbilstības novērtējumu.

E.2. **Raksturlielumi un moduļi**

Apakšsistēmas raksturlielumi, kas jānovērtē dažādos projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmos, E tabulā ir apzīmēti ar X.

E tabula

Novērtējums

1.	2.	3.	4.	5.	6.
		Projektēšanas un izstrādes posms	Ražošanas posms		
	Novērtējamie raksturlielumi	Projekta pārskatīšana	Būvniecība, montāža, uzstādīšana	Montāža (pirms nodošanas ekspluatācijā)	Validācija pilnīgos ekspluatācijas apstākļos
4.2.2.1.	Pārmiju un krustojumu ierīkošana	X			
4.2.2.2.	Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām	X		X	
4.2.2.3.	Ugunsdrošības prasības konstrukcijām	X			
4.2.2.4.	Ugunsdrošības prasības celtniecības materiāliem	X			
4.2.2.5.	Ugunsgrēka signalizācijas sistēma	X		X	
4.2.2.6.	Pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas mehānismi starpgadījumā	X			
4.2.2.6.1.	Drošas zonas definīcija				
4.2.2.6.2.	Vispārēji nosacījumi				
4.2.2.6.3.	Laterālas un/vai vertikālas avārijas izejas uz virszemi	X			
4.2.2.6.4.	Palīgejas uz citu tuneli	X			
4.2.2.6.5.	Alternatīvi tehniskie risinājumi	X			
4.2.2.7.	Evakuācijas pārejas	X			
4.2.2.8.	Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem	X		X	
4.2.2.9.	Evakuācijas zīmes	X			
4.2.2.10.	Avārijas sakari	X			
4.2.2.11.	Pieeja glābšanas dienestiem	X			
4.2.2.12.	Glābšanas zonas ārpus tuneļiem	X			

▼B

1.	2.	3.	4.	5.	6.
		Projektēšanas un izstrādes posms	Ražošanas posms		
	Novērtējamie raksturlielumi	Projekta pārskatīšana	Būvniecība, montāža, uzstādīšana	Montāža (pirms nodošanas ekspluatācijā)	Validācija pilnīgos ekspluatācijas apstākļos
4.2.2.13.	Ūdensapgāde	X			
4.2.3.1.	Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu segmentācija	X		X	
4.2.3.2.	Kontaktstrāvas līnijas vai kontaktsliežu zemējums	X		X	
4.2.3.3.	Elektroenerģijas piegāde	X			
4.2.3.4.	Prasības elektrokabeļiem tuneļos	X			
4.2.3.5.	Elektroinstalāciju drošums	X			
4.2.5.1.	Ritošā sastāva materiālu īpašības	X			
4.2.5.2.	Pasažieru ritošā sastāva ugunsdzēšamie aparāti	X			
4.2.5.3.	Kravas vilcienu ugunsdrošība	X			
4.2.5.4.	Pasažieru ritošā sastāva ugunsdrošās zonas	X			
4.2.4.1.	Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces	X			
4.2.5.5.	Papildu pasākumi degoša pasažieru ritošā sastāva kustības turpināšanai	X			
4.2.5.5.1.	Vispārēji mērķi un nepieciešamā pasažieru vilcienu kustības turpināšana				
4.2.5.5.2.	Prasības bremzēm	X			
4.2.5.5.3.	Prasības vilcei	X			
4.2.5.6.	Ugunsgrēka signalizācijas borta sistēmas	X			
4.2.5.7.	Sakaru līdzekļi vilcienos	X			
4.2.5.8.	Avārijas bremzes bloķēšanas iekārta	X	X		
4.2.5.9.	Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma	X			X
4.2.5.10.	Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā	X			X
4.2.5.11.	Pasažieru ritošā sastāva evakuācijas plāns	X			
4.2.5.12.	Glābšanas dienesta informēšana un piekļuve	X			

▼B

1.	2.	3.	4.	5.	6.
		Projektēšanas un izstrādes posms	Ražošanas posms		
	Novērtējamie raksturlielumi	Projekta pārskatīšana	Būvniecība, montāža, uzstādīšana	Montāža (pirms nodošanas ekspluatācijā)	Validācija pilnīgos ekspluatācijas apstākļos
4.4.1.	Vilcienu stāvokļa pārbaude un attiecīgas darbības *Piezīme: 6.2.6. iedaļā ir paskaidrots, kāpēc ekspluatācijas noteikumi ir jānovērtē katras attiecīgās dalībvalsts drošības iestādei un kāpēc tās nepieprasa atsevišķu paziņotās institūcijas novērtējumu. Tādēļ 4.4. un 4.6. nodaļas specifikācijas nav minētas šajā tabulā*				
4.5.1.	Tuneļa stāvokļa pārbaude	X			
4.5.2.	Ritošā sastāva tehniskā apkope	X			
4.7.1.1.	Pašizglābšanās maskas	X			

▼B

F PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMU EK VERIFICĒŠANAS MODEĻI

F.1. Moduļu saraksts

Apakšsistēmu moduļi

— SB modulis. Tipa pārbaude

— SD modulis. Produkta kvalitātes vadības sistēma

— SF modulis. Produkta verificēšana

— SG modulis. Eksemplāra verificēšana

— SH2 modulis. Pilnīga kvalitātes vadības sistēma ar projekta pārbaudi

Tehniskās apkopes kārtības modulis

— Moduļa atbilstības novērtēšanas procedūra

F.2. Savstarpējas izmantojamības komponentu moduļi

Nepiemēro (nav savstarpējas izmantojamības komponentu).

F.3. Apakšsistēmu EK verificēšanas moduļi

F.3.1. SB modulis. Tipa pārbaude

1. Šajā modulī apraksta EK verificēšanas procedūru, ar ko paziņotā institūcija pēc līgumslēdzēja vai Kopienā reģistrēta tā pilnvarotā pārstāvja pieprasījuma pārbauda un apliecina, ka infrastruktūras, enerģijas apgādes, vilcienu vadības iekārtu vai ritošā sastāva apakšsistēma, kas raksturīga paredzētajam ražojumam,

— atbilst šai SITS un visām citām piemērojamām SITS, kas pierāda, ka Direktīvas 2001/16/EK pamatprasības ([1]) ir izpildītas,

— atbilst citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma.

Tipa pārbaude, ko nosaka šajā modulī, var ietvert konkrētus novērtēšanas posmus – projekta pārbaudi, tipa testu vai ražošanas procesa pārbaudi – kas noteikti attiecīgajā SITS.

2. Līgumslēdzējs ([2]) iesniedz pieteikumu apakšsistēmas EK verificēšanai (ar tipa pārbaudi) paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles.

Pieteikumā iekļauj:

— līgumslēdzēja vai tā pilnvarotā pārstāvja nosaukumu un adresi,

— tehnisko dokumentāciju, kas norādīta 3. punktā.

3. Pieteikuma iesniedzējs iesniedz paziņotajai institūcijai apakšsistēmas ([3]) paraugu, kas raksturīgs paredzētajam ražojumam un turpmāk saukts "tips".

Tips var aptvert vairākus apakšsistēmas variantus, ja atšķirības starp variantiem neietekmē SITS noteikumus.

Paziņotā institūcija nepieciešamības gadījumā var pieprasīt papildu paraugus testa programmas veikšanai.

([1]) Pamatprasības ir redzamas tehniskajos parametros, saskarnēs un darbības prasībās, kuras izklāstītas SITS 4. nodaļā.

([2]) Modulī "līgumslēdzējs" ir "direktīvā definēts apakšsistēmas līgumslēdzējs vai Kopienā reģistrēts tā pilnvarots pārstāvis".

([3]) Attiecīgā SITS iedaļā var noteikt konkrētas prasības šai sakarā.

▼B

Ja ir nepieciešams konkrētām testa vai pārbaudes metodēm un noteikts SITS vai Eiropas specifikācijā [4], uz kuru ir atsauce SITS, iesniedz iekārtas mezgla daļas vai mezgla paraugu vai paraugus, vai apakšsistēmas paraugu pirmsmontāžas stāvoklī.

Tehniskā dokumentācija un paraugs(-i) ļauj saprast apakšsistēmas konstrukciju, ražošanu, uzstādīšanu, tehnisko apkopi un darbību un ļauj novērtēt atbilstību SITS noteikumiem.

Tehniskajā dokumentācijā iekļauj:

— apakšsistēmas, vispārējā projekta un struktūras vispārīgu aprakstu,

▼M2

— eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,

▼B

— konceptuālu projekta un ražošanas informāciju, piemēram, rasējumi, komponentu, iekārtas mezgla daļu, mezglu, kontūru plāni utt.,

— aprakstus un paskaidrojumus, kas ir nepieciešami projekta un ražošanas informācijas izprašanai, apakšsistēmas tehniskajai apkopei un darbībai,

— tehniskās specifikācijas, tostarp Eiropas specifikācijas, kuras ir piemērotas,

— jebkurus nepieciešamos papildu pierādījumus iepriekšminēto specifikāciju izmantošanai, it īpaši gadījumos, kad Eiropas specifikācijas un attiecīgie punkti nav piemēroti pilnībā,

— to savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu, kuri jāiekļauj apakšsistēmā,

— EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras jāpievieno savstarpējas izmantojamības komponentiem, un visus nepieciešamos dokumentus, kas definēti direktīvu VI pielikumā,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikāti),

— tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas ražošanu un montāžu,

— to ražotāju sarakstu, kas iesaistīti apakšsistēmas projektēšanā, ražošanā, montāžā un uzstādīšanā,

— apakšsistēmas izmantošanas nosacījumus (ekspluatācijas laika vai attāluma ierobežojumi, nolietojuma limiti utt.),

— tehniskās apkopes nosacījumus un tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas tehnisko apkopi,

— visas tehniskās prasības, kuras ņem vērā apakšsistēmas ražošanas, tehniskās apkopes vai darbības laikā,

— veikto projekta aprēķinu un pārbaužu rezultātus utt.,

— testa ziņojumus.

Ja SITS pieprasīta papildu informācija tehniskajai dokumentācijai, tā jāiekļauj.

4. Paziņotā institūcija

4.1. pārbauda tehnisko dokumentāciju;

([4]) Eiropas specifikācijas definīcija norādīta Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. HS SITS piemērošanas vadlīnijās ir paskaidrots, kā izmantot Eiropas specifikācijas.

▼B

4.2. pārbauda, vai apakšsistēmas vai apakšsistēmas mezglu vai iekārtas mezgla daļu paraugs(-i) ir ražots(-i) atbilstoši tehniskajai dokumentācijai un veic vai ir veikusi tipa testus saskaņā ar SITS un attiecīgo Eiropas specifikāciju noteikumiem. Šādu ražošanu pārbauda, izmantojot atbilstošu novērtēšanas moduli;

4.3. ja SITS pieprasīta projekta pārbaude, veic projekta metožu, projekta instrumentu un projekta rezultātu pārbaudi, lai, pabeidzot projektēšanu, novērtētu to spēju nodrošināt apakšsistēmas atbilstību prasībām;

4.4. nosaka elementus, kas ir projektēti saskaņā ar attiecīgajiem SITS un Eiropas specifikāciju noteikumiem, kā arī elementus, kas ir projektēti, nepiemērojot šo Eiropas specifikāciju attiecīgus noteikumus;

4.5. veic vai ir veikusi atbilstošas pārbaudes un nepieciešamos testus saskaņā ar 4.2. un 4.3. punktu, lai noteiktu, ka attiecīgās Eiropas specifikācijas faktiski ir piemērotas, ja vien tās ir izvēlētas;

4.6. veic vai ir veikusi atbilstošas pārbaudes un nepieciešamos testus saskaņā ar 4.2. un 4.3. punktu, lai noteiktu, vai pieņemtie risinājumi atbilst SITS prasībām, ja nav piemērotas attiecīgās Eiropas specifikācijas;

4.7. vienojas ar pieteikuma iesniedzēju par vietu, kur tiks veiktas pārbaudes un nepieciešamie testi.

5. Ja tips atbilst SITS noteikumiem, paziņotā institūcija izdod pieteikuma iesniedzējam tipa pārbaudes sertifikātu. Sertifikātā iekļauj līgumslēdzēja un ražotāja(-u) nosaukumu un adresi, kas norādīti tehniskajā dokumentācijā, pārbaudes rezultātus, tās spēkā esamības nosacījumus un nepieciešamos datus apstiprinātā tipa identifikācijai.

Tehniskās dokumentācijas attiecīgo daļu sarakstu pievieno sertifikātam, un paziņotā institūcija glabā kopiju.

Ja līgumslēdzējam atsaka tipa pārbaudes sertifikātu, paziņotā institūcija sniedz šāda atteikuma detalizētu skaidrojumu.

Paredz pārsūdzības procedūras noteikumus.

6. Katra paziņotā institūcija sniedz citām paziņotajām institūcijām attiecīgu informāciju par izdotajiem, anulētajiem vai noraidītajiem tipa pārbaudes sertifikātiem.

7. Citas paziņotās institūcijas pēc pieprasījuma var saņemt izdoto tipa pārbaudes sertifikātu kopijas un/vai to papildinājumus. Sertifikātu pielikumi atrodas pārējo paziņoto institūciju rīcībā.

8. Līgumslēdzējs kopā ar tehnisko dokumentāciju glabā tipa pārbaudes sertifikātu kopijas un jebkurus papildinājumus apakšsistēmas darbmūža laikā. Tos nosūta jebkurai dalībvalstij, kas to pieprasa.

9. Ražošanas posmā pieteikuma iesniedzējs informē paziņoto institūciju, kura glabā tehnisko dokumentāciju saistībā ar tipa pārbaudes sertifikātu, par visām modifikācijām, kas var ietekmēt atbilstību SITS prasībām vai paredzētajiem apakšsistēmas izmantošanas nosacījumiem. Tādos gadījumos apakšsistēma saņem papildu apstiprinājumu. Tādā gadījumā paziņotā institūcija veic tikai tās pārbaudes un testus, kas ir saistīti ar izmaiņām un nepieciešami tām. Šo papildu apstiprinājumu var izdot vai nu kā papildinājumu sākotnējam tipa pārbaudes sertifikātam, vai izsniedzot jaunu sertifikātu pēc vecā sertifikāta anulēšanas.

▼B

F.3.2. SD modulis. Produkta kvalitātes vadības sistēma

1. Šajā modulī apraksta EK verificēšanas procedūru, ar ko paziņotā institūcija pēc līgumslēdzēja vai Kopienā reģistrēta tā pilnvarotā pārstāvja pieprasījuma pārbauda un apliecina, ka infrastruktūras, enerģijas apgādes vai ritošā sastāva apakšsistēma, kam paziņotā institūcija jau ir izdevusi tipa pārbaudes sertifikātu,

— atbilst šai SITS un visām citām piemērojamām SITS, kas pierāda, ka Direktīvas 2001/16/EK pamatprasības ([5]) ir izpildītas,

— atbilst citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma,

un to var nodot ekspluatācijā.

2. Paziņotā institūcija veic procedūru ar nosacījumu, ka

— tipa pārbaudes sertifikāts, kas izdots pirms novērtējuma, paliek spēkā apakšsistēmai, uz kuru attiecas pieteikums,

— līgumslēdzējs ([6]) un galvenais iesaistītais darbuzņēmējs pilda 3. punktā noteiktās saistības.

"Galvenais darbuzņēmējs" attiecas uz uzņēmumiem, kuru darbība veicina SITS pamatprasību izpildi. Tas attiecas uz:

— uzņēmumu, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu (ieskaitot it īpaši atbildību par apakšsistēmas integrāciju),

— citiem uzņēmumiem, kas ir iesaistīti tikai apakšsistēmas projekta daļā (veicot, piemēram, apakšsistēmas montāžu vai uzstādīšanu).

Tas neattiecas uz ražotāja apakšuzņēmējiem, kas piegādā sastāvdaļas un savstarpējas izmantojamības komponentus.

3. Apakšsistēmai, uz ko attiecas EK verificēšanas procedūra, līgumslēdzējs vai galvenais darbuzņēmējs, ja tāds ir, izmanto apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu ražošanai un galaprodukta pārbaudei un testēšanai saskaņā ar 5. punktu, kuru uzrauga saskaņā ar 6. punktu.

Ja pats līgumslēdzējs ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu (tai skaitā atbildīgs par apakšsistēmas integrāciju) vai ir tieši iesaistīts ražošanā (ieskaitot montāžu un uzstādīšanu), tam jāizmanto apstiprināta kvalitātes vadības sistēma tām darbībām, kuras uzrauga saskaņā ar 6. punktu.

Ja galvenais darbuzņēmējs ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu (tai skaitā jo īpaši atbildīgs par apakšsistēmas integrāciju), tas jebkurā gadījumā izmanto apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu ražošanai un galaprodukta pārbaudei un testēšanai, ko uzrauga saskaņā ar 6. punktu.

EK verificēšanas procedūra

4.1. Līgumslēdzējs paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles iesniedz pieteikumu apakšsistēmas EK verificēšanai (ar produkta kvalitātes vadības sistēmu), ieskaitot kvalitātes vadības sistēmu uzraudzības koordināciju saskaņā ar 5.3. un 6.5. punktu. Līgumslēdzējs informē iesaistītos ražotājus par šo izvēli un pieteikumu.

([5]) Pamatprasības ir redzamas tehniskajos parametros, saskarnēs un darbības prasībās, kuras izklāstītas SITS 4. nodaļā.

([6]) Modulī "līgumslēdzējs" ir "direktīvā definēts apakšsistēmas līgumslēdzējs vai Kopienā reģistrēts tā pilnvarots pārstāvis".

▼B

Pieteikums ļauj saprast apakšsistēmas konstrukciju, ražošanu, montāžu, uzstādīšanu, tehnisko apkopi un darbību un ļauj novērtēt atbilstību tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un SITS prasībām.

Pieteikumā iekļauj:

— līgumslēdzēja vai tā pilnvarotā pārstāvja nosaukumu un adresi,

— tehnisko dokumentāciju par apstiprināto tipu, tostarp tipa pārbaudes sertifikātu, kas izdots pēc SB modulī noteiktās procedūras pabeigšanas,

un, ja neietilpst šajā dokumentācijā,

— apakšsistēmas, tās vispārējā projekta un struktūras vispārīgu aprakstu,

— tehniskās specifikācijas, tostarp Eiropas specifikācijas ([7]), kuras ir piemērotas,

— jebkurus nepieciešamos papildu pierādījumus iepriekšminēto specifikāciju izmantošanai, it īpaši gadījumos, kad nav pilnīgi piemērotas šīs Eiropas specifikācijas un attiecīgie punkti. Šajos papildu pierādījumos iekļauj to testu rezultātus, kurus veikusi ražotāja piemērota laboratorija vai kuri veikti tā uzdevumā,

▼M2

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,

▼B

— tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas ražošanu un montāžu,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikātus), ražošanas posmam,

— to savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu, kuri jāiekļauj apakšsistēmā,

— EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras pievieno komponentiem, un visus nepieciešamos dokumentus, kas noteikti direktīvu VI pielikumā,

— to ražotāju sarakstu, kuri iesaistīti apakšsistēmas projektēšanā, ražošanā, montāžā un uzstādīšanā,

— pierādījumu, ka uz visiem 5.2. punktā minētajiem posmiem attiecas līgumslēdzēja, ja tas ir iesaistīts, un/vai galvenā darbuzņēmēja kvalitātes vadības sistēmas, un pierādījumus par to efektivitāti,

— norādi par paziņoto institūciju, kura ir atbildīga par šo kvalitātes vadības sistēmu apstiprināšanu un uzraudzību.

4.3. Paziņotā institūcija vispirms pārbauda pieteikumu attiecībā uz tipa pārbaudes un tipa pārbaudes sertifikāta spēkā esamību.

Ja paziņotā institūcija uzskata, ka tipa pārbaudes sertifikāts vairs nav spēkā vai nav piemērots un ka ir nepieciešama jauna tipa pārbaude, tā pamato savu lēmumu.

Kvalitātes vadības sistēma

5.1. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs, ja tāds ir, paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles iesniedz pieteikumu to kvalitātes vadības sistēmu novērtēšanai.

Pieteikumā iekļauj:

— visu attiecīgo informāciju par paredzēto apakšsistēmu,

([7]) Eiropas specifikācijas definīcija norādīta Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. HS SITS piemērošanas vadlīnijās ir paskaidrots, kā izmantot Eiropas specifikācijas.

▼B

— kvalitātes vadības sistēmas dokumentāciju,

— apstiprinātā tipa tehnisko dokumentāciju un tā tipa pārbaudes sertifikāta kopiju, kas izdots pēc SB moduļa tipa pārbaudes procedūras pabeigšanas.

Tiem, kuri ir iesaistīti tikai apakšsistēmas projekta daļā, informācija jāiesniedz tikai par šo attiecīgo daļu.

5.2. Līgumslēdzējam vai galvenajam darbuzņēmējam, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu, kvalitātes vadības sistēmas nodrošina apakšsistēmas vispārējo atbilstību tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un apakšsistēmas vispārējo atbilstību SITS prasībām. Citiem darbuzņēmējiem to kvalitātes vadības sistēmai(-ām) jānodrošina to attiecīgā ieguldījuma apakšsistēmā atbilstība tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un SITS prasībām.

Visi pieteikuma iesniedzēja(-u) pieņemtie elementi, prasības un noteikumi jādokumentē sistemātiski un kārtīgi kā rakstisks darbības plāns, procedūra un instrukcijas. Šī kvalitātes vadības sistēmas dokumentācija nodrošina vispārēju izpratni par kvalitātes politiku un procedūru, piemēram, par kvalitātes programmām, plāniem, rokasgrāmatām un uzskaiti.

Tajā it īpaši ietver šādu elementu pietiekamu aprakstu par visiem pieteikuma iesniedzējiem:

— kvalitātes mērķi un organizatoriskā struktūra,

— atbilstošas ražošanas, kvalitātes kontroles un kvalitātes vadības metodes, procesi un sistemātiskas darbības, kas tiks izmantotas,

— pārbaudes un testi, kurus veiks pirms un pēc ražošanas, montāžas un uzstādīšanas un to laikā, kā arī to veikšanas biežums,

— kvalitātes uzskaite, piemēram, pārbaudes ziņojumi un testa dati, kalibrēšanas dati, attiecīgā personāla kvalifikācijas ziņojumi utt.,

un arī līgumslēdzējam vai galvenajam darbuzņēmējam, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu,

— vadības atbildība un pilnvaras attiecībā uz vispārējo apakšsistēmas kvalitāti, ieskaitot it īpaši apakšsistēmas integrācijas vadību.

Pārbaudes un testi aptver visus šādus posmus:

— apakšsistēmas struktūra, ieskaitot it īpaši būvniecību, komponentu montāžu, galīgo regulēšanu,

— apakšsistēmas galīgā testēšana,

— un gadījumos, kas minēti šajā SITS, validāciju pilnīgos ekspluatācijas apstākļos.

5.3. Līgumslēdzēja izvēlētā paziņotā institūcija pārbauda, vai pieteikuma iesniedzēja(-u) kvalitātes vadības sistēmas(-u) apstiprinājums un uzraudzība ([8]) atbilstoši un pienācīgi iekļauj visus apakšsistēmas posmus, kas minēti 5.2. punktā.

([8]) Attiecībā uz ritošā sastāva SITS paziņotā institūcija var piedalīties lokomotīvju vai vilciena sastāvu galīgajā ekspluatācijas testā apstākļos, kas noteikti SITS attiecīgajā nodaļā.

▼B

Ja apakšsistēmas atbilstība tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un apakšsistēmas atbilstība SITS prasībām balstās uz vairāk nekā vienu kvalitātes vadības sistēmu, paziņotā institūcija it īpaši pārbauda,

— vai ir skaidri dokumentētas attiecības un saskarnes starp kvalitātes vadības sistēmām

— un vai galvenajam darbuzņēmējam ir pietiekami un pienācīgi noteikta vadības vispārējā atbildība un pilnvaras attiecībā uz visas apakšsistēmas atbilstību.

5.4. Paziņotā institūcija, uz kuru ir atsauce 5.1. punktā, novērtē kvalitātes vadības sistēmu, lai noteiktu, vai tā atbilst prasībām, uz kurām ir atsauce 5.2. punktā. Tā pieņem atbilstību šīm prasībām, ja pieteikuma iesniedzējs ievieš kvalitātes sistēmu ražošanai, galaprodukta pārbaudei un testēšanai attiecībā uz EN/ISO 9001:2000 standartu, ņemot vērā tās apakšsistēmas specifiku, kurai to ievieš.

Ja pieteikuma iesniedzējs izmanto sertificētu kvalitātes vadības sistēmu, paziņotā institūcija to ņem vērā novērtēšanā.

Audits ir specifisks attiecīgajai apakšsistēmai, ņemot vērā pieteikuma iesniedzēja konkrēto ieguldījumu apakšsistēmā. Audita darba grupā jābūt vismaz vienam loceklim, kuram ir pieredze kā attiecīgās apakšsistēmas tehnoloģijas vērtētājam. Novērtēšanas procedūrā iekļauj novērtēšanas apmeklējumu pieteikuma iesniedzēja telpās.

Lēmumu dara zināmu pieteikuma iesniedzējam. Paziņojumā iekļauj pārbaudes rezultātus un pamatotu novērtēšanas lēmumu.

5.5. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs apņemas pildīt saistības, kas izriet no apstiprinātās kvalitātes vadības sistēmas, un atbalstīt to, lai tā paliktu atbilstoša un efektīva.

Tie informē paziņoto institūciju, kura ir apstiprinājusi kvalitātes vadības sistēmu, par jebkurām nozīmīgām izmaiņām, kas ietekmēs apakšsistēmas SITS prasību izpildi.

Paziņotā institūcija novērtē ierosinātās modifikācijas un izlemj, vai grozītā kvalitātes vadības sistēma atbildīs prasībām, uz kurām ir atsauce 5.2. punktā, vai arī tai nepieciešams atkārtots novērtējums.

Tā dara zināmu savu lēmumu pieteikuma iesniedzējam. Paziņojumā iekļauj pārbaudes rezultātus un pamatotu novērtēšanas lēmumu.

6. Kvalitātes vadības sistēmas(-u) uzraudzība paziņotās institūcijas atbildībā

6.1. Uzraudzības mērķis ir pārliecināties, vai līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs pienācīgi pilda saistības, kas izriet no apstiprinātās(-ajām) kvalitātes vadības sistēmas(-ām).

6.2. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs nosūta (vai jau ir nosūtījis) paziņotajai institūcijai, uz kuru ir atsauce 5.1. punktā, visus dokumentus, kas ir nepieciešami šim mērķim, ieskaitot ieviešanas plānus un tehnisko uzskaiti par apakšsistēmu (ciktāl tas ir svarīgi pieteikuma iesniedzēju konkrētajam ieguldījumam apakšsistēmā), it īpaši:

— kvalitātes vadības sistēmas dokumentāciju, tostarp konkrētus līdzekļus, kas ieviesti, lai nodrošinātu, ka

— līgumslēdzējam vai galvenajam darbuzņēmējam, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu,

ir atbilstoši un pienācīgi noteiktas vadības vispārējās atbildības jomas un pilnvaras par visas apakšsistēmas atbilstību,

▼B

— katram pieteikuma iesniedzējam

kvalitātes vadības sistēma tiek pareizi vadīta, lai panāktu integrāciju apakšsistēmas līmenī,

— kvalitātes uzskaiti, kā paredz kvalitātes vadības sistēmas ražošanas daļa (ieskaitot montāžu un uzstādīšanu), piemēram, pārbaudes ziņojumus un testa datus, kalibrēšanas datus, attiecīgā personāla kompetences uzskaiti utt.

6.3. Paziņotā institūcija periodiski veic auditu, lai pārliecinātos, ka līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs uztur un piemēro kvalitātes vadības sistēmu, un sniedz tiem audita ziņojumu. Ja tie izmanto sertificētu kvalitātes vadības sistēmu, paziņotā institūcija to ņem vērā uzraudzībā.

Auditu veic vismaz reizi gadā; vismaz viens audits notiek laikposmā, kad veic apakšsistēmas, uz ko attiecas 8. punktā minētā EK verificēšanas procedūra, attiecīgas darbības (ražošana, montāža vai uzstādīšana).

6.4. Bez tam paziņotā institūcija var negaidīti apmeklēt pieteikuma iesniedzēja(-u) attiecīgo objektu. Šādu apmeklējumu laikā paziņotā institūcija var veikt pilnīgu vai daļēju auditu un var veikt vai likt veikt testus, lai nepieciešamības gadījumā pārbaudītu kvalitātes vadības sistēmas atbilstošu funkcionēšanu. Tā nodod pieteikuma iesniedzējam(-iem) pārbaudes ziņojumu un arī attiecīgi audita un/vai testa ziņojumus.

6.5. Ja paziņotā institūcija, kuru izvēlējies līgumslēdzējs un kura ir atbildīga par EK verificēšanu, neuzrauga visas attiecīgās kvalitātes vadības sistēmas, tā koordinē jebkuras citas par šo uzdevumu atbildīgās paziņotās institūcijas uzraudzības darbības, lai

— nodrošinātu, ka ir veikta pareiza saskarņu vadība starp dažādajām kvalitātes vadības sistēmām saistībā ar apakšsistēmas integrāciju,

— saziņā ar līgumslēdzēju savāktu nepieciešamos elementus novērtēšanai, lai garantētu konsekvenci un dažādu kvalitātes vadības sistēmu vispārēju uzraudzību.

Šī koordinācija ietver paziņotās institūcijas tiesības:

— saņemt visu dokumentāciju (apstiprinājuma un uzraudzības), ko izdevušas citas paziņotās institūcijas,

— apstiprināt uzraudzības auditu, kas minēts 6.3. punktā,

— uzsākt papildu auditus, kas minēti 6.4. punktā, uz savu atbildību un kopā ar citām paziņotajām institūcijām.

7. Paziņotajai institūcijai, uz kuru atsaucas 5.1. punktā, lai veiktu pārbaudi, auditu un uzraudzību, ir pieeja celtniecības objektu, ražošanas darbnīcu atrašanās vietām, montāžas un uzstādīšanas vietām, uzglabāšanas vietām un attiecīgā gadījumā rūpnieciskās ražošanas un testēšanas telpām, un principā visām telpām, ko tā uzskata par nepieciešamām savu uzdevumu veikšanai saskaņā ar pieteikuma iesniedzēja konkrēto ieguldījumu apakšsistēmas projektā.

8. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs 10 gadus pēc tam, kad ir izgatavota pēdējā apakšsistēma, glabā valsts iestāžu vajadzībām:

— dokumentāciju, uz kuru ir atsauce 5.1. punkta otrās daļas otrajā ievilkumā,

▼B

— aktualizāciju, uz kuru ir atsauce 5.5. punkta otrajā daļā,

— paziņotās institūcijas lēmumus un ziņojumus, uz kuriem ir atsauce 5.4., 5.5. un 6.4. punktā.

9. Ja apakšsistēma atbilst SITS prasībām, tad paziņotā institūcija, pamatojoties uz tipa pārbaudi un kvalitātes vadības sistēmas(-u) apstiprinājumu un uzraudzību, noformē atbilstības sertifikātu, kas paredzēts līgumslēdzējam, kurš savukārt noformē EK verificēšanas deklarāciju, kas paredzēta uzraudzības iestādei dalībvalstī, kurā apakšsistēma atrodas un/vai darbojas.

EK verificēšanas deklarācija un pavaddokumenti ir datēti un parakstīti. Deklarācija un tehniskā dokumentācija ir vienā un tajā pašā valodā un ietver vismaz direktīvas V pielikumā iekļauto informāciju.

10. Līgumslēdzēja izvēlētā paziņotā institūcija ir atbildīga par tās tehniskās dokumentācijas izveidi, kura jāpievieno EK verificēšanas deklarācijai. Tehniskajā dokumentācijā ietver vismaz direktīvas 18. panta 3. punktā norādīto informāciju un it īpaši šādu:

— visus nepieciešamos dokumentus saistībā ar apakšsistēmas īpašībām,

— apakšsistēmā iekļauto savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu,

— EK atbilstības deklarāciju un attiecīgā gadījumā EK deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras nodrošina minētajiem komponentiem saskaņā ar direktīvas 13. pantu un kurām atbilstošos gadījumos pievienoti attiecīgi dokumenti (sertifikāti, kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumi un uzraudzības dokumenti), ko izdevušas paziņotās institūcijas,

— visus elementus saistībā ar apakšsistēmas tehnisko apkopi, izmantošanas apstākļiem un limitiem,

— visus elementus saistībā ar instrukcijām par apkalpošanu, pastāvīgu vai kārtēju uzraudzību, regulēšanu un tehnisko apkopi,

— apakšsistēmas tipa pārbaudes sertifikātu un tehnisko pavaddokumentāciju, kā noteikts SB modulī,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikātus),

— paziņotās institūcijas atbilstības sertifikātu, kas minēts 9. punktā un kuram pievienotas atbilstošās verificēšanas un/vai aprēķina piezīmes, un kuru tā parakstījusi, paziņojot, ka projekts atbilst direktīvai un SITS, un atbilstošos gadījumos minot atrunas, kas fiksētas darbību veikšanas laikā un nav atsauktas. Sertifikātam pievienojami arī pārbaudes un audita ziņojumi, kas sastādīti sakarā ar verificēšanu, kā minēts 6.3. un 6.4. punktā, un it īpaši

▼M2

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS.

▼B

11. Katra paziņotā institūcija dara zināmu citām paziņotajām institūcijām attiecīgo informāciju par izdotajiem, anulētajiem vai noraidītajiem kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumiem.

Citas paziņotās institūcijas pēc pieprasījuma var saņemt izdoto kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumu kopijas.

▼B

12. Uzskaiti, kas pievienota atbilstības sertifikātam, iesniedz līgumslēdzējam.

Līgumslēdzējs Kopienā glabā tehniskās dokumentācijas kopiju apakšsistēmas darbmūža laikā; to nosūta jebkurai citai dalībvalstij, kura to pieprasa.

F.3.3. SF modulis. Produkta verificēšana

1. Šajā modulī apraksta EK verificēšanas procedūru, ar ko paziņotā institūcija pēc līgumslēdzēja vai Kopienā reģistrēta tā pilnvarotā pārstāvja pieprasījuma pārbauda un apliecina, ka infrastruktūras, enerģijas apgādes vai ritošā sastāva apakšsistēma, kurai paziņotā institūcija jau ir izdevusi tipa pārbaudes sertifikātu,

— atbilst šai SITS un visām citām piemērojamām SITS, kas pierāda, ka Direktīvas 2001/16/EK pamatprasības ([9]) ir izpildītas,

— atbilst citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma,

— un to var nodot ekspluatācijā.

2. Līgumslēdzējs ([10]) iesniedz pieteikumu apakšsistēmas EK verificēšanai (ar produkta verificēšanu) paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles.

Pieteikumā iekļauj:

— līgumslēdzēja vai tā pilnvarotā pārstāvja nosaukumu un adresi,

— tehnisko dokumentāciju.

3. Šajā procedūras daļā līgumslēdzējs pārbauda un apstiprina, ka attiecīgā apakšsistēma atbilst tipam, kas aprakstīts tipa pārbaudes sertifikātā, un atbilst SITS prasībām, kuras uz to attiecas.

Paziņotā institūcija veic procedūru ar nosacījumu, ka tipa pārbaudes sertifikāts, kas izdots pirms novērtēšanas, paliek spēkā apakšsistēmai, uz ko attiecas pieteikums.

4. Līgumslēdzējs veic visus nepieciešamos pasākumus, lai ražošanas process (ieskaitot savstarpējas izmantojamības komponentu montāžu un integrāciju, ko veic galvenais darbuzņēmējs ([11]), ja tāds ir) nodrošinātu apakšsistēmas atbilstību tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un SITS prasībām, kuras uz to attiecas.

5. Pieteikums ļauj izprast apakšsistēmas konstrukciju, ražošanu, uzstādīšanu, tehnisko apkopi un darbību un ļauj novērtēt atbilstību tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un SITS prasībām.

Pieteikumā iekļauj:

— tehnisko dokumentāciju par apstiprināto tipu, ieskaitot tipa pārbaudes sertifikātu, kas izdots pēc SB modulī noteiktās procedūras pabeigšanas,

un, ja neietilpst šajā dokumentācijā,

— apakšsistēmas, vispārējā projekta un struktūras vispārīgu aprakstu,

([9]) Pamatprasības ir redzamas tehniskajos parametros, saskarnēs un darbības prasībās, kuras izklāstītas SITS 4. nodaļā.

([10]) Modulī "līgumslēdzējs" ir "direktīvā definēts apakšsistēmas līgumslēdzējs vai Kopienā reģistrēts tā pilnvarots pārstāvis".

([11]) "Galvenais darbuzņēmējs" attiecas uz uzņēmumiem, kuru darbība veicina SITS pamatprasību izpildi. Tas attiecas uz uzņēmumu, kas var būt atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu, vai citiem uzņēmumiem, kas iesaistīti tikai apakšsistēmas projekta daļā (veicot, piemēram, apakšsistēmas montāžu vai uzstādīšanu).

▼M2

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,

▼B

— konceptuālu projekta un ražošanas informāciju, piemēram, rasējumus, komponentus, iekārtas mezgla daļas, mezglu, kontūru plānus utt.,

— tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas ražošanu un montāžu,

— tehniskās specifikācijas, ieskaitot Eiropas specifikācijas ([12]), kuras ir piemērotas,

— jebkurus nepieciešamos papildu pierādījumus par iepriekšminēto specifikāciju izmantošanu, it īpaši gadījumos, kad nav pilnīgi piemērotas šīs Eiropas specifikācijas un attiecīgie punkti,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikātus), ražošanas posmam,

— to savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu, kuri jāiekļauj apakšsistēmā,

— EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras jāpievieno minētajiem komponentiem, un visus nepieciešamos dokumentus, kas definēti direktīvu VI pielikumā,

— to ražotāju sarakstu, kuri iesaistīti apakšsistēmas projektēšanā, ražošanā, montāžā un uzstādīšanā.

Ja SITS pieprasīta papildu informācija tehniskajai dokumentācijai, to iekļauj.

6. Paziņotā institūcija vispirms pārbauda pieteikumu attiecībā uz tipa pārbaudes un tipa pārbaudes sertifikāta spēkā esamību.

Ja paziņotā institūcija uzskata, ka tipa pārbaudes sertifikāts vairs nav spēkā vai nav piemērots un ka ir nepieciešama jauna tipa pārbaude, tā pamato savu lēmumu.

Paziņotā institūcija veic atbilstošas pārbaudes un testus, lai pārbaudītu apakšsistēmas atbilstību tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un SITS prasībām. Paziņotā institūcija pārbauda un testē katru apakšsistēmu, kas ražota kā sērijveida produkts, kā noteikts 4. punktā.

7. Verificēšana ar katras apakšsistēmas (kā sērijveida produkta) pārbaudi un testēšanu

7.1. Paziņotā institūcija veic testus, pārbaudes un verificēšanu, lai nodrošinātu apakšsistēmu kā sērijveida produktu atbilstību, kā paredzēts SITS. Pārbaude un testi attiecas uz posmiem, kas paredzēti SITS.

7.2. Katru apakšsistēmu (kā sērijveida produktu) pārbauda, testē un verificē atsevišķi ([13]), lai pārbaudītu tās atbilstību tipam, kas raksturots tipa pārbaudes sertifikātā, un SITS prasībām, kuras uz to attiecas. Ja tests nav minēts SITS (vai SITS citētajā Eiropas standartā), ir piemērojamas attiecīgās Eiropas specifikācijas vai līdzvērtīgi testi.

([12]) Eiropas specifikācijas definīcija norādīta Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. HS SITS piemērošanas vadlīnijās ir paskaidrots, kā izmantot Eiropas specifikācijas.

([13]) It īpaši attiecībā uz ritošā sastāva SITS paziņotā institūcija piedalīsies ritošā sastāva vai vilcienu sastāva galīgajā darbības testēšanā. Tas tiks norādīts SITS attiecīgajā nodaļā.

▼B

8. Paziņotā institūcija var vienoties ar līgumslēdzēju (un galveno darbuzņēmēju) par vietām, kur tiks veikti testi, un var vienoties, ka apakšsistēmas galīgo testēšanu un, ja tas pieprasīts SITS, testus vai validāciju pilnīgas ekspluatācijas apstākļos līgumslēdzējs veic paziņotās institūcijas tiešā uzraudzībā un klātbūtnē.

Paziņotajai institūcijai testēšanas un verificēšanas nolūkā ir pieeja ražošanas darbnīcām, montāžas un uzstādīšanas vietām un atbilstošos gadījumos rūpnieciskās ražošanas un testēšanas telpām, lai veiktu uzdevumus, kas paredzēti SITS.

9. Ja apakšsistēma atbilst SITS prasībām, paziņotā institūcija noformē atbilstības sertifikātu, kas paredzēts līgumslēdzējam, kurš savukārt noformē EK verificēšanas deklarāciju, kas paredzēta uzraudzības iestādei dalībvalstī, kurā atrodas un/vai darbojas apakšsistēma.

Šīs paziņotās institūcijas darbības balstās uz tipa pārbaudi un testiem, verificēšanu un pārbaudēm, kas veiktas ar visiem sērijveida produktiem, kā norādīts 7. punktā un pieprasīts SITS un/vai attiecīgajās Eiropas specifikācijās.

EK verificēšanas deklarāciju un pavaddokumentus datē un paraksta. Deklarācija un tehniskā dokumentācija ir vienā un tajā pašā valodā un ietver vismaz direktīvas V pielikumā iekļauto informāciju.

10. Paziņotā institūcija ir atbildīga par tās tehniskās dokumentācijas izveidošanu, kuru pievieno EK verificēšanas deklarācijai. Tehniskajā dokumentācijā ietver vismaz direktīvas 18. panta 3. punktā norādīto informāciju, un it īpaši šādu:

— visus nepieciešamos dokumentus saistībā ar apakšsistēmas īpašībām,

▼M2

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,

▼B

— apakšsistēmā iekļauto savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu,

— EK atbilstības deklarāciju un atbilstošos gadījumos EK deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras nodrošina komponentiem saskaņā ar direktīvas 13. pantu un kurām atbilstošos gadījumos pievienoti atbilstoši dokumenti (sertifikāti, kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumi un uzraudzības dokumenti), ko izdevušas paziņotās institūcijas,

— visus elementus saistībā ar apakšsistēmas tehnisko apkopi, izmantošanas apstākļiem un limitiem,

— visus elementus saistībā ar instrukcijām par apkalpošanu, pastāvīgu vai kārtēju uzraudzību, regulēšanu un tehnisko apkopi,

— apakšsistēmas tipa pārbaudes sertifikātu un tehnisko pavaddokumentāciju, kā noteikts SB modulī,

— paziņotās institūcijas atbilstības sertifikātu, kas minēts 9. punktā un kuram pievienotas atbilstošas aprēķina piezīmes, un kuru tā parakstījusi, paziņojot, ka projekts atbilst direktīvai un SITS, un atbilstošos gadījumos minot atrunas, kas fiksētas darbību veikšanas laikā un nav atsauktas.

— Ja tas ir svarīgi, sertifikātam ir pievienojami arī pārbaudes un audita ziņojumi, kas sagatavoti sakarā ar verificēšanu.

▼B

11. Uzskaiti, kas pievienota atbilstības sertifikātam, iesniedz līgumslēdzējam.

Līgumslēdzējs glabā tehniskās dokumentācijas kopiju apakšsistēmas darbmūža laikā; to nosūta jebkurai citai dalībvalstij, kura to pieprasa.

F.3.4. SG modulis. Eksemplāra verificēšana

1. Šajā modulī apraksta EK verificēšanas procedūru, ar ko paziņotā institūcija pēc līgumslēdzēja vai Kopienā reģistrēta tā pilnvarotā pārstāvja pieprasījuma pārbauda un apliecina, ka infrastruktūras, enerģijas apgādes, vilcienu vadības iekārtu vai ritošā sastāva apakšsistēma

— atbilst šai SITS un visām citām piemērojamām SITS, kas pierāda, ka Direktīvas 2001/16/EK pamatprasības ([14]) ir izpildītas,

— atbilst citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma,

un to var nodot ekspluatācijā.

2. Līgumslēdzējs ([15]) iesniedz pieteikumu apakšsistēmas EK verificēšanai (ar eksemplāra verificēšanu) paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles.

Pieteikumā iekļauj:

— līgumslēdzēja vai tā pilnvarotā pārstāvja nosaukumu un adresi,

— tehnisko dokumentāciju.

3. Tehniskā dokumentācija ļauj saprast apakšsistēmas konstrukciju, ražošanu, uzstādīšanu un darbību un ļauj novērtēt atbilstību SITS prasībām.

Tehniskajā dokumentācijā iekļauj:

— apakšsistēmas, tās vispārējā projekta un struktūras vispārīgu aprakstu,

▼M2

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,

▼B

— konceptuālu projekta un ražošanas informāciju, piemēram, rasējumus, komponentu, iekārtas mezgla daļu, mezglu, kontūru plānus utt.,

— aprakstus un paskaidrojumus, kas ir nepieciešami projekta un ražošanas informācijas izprašanai, apakšsistēmas tehniskajai apkopei un darbībai,

— tehniskās specifikācijas, ieskaitot Eiropas specifikācijas ([16]), kuras ir piemērotas,

— jebkurus nepieciešamos papildu pierādījumus iepriekšminēto specifikāciju izmantošanai, it īpaši gadījumos, kad Eiropas specifikācijas un attiecīgie punkti nav piemēroti pilnībā,

— to savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu, kuri jāiekļauj apakšsistēmā,

([14]) Pamatprasības atspoguļotas tehniskajos parametros, saskarnēs un darbības prasībās, kuras izklāstītas SITS 4. nodaļā.

([15]) Modulī "līgumslēdzējs" ir "direktīvā definēts apakšsistēmas līgumslēdzējs vai Kopienā reģistrēts tā pilnvarots pārstāvis".

([16]) Eiropas specifikācijas definīcija norādīta Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. HS SITS piemērošanas vadlīnijās ir paskaidrots, kā izmantot Eiropas specifikācijas.

▼B

— EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras jāpievieno minētajiem komponentiem, un visus nepieciešamos dokumentus, kas definēti direktīvu VI pielikumā,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikātus),

— tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas ražošanu un montāžu,

— to ražotāju sarakstu, kuri iesaistīti apakšsistēmas projektēšanā, ražošanā, montāžā un uzstādīšanā,

— apakšsistēmas izmantošanas nosacījumus (ekspluatācijas laika vai attāluma ierobežojumi, nolietojuma limiti utt.),

— tehniskās apkopes nosacījumus un tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas tehnisko apkopi,

— visas tehniskās prasības, kas jāņem vērā apakšsistēmas ražošanas, tehniskās apkopes vai darbības laikā,

— veikto projekta aprēķinu un pārbaužu rezultātus utt.,

— visus pārējos attiecīgos tehniskos pierādījumus, kas var parādīt, ka neatkarīgas un kompetentas iestādes sekmīgi veikušas iepriekšēju pārbaudi vai testus līdzvērtīgos apstākļos.

Ja SITS pieprasa papildu informāciju tehniskajai dokumentācijai, to iekļauj.

4. Paziņotā institūcija pārbauda piemērošanas un tehnisko dokumentāciju un nosaka elementus, kas ir projektēti saskaņā ar attiecīgajiem SITS un Eiropas specifikāciju noteikumiem, kā arī elementus, kas ir projektēti, nepiemērojot šo Eiropas specifikāciju attiecīgos noteikumus.

Paziņotā institūcija pārbauda apakšsistēmu un verificē, lai attiecīgie un nepieciešamie testi noteiktu, vai specifikācijas, kur attiecīgas Eiropas specifikācijas ir izvēlētas, faktiski tiek piemērotas un vai pieņemtie risinājumi atbilst SITS prasībām, ja attiecīgas Eiropas specifikācijas netiek piemērotas.

Pārbaudes un testi attiecas uz šādiem posmiem, kas paredzēti SITS:

— vispārējais projekts,

— apakšsistēmas struktūra, jo īpaši vajadzības gadījumā ietverot būvniecību, komponentu montāžu un vispārēju regulēšanu,

— apakšsistēmas galīgā testēšana,

— un, ja tas noteikts SITS, apstiprināšana reālos ekspluatācijas apstākļos.

Paziņotā institūcija var ņemt vērā citu iestāžu ([17]) vai pieteikuma iesniedzēja (vai tā vārdā) līdzvērtīgos apstākļos veiksmīgi veikto pārbaužu vai testu pierādījumus, ja tas ir minēts attiecīgajā SITS. Paziņotā institūcija tad izlems, vai tā izmantos šo pārbaužu un testu rezultātus.

Paziņotās institūcijas apkopotie pierādījumi ir atbilstoši un pietiekami, lai uzrādītu atbilstību SITS prasībām un uzrādītu, ka visas nepieciešamās un attiecīgās pārbaudes un testi ir veikti.

([17]) Pārbaužu un testu veikšana jāuztic ar nosacījumiem, kas līdzvērtīgi nosacījumiem, kurus paziņotā institūcija pieprasa attiecībā uz apakšuzņēmēju darbībām (sk. Zilo vadlīniju par jauno pieeju (*Blue Guide on the New Approach*) 6.5. punktu).

▼B

Tiek uzskatīts, ka visi no citām pusēm saņemtie pierādījumi ir radušies pirms jebkādu testu vai pārbaužu veikšanas, jo paziņotā institūcija var vēlēties veikt novērtējumu, kas apliecina vai pārskata testus vai pārbaudes to veikšanas laikā.

Šādu pierādījumu nozīmīgumu pamato ar dokumentētu analīzi, cita starpā izmantojot turpmāk minētos faktorus ([18]). Šo pamatojumu iekļauj tehniskajā dokumentācijā.

Jebkurā gadījumā paziņotā institūcija uzņemas galīgo atbildību par tiem.

5. Paziņotā institūcija vienojas ar līgumslēdzēju par testu veikšanas vietām un par to, ka līgumslēdzējs veic apakšsistēmas galīgās pārbaudes un testēšanu pilnīgos ekspluatācijas apstākļos, ja SITS ir šāda prasība, paziņotās institūcijas tiešā uzraudzībā un klātbūtnē.

6. Paziņotajai institūcijai testēšanas un verificēšanas nolūkā ir pieeja projektēšanas vietām, būvlaukumiem, ražošanas darbnīcām, montāžas un uzstādīšanas vietām un atbilstošos gadījumos rūpnieciskās ražošanas un testēšanas telpām, lai veiktu uzdevumus, kas paredzēti SITS.

7. Ja apakšsistēma atbilst SITS noteiktajām prasībām, paziņotā institūcija, pamatojoties uz testēšanu, verificēšanu un pārbaudēm, kas veiktas saskaņā ar SITS un/vai attiecīgām Eiropas specifikācijām, noformē atbilstības sertifikātu, kas paredzēts līgumslēdzējam, kurš savukārt noformē EK verificēšanas deklarāciju, kas paredzēta uzraudzības iestādei dalībvalstī, kurā apakšsistēma atrodas un/vai tiek ekspluatēta.

EK verificēšanas deklarāciju un pavaddokumentus datē un paraksta. Deklarācija un tehniskā dokumentācija ir vienā un tajā pašā valodā un ietver vismaz direktīvas V pielikumā iekļauto informāciju.

8. Paziņotā institūcija ir atbildīga par tās tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kuru pievieno EK verificēšanas deklarācijai. Tehniskajā dokumentācijā ietver vismaz direktīvas 18. panta 3. punktā norādīto informāciju un it īpaši šādu:

— visus nepieciešamos dokumentus saistībā ar apakšsistēmas īpašībām,

([18]) Paziņotā institūcija izpēta dažādas apakšsistēmas darba daļas un pirms darba, darba laikā un pēc tā nosaka:
— apakšsistēmas un tās dažādu daļu riska un drošības apsvērumus,
— pastāvošā aprīkojuma un sistēmu izmantojumu:
  — izmanto tāpat kā iepriekš,
  — izmantoja iepriekš, bet piemēroja izmantošanai jaunā darbā,
— pastāvošo projektu, tehnoloģiju, materiālu un ražošanas metožu izmantojumu,
— projektēšanas, ražošanas, testēšanas un nodošanas ekspluatācijā kārtību,
— ekspluatācijas un apkalpošanas pienākumus,
— citu kompetentu iestāžu iepriekšējus apstiprinājumus,
— citu iesaistītu iestāžu kvalitātes garantijas:
  — paziņotā institūcija var ņemt vērā spēkā esošas EN45004 kvalitātes garantijas ar noteikumu, ka nepastāv interešu konflikts, ka kvalitātes garantijas iekļauj testēšanu un ka kvalitātes garantijas ir spēkā,
  — ja nav oficiālu kvalitātes garantiju, paziņotā institūcija apstiprina, ka kompetences, neatkarības, testēšanas un materiāla apstrādes procesu, mehānismu un aprīkojuma, kā arī citu ar apakšsistēmu saistītu procesu vadības sistēmas tiek kontrolētas,
  — visos gadījumos paziņotā institūcija apsver pasākumu atbilstīgumu un pieņem lēmumu par nepieciešamo apliecinājuma pakāpi,
— viendabīgu partiju un sistēmu, kas atbilst f modulim, izmantojumu.

▼B

— apakšsistēmā iekļauto savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu,

— EK atbilstības deklarāciju un attiecīgā gadījumā EK deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras nodrošina komponentiem saskaņā ar direktīvas 13. pantu, kurām atbilstošos gadījumos pievienoti atbilstoši dokumenti (sertifikāti, kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumi un uzraudzības dokumenti), ko izdevušas paziņotās institūcijas,

— visus elementus saistībā ar apakšsistēmas tehnisko apkopi, izmantošanas apstākļiem un limitiem,

— visus elementus saistībā ar instrukcijām par apkalpošanu, pastāvīgu vai kārtēju uzraudzību, regulēšanu un tehnisko apkopi,

— paziņotās institūcijas atbilstības sertifikātu, kas minēts 7. punktā un kuram pievienotas verificēšanas un/vai atbilstošas aprēķina piezīmes, un kuru tā parakstījusi, paziņojot, ka projekts atbilst direktīvai un SITS, un atbilstošos gadījumos minot atrunas, kas fiksētas darbību veikšanas laikā un nav atsauktas; sertifikātam attiecīgā gadījumā pievienojami arī pārbaudes un audita ziņojumi, kas sagatavoti sakarā ar verificēšanu,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikātus),

▼M2

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS.

▼B

9. Uzskaiti, kas pievienota atbilstības sertifikātam, iesniedz līgumslēdzējam.

Līgumslēdzējs glabā tehniskās dokumentācijas kopiju apakšsistēmas darbmūža laikā; to nosūta jebkurai citai dalībvalstij, kura to pieprasa.

F.3.5. SH2 modulis. Pilnīga kvalitātes vadības sistēma ar projekta pārbaudi

1. Šajā modulī apraksta EK verificēšanas procedūru, ar ko paziņotā institūcija pēc līgumslēdzēja vai Kopienā reģistrēta tā pilnvarotā pārstāvja pieprasījuma pārbauda un apliecina, ka infrastruktūras, enerģijas apgādes, vilcienu vadības iekārtu vai ritošā sastāva apakšsistēma

— atbilst šai SITS un visām citām piemērojamām SITS, kas pierāda, ka Direktīvas 2001/16/EK pamatprasības ([19]) ir izpildītas,

— atbilst citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma, un to var nodot ekspluatācijā.

2. Paziņotā institūcija veic procedūru, tostarp apakšsistēmas projekta pārbaudi, ja līgumslēdzējs ([20]) un galvenais iesaistītais darbuzņēmējs pilda 3. punktā izklāstītās saistības.

"Galvenais darbuzņēmējs" attiecas uz uzņēmumiem, kuru darbība veicina SITS pamatprasību izpildi. Tas attiecas uz:

— uzņēmumu, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu (tostarp jo īpaši atbildīgs par apakšsistēmas integrāciju),

([19]) Pamatprasības ir atrodamas tehniskajos parametros, saskarnēs un darbības prasībās, kuras izklāstītas SITS 4. nodaļā.

([20]) Modulī "līgumslēdzējs" ir "direktīvā definēts apakšsistēmas līgumslēdzējs vai Kopienā reģistrēts tā pilnvarots pārstāvis".

▼B

— citiem uzņēmumiem, kas ir iesaistīti tikai apakšsistēmas projekta daļā (veicot, piemēram, apakšsistēmas projektēšanu, montāžu vai uzstādīšanu).

Tas neattiecas uz ražotāja apakšuzņēmējiem, kas piegādā sastāvdaļas un savstarpējas izmantojamības komponentus.

3. Apakšsistēmai, uz ko attiecas EK verificēšanas procedūra, līgumslēdzējs vai galvenais darbuzņēmējs, ja tāds ir, izmanto apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu projektēšanai, ražošanai un galaprodukta pārbaudei un testēšanai saskaņā ar 5. punktu, kuru uzrauga saskaņā ar 6. punktu.

Ja galvenais darbuzņēmējs ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu (tostarp jo īpaši atbildīgs par apakšsistēmas integrāciju), tas jebkurā gadījumā izmanto apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu projektēšanai, ražošanai un galaprodukta pārbaudei un testēšanai, kuru uzrauga saskaņā ar 6. punktu.

Ja pats līgumslēdzējs ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu (tostarp jo īpaši atbildīgs par apakšsistēmas integrāciju) vai ja līgumslēdzējs ir tieši iesaistīts projektēšanā un/vai ražošanā (ieskaitot montāžu un uzstādīšanu), tas izmanto apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu tām darbībām, kuras uzrauga saskaņā ar 6. punktu.

Pieteikuma iesniedzēji, kuri ir iesaistīti tikai montāžā un uzstādīšanā, var izmantot tikai apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu ražošanai un galaprodukta pārbaudei un testēšanai.

4. EK verificēšanas procedūra

4.1. Līgumslēdzējs paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles iesniedz pieteikumu apakšsistēmas EK verificēšanai (ar pilnīgu kvalitātes vadības sistēmu ar projekta pārbaudi), ieskaitot kvalitātes vadības sistēmu uzraudzības koordināciju saskaņā ar 5.4. un 6.6. punktu. Līgumslēdzējs informē iesaistītos ražotājus par šo izvēli un par pieteikumu.

4.2. Pieteikums ļauj saprast apakšsistēmas konstrukciju, ražošanu, montāžu, uzstādīšanu, tehnisko apkopi un darbību un ļauj novērtēt atbilstību SITS prasībām.

Pieteikumā iekļauj:

— līgumslēdzēja vai tā pilnvarota pārstāvja nosaukumu un adresi,

— tehnisko dokumentāciju, tai skaitā:

— apakšsistēmas, vispārējā projekta un struktūras vispārīgu aprakstu,

— tehniskās projekta specifikācijas, tostarp Eiropas specifikācijas ([21]), kuras ir piemērotas,

— jebkurus nepieciešamos papildu pierādījumus iepriekšminēto specifikāciju izmantošanai, it īpaši gadījumos, kad Eiropas specifikācijas un attiecīgie punkti nav piemēroti pilnībā,

— testa programmu,

▼M2

— infrastruktūras reģistru vai Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,

▼B

— tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas ražošanu un montāžu,

([21]) Eiropas specifikācijas definīcija norādīta Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. HS SITS piemērošanas vadlīnijās ir paskaidrots, kā izmantot Eiropas specifikācijas.

▼B

— to savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu, kuri jāiekļauj apakšsistēmā,

— EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras jāpievieno komponentiem, un visus nepieciešamos dokumentus, kas definēti direktīvu VI pielikumā,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikātus),

— visu ražotāju sarakstu, kuri iesaistīti apakšsistēmas projektēšanā, ražošanā, montāžā un uzstādīšanā,

— apakšsistēmas izmantošanas nosacījumus (ekspluatācijas laika vai attāluma ierobežojumi, nolietojuma limiti utt.),

— tehniskās apkopes nosacījumus un tehnisko dokumentāciju par apakšsistēmas tehnisko apkopi,

— visas tehniskās prasības, kas jāņem vērā apakšsistēmas ražošanas, tehniskās apkopes vai darbības laikā,

— skaidrojumu, kā uz visiem 5.2. punktā minētajiem posmiem attiecas galvenā darbuzņēmēja un/vai līgumslēdzēja, ja tas ir iesaistīts, kvalitātes vadības sistēmas, un pierādījumus par to efektivitāti,

— norādi par paziņoto(-ajām) institūciju(-ām), kura(-as) ir atbildīga(-as) par šo kvalitātes vadības sistēmu apstiprinājumu un uzraudzību.

4.3. Līgumslēdzējs iesniedz pārbaužu un testu rezultātus ([22]), nepieciešamības gadījumā iekļaujot tipa testus, ko veikusi tā atbilstošā laboratorija vai kas veikti tā uzdevumā.

4.4. Paziņotā institūcija pārbauda pieteikumu par projekta pārbaudi un novērtē testu rezultātus. Ja projekts atbilst direktīvas un SITS noteikumiem, kas attiecas uz to, tā izdod pieteikuma iesniedzējam projekta pārbaudes sertifikātu. Sertifikātā norāda projekta pārbaudes rezultātus, tās spēkā esamības nosacījumus, nepieciešamos datus pārbaudītā projekta identifikācijai un, ja tas ir svarīgi, apakšsistēmas funkcionēšanas aprakstu.

Ja līgumslēdzējam atsaka projekta pārbaudes sertifikātu, paziņotā institūcija sniedz šāda atteikuma sīkus iemeslus.

Paredz noteikumus pārsūdzības procedūrai.

4.5. Ražošanas posmā pieteikuma iesniedzējs informē paziņoto institūciju, kura glabā tehnisko dokumentāciju saistībā ar projekta pārbaudes sertifikātu, par visām modifikācijām, kas var ietekmēt atbilstību SITS prasībām vai paredzētajiem apakšsistēmas izmantošanas nosacījumiem. Tādos gadījumos apakšsistēma saņem papildu apstiprinājumu. Tādā gadījumā paziņotā institūcija veic tikai tās pārbaudes un testus, kas ir saistīti ar izmaiņām un nepieciešami tām. Šo papildu apstiprinājumu var dot vai nu kā papildinājumu sākotnējam projekta pārbaudes sertifikātam, vai izsniedzot jaunu sertifikātu pēc vecā sertifikāta anulēšanas.

5. Kvalitātes vadības sistēma

5.1. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs, ja tāds ir, paziņotajai institūcijai pēc savas izvēles iesniedz pieteikumu to kvalitātes vadības sistēmu novērtēšanai.

([22]) Testu rezultātu var iesniegt vienlaicīgi ar pieteikumu vai vēlāk.

▼B

Pieteikumā iekļauj:

— visu attiecīgo informāciju par paredzēto apakšsistēmu,

— kvalitātes vadības sistēmas dokumentāciju,

— Tie, kuri ir iesaistīti tikai apakšsistēmas projekta daļā, iesniedz informācija tikai par attiecīgo apakšsistēmas daļu.

5.2. Līgumslēdzējs vai galvenais darbuzņēmējs, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu, kvalitātes vadības sistēmai nodrošina apakšsistēmas vispārēju atbilstību SITS prasībām.

Citu darbuzņēmēju kvalitātes vadības sistēma(-as) nodrošina to attiecīgā ieguldījuma apakšsistēmā atbilstību SITS prasībām.

Visus pieteikuma iesniedzēju pieņemtos dokumentus, prasības un noteikumus sistemātiski un rūpīgi dokumentē kā rakstisku darbības plānu, procedūras un instrukcijas. Šī kvalitātes vadības sistēmas dokumentācija nodrošina vispārēju izpratni par kvalitātes politiku un procedūrām, piemēram, kvalitātes programmām, plāniem, rokasgrāmatām un uzskaiti.

Sistēmā it īpaši jāiekļauj šādu vienumu atbilstošs apraksts:

— visiem pieteikuma iesniedzējiem:

— kvalitātes mērķi un organizatoriskā struktūra,

— atbilstošas ražošanas, kvalitātes kontroles un kvalitātes vadības metodes, procesi un sistemātiskas darbības, kas tiks izmantotas,

— pārbaudes un testi, kas tiks veikti pirms un pēc projektēšanas, ražošanas, montāžas un uzstādīšanas un tās laikā, kā arī to veikšanas biežums,

— kvalitātes uzskaite, piemēram, pārbaudes ziņojumi un testa dati, kalibrēšanas dati, attiecīgā personāla kvalifikācijas ziņojumi utt.,

— galvenajiem darbuzņēmējiem, ciktāl tas ir svarīgi to ieguldījumam apakšsistēmas projektā:

— tehniskās projekta specifikācijas, ieskaitot Eiropas specifikācijas, kas tiks piemērotas, un, ja Eiropas specifikācijas netiks piemērotas pilnīgi, līdzekļi, kas tiks izmantoti, lai nodrošinātu, ka tiek izpildītas SITS prasības, kas attiecas uz apakšsistēmu,

— projekta kontroles un projekta verificēšanas metodes, procesi un sistemātiskas darbības, kas tiks izmantotas, projektējot apakšsistēmu,

— līdzekļi, lai uzraudzītu nepieciešamās projekta un apakšsistēmas kvalitātes sasniegšanu un kvalitātes vadības sistēmu efektīvu darbību visos posmos, ieskaitot ražošanu,

— un arī līgumslēdzējam vai galvenajam darbuzņēmējam, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu:

— vadības atbildība un pilnvaras attiecībā uz vispārējo apakšsistēmas kvalitāti, ieskaitot it īpaši apakšsistēmas integrācijas vadību.

▼B

Pārbaudes un testi aptver visus šādus posmus:

— vispārējais projekts,

— apakšsistēmas struktūra, ieskaitot it īpaši būvniecību, komponentu montāžu, galīgo regulēšanu,

— apakšsistēmas galīgā testēšana,

— un ja noteikts šajās SITS, validācija pilnīgas ekspluatācijas apstākļos.

5.3. Līgumslēdzēja izvēlētā paziņotā institūcija pārbauda, vai pieteikuma iesniedzēja(-u) kvalitātes vadības sistēmas(-u) apstiprinājums un uzraudzība ([23]) atbilstoši un pienācīgi iekļauj visus apakšsistēmas posmus, kas minēti 5.2. punktā.

Ja apakšsistēmas atbilstība SITS prasībām balstās uz vairāk nekā vienu kvalitātes vadības sistēmu, paziņotā institūcija it īpaši pārbauda,

— vai ir skaidri dokumentētas attiecības un saskarnes starp kvalitātes vadības sistēmām

un vai galvenajam darbuzņēmējam ir pietiekami un pienācīgi noteikta vadības vispārējā atbildība par visas apakšsistēmas atbilstību un pilnvaras.

5.4. Paziņotā institūcija, uz kuru ir atsauce 5.1. punktā, novērtē kvalitātes vadības sistēmu, lai noteiktu, vai tā atbilst prasībām, uz kurām ir atsauce 5.2. punktā. Tā pieņem atbilstību šīm prasībām, ja pieteikuma iesniedzējs ievieš kvalitātes sistēmu projektēšanai, ražošanai, galaprodukta pārbaudei un testēšanai attiecībā uz EN/ISO 9001:2000 standartu, kurā ņemta vērā tās apakšsistēmas specifika, kurai to ievieš.

Ja pieteikuma iesniedzējs izmanto sertificētu kvalitātes vadības sistēmu, paziņotā institūcija to ņem vērā novērtēšanā.

Audits ir specifisks attiecīgajai apakšsistēmai, ņemot vērā pieteikuma iesniedzēja konkrēto ieguldījumu apakšsistēmā. Audita darba grupā ir vismaz viens loceklis, kuram ir pieredze attiecīgās apakšsistēmas tehnoloģijas novērtēšanā. Novērtēšanas procedūrā iekļauj novērtēšanas apmeklējumu pieteikuma iesniedzēja telpās.

Lēmumu dara zināmu pieteikuma iesniedzējam. Paziņojumā iekļauj pārbaudes rezultātus un pamatotu novērtēšanas lēmumu.

5.5. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs apņemas pildīt saistības, kas izriet no apstiprinātās kvalitātes vadības sistēmas, un atbalstīt to, lai tā paliktu atbilstoša un efektīva.

Tie informē paziņoto institūciju, kura ir apstiprinājusi kvalitātes vadības sistēmu, par jebkurām nozīmīgām izmaiņām, kas ietekmēs apakšsistēmas prasību izpildi.

Paziņotā institūcija novērtē ierosinātās modifikācijas un izlemj, vai grozītā kvalitātes vadības sistēma atbildīs prasībām, uz kurām ir atsauce 5.2. punktā, vai ir nepieciešama atkārtota novērtēšana.

Tā paziņo savu lēmumu pieteikuma iesniedzējam. Paziņojumā iekļauj pārbaudes rezultātus un pamatotu novērtēšanas lēmumu.

([23]) It īpaši attiecībā uz ritošā sastāva SITS paziņotā institūcija piedalīsies ritošā sastāva vai vilcienu sastāva galīgajā ekspluatācijas testēšanā. Tas tiks norādīts SITS attiecīgajā nodaļā.

▼B

6. Kvalitātes vadības sistēmas(-u) uzraudzība paziņotās institūcijas atbildībā

6.1. Uzraudzības mērķis ir pārliecināties, vai līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs atbilstoši pilda saistības, kas izriet no apstiprinātās kvalitātes vadības sistēmas(-ām).

6.2. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs nosūta (vai jau ir nosūtījis) paziņotajai institūcijai, uz kuru ir atsauce 5.1. punktā, visus dokumentus, kas nepieciešami šim mērķim, un it īpaši ieviešanas plānus un tehnisko uzskaiti par apakšsistēmu (ciktāl tas ir svarīgi pieteikuma iesniedzēja konkrētajam ieguldījumam apakšsistēmā), tajā skaitā:

— kvalitātes vadības sistēmas dokumentāciju, tostarp konkrētus līdzekļus, kas ieviesti, lai nodrošinātu, ka

— līgumslēdzējam vai galvenajam darbuzņēmējam, kas ir atbildīgs par visu apakšsistēmas projektu,

ir pietiekami un pienācīgi noteikta vadības vispārējā atbildība un pilnvaras par visas apakšsistēmas atbilstību,

— katram pieteikuma iesniedzējam

kvalitātes vadības sistēma tiek pareizi vadīta, lai panāktu integrāciju apakšsistēmas līmenī,

— kvalitātes uzskaiti, kā paredz kvalitātes vadības sistēmas projektēšanas daļa, piemēram, analīžu, aprēķinu, testu utt. rezultātus,

— kvalitātes uzskaiti, kā paredz kvalitātes vadības sistēmas ražošanas daļa (ieskaitot montāžu, uzstādīšanu un integrāciju), piemēram, pārbaudes ziņojumus un testa datus, kalibrēšanas datus, attiecīgā personāla kompetences uzskaiti utt.

6.3. Paziņotā institūcija periodiski veic auditu, lai pārliecinātos, ka līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs uztur un piemēro kvalitātes vadības sistēmu, un sniedz tiem audita ziņojumu. Ja tie izmanto sertificētu kvalitātes vadības sistēmu, paziņotā institūcija to ņem vērā uzraudzībā.

Auditu veic vismaz reizi gadā; vismaz viens audits notiek laikposmā, kad veic apakšsistēmas, kura ir 4. punktā minētās EK verificēšanas procedūras priekšmets, attiecīgas darbības (konstruēšanu, ražošanu, montāžu vai uzstādīšanu).

6.4. Bez tam paziņotā institūcija var negaidīti apmeklēt pieteikuma iesniedzēja(-u) 5.2. punktā minētos objektus. Šādu apmeklējumu laikā paziņotā institūcija var veikt pilnīgu vai daļēju auditu un var veikt vai likt veikt testus, lai nepieciešamības gadījumā pārbaudītu kvalitātes vadības sistēmas atbilstošu funkcionēšanu. Tā sniedz pieteikuma iesniedzējam(-iem) pārbaudes ziņojumu un attiecīgi audita un/vai testa ziņojumus.

6.5. Ja paziņotā institūcija, kuru izvēlējies līgumslēdzējs un kura ir atbildīga par EK verificēšanu, neuzrauga visas attiecīgās kvalitātes vadības sistēmas saskaņā ar 5. punktu, tā koordinē visu citu par šo uzdevumu atbildīgo paziņoto institūciju uzraudzības darbības, lai

— nodrošinātu, ka ir veikta pareiza saskarņu vadība starp dažādajām kvalitātes vadības sistēmām saistībā ar apakšsistēmas integrāciju,

▼B

— saziņā ar līgumslēdzēju savāktu nepieciešamos elementus novērtēšanai, lai garantētu konsekvenci un dažādo kvalitātes vadības sistēmu vispārējo uzraudzību.

Šī koordinācija ietver paziņotās institūcijas tiesības:

— saņemt visu dokumentāciju (apstiprinājuma un uzraudzības), ko izdevusi(-šas) cita(-as) paziņotā(-ās) institūcija(-as),

— apstiprināt uzraudzības auditus, kas minēti 5.4. punktā,

— uzsākt papildu auditus, kas minēti 5.5. punktā, uz savu atbildību un kopā ar citu(-ām) paziņoto(-ajām) institūciju(-ām).

7. Paziņotajai institūcijai, uz kuru ir atsauce 5.1. punktā, lai veiktu pārbaudi, auditu un uzraudzību, ir pieeja projektēšanas, celtniecības objektu, ražošanas darbnīcu atrašanās vietām, montāžas un uzstādīšanas vietām, uzglabāšanas vietām un atbilstošā gadījumā rūpnieciskās ražošanas un testēšanas telpām un principā visām telpām, ko tā uzskata par nepieciešamām savam uzdevumam saskaņā ar pieteikuma iesniedzēja konkrēto ieguldījumu apakšsistēmas projektā.

8. Līgumslēdzējs, ja tas ir iesaistīts, un galvenais darbuzņēmējs 10 gadus pēc tam, kad ir izgatavota pēdējā apakšsistēma, nodrošina valsts iestāžu rīcībā:

— dokumentāciju, uz kuru ir atsauce 5.1. punkta otrās daļas otrajā ievilkumā,

— aktualizāciju, uz kuru ir atsauce 5.5. punkta otrajā daļā,

— paziņotās institūcijas lēmumus un ziņojumus, uz kuriem ir atsauce 5.4., 5.5. un 6.4. punktā.

9. Ja apakšsistēma atbilst SITS prasībām, tad paziņotā institūcija, pamatojoties uz projekta pārbaudi un kvalitātes vadības sistēmas(-u) apstiprinājumu un uzraudzību, noformē atbilstības sertifikātu, kas paredzēts līgumslēdzējam, kurš savukārt noformē EK verificēšanas deklarāciju, kas paredzēta uzraudzības iestādei dalībvalstī, kurā apakšsistēma atrodas un/vai darbojas.

EK verificēšanas deklarāciju un pavaddokumentus datē un paraksta. Deklarācija un tehniskā dokumentācija ir vienā un tajā pašā valodā un ietver vismaz direktīvas V pielikumā iekļauto informāciju.

10. Līgumslēdzēja izvēlētā paziņotā institūcija ir atbildīga par tās tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kuru pievieno EK verificēšanas deklarācijai. Tehniskajā dokumentācijā ietver vismaz direktīvas 18. panta 3. punktā norādīto informāciju un it īpaši šādu:

— visus nepieciešamos dokumentus saistībā ar apakšsistēmas īpašībām,

— apakšsistēmā iekļauto savstarpējas izmantojamības komponentu sarakstu,

— EK atbilstības deklarāciju un attiecīgā gadījumā EK deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kuras jānodrošina komponentiem saskaņā ar direktīvas 13. pantu, kurām attiecīgā gadījumā pievienoti atbilstošie dokumenti (sertifikāti, kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumi un uzraudzības dokumenti), ko izdevušas paziņotās institūcijas,

— pierādījumus par atbilstību citiem noteikumiem, kas izriet no Līguma (tostarp sertifikātus),

— visus elementus saistībā ar apakšsistēmas tehnisko apkopi, izmantošanas apstākļiem un limitiem,

▼B

— visus elementus saistībā ar instrukcijām par apkalpošanu, pastāvīgu vai kārtēju uzraudzību, regulēšanu un tehnisko apkopi,

— paziņotās institūcijas atbilstības sertifikātu, kas minēts 9. punktā un kuram pievienotas atbilstošas verificēšanas un/vai aprēķina piezīmes, un kuru tā parakstījusi, paziņojot, ka projekts atbilst direktīvai un SITS, un atbilstošā gadījumā minot atrunas, kas fiksētas darbību veikšanas laikā un nav atsauktas.

Sertifikātam atbilstošā gadījumā pievienojami arī pārbaudes un audita ziņojumi, kas sastādīti sakarā ar verificēšanu, kā minēts 6.4. un 6.5. punktā,

▼M2

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS.

▼B

11. Katra paziņotā institūcija dara zināmu citām paziņotajām institūcijām attiecīgo informāciju par kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumiem un EK projekta pārbaudes sertifikātiem, kurus tā ir izdevusi, anulējusi vai noraidījusi.

Citas paziņotās institūcijas pēc pieprasījuma var saņemt:

— izdoto kvalitātes vadības sistēmas apstiprinājumu un papildu apstiprinājumu kopijas un

— izdoto projekta EK pārbaudes ziņojumu un papildinājumu kopijas.

12. Uzskaiti, kas pievienota atbilstības sertifikātam, iesniedz līgumslēdzējam.

Līgumslēdzējs glabā tehniskās dokumentācijas kopiju apakšsistēmas darbmūža laikā; to nosūta jebkurai citai dalībvalstij, kura to pieprasa.

F.4. Tehniskās apkopes kārtības novērtējums. Atbilstības novērtējuma procedūra

Šis ir atklāts punkts.

▼B

G PIELIKUMS

GLOSĀRIJS

Apakšzemes stacija	Stacija starp tuneļiem, pazemē, ar sabiedrībai atvērtām daļām
Avārijas sakari	1) Sakari starp DzU personālu un IP starpgadījumā 2) Glābšanas dienestu un valsts iestāžu no dzelzceļa neatkarīga sakaru sistēma
Droša zona	4.2.2.6.1. punkta definīcija – droša zona ir vieta tunelī vai ārpus tā, kas atbilst visiem turpmākajiem kritērijiem: — apstākļi ir paciešami, — cilvēki var tai piekļūt ar palīdzību vai bez tās, — cilvēki var paši izglābties, ja ir tāda iespēja, vai var gaidīt, kamēr tos izglābs glābšanas dienesti, izmantojot operatīvās rīcības plānā raksturotās darbības, — jābūt sakaru iespējām vai nu ar mobilajiem telefoniem, vai ar fiksētiem sakariem ar IP vadības centru
DzU	Dzelzceļa uzņēmums
Ekspluatācijas kategorijas	Dažādos tīklos izmantojamu ritekļu drošības definīcija
Glābšanas dienesti	Tai skaitā ugunsdzēsēju brigādes, medicīnas iestādes (piem., Sarkanais krusts utt.), tehniskās organizācijas (piem., *THW* Vācijā), īpašās armijas vienības vai policijas vienības (piem., īpaši dienesti, *SAR*)
Glābšanas zona	Zona glābšanas dienestiem, kur uzstādīt dažādu aprīkojumu (piem., cietušo nošķiršana, desants uz vietas, sūkņu stacija utt.). Tāpat arī no šīs vietas var evakuēt cilvēkus
Iezemēšana	Pasākums, ar kuru savieno kontaktstrāvas līniju vai kontaktsliedi tieši ar zemi, lai, strādājot uz elektrificētām līnijām, izvairītos no nepieņemami augsta sprieguma
IP	Infrastruktūras pārvaldītājs
Izolēts elektrokabelis	Izolēts elektrokabelis ir kabelis, kas ugunsgrēka gadījumā ir pasargāts no sadegšanas produktu izlaides vidē
Operatīvās rīcības plāns	Operatīvās rīcības plāns ir katra tuneļa plāns, ko izstrādā infrastruktūras pārvaldītāja vadībā, attiecīgos gadījumos sadarbojoties ar dzelzceļa uzņēmumiem, glābšanas dienestiem un attiecīgām iestādēm. Operatīvās rīcības plāns atbilst nodrošinātajām pašizglābšanās, evakuācijas un glābšanas iespējām
Palīgeja	Īss tunelis, kas savieno divus vai vairākus paralēlus tuneļus, lai nodrošinātu savienojumu, ko izmanto glābšanai, tehniskajai apkopei un iekārtām, reizēm arī aerodinamisku iemeslu dēļ
Secīgi izvietoti tuneļi	Ja divi vai vairāki tuneļi seko viens aiz otra un ja atstatums starp tiem ārā nav vairāk kā 500 m, un atklātā posmā nav piekļuves drošai zonai, tuneļi tiek definēti kā tikai viens tunelis un ir jāizpilda attiecīgas specifikācijas. 500 m ir maksimālais vilciena garums ar papildu telpu abās pusēs (sliktas bremzes utt.)
Tehniskā telpa	Telpa ar dzelzceļa lietotņu tehnisko aprīkojumu (piem., signalizācija, energoapgāde, vilces kontrole utt.)
Tehniskās apkopes plāns	Tehniskās apkopes noteikumi, kas iekļauj pārbaudi, remontu un rekonstrukciju ar attiecīgām specifikācijām

▼B

Temperatūras un laika līkne	Struktūras daļu konstruēšanas un novērtēšanas specifikācija; šajā gadījumā specifikācija ugunsgrēka gadījumam – iedarbības temperatūra ir atkarīga no iedarbības laika
Tuneļa garums	Tuneļa garums tiek mērīts no portāla līdz portālam sliedes augšējā līmenī, diapazons ir definēts 1.1.2. punktā
Vilciena apkalpe	Vilciena personāls, ko dzelzceļa uzņēmums oficiāli atzinis par kompetentu un norīkojis vilcienā veikt raksturīgus, ar drošību saistītus uzdevumus, piemēram, mašīnists vai vilciena pavadonis