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

►**B**

KOMISIJAS LĒMUMS

(2008. gada 1. februāris)

par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par Komisijas 2002. gada 30. maija Lēmuma 2002/734/EK atcelšanu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2008) 356)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/231/EK)

(OV L 84, 26.3.2008., 1. lpp.)

Grozīts ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Lēmums 2010/640/ES (2010. gada 21. oktobris)	L 280	29	26.10.2010.

Labota ar:

►**C1** Kļūdu labojums, OV L 104, 14.4.2008., 80. lpp. (2008/231/EK)

▼B

KOMISIJAS LĒMUMS

(2008. gada 1. februāris)

par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par Komisijas 2002. gada 30. maija Lēmuma 2002/734/EK atcelšanu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2008) 356)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/231/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

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

tā kā:

(1) Saskaņā ar 6. panta 2. punktu Direktīvā 96/48/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK ([2]), grozījumus savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS) izstrādā Eiropas Dzelzceļa aģentūra (EDzA) atbilstīgi Komisijas sniegtajam pilnvarojumam.

(2) šim lēmumam pievienoto SITS izstrādāja apvienotā pārstāvju komiteja saskaņā ar 2001. gadā sniegto pilnvarojumu atbilstīgi Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktam, pirms stājās spēkā Direktīva 2004/50/EK. Eiropas Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības asociācija (*AEIF*) tika izraudzīta par apvienoto pārstāvju komiteju.

(3) SITS projektam tika pievienots ievadziņojums, kurā ietverta Direktīvas 96/48/EK 6. panta 5. punktā paredzētā izmaksu un ieguvumu analīze.

(4) SITS projektu ir izskatījusi komiteja, kas izveidota ar Direktīvu 96/48//EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību, ņemot vērā ievadziņojumu.

(5) Pašreizējā SITS versijā nav pilnīgi aplūkotas visas pamatprasības. Saskaņā ar 17. pantu Direktīvā 96/48/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, tehniskie aspekti, kas nav ietverti SITS, ir noteikti kā "atklātie punkti" šīs SITS U pielikumā.

(6) Saskaņā ar 17. pantu Direktīvā 96/48/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, konkrētām dalībvalstīm jāinformē citas

([1]) OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.
([2]) OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.

▼B

dalībvalstis un Komisija par attiecīgajiem valsts tehniskajiem noteikumiem, kurus izmanto, lai īstenotu pamatprasības saistībā ar šiem "atklātajiem punktiem", kā arī par iestādēm, kuras ir pilnvarotas veikt procedūru, lai novērtētu atbilstību vai piemērotību lietošanai, un pārbaudes procedūru, lai verificētu apakšsistēmu savstarpēju izmantojamību Direktīvas 96/48/EK 16. panta 2. punkta nozīmē. Pēdējā minētajā nolūkā dalībvalstīm, ciktāl iespējams, ir jāpiemēro principi un kritēriji, kas paredzēti Direktīvā 96/48/EK, un jāizmanto iestādes, kuras paziņotas atbilstīgi Direktīvas 96/48/EK 20. pantam. Komisijai jāanalizē dalībvalstu iesniegtā informācija par valstu noteikumiem, procedūrām, iestādēm, kas atbildīgas par īstenošanas procedūrām, un par šo procedūru ilgumu un attiecīgā gadījumā jāapspriež ar komiteju nepieciešamība pieņemt jelkādus pasākumus.

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

(8) Šī SITS balstās uz vislabākajām pieejamajām ekspertu zināšanām attiecīgā projekta sagatavošanas laikā. Tehnoloģijas, ekspluatācijas, drošības vai sociālo prasību attīstība var radīt vajadzību grozīt vai papildināt šo SITS. Attiecīgā gadījumā jāuzsāk pārskatīšanas vai atjauninašanas procedūra saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 6. panta 3. punktu.

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

(10) Ja tiek piedāvāti novatoriski risinājumi, ražotājs vai līgumslēdzējs subjekts norāda atkāpi no SITS attiecīgās iedaļas. Eiropas Dzelzceļu aģentūra izstrādā šādu risinājumu atbilstīgās funkcionālās un saskarnes specifikācijas un novērtēšanas metodes.

(11) Pielikumā pievienotās SITS īstenošana un atbilstība SITS attiecīgajām iedaļām jānosaka saskaņā ar īstenošanas plānu, ko katra dalībvalsts izstrādā tām līnijām, par kurām tā ir atbildīga. Komisijai jāanalizē dalībvalstu iesniegtā informācija un attiecīgā gadījumā jāpārrunā ar komiteju nepieciešamība pieņemt turpmākus pasākumus.

(12) Dzelzceļa satiksme šobrīd darbojas saskaņā ar spēkā esošiem valsts, divpusējiem, starpvalstu un starptautiskiem nolīgumiem. Ir svarīgi, lai šie nolīgumi nekavētu pašreizējo un turpmāko virzību uz savstarpējas izmantojamības panākšanu. Tādēļ Komisijai jāpārbauda šie nolīgumi, lai noteiktu, vai attiecīgi jāpārskata šajā lēmumā izklāstītā SITS.

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

▼B

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo Komisija pieņem Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (“SITS”) attiecībā uz Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “Satiksmes nodrošināšana un vadība” pārskatītā redakcijā.

SITS izklāstīta šā lēmuma pielikumā.

SITS piemērojama satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai, kas definēta Direktīvas 96/48/EK II pielikumā.

▼M1

1.a pants

Tehnisko kodu pārvaldība

1. Eiropas Dzelzceļa aģentūra (*ERA*) savā tīmekļa vietnē publicē to tehnisko kodu sarakstus, kas minēti P9., P10., P11., P12. un P13. pielikumā.

2. *ERA* regulāri atjaunina 1. punktā minētos kodu sarakstus un informē Komisiju par to attīstību. Komisija ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu, informē dalībvalstis par šo tehnisko kodu attīstību.

1.b pants

Līdz 2013. gada 31. decembrim, ja riteklis tiek pārdots vai iznomāts uz nepārtrauktu laikposmu, kas ilgāks par sešiem mēnešiem, un ja visi tehniskie rādītāji, ar kuriem šo ritekli atļāva nodot ekspluatācijā, paliek nemainīti, tā Eiropas ritekļa numuru (*EVN*) var mainīt, ritekli reģistrējot no jauna un atsaucot iepriekšējo reģistrāciju.

Ja šī jaunā reģistrācija attiecas uz dalībvalsti, kas nav pirmās reģistrācijas dalībvalsts, reģistrējošā iestāde, kas ir kompetenta attiecībā uz jauno reģistrāciju, var pieprasīt ar iepriekšējo reģistrāciju saistīto dokumentu kopijas.

Šāda *EVN* maiņa neierobežo Direktīvas 2008/57/EK 21. līdz 26. panta piemērošanu attiecībā uz atļaujas saņemšanas procedūrām.

Administratīvos izdevumus, kas radušies, mainot *EVN*, sedz pieteikuma iesniedzējs, kurš lūdz *EVN* nomaiņu.

▼B

2. pants

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

▼B

2. Sešos mēnešos pēc šā lēmuma paziņošanas katra dalībvalsts citām dalībvalstīm un Komisijai paziņo:

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 minēto atbilstības novērtējuma un pārbaudes procedūru.

3. pants

Dalībvalstis sešos mēnešos pēc pielikumā pievienotās SITS stāšanās spēkā paziņo Komisijai par šādiem nolīgumiem:

a) starp dalībvalstīm un dzelzceļa uzņēmumu(-iem) vai infrastruktūras pārvaldītāju(-iem) spēkā esoši valsts līmeņa, divpusēji vai daudzpusēji nolīgumi, kas noslēgti uz pastāvīgu vai pagaidu laiku paredzētā vilcienu pārvadājuma ļoti īpaša vai vietēja rakstura dēļ;

b) starp dzelzceļa uzņēmumu(-iem), infrastruktūras pārvaldītāju(-iem) vai dalībvalsti(-īm) noslēgtie divpusējie vai daudzpusējie nolīgumi, kas nodrošina būtisku vietējo vai reģionālo savstarpējas izmantojamības līmeni;

c) starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vismaz vienu trešo valsti vai starp dalībvalsts(-u) dzelzceļa uzņēmumu(-iem) vai infrastruktūras pārvaldītāju(-iem) un vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju noslēgtie starptautiskie nolīgumi, kas nodrošina būtisku vietējo vai reģionālo savstarpējas izmantojamības līmeni.

4. pants

Dalībvalstis izstrādā SITS valsts īstenošanas plānu saskaņā ar pielikuma 7. nodaļā noteiktajiem kritērijiem.

Tās nosūta šo īstenošanas plānu citām dalībvalstīm un Komisijai ne vēlāk kā vienu gadu pēc dienas, kurā sāk piemērot šo lēmumu.

5. pants

Komisijas Lēmumu 2002/734/EK ([1]) turpmāk nepiemēro no dienas, kad sāk piemērot šo lēmumu.

6. pants

Šo Lēmumu piemēro no 2008. gada 1. septembris.

7. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

([1]) OV L 245, 12.9.2002., 370. lpp.

▼B

PIELIKUMS

DIREKTĪVA 96/48/EK – EIROPAS ĀTRGAITAS DZELZCEĻU SISTĒMAS SAVSTARPĒJA IZMANTOJAMĪBA

▼C1

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA

▼B

Apakšsistēma "Satiksmes nodrošināšana un vadība"

1.	**IEVADS**
1.1.	**Tehniskā darbības joma**
1.2.	**Ģeogrāfiskā darbības joma**
1.3.	**Šīs SITS saturs**
2.	**APAKŠSISTĒMAS/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA**
2.1.	**Apakšsistēma**
2.2.	**Darbības joma**
2.2.1.	Personāls un vilcieni
2.2.2.	Ekspluatācijas principi
2.2.3.	Piemērojamība pašreizējiem vagoniem un infrastruktūrai
2.3.	**Šīs SITS saikne ar Direktīvu 2004/49/EK**
3.	**PAMATPRASĪBAS**
3.1.	**Atbilstība pamatprasībām**
3.2.	**Pamatprasību pārskats**
3.3.	**Ar šīm prasībām saistītie īpašie aspekti**
3.3.1.	Drošība
3.3.2.	Drošums un darbgatavība
3.3.3.	Veselība
3.3.4.	Vides aizsardzība
3.3.5.	Tehniskā savietojamība
3.4.	**Ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu īpaši saistītie aspekti**
3.4.1.	Drošība
3.4.2.	Drošums un darbgatavība
3.4.3.	Tehniskā savietojamība
4.	**APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS**
4.1.	**Ievads**
4.2.	**Apakšsistēmas ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas**
4.2.1.	Uz personālu attiecināmās specifikācijas
4.2.1.1.	Vispārīgās prasības
4.2.1.2.	Vilcienu mašīnistiem nepieciešamā dokumentācija
4.2.1.2.1.	Priekšraksti mašīnistiem
4.2.1.2.2.	Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo līnijām blakus esošo iekārtu apraksts
4.2.1.2.2.1.	Maršruta apraksta sagatavošana
4.2.1.2.2.2.	Pārveidotie elementi
4.2.1.2.2.3.	Mašīnistu informēšana reālā laikā
4.2.1.2.3.	Kustības grafiks
4.2.1.2.4.	Ritošais sastāvs

▼B

4.2.1.3.	Nepieciešamā dokumentācija dzelzceļa uzņēmuma personālam, kas nav vilcienu mašīnisti
4.2.1.4.	Dokumentācija, kas nepieciešama infrastruktūras pārvaldītāja personālam, kas veic vilcienu kustības vadību
4.2.1.5.	Vilciena apkalpes, cita dzelzceļa uzņēmuma personāla un personāla, kas veic vilcienu kustības vadību, ar drošību saistītā saziņa
4.2.2.	Uz vilcieniem attiecināmās specifikācijas
4.2.2.1.	Vilciena redzamība
4.2.2.1.1.	Vispārīgā prasība
4.2.2.1.2.	Priekšgals
4.2.2.2.	Vilciena dzirdamība
4.2.2.2.1.	Vispārīgā prasība
4.2.2.2.2.	Kontrole
4.2.2.3.	Ritekļu identifikācija
4.2.2.4.	Prasības pasažieru vagoniem
4.2.2.5.	Vilciena sastāvs
4.2.2.6.	Vilciena bremzēšana
4.2.2.6.1.	Obligātās prasības bremžu sistēmai
4.2.2.6.2.	Bremzēšanas efektivitāte
4.2.2.7.	Vilciena uzturēšana darba kārtībā
4.2.2.7.1.	Vispārīgā prasība
4.2.2.7.2.	Vajadzīgie dati
4.2.3.	Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas
4.2.3.1.	Vilcienu plānošana
4.2.3.2.	Vilcienu identifikācija
4.2.3.3.	Vilciena atiešana
4.2.3.3.1.	Pārbaudes pirms atiešanas
4.2.3.3.2.	Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli
4.2.3.4.	Satiksmes vadība
4.2.3.4.1.	Vispārīgās prasības
4.2.3.4.2.	Ziņošana par vilcienu
4.2.3.4.2.1.	Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena atrašanās vietu
4.2.3.4.2.2.	Paredzētais nodošanas laiks
4.2.3.4.3.	Bīstamās kravas
4.2.3.4.4.	Ekspluatācijas kvalitāte
4.2.3.5.	Datu reģistrācija
4.2.3.5.1.	Uzraudzības datu reģistrācija ārpus vilciena
4.2.3.5.2.	Uzraudzības datu reģistrācija vilcienā
4.2.3.6.	Traucēts darbības režīms
4.2.3.6.1.	Citu lietotāju informēšana
4.2.3.6.2.	Vilcienu mašīnistu informēšana
4.2.3.6.3.	Ārkārtas pasākumi
4.2.3.7.	Ārkārtas situācijas vadība
4.2.3.8.	Palīdzība vilciena apkalpei negadījuma vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā

▼B

4.3.	**Saskarņu ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas**
4.3.1.	Saskarnes ar infrastruktūras SITS
4.3.1.1.	Signālu redzamība
4.3.1.2	. Pasažieru vagoni
4.3.1.3.	Profesionālā kompetence
4.3.2.	Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS
4.3.2.1.	Uzraudzības datu reģistrācija
4.3.2.2.	Mašīnista modrības ierīce
4.3.2.3.	ERTMS/ETCS un ERTMS/GSM-R ekspluatācijas noteikumi
4.3.2.4.	Signālu un sliežu ceļam blakus esošo rādītāju redzamība
4.3.2.5.	Vilciena bremzēšana
4.3.2.6.	Smiltnīcas izmantošana. Obligātie uz profesionālo kompetenci attiecināmie elementi vilciena vadīšanai
4.3.2.7.	Datu reģistrācija un sakarsušo bukšu atklāšanas ierīce
4.3.3.	Saskarnes ar ritošā sastāva SITS
4.3.3.1.	Bremzēšana
4.3.3.2.	Prasības pasažieru vagoniem
4.3.3.3.	Vilciena redzamība
4.3.3.3.1.	Vilciena sastāva pirmais vagons vilciena kustības virzienā
4.3.3.3.2.	Vilciena astes daļa
4.3.3.4.	Vilciena dzirdamība
4.3.3.5.	Signālu redzamība
4.3.3.6.	Mašīnista modrības ierīce
4.3.3.7.	Vilciena sastādīšana un B pielikums
4.3.3.8.	Ritošā sastāva parametri, kas ietekmē stacionāri izvietotas vilcienu uzraudzības sistēmas un ritošā sastāva dinamiku
4.3.3.9.	Smiltnīcas izmantošana
4.3.3.10.	Vilciena sastādīšana, H un J pielikums
4.3.3.11.	Noteikumi ārkārtas situācijās un ārkārtas situāciju vadība
4.3.3.12.	Datu reģistrācija
4.3.3.13.	Aerodinamiskā iedarbība uz balastu
4.3.3.14.	Vides apstākļi
4.3.3.15.	Sānvējš
4.3.3.16.	Maksimālās spiediena svārstības tuneļos
4.3.3.17.	Ārējais troksnis
4.3.3.18.	Ugunsdrošība
4.3.3.19.	Celšanas/vilkšanas procedūras
4.3.3.20.	Kontroles un diagnostikas koncepcijas
4.3.3.21.	Īpaša specifikācija gariem tuneļiem
4.3.3.22.	Vilces efektivitātes prasības
4.3.3.23.	Vilces saķeres prasības

▼B

4.3.3.24.	Ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas saistībā ar enerģijas apgādi
4.3.4.	Saskarnes ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas enerģijas apgādes SITS
4.3.5.	Saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos"
4.3.6.	Saskarnes ar SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām"
4.4.	**Ekspluatācijas noteikumi**
4.5.	**Tehniskās apkopes noteikumi**
4.6.	**Profesionālās prasmes**
4.6.1.	Profesionālā kompetence
4.6.1.1.	Profesionālās zināšanas
4.6.1.2.	Spēja praktiski izmantot zināšanas
4.6.2.	Valodu zināšanas
4.6.2.1.	Principi
4.6.2.2.	Valodu zināšanu līmenis
4.6.3.	Personāla sākotnējā un turpmākā novērtēšana
4.6.3.1.	Pamatelementi
4.6.3.2.	Apmācības vajadzību analīze
4.6.3.2.1.	Apmācības vajadzību analīzes veikšana
4.6.3.2.2.	Apmācības vajadzību analīzes atjaunināšana
4.6.3.2.3.	Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam
4.6.3.2.3.1.	Maršruta zināšanas
4.6.3.2.3.2.	Zināšanas par ritošo sastāvu
4.6.3.2.3.3.	Palīgpersonāls
4.7.	**Veselības un drošības nosacījumi**
4.7.1.	Ievads
4.7.2.	Ieteicamie kritēriji, saskaņā ar kuriem apstiprina arodslimību ārstus un medicīnas iestādes
4.7.3.	Kritēriji, saskaņā ar kuriem apstiprina psihologus, kam jāveic psiholoģiskais novērtējums un jāizstrādā psiholoģiskā novērtējuma prasības
4.7.3.1.	Psihologu sertifikācija
4.7.3.2.	Psiholoģiskā novērtējuma saturs un interpretācija
4.7.3.3.	Novērtējuma līdzekļu izvēle
4.7.4.	Medicīniskā izmeklēšana un psiholoģiskais novērtējums
4.7.4.1.	Pirms pieņemšanas darbā
4.7.4.1.1.	Medicīniskās izmeklēšanas obligātais saturs
4.7.4.1.2.	Psiholoģiskais novērtējums
4.7.4.2.	Pēc pieņemšanas darbā
4.7.4.2.1.	Periodiskās medicīniskās izmeklēšanas biežums
4.7.4.2.2.	Obligātais periodiskās medicīniskās izmeklēšanas saturs

▼B

4.7.4.2.3.	Papildu medicīniskā izmeklēšana un/vai psiholoģiskais novērtējums
4.7.5.	Medicīniskās prasības
4.7.5.1.	Vispārīgās prasības
4.7.5.2.	Prasības redzei
4.7.5.3.	Prasības dzirdei
4.7.5.4.	Grūtniecība
4.7.6.	Īpašas prasības attiecībā uz vilciena mašīnista pienākumiem
4.7.6.1.	Periodiskās medicīniskās izmeklēšanas biežums
4.7.6.2.	Medicīniskās izmeklēšanas papildu saturs
4.7.6.3.	Papildu prasības redze
4.7.6.4.	Papildu prasības dzirdei un runai
4.7.6.5.	Antropometrija
4.7.6.6.	Palīdzība traumas gadījumā
4.8.	**Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistri**
4.8.1.	Infrastruktūra
4.8.2.	Ritošais sastāvs
5.	**SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI**
5.1.	**Definīcija**
5.2.	**Komponentu saraksts**
5.3.	**Komponentu efektivitāte un specifikācijas**
6.	**KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFICĒŠANA**
6.1.	**Savstarpējas izmantojamības komponenti**
6.2.	**Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma**
6.2.1.	Principi
6.2.2.	Noteikumu un procedūru dokumentācija
6.2.3.	Novērtējuma procedūra
6.2.3.1.	Kompetentās iestādes lēmums
6.2.3.2.	Ja tiek prasīts novērtējums
6.2.4.	Sistēmas darbības efektivitāte
7.	**IEVIEŠANA**
7.1.	**Principi**
7.2.	**Pamatnostādnes ieviešanai**
7.3.	**Īpaši gadījumi**
7.3.1.	Ievads
7.3.2.	Īpašo gadījumu saraksts

▼B

A PIELIKUMS. ERTMS/ETCS UN ERTMS/GSM-R EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMI

B PIELIKUMS. CITI NOTEIKUMI, KAS ĻAUJ SASKAŅOTI EKSPLUATĒT DAŽĀDAS JAUNĀS STRUKTURĀLĀS APAKŠSISTĒMASA. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

B. PERSONĀLA DROŠĪBA UN AIZSARDZĪBA

C. EKSPLUATĀCIJAS SASKARNE AR SIGNALIZĀCIJAS UN VILCIENU VADĪBAS IEKĀRTU APRĪKOJUMU

D. VILCIENA KUSTĪBA

E. NOVIRZES, NEGADĪJUMI UN STARPGADĪJUMI

C PIELIKUMS. AR DROŠĪBU SAISTĪTAS SAZIŅAS METODOLOĢIJA

D PIELIKUMS. INFORMĀCIJA, KURAI JĀBŪT PIEEJAMAI DZELZCEĻA UZŅĒMUMAM SAISTĪBĀ AR LĪNIJU(-ĀM), KURAS TAS IECERĒJIS IZMANTOT

E PIELIKUMS. VALODAS UN SAZIŅAS PRASMJU LĪMENIS

F PIELIKUMS. INFORMATĪVAS UN NEOBLIGĀTAS PAMATNOSTĀDNES SATIKSMES NODROŠINĀŠANAS UN VADĪBAS APAKŠSISTĒMAS NOVĒRTĒŠANAI

G PIELIKUMS. INFORMATĪVS UN NEOBLIGĀTS TO ELEMENTU SARAKSTS, KURI JĀVERIFICĒ KATRAM PAMATPARAMETRAM

H PIELIKUMS. OBLIGĀTĀS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ VILCIENA MAŠĪNISTA PROFESIONĀLO KOMPETENCI

I PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

J PIELIKUMS. OBLIGĀTĀS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ PROFESIONĀLO KOMPETENCI AR VILCIENA PAVADĪŠANU SAISTĪTIEM UZDEVUMIEM

K PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

L PIELIKUMS. OBLIGĀTĀS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ PROFESIONĀLO KOMPETENCI VILCIENA DARBGATAVĪBAS NODROŠINĀŠANAI

M PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

N PIELIKUMS. INFORMATĪVAS UN NEOBLIGĀTAS PAMATNOSTĀDNES ĪSTENOŠANAI

O PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

P PIELIKUMS. RITEKĻU IDENTIFIKĀCIJA

Q PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

R PIELIKUMS. VILCIENU IDENTIFIKĀCIJA

S PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

T PIELIKUMS. BREMŽU DARBĪBAS EFEKTIVITĀTE

U PIELIKUMS. ATKLĀTO PUNKTU SARAKSTS

V PIELIKUMS. MAŠĪNISTIEM PAREDZĒTĀS PRIEKŠRAKSTU DOKUMENTĀCIJAS SAGATAVOŠANA UN ATJAUNINĀŠANA

SKAIDROJOŠĀ VĀRDNĪCA

▼B

1. **IEVADS**

1.1. **Tehniskā darbības joma**

Šī SITS attiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, kas ir viena no apakšsistēmām, kuras minētas II pielikuma 1. punktā Direktīvā 96/48/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, un tās uzturēšanu.

Šo SITS piemēro turpmāk minētajām vilcienu grupām neatkarīgi no tā, vai vilciens sastāv no nedalāmām sastāva vienībām (kas ekspluatējot nav atdalāmas) vai no atsevišķiem vagoniem. To vienādi piemēro pasažieru vagoniem un/vai vagoniem, kuros nepārvadā pasažierus:

— 1. grupa: vilcieni, kuru maksimālais ātrums ir vismaz 250 km/h,

— 2. grupa: vilcieni, kuru maksimālais ātrums ir vismaz 190 km/h, bet nepārsniedz 250 km/h.

Saskaņā ar direktīvas I pielikumu specifikācija ir noteikta katrai no turpmāk minētajām līniju kategorijām:

— I kategorija: īpaši izbūvētas ātrgaitas līnijas, kuras aprīkotas vilcieniem ar kustības ātrumu, kas ir 250 km/h vai lielāks,

— II kategorija: īpaši modernizētas ātrgaitas līnijas, kuras aprīkotas vilcieniem ar kustības ātrumu, kas ir aptuveni 200 km/h,

— III kategorija: īpaši modernizētas ātrgaitas līnijas, kurām topogrāfisku, reljefa vai pilsētvides nosacījumu dēļ ir īpašas pazīmes un kurās ātrums jāpielāgo katrā atsevišķā gadījumā.

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēma, kas aprakstīta I pielikumā Direktīvā 96/48/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK.

1.3. **Šīs SITS saturs**

Saskaņā ar 5. panta 3. punktu un I pielikuma 1. punkta b) apakšpunktu Direktīvā 96/48/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK, šajā SITS:

a) norāda tās paredzēto darbības jomu (2. nodaļa);

b) nosaka pamatprasības apakšsistēmai (3. nodaļa) un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām (4. nodaļa);

c) nosaka funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas jāievēro apakšsistēmā un tās saskarnēs ar citām apakšsistēmām (4. nodaļa);

d) nosaka savstarpējas izmantojamības komponentus un saskarnes, uz ko jāattiecina Eiropas specifikācijas, tostarp Eiropas standarti, kas vajadzīgi, lai panāktu Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (5. nodaļa);

e) katrā konkrētā gadījumā nosaka procedūras, kas jāizmanto, lai novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai, no vienas puses, vai apakšsistēmas EK verificēšanu, no otras puses (6. nodaļa);

f) norāda SITS īstenošanas stratēģiju (7. nodaļa);

▼B

g) norāda attiecīgajam personālam vajadzīgo profesionālo kompetenci un veselības un drošības nosacījumus darbā, kas vajadzīgi apakšsistēmas darbībai un uzturēšanai, kā arī SITS īstenošanai.

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 ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumi, kas raksturīgi darbības jomai, kura norādīta iepriekš 1.1. un 1.2. punktā.

2. APAKŠSISTĒMAS/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA

2.1. Apakšsistēma

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma ir viena no apakšsistēmām, kuras veido Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmu, kā minēts Direktīvas 96/48/EK II pielikumā.

2.2. Darbības joma

Saistībā ar Direktīvas 96/48/EK I pielikumu (kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvas 2004/50/EK I pielikumu) šīs SITS darbības joma attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, kas ir saistīta ar vilcienu ekspluatāciju ātrgaitas dzelzceļu sistēmā Eiropas transporta tīklā.

Šajā SITS par satiksmes nodrošināšanu un vadību noteiktās specifikācijas var izmantot kā atsauces dokumentu citu vilcienu ekspluatācijā ātrgaitas dzelzceļu sistēmā Eiropas transporta tīklā, pat ja uz tiem neattiecas šīs SITS darbības joma.

▼M1

2.2.1. Personāls un vilcieni

SITS 4.6. un 4.7. apakšiedaļa attiecas uz personālu, kas veic tādus drošībai būtiskus uzdevumus kā vilciena pavadīšana, ja tie saistīti ar valsts robežas(-u) šķērsošanu un darbu aiz jebkuras vietas(-ām), kas infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā ir noteikta(-as) kā "robeža" un iekļauta(-as) tā drošības atļaujā.

Iedaļu "4.6.2. Valodu zināšanas" papildus piemēro vilcienu vadītājiem, kā paredzēts Direktīvas 2007/59/EK VI pielikuma 8. punktā.

Ja darbs jāveic tikai līdz jebkurai "robežai", kā aprakstīts šīs iedaļas pirmajā daļā, netiek uzskatīts, ka personāls šķērso valsts robežu.

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

Uz personālu, kas veic tādus drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar pēdējiem vilciena sagatavošanas darbiem, pirms tas šķērso valsts robežu(-as) un strādā aiz jebkuras "robežas", kā aprakstīts šīs iedaļas pirmajā daļā, attiecas 4.6. apakšiedaļa par veselības un drošības nosacījumu savstarpēju atzīšanu starp dalībvalstīm. Ja visi ritekļi vilcienā, kas šķērso valsts robežu, šķērso to tikai līdz "robežai", kā aprakstīts šīs iedaļas pirmajā daļā, netiek uzskatīts, ka vilciens veic pārrobežu pārvadājumus.

▼M1

Minēto noteikumu kopsavilkumu var izteikt šādās tabulās.

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

Uzdevums	Profesionālā kvalifikācija	Medicīniskās prasības
Vilciena pavadīšana	4.6.	4.7.
Vilciena kustības atļaušana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilciena sagatavošana	4.6.	Savstarpēja atzīšana
Vilciena dispečera pienākumi	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana

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

Uzdevums	Profesionālā kvalifikācija	Medicīniskās prasības
Vilciena pavadīšana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilciena kustības atļaušana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilciena sagatavošana	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana
Vilciena dispečera pienākumi	Savstarpēja atzīšana	Savstarpēja atzīšana

▼B

2.2.2. Ekspluatācijas principi

Vispārējais mērķis šīs SITS pašreizējai versijai, kas ir otrā pēc Direktīvas 96/48/EK stāšanās spēkā, bet pirmā, kurā ņemti vērā ar Direktīvu 2004/50/EK izdarītie grozījumi, ir nodrošināt saskaņotu to struktūras apakšsistēmu ekspluatāciju, kuras paredzēts izmantot ātrgaitas dzelzceļu tīklā. Jo īpaši noteikumiem un kārtībai, kas tieši saistīti ar jaunās vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas sistēmas ekspluatāciju, identiskās situācijās jābūt identiskiem.

Sākotnēji šī SITS attiecās tikai uz ātrgaitas dzelzceļu "Satiksmes nodrošināšanas un vadības" apakšsistēmas elementiem (kā izklāstīts 4. nodaļā) jomās, kurās galvenokārt pastāv ekspluatācijas saskarnes starp dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem vai kurās savstarpējai izmantojamībai ir īpašas priekšrocības. To nosakot, pienācīgi ņēma vērā Direktīvas 2004/49/EK (Dzelzceļa drošības direktīva) prasības.

Pēc tam šīs SITS A pielikumā sīki izklāstīja Eiropas vilcienu kontroles sistēmas (*ETCS*) un Mobilo sakaru globālās sistēmas dzelzceļiem (*GSM-R*) ekspluatācijas noteikumus.

2.2.3. Piemērojamība pašreizējiem vagoniem un infrastruktūrai

Kaut gan vairākums šajā SITS iekļauto prasību saistītas ar procesiem un darba kārtību, zināms to skaits saistīts arī ar fiziskiem elementiem, vilcieniem un vagoniem, kas ir nozīmīgi ekspluatācijai.

▼B

Šo elementu konstrukcijas kritēriji ir aprakstīti tajās SITS, kas attiecas uz citām apakšsistēmām, piemēram, ritošā sastāva apakšsistēmu. Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS kontekstā ņemtas vērā elementu ekspluatācijas funkcijas.

Šādos gadījumos atzīst, ka pašreizējā ritošā sastāva/infrastruktūras iekārtu pārveidošana, lai tās pilnībā atbilstu šīs SITS prasībām, varētu neattaisnot izmaksas. Attiecīgās prasības tādēļ jāpiemēro tikai jauniem elementiem vai gadījumos, ja elementus modernizē vai atjauno un vajadzīga jauna atļauja, lai tos nodotu ekspluatācijā Direktīvas 96/48/EK 14. panta 3. punkta nozīmē.

2.3. **Šīs SITS saikne ar Direktīvu 2004/49/EK**

Lai gan šī SITS tiek izstrādāta saskaņā ar Savstarpējas izmantojamības direktīvu 96/48/EK (kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK), tajā apskatītas prasības, kuras cieši saistītas ar darba kārtību un procesiem, kas jāievēro infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam, iesniedzot pieteikumu drošības atļaujas/sertifikāta saņemšanai saskaņā ar Drošības direktīvu (2004/49/EK).

3. **PAMATPRASĪBAS**

3.1. **Atbilstība pamatprasībām**

Saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 4. panta 1. punktu Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmai, tās apakšsistēmām un to savstarpējas izmantojamības komponentiem jāatbilst pamatprasībām, kas vispārīgi izklāstītas direktīvas III pielikumā.

3.2. **Pamatprasību pārskats**

Pamatprasības attiecas uz:

— drošību,

— drošumu un darbgatavību,

— veselības aizsardzību,

— vides aizsardzību,

— tehnisko savietojamību.

Saskaņā ar Direktīvu 96/48/EK pamatprasības var būt vispārīgi piemērojamas visai Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmai vai īpaši noteiktas katrai tās apakšsistēmai un apakšsistēmas komponentam.

3.3. **Ar šīm prasībām saistītie īpašie aspekti**

Vispārīgās prasības attiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu saskaņā ar šādiem noteikumiem.

3.3.1. Drošība

Saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK III pielikumu drošības pamatprasības, kas attiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, ir šādas.

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.1.1. pamatprasība

“Drošībai būtisku komponentu un jo īpaši vilciena kustībā iesaistītu komponentu konstrukcijai, uzbūvei vai montāžai, tehniskajai apkopei un pārraudzībai jābūt tādai, lai garantētu drošību līmenī, kas atbilst dzelzceļu tīklam izvirzītajiem mērķiem, tostarp īpaši nelabvēlīgās situācijās.”

▼B

Attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu šī pamatprasība apskatīta specifikācijas apakšiedaļā "Vilciena redzamība" (4.2.2.1. un 4.3. apakšiedaļa) un "Vilciena dzirdamība" 4.2.2.2. un 4.3. apakšiedaļā.

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.1.2. pamatprasība

"Riteņu un sliežu saskares parametriem jāatbilst stabilitātes prasībām, kādas vajadzīgas, lai garantētu drošu kustību maksimāli atļautajā ātrumā."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.1.3. pamatprasība

"Izmantotajiem komponentiem jāiztur jebkura normāla vai ārkārtas noslodze, kas noteikta to ekspluatācijas laikam. Nejaušu defektu ietekme uz drošību attiecīgi jāierobežo."

Attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu šī pamatprasība apskatīta specifikācijas apakšiedaļā "Vilciena redzamība" (4.2.2.1. un 4.3. apakšiedaļa).

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.1.4. pamatprasība

"Stacionāru iekārtu un ritošā sastāva konstrukcijai un izmantoto materiālu izvēlei jābūt vērstai uz uguns un dūmu ģenerēšanas, izplatības un seku ierobežošanu ugunsgrēka gadījumā."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.1.5. pamatprasība

"Visas ierīces, kas paredzētas, lai tās izmantotu lietotāji, jāprojektē tā, lai netiktu apdraudēta šo ierīču droša ekspluatācija vai lietotāju veselība un drošība, ja tās izmanto iepriekš paredzamā veidā, kas ir pretrunā rakstiskiem norādījumiem."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.2. Drošums un darbgatavība

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.2. pamatprasība

"Vilcienu kustībā iesaistītu stacionāru vai pārvietojamu komponentu pārraudzība un tehniskā apkope jāorganizē, jāveic un jāizskaitļo tā, lai paredzētajos apstākļos saglabātu to darbību."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.3. Veselība

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.3.1. pamatprasība

"Materiālus, kas, ņemot vērā to izmantošanas veidu, iespējami var apdraudēt to personu veselību, kurām ir piekļuve minētajiem materiāliem, nedrīkst izmantot vilcienos un dzelzceļu infrastruktūrā."

▼B

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.3.2. pamatprasība

“Minētie materiāli jāizraugās, jāuzstāda un jāizmanto tā, lai ierobežotu kaitīgu un bīstamu dūmu vai gāzu emisiju, jo īpaši ugunsgrēka gadījumā.”

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.4. Vides aizsardzība

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.4.1. pamatprasība

“Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas izveides un ekspluatācijas netiešā ietekme attiecībā uz vidi jāizvērtē un jāņem vērā sistēmas projektēšanas posmā saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas noteikumiem.”

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.4.2. pamatprasība

“Vilcienos un infrastruktūrā izmantotajiem materiāliem jāierobežo videi kaitīgu un bīstamu dūmu un gāzu emisija, jo īpaši ugunsgrēka gadījumā.”

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.4.3. pamatprasība

“Ritošais sastāvs un elektroapgādes sistēmas jāprojektē un jāizgatavo tā, lai nodrošinātu to elektromagnētisko savietojamību ar iekārtām, aprīkojumu un valsts vai privātiem tīkliem, kuros tās varētu radīt traucējumus.”

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.5. Tehniskā savietojamība

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 1.5. pamatprasība

“Infrastruktūras un stacionāro iekārtu tehniskajiem raksturlielumiem jābūt savstarpēji savietojamiem un savietojamiem ar Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmā izmantojamo vilcienu raksturlielumiem.”

“Ja atsevišķos tīkla sektoros ir grūti stingri ievērot šo raksturlielumu savietojamību, var īstenot pagaidu risinājumus, kas nodrošina turpmāku savietojamību.”

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

▼B

3.4. **Ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu īpaši saistītie aspekti**

3.4.1. Drošība

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 2.7.1. pamatprasība

"Tīkla ekspluatācijas noteikumu saskaņošanai un vadītāju un vilciena personāla kompetencei jābūt tādai, lai garantētu vilcienu drošu starptautisko ekspluatāciju.

Ekspluatācijas un apkopes intervāliem, apkopes personāla apmācībai un kvalifikācijai un tehniskās apkopes centros izveidotajai attiecīgo operatoru kvalitātes nodrošināšanas sistēmai jābūt tādai, kas nodrošina augstu drošības līmeni."

Šī pamatprasība apskatīta šādās šīs specifikācijas apakšiedaļās:

— Ritekļu identifikācija (4.2.2.3. apakšiedaļa)

— Vilciena bremzēšana (4.2.2.6. apakšiedaļa)

— Vilciena sastāvs (4.2.2.5. apakšiedaļa)

— Prasības pasažieru vagoniem (4.2.2.4. apakšiedaļa)

— Vilciena uzturēšana darba kārtībā (4.2.2.7. apakšiedaļa)

— Vilciena redzamība (4.2.2.1. un 4.3. apakšiedaļa)

— Vilciena dzirdamība (4.2.2.2. un 4.3. apakšiedaļa)

— Vilciena atiešana (4.2.3.3. apakšiedaļa)

— Satiksmes vadība (4.2.3.4. apakšiedaļa)

— Signālu saskatīšana un modrības ierīce (4.3. apakšiedaļa)

— Ar drošību saistīta saziņa (4.2.1.5. un 4.6. apakšiedaļa)

— Vilcienu mašīnistiem nepieciešamā dokumentācija (4.2.1.2. apakšiedaļa)

— Nepieciešamā dokumentācija dzelzceļa uzņēmuma personālam, kas nav vilcienu mašīnisti (4.2.1.3. apakšiedaļa)

— Dokumentācija, kas nepieciešama infrastruktūras pārvaldītāja personālam, kas dod vilcienu kustības atļauju (4.2.1.4. apakšiedaļa)

— Traucēts darbības režīms (4.2.3.6. apakšiedaļa)

— Pasākumi ārkārtas situācijā (4.2.3.7. apakšiedaļa)

— *ERTMS* ekspluatācijas noteikumi (4.4. apakšiedaļa)

— Profesionālā kompetence (2.2.1. un 4.6. apakšiedaļa)

— Veselības un drošības nosacījumi (2.2.1. un 4.7. apakšiedaļa)

3.4.2. Drošums un darbgatavība

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 2.7.2. pamatprasība

"Ekspluatācijas un apkopes posmiem, apkopes personāla apmācībai un kvalifikācijai un attiecīgo operatoru izveidotajai kvalitātes nodrošināšanas sistēmai tehniskās apkopes centros jābūt tādai, kas nodrošina augstu sistēmas izturības un pieejamības [drošuma un darbgatavības] līmeni."

▼B

Šo pamatprasību nodrošina šādas šīs specifikācijas apakšiedaļas:

— Vilciena sastāvs (4.2.2.5. apakšiedaļa)

— Vilciena uzturēšana darba kārtībā (4.2.2.7. apakšiedaļa)

— Satiksmes vadība (4.2.3.4. apakšiedaļa)

— Ar drošību saistīta saziņa (4.2.1.5. apakšiedaļa)

— Traucēts darbības režīms (4.2.3.6. apakšiedaļa)

— Pasākumi ārkārtas situācijā (4.2.3.7. apakšiedaļa)

— Profesionālā kompetence (4.6. apakšiedaļa)

— Veselības un drošības nosacījumi (4.7. apakšiedaļa)

3.4.3. Tehniskā savietojamība

Direktīvas 96/48/EK III pielikuma 2.7.3. pamatprasība

"Tīklu ekspluatācijas noteikumu saskaņošanai un vilcienu vadītāju, vilcienu personāla un par satiksmi atbildīgo vadītāju kvalifikācijai jābūt tādai, lai nodrošinātu Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas darbības efektivitāti."

Šī pamatprasība apskatīta šādās šīs specifikācijas apakšiedaļās:

— Ritekļu identifikācija (4.2.2.3. apakšiedaļa)

— Vilciena bremzēšana (4.2.2.6. apakšiedaļa)

— Vilciena sastāvs (4.2.2.5. apakšiedaļa)

— Prasības pasažieru vagoniem (4.2.2.4. apakšiedaļa)

— Ar drošību saistīta saziņa (4.2.1.5. apakšiedaļa)

— Traucēts darbības režīms (4.2.3.6. apakšiedaļa)

— Pasākumi ārkārtas situācijā (4.2.3.7. apakšiedaļa)

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. Ievads

Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēma (*TEN*), uz kuru attiecas Direktīva 96/48/EK un kuras daļa ir satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma, ir integrēta sistēma, kuras atbilstība ir jāpārbauda. Šī atbilstība jo īpaši jāpārbauda attiecībā uz apakšsistēmas specifikācijām un tās saskarnēm ar sistēmu, kurā apakšsistēma ir integrēta, kā arī attiecībā uz ekspluatācijas noteikumiem.

Ņemot vērā visas attiecīgās pamatprasības, satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma, kā aprakstīts 2.2. apakšiedaļā, attiecas tikai uz elementiem, kas noteikti nākamajā nodaļā.

Saskaņā ar Direktīvu 2001/14/EK infrastruktūras pārvaldītāja vispārējā atbildībā ir izstrādāt visas attiecīgās prasības, kurām jāatbilst vilcieniem, kuru kustība šajā infrastruktūrā ir atļauta, ņemot vērā atsevišķu sliežu ceļu ģeogrāfiskās īpatnības un turpmāk noteiktās ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas.

▼B

4.2. **Apakšsistēmas ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas**

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas ietver:

— uz personālu attiecināmas specifikācijas,

— uz vilcieniem attiecināmas specifikācijas,

— uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmas specifikācijas.

4.2.1. Uz personālu attiecināmās specifikācijas

4.2.1.1. Vispārīgās prasības

Šī nodaļa attiecas uz personālu, kas piedalās apakšsistēmas ekspluatācijā, veicot drošībai būtiskus pienākumus, kuros dzelzceļa uzņēmumiem ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītājiem.

— Dzelzceļa uzņēmuma personāls, kas

  — vada vilcienu un ir daļa no "vilciena apkalpes" (turpmāk tekstā "vilciena mašīnists"),

  — veic pienākumus vilcienā (citus pienākumus nekā vilciena vadīšana) un ir daļa no "vilciena apkalpes",

  — sagatavo vilcienu.

— Infrastruktūras pārvaldītāja personāls, kas ir atbildīgs par kustības vadību.

Prasības attiecas uz šādām jomām:

— dokumentācija,

— saziņa,

apmērā, kas noteikts šīs SITS 2.2. iedaļā:

— kompetence (skatīt 4.6. apakšiedaļu un H, J un L pielikumu),

— veselības un drošības nosacījumi (skatīt 4.7. apakšiedaļu).

4.2.1.2. Vilcienu mašīnistiem nepieciešamā dokumentācija

Dzelzceļa uzņēmumam, kas ekspluatē vilcienu, pienācīgā laikā jānodrošina vilciena mašīnistam visa informācija, kas tam vajadzīga pienākumu veikšanai.

Šajā informācijā jāņem vērā nepieciešamie elementi ekspluatācijai normālā, traucētā un ārkārtas režīmā maršrutos, kuros kursē vilciens, kā arī ritošajam sastāvam, ko izmanto šajos maršrutos.

4.2.1.2.1. Priekšraksti mašīnistiem

Visa darba kārtība, kas jāievēro vilciena mašīnistam, jāiekļauj dokumentā vai jānodrošina elektroniskā formātā ar nosaukumu "Priekšraksti mašīnistiem" (*Driver's Rule Book*).

Priekšrakstos mašīnistiem jānosaka prasības normālas un traucētas ekspluatācijas gadījumā, kā arī ārkārtas situācijās, ar kurām var saskarties vilciena mašīnists, visiem maršrutiem, kuros kursē vilciens, kā arī ritošajam sastāvam, ko izmanto šajos maršrutos.

Priekšrakstos mašīnistiem jāiekļauj divi dažādi aspekti:

— apraksts par kopīgiem noteikumiem un procedūrām, kas ir spēkā visā Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīklā (ņemot vērā A, B un C pielikuma saturu),

▼B

— apraksts par visiem nepieciešamajiem noteikumiem un procedūrām, kas katram infrastruktūras pārvaldītājam ir atšķirīgi.

Tajos jāiekļauj procedūras, kas attiecas vismaz uz šādiem jautājumiem:

— personāla drošība un aizsardzība,

— vadības nodrošināšana un signalizācija,

— vilciena ekspluatācija, tostarp traucētā režīmā,

— vilces līdzeklis un ritošais sastāvs,

— starpgadījumi un negadījumi.

Par šā dokumenta sagatavošanu atbild dzelzceļa uzņēmums.

Dzelzceļa uzņēmums izstrādā priekšrakstus mašīnistiem vienādā formātā visai infrastruktūrai, kurā strādā tā vilcienu mašīnisti.

Priekšrakstiem ir divi papildinājumi.

— 1. papildinājums. Saziņas procedūras rokasgrāmata.

— 2. papildinājums. Veidlapu grāmatiņa.

Dzelzceļa uzņēmums izstrādā priekšrakstus mašīnistiem vai nu kādas dalībvalsts valodā, vai "darba" valodā, kuru lieto viens no infrastruktūras pārvaldītājiem, uz kuru attieksies šie priekšraksti. Tas neattiecas uz ziņojumiem un veidlapām, kam jābūt infrastruktūras pārvaldītāja(-u) "darba" valodā.

Priekšrakstus mašīnistiem izstrādā un precizē procesā ar šādiem posmiem:

— infrastruktūras pārvaldītājs (vai organizācija, kas atbild par ekspluatācijas noteikumu sagatavošanu) sniedz dzelzceļa uzņēmumam atbilstošo informāciju infrastruktūras pārvaldītāja "darba" valodā,

— dzelzceļa uzņēmums izstrādā sākotnējo dokumentu vai to precizē,

— ja dzelzceļa uzņēmuma priekšrakstiem izvēlētā valoda nav tā, kurā sagatavota sākotnēji sniegtā informācija, dzelzceļa uzņēmums atbild par tulkojumu, ja tāds ir nepieciešams.

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā jāietver validācijas process, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa uzņēmumam(-iem) nodotās dokumentācijas saturs ir pilnīgs un precīzs.

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu dzelzceļa uzņēmuma drošības vadības sistēmā jāietver validācijas process, lai nodrošinātu, ka priekšraksti ir pilnīgi un precīzi.

Šīs SITS V pielikumā šis process attēlots diagrammas veidā un sniegts pārskats par procesu.

4.2.1.2.2. Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo līnijām blakus esošo iekārtu apraksts

Mašīnistiem jāsniedz apraksts par izmantojamām dzelzceļa līnijām un ar tām saistītām attiecīgām līnijām blakus esošām iekārtām. Šī informācija jāizklāsta vienotā dokumentā, kas saucas "Maršruta apraksts" (kas var būt gan dokumenta formā, gan elektroniskā formātā).

▼B

Turpmāk minētās ziņas jāsniedz obligāti:

— vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi,

— kāpumu un kritumu norādes,

— detalizēta dzelzceļa līnijas shēma.

4.2.1.2.2.1. Maršruta apraksta sagatavošana

Maršruta apraksts jāsagatavo vai nu kādas dzelzceļa uzņēmuma izvēlētas dalībvalsts valodā, vai infrastruktūras pārvaldītāja "darba" valodā.

Tajā jāsniedz šādas ziņas (šis saraksts nav visaptverošs):

— vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi

  — signalizācijas tips un attiecīgais darba režīms (divsliežu ceļš, kustība atpakaļgaitā, pagrieziens pa kreisi vai pa labi utt.),

  — enerģijas apgādes veids,

  — "zemes" un vilciena radiosakaru iekārtas tips,

— kāpumu un kritumu norādes

  — kāpumu un kritumu vērtības un to precīza atrašanās vieta,

— detalizēta dzelzceļa līnijas shēma

  — uz dzelzceļa līnijas esošo staciju nosaukumi, galvenās teritorijas un to atrašanās vieta,

  — tuneļi, minot to atrašanās vietu, nosaukumu, garumu, specifisku informāciju, piemēram, pāreju un drošas izkāpšanas vietu esība, kā arī tādu drošu punktu atrašanās vietu, uz kurieni var evakuēt pasažierus,

  — svarīgākās vietas, piemēram, neitrālie posmi,

  — atļautais maksimālais ātrums katram sliežu ceļam, tostarp, ja vajadzīgs, norāde par dažādiem ātrumiem attiecībā uz konkrēta tipa vilcieniem,

  — par kustības vadības kontroli atbildīgās organizācijas nosaukums un kustības vadības kontroles zonu nosaukums(-i),

  — kustības vadības centru nosaukumi un kontroles zonas, piemēram, signalizācijas ierīces,

  — izmantojamo radiokanālu identifikācija.

Dzelzceļa uzņēmums izstrādā maršruta aprakstu vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa uzņēmuma vilcieni.

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

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā jāietver validācijas process, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa uzņēmumam(-iem) nodotās dokumentācijas saturs ir pilnīgs un precīzs.

▼B

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu dzelzceļa uzņēmuma drošības vadības sistēmā jāietver validācijas process, lai nodrošinātu, ka maršruta apraksts ir pilnīgs un precīzs.

4.2.1.2.2.2. Pārveidotie elementi

Par visiem pastāvīgi vai uz laiku pārveidotiem elementiem infrastruktūras pārvaldītājs paziņo dzelzceļa uzņēmumam. Izmaiņas jāpaziņo savlaicīgi, lai dzelzceļa uzņēmums varētu aplēst to ietekmi, atjaunināt dokumentus un dot norādījumus personālam. Dzelzceļa uzņēmums apkopo izmaiņas īpašā dokumentā vai uzglabā elektroniskā veidā vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa uzņēmuma vilcieni.

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā jāietver validācijas process, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa uzņēmumam(-iem) nodotās dokumentācijas saturs ir pilnīgs un precīzs.

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu dzelzceļa uzņēmuma drošības vadības sistēmā jāietver validācijas process, lai nodrošinātu, ka dokuments par pārveidotajiem elementiem ir pilnīgs un precīzs.

4.2.1.2.2.3. Mašīnistu informēšana reālā laikā

Kārtība, kādā mašīnistus reālā laikā informē par visām drošības noteikumu izmaiņām maršrutā, jādefinē attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem (procesam jābūt unikālam, ja izmanto *ERTMS/ETCS*).

4.2.1.2.3. Kustības grafiks

Nodrošinot informāciju par vilcienu kustības grafiku, tiek veicināta precīza vilcienu kustība un uzlabota pakalpojuma veikšana.

Dzelzceļa uzņēmums sniedz mašīnistiem informāciju, kas vajadzīga vilciena vadīšanai un kurā ir vismaz šādas ziņas:

— vilciena identifikācija,

— vilcienu kursēšanas dienas (ja vajadzīgs),

— pieturvietas un ar tām saistītās darbības,

— citi laika punkti,

— pienākšanas/atiešanas/caurbraukšanas laiki katrā no šiem punktiem.

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

Mašīnistu iepazīstināšanai ar grafiku jābūt saskaņotai visās līnijās, kurās kursē dzelzceļa uzņēmuma vilcieni.

4.2.1.2.4. Ritošais sastāvs

Dzelzceļa uzņēmums sniedz mašīnistam visu informāciju, kas attiecas uz darbu traucētā režīmā (piemēram, par vilcieniem, kam vajadzīga palīdzība). Šādai dokumentācijai šādos gadījumos jākoncentrējas uz konkrēto saskarni ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu.

▼B

4.2.1.3. Nepieciešamā dokumentācija dzelzceļa uzņēmuma personālam, kas nav vilcienu mašīnisti

Dzelzceļa uzņēmums visu personālu (vilcienā vai citur), kas veic drošībai būtiskus pienākumus, kuros ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, iekārtām vai sistēmām, nodrošina ar šādu pienākumu pildīšanai pēc saviem ieskatiem vajadzīgo informāciju par noteikumiem, kārtību, ritošo sastāvu un maršrutu. Šādu informāciju izmanto gan normālā, gan traucētā darbības režīmā.

Vilcienu personālam domātās informācijas struktūrai, formātam, saturam un izstrādāšanas un precizēšanas procesam par pamatu jābūt šīs SITS 4.2.1.2. apakšiedaļā noteiktajai specifikācijai.

4.2.1.4. Dokumentācija, kas nepieciešama infrastruktūras pārvaldītāja personālam, kas veic vilcienu kustības vadību

Visa informācija, kas vajadzīga, lai nodrošinātu ar drošību saistītu saziņu starp personālu, kas veic vilcienu kustības vadību, un vilciena apkalpi, jāizklāsta:

— dokumentos, kas apraksta saziņas protokolu (C pielikums),

— dokumentā ar nosaukumu "Veidlapu grāmatiņa".

Infrastruktūras pārvaldītājam šie dokumenti jāsagatavo savā "darba" valodā.

4.2.1.5. Vilciena apkalpes, cita dzelzceļa uzņēmuma personāla un personāla, kas veic vilcienu kustības vadību, ar drošību saistītā saziņa

Vilciena apkalpes, cita dzelzceļa uzņēmuma personāla (kā definēts L pielikumā) un personāla, kas veic vilcienu kustības vadību, ar drošību saistītajā savstarpējā saziņā lietotā valoda ir attiecīgā maršruta infrastruktūras pārvaldītāja "darba" valoda.

Principi ar drošību saistītai saziņai starp vilciena apkalpi un personālu, kas atbild par vilcienu kustības vadību, izklāstīti C pielikumā.

Saskaņā ar Direktīvu 2001/14/EK infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par sava personāla ikdienas darbā lietotās "darba valodas" publicēšanu.

Tomēr, ja atbilstoši vietējai praksei jālieto arī otra valoda, infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka ģeogrāfiskās robežas, kur šo valodu var lietot.

4.2.2. Uz vilcieniem attiecināmās specifikācijas

4.2.2.1. Vilciena redzamība

4.2.2.1.1. Vispārīgā prasība

Dzelzceļa uzņēmumam jānodrošina, lai vilcieni būtu aprīkoti ar norādēm, pēc kurām atpazīt to priekšgalu un astes daļu.

4.2.2.1.2. Priekšgals

Dzelzceļa uzņēmumam jānodrošina, lai vilciens, kas tuvojas, būtu skaidri redzams un atpazīstams pēc ieslēgtām baltām priekšējām gaismām un to izvietojuma. Tās nepieciešamas, lai būtu iespējams atšķirt tuvojošos vilcienu no tuvumā esošiem autotransporta līdzekļiem un citiem kustīgiem priekšmetiem.

▼M1

Detalizēta specifikācija ir sniegta 4.3.3.3.1. apakšiedaļā.

▼B

4.2.2.2. Vilciena dzirdamība

4.2.2.2.1. Vispārīgā prasība

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

4.2.2.2.2. Kontrole

Jābūt iespējai ieslēgt skaņas brīdinājuma ierīci no jebkuras mašīnista pozīcijas.

4.2.2.3. Ritekļu identifikācija

Katram riteklim jābūt unikālam numuram, lai to varētu atšķirt no jebkura cita dzelzceļa ritekļa. Šim numuram jābūt redzami attēlotam vismaz uz katras ritekļa garenvirziena sānu malas.

Jābūt arī iespējai noteikt uz ritekli attiecināmus ekspluatācijas ierobežojumus.

Šīs prasības ir sīkāk izklāstītas P pielikumā.

4.2.2.4. Prasības pasažieru vagoniem

— Kustības grafikā paredzētajās pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas vietās jābūt pietiekamai pasažieru vagonu un platformu savietojamībai, lai nodrošinātu drošu iekāpšanu un izkāpšanu.

— Pasažieriem nedrīkst būt iespējams atvērt tiem paredzētās sānu durvis, kamēr vilciens nav apstājies un durvis nav atvēris vilciena apkalpes loceklis.

— Durvis jāatver katrā vilciena pusē atsevišķi. Durvju aizvēršanas un bloķēšanas vienotība pasažieru vilcienos pastāvīgi jānorāda.

— Jānovērš vilces spēka pielietošanas iespēja durvju atvēršanai. (Saistībā ar šo prasību "durvju atvēršana" nozīmē to, ka vilciena apkalpe dod pasažieriem iespēju atvērt durvis.)

— Visiem vagoniem, kuros pārvadā pasažierus, jābūt aprīkotiem ar avārijas izejām.

— Vagoniem, kas paredzēti pasažieriem, jābūt aprīkotiem ar trauksmes signālu vai avārijas bremzēm, ko var ieslēgt pasažieri. Gadījumā, ja tiek ieslēgta kāda no šīm ierīcēm, mašīnistam nekavējoties jāsaņem signāls, bet jāsaglabā kontrole pār vilciena vadību.

4.2.2.5. Vilciena sastāvs

Dzelzceļa uzņēmumam jāizstrādā noteikumi un kārtība, kas jāievēro, lai nodrošinātu vilciena atbilstību piešķirtajam ceļam.

Prasībās attiecībā uz vilciena sastāvu jāņem vērā šādi elementi:

— vagoni

  — visiem vilciena vagoniem jāatbilst visām prasībām, kuras piemēro maršrutos, kuros notiks vilciena kustība,

  — visiem vilciena vagoniem jābūt sagatavotiem braukšanai ar maksimālo ātrumu, kādā paredzēta vilciena kustība,

▼B

— visiem vilciena vagoniem attiecīgajā brīdī un visu veicamā reisa laiku un attālumu jābūt tiem noteiktajā apkopes intervālā,

— vilciens

— vagonu kombinācijai, kas veido vilciena sastāvu, jāatbilst attiecīgā maršruta tehniskajiem nosacījumiem, un vilciena sastāva garums nedrīkst pārsniegt pārsūtīšanas stacijās un galastacijā pieļauto maksimālo garumu,

— dzelzceļa uzņēmums ir atbildīgs par to, lai vilciens būtu tehniski sagatavots reisam un lai tā tehniskā sagatavotība saglabātos visu reisa laiku,

— svars un ass slodze

— vilciena svars nedrīkst pārsniegt maksimālo svaru, ko pieļauj ierobežojumi maršruta posmos, sakabju izturība, vilces vienības jauda un citi attiecīgi vilciena parametri. Jāievēro ierobežojumi, kas noteikti ass slodzei,

— vilciena maksimālais ātrums

— nosakot vilciena maksimālo ātrumu, jāņem vērā jebkādi ierobežojumi attiecīgajā(-os) maršrutā(-os), bremzēšanas efektivitāte, ass slodze un vagonu veids,

— kinemātiskā apliece

— katra vilciena vagona (tai skaitā jebkuras kravas) kinemātiskajam gabarītam jābūt ne platākam kā maršruta posmā maksimāli atļautais gabarīts.

Var pieprasīt vai piemērot papildu ierobežojumus atsevišķa vilciena bremzēšanas režīma vai vilces tipa dēļ.

Vilciena sastāvs jāapraksta saskaņotā dokumentā par vilciena sastāvu (skatīt U pielikumu).

4.2.2.6. Vilciena bremzēšana

4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai

Visiem vilciena vagoniem jābūt savienotiem ar automātisko nepārtrauktās darbības bremžu sistēmu, kā definēts ritošā sastāva SITS.

Jebkura vilciena pirmajam un pēdējam vagonam (tostarp visām vilces vienībām) jābūt aprīkotam ar automātisku bremžu slēdzi.

Ja vilciens negadījuma rezultātā sadalās divās daļās, abām atdalījušos vagonu rindām jāapstājas bremžu maksimālas izmantošanas rezultātā.

4.2.2.6.2. Bremzēšanas efektivitāte

Infrastruktūras pārvaldītājam ir jāpieņem lēmums par to, vai

— sniegt dzelzceļa uzņēmumiem nepieciešamo informāciju attiecīgajā maršrutā prasītās bremzēšanas efektivitātes aprēķināšanai, tostarp informāciju par pieņemamām bremžu sistēmām un to izmantošanu, vai

— citādi nodrošināt pieprasīto faktisko efektivitāti.

Izstrādājot noteikumus, kas uzņēmuma personālam jāievēro, dzelzceļa uzņēmums ir atbildīgs par to, lai vilcienam būtu pietiekama bremzēšanas efektivitāte.

▼B

Dzelzceļa uzņēmumam, pieprasot informāciju bremzēšanas efektivitātes aprēķināšanai, lai vilcienu apstādinātu un noturētu uz vietas, jāņem vērā visu iesaistīto maršrutu ģeogrāfiskās īpatnības, piešķirtais ceļš un *ERTMS/ETCS* izvēršana.

Šīs prasības ir sīkāk izklāstītas T pielikumā.

4.2.2.7. Vilciena uzturēšana darba kārtībā

4.2.2.7.1. Vispārīgā prasība

Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, lai nodrošinātu, ka viss ar drošību saistītais vilciena aprīkojums ir pilnā darba kārtībā un ka vilciens var droši braukt.

Dzelzceļa uzņēmumam jāziņo infrastruktūras pārvaldītājam par jebkurām vilciena raksturlielumu izmaiņām, kas ietekmē tā darbību, vai par jebkurām izmaiņām, kas ietekmē spēju izvietot vilcienu tam piešķirtajā ceļā.

Infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa uzņēmumam jādefinē un jāatjaunina nosacījumi un kārtība, kas attiecas uz vilciena darbību traucētos apstākļos.

4.2.2.7.2. Vajadzīgie dati

Datiem, kas vajadzīgi drošai un efektīvai ekspluatācijai, un šo datu nosūtīšanas procesam jāietver:

— vilciena identifikācija,

— dati par dzelzceļa uzņēmumu, kas atbildīgs par vilcienu,

— vilciena faktiskais garums,

— vai vilciens pārvadā pasažierus vai dzīvniekus, ja tas nav paredzēts kustības grafikā,

— jebkādi ekspluatācijas ierobežojumi ar norādi par attiecīgo(-ajiem) vagonu(-iem) (gabarīts, ātruma ierobežojumi utt.),

— informācija, ko infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa par bīstamo kravu pārvadājumiem.

Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, lai nodrošinātu, ka šie dati ir pieejami infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) pirms vilciena atiešanas.

Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā informēt infrastruktūras pārvaldītāju (-us), ja vilciens neaizņems tam piešķirto ceļu vai ir atcelts.

4.2.3. Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas

4.2.3.1. Vilcienu plānošana

Infrastruktūras pārvaldītājam jānorāda, kādi dati ir nepieciešami, pieprasot vilciena ceļu. Šis elements ir sīkāk izklāstīts Direktīvā 2001/14/EK.

4.2.3.2. Vilcienu identifikācija

Visiem vilcieniem jābūt nepārprotamai identifikācijai.

Šīs prasības precizētas R pielikumā.

4.2.3.3. Vilciena atiešana

4.2.3.3.1. Pārbaudes pirms atiešanas

Saskaņā ar šīs SITS 4.1. punkta trešajā daļā norādītajām prasībām un visiem piemērojamiem noteikumiem dzelzceļa uzņēmumam jādefinē pārbaudes (it īpaši attiecībā uz bremzēm), kas jāveic pirms atiešanas.

▼B

4.2.3.3.2. Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli

Dzelzceļa uzņēmumam pirms atiešanas un reisa laikā jāinformē infrastruktūras pārvaldītājs par jebkuru novirzi, kas ietekmē vilcienu vai tā darbību un kas var netieši ietekmēt vilciena braukšanu.

4.2.3.4. Satiksmes vadība

4.2.3.4.1. Vispārīgās prasības

Satiksmes vadībai jāgarantē droša, efektīva un precīza dzelzceļa darbība, tostarp efektīva satiksmes traucējumu seku novēršana.

Infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka kārtība un līdzekļi, ar ko veic:

— vilcienu vadību reālā laikā,

— ekspluatācijas pasākumus, lai uzturētu vislabāko iespējamo infrastruktūras darbību, ja notiek aizkavēšanās vai starpgadījumi vai ja tādi ir gaidāmi, un

— dzelzceļa uzņēmuma(-u) informēšanu šādos gadījumos.

Ja dzelzceļa uzņēmumam vajadzīgi jebkādi papildu procesi, kas ietekmē saskarni ar infrastruktūras pārvaldītāju(-iem), tos var ieviest pēc vienošanās ar infrastruktūras pārvaldītāju.

4.2.3.4.2. Ziņošana par vilcienu

4.2.3.4.2.1. Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena atrašanās vietu

Infrastruktūras pārvaldītājs:

— nodrošina, ka tā tīklā attiecīgos iepriekš noteiktos ziņošanas punktos reālā laikā tiek reģistrēts vilcienu atiešanas, pienākšanas vai caurbraukšanas laiks un novirzes no kustības grafika,

— sniedz vajadzīgos specifiskos datus saistībā ar ziņošanu par vilciena atrašanās vietu. Šajā informācijā jāiekļauj:

  — vilciena identifikācija,

  — ziņošanas punkta identifikācija,

  — līnija, pa kuru brauc vilciens,

  — kustības grafikā paredzētais laiks, kad vilcienam jābūt ziņošanas punktā,

  — faktiskais laiks, kad vilciens ir ziņošanas punktā (norādot, vai tas ir atiešanas, pienākšanas vai caurbraukšanas laiks – par ziņošanas starppunktiem, kuros ierodas vilciens, atsevišķi jāziņo pienākšanas un atiešanas laiks),

  — minūšu skaits, par kādu vilciens apsteidz kustības grafiku vai atpaliek no tā ziņošanas punktā,

  — sākotnējs izskaidrojums katram kavējumam, kurš ilgst vairāk nekā 10 minūtes, vai ja citādi prasīts izpildes uzraudzības režīmā,

  — norāde, ka ziņojums par vilcienu aizkavējas, un minūšu skaits, par kādu tas aizkavējas,

  — iepriekšējā(-s) vilciena identifikācija(-s), ja tāda ir,

  — informācija par to, ka vilciens atcelts uz visu reisu vai kādā tā posmā.

▼B

4.2.3.4.2.2. Paredzētais nodošanas laiks

Infrastruktūras pārvaldītājam jābūt izstrādātam procesam, kas ļauj noteikt aptuvenu laika novirzi minūtēs no kustības grafikā paredzētā laika, kad vienam infrastruktūras pārvaldītājam jānodod vilciens otram infrastruktūras pārvaldītājam.

Tajā jāiekļauj informācija par darbības traucējumiem (problēmas apraksts un vieta).

4.2.3.4.3. Bīstamās kravas

Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē kārtība, kādā uzraudzīt bīstamo kravu pārvadājumus.

Šajā kārtībā jāiekļauj:

— šobrīd spēkā esošie Eiropas standarti, kā precizēts Direktīvā 96/49/EK, par norādi, ka vilcienā pārvadā bīstamās kravas,

— informācija mašīnistam par bīstamo kravu atrašanos un izvietojumu vilcienā,

— informācija, kādu infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa par bīstamo kravu pārvadājumiem,

— sakaru līniju noteikšana un īpašu pasākumu plānošana saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāju, šīm kravām nonākot ārkārtas situācijā.

4.2.3.4.4. Ekspluatācijas kvalitāte

Infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem jāizstrādā procesi visu attiecīgo dienestu efektīvas darbības uzraudzībai.

Uzraudzības procesus izstrādā, lai analizētu datus un noteiktu pamattendences gan attiecībā uz cilvēka kļūdām, gan sistēmas kļūdām. Šīs analīzes rezultātus izmanto, lai veiktu uzlabojumus, kas paredzēti, lai novērstu vai mazinātu tādus notikumus, kas varētu kompromitēt Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīkla efektīvu darbību.

Ja šādi uzlabojumi dotu labumu visā tīklā, iekļaujot citus infrastruktūras pārvaldītājus un dzelzceļa uzņēmumus, tad tos attiecīgi dara zināmus, ievērojot komerciālo noslēpumu.

Infrastruktūras pārvaldītājs iespējami drīzāk analizē notikumus, kas būtiski traucējuši ekspluatācijai. Ja vajadzīgs un, jo īpaši, ja ir iesaistīts kāds no personāla, infrastruktūras pārvaldītājs uzaicina attiecīgajā notikumā iesaistīto dzelzceļa uzņēmumu piedalīties analīzē. Ja šādas analīzes rezultātā ir izstrādāti ieteikumi par uzlabojumiem tīklā, kas paredzēti, lai novērstu vai mazinātu negadījumu/starpgadījumu cēloņus, šos uzlabojumus dara zināmus visiem attiecīgajiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītajiem un dzelzceļa uzņēmumiem.

Šos procesus dokumentē, un tiem veic iekšējo auditu.

4.2.3.5. Datu reģistrācija

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

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

▼B

— noteiktu mašīnista, vilciena un infrastruktūras darbību laikposmā līdz negadījumam vai starpgadījumam un (ja vajadzīgs) tūlīt pēc tā, tādējādi ļaujot noteikt ar vilciena vadīšanu vai vilciena aprīkojumu saistītos cēloņus, un lai atbalstītu jaunus pasākumus vai izmaiņas esošajos pasākumos, kas palīdzētu novērst atkārtošanos,

— reģistrētu informāciju, kas saistīta gan ar lokomotīves/vilces vienības, gan ar mašīnista darbību un, attiecīgā gadījumā, darba laiku.

Jābūt iespējai pārbaudīt reģistrēto datu sakritību ar

— reģistrācijas datumu un laiku,

— precīzu reģistrētā notikuma ģeogrāfisko atrašanās vietu (attālumu kilometros no atpazīstamas vietas),

— vilciena identifikāciju,

— mašīnista personas datiem.

Prasības attiecībā uz šo datu uzglabāšanu, periodisku novērtēšanu un piekļuvi tiem ir precizētas attiecīgās dalībvalsts tiesību aktos:

— dalībvalsts, kurā izsniegta licence dzelzceļa uzņēmumam (attiecībā uz vilcienā reģistrētajiem datiem), vai

— dalībvalsts, kurā atrodas infrastruktūra (attiecībā uz ārpus vilciena reģistrētajiem datiem).

4.2.3.5.1. Uzraudzības datu reģistrācija ārpus vilciena

Infrastruktūras pārvaldītājam jāreģistrē vismaz šādi dati:

— ar vilcienu kustību saistīta blakus sliežu ceļam esošā aprīkojuma kļūme (signalizēšana, kontrolpunkti utt.),

— pārkarsis ass gultnis,

— saziņa starp vilciena mašīnistu un infrastruktūras pārvaldnieka personālu, kas veic vilcienu kustības vadību.

4.2.3.5.2. Uzraudzības datu reģistrācija vilcienā

Dzelzceļa uzņēmumam jāreģistrē vismaz šādi dati:

— bez atļaujas turpināta kustība pēc briesmu signāla vai signāla "kustības atļaujas beigas",

— avārijas bremžu izmantošana,

— vilciena braukšanas ātrums,

— jebkāda vilciena borta kontroles (signalizācijas) sistēmas izolācija vai pārtraukšana,

— skaņas signāla ieslēgšana (signāltaure),

— durvju kontroles darbība (atvēršana, aizvēršana),

— borta sakarsušo bukšu atklāšanas ierīču rādītāji, ja vilciens ar tādām ir aprīkots,

— tās kabīnes identifikācija, attiecībā uz kuru reģistrē datus pārbaudei,

— dati mašīnistu darba laika reģistrācijai.

▼B

4.2.3.6. Traucēts darbības režīms

4.2.3.6.1. Citu lietotāju informēšana

Infrastruktūras pārvaldītājiem saistībā ar dzelzceļa uzņēmumu jādefinē process, kā nekavējoties informēt vienam otru par jebkuru situāciju, kurā tiek kaitēts dzelzceļu tīkla vai ritošā sastāva drošībai, efektivitātei un/vai darbgatavībai.

4.2.3.6.2. Vilcienu mašīnistu informēšana

Jebkurā traucēta darbības režīma gadījumā, kas saistīts ar infrastruktūras pārvaldītāja atbildību, infrastruktūras pārvaldītājs dod mašīnistiem oficiālas instrukcijas par to, kā rīkoties, lai droši pārvarētu traucējumus.

4.2.3.6.3. Ārkārtas pasākumi

Infrastruktūras pārvaldītājs kopā ar visiem dzelzceļa uzņēmumiem, kas darbojas attiecīgajā infrastruktūrā, un ar blakus esošo infrastruktūru pārvaldītājiem pēc vajadzības nosaka, publicē un dara pieejamus piemērotus ārkārtas pasākumus, kā arī sadala atbildību, pamatojoties uz prasību samazināt jebkādu traucētā darbības režīma radīto negatīvo ietekmi.

Plānošanas prasībām un reakcijai uz šādiem notikumiem jābūt proporcionāliem traucējumu raksturam un iespējamajai traucējumu bīstamībai.

Šie pasākumi, kuros jāiekļauj vismaz plāni, kā atjaunot tīklu "normālā" stāvoklī, var attiekties arī uz:

— ritošā sastāva bojājumiem (piemēram, tādiem, kuri var radīt būtiskus satiksmes traucējumus, bojātu vilcienu vilkšanu),

— infrastruktūras bojājumiem (piemēram, traucējumiem elektroenerģijas padevē vai apstākļiem, kādos vilcieni var novirzīties no rezervētā maršruta),

— ārkārtējiem laika apstākļiem.

Infrastruktūras pārvaldītājam jāizveido un jāuztur aktuāla kontaktinformācija par infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa uzņēmuma atbildīgo personālu, ar kuru sazināties darba traucējumu gadījumā, ja tā rezultātā rodas traucēts darbības režīms. Šajā informācijā jāiekļauj kontaktdati gan darba laikā, gan ārpus darba laika.

Dzelzceļa uzņēmumam jāiesniedz šī informācija infrastruktūras pārvaldītājam un jāziņo par visām izmaiņām šajā kontaktinformācijā.

Infrastruktūras pārvaldītajam jāziņo dzelzceļa uzņēmumam par visām izmaiņām savā kontaktinformācijā.

4.2.3.7. Ārkārtas situācijas vadība

Infrastruktūras pārvaldītājs, konsultējoties ar:

— visiem dzelzceļa uzņēmumiem, kas darbojas attiecīgajā infrastruktūrā, vai,

— vajadzības gadījumā, ar to dzelzceļa uzņēmumu pārstāvjiem, kuri darbojas attiecīgajā infrastruktūrā, un

— blakus esošo infrastruktūru pārvaldītājiem pēc vajadzības, kā arī

— vietējām iestādēm un

▼B

— avārijas dienestu, tostarp ugunsdzēšanas un glābšanas dienestu, pārstāvjiem pēc vajadzības vietējā vai valsts līmenī

un saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK nosaka, publicē un dara pieejamus piemērotus pasākumus ārkārtas situāciju vadībai un panāk līnijas atjaunošanu normālā darba kārtībā.

Šādi pasākumi parasti attiecas uz:

— sadursmēm,

— ugunsgrēkiem vilcienos,

— vilcienu evakuāciju,

— negadījumiem tuneļos,

— starpgadījumiem ar bīstamām kravām,

— nobraukšanu no sliedēm.

Dzelzceļa uzņēmums sniedz infrastruktūras pārvaldītājam jebkādu īpašu informāciju, kas attiecas tieši uz šiem apstākļiem, jo īpaši attiecībā uz vilcienu vilkšanu vai novietošanu uz sliedēm no jauna. (Skatīt arī parasto dzelzceļu sistēmas kravas vagonu SITS 4.2.7.5. punktu).

Turklāt dzelzceļa uzņēmums paredz kārtību, kā informēt pasažierus par ārkārtas stāvokli vilcienā un attiecīgajiem drošības pasākumiem.

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

Dzelzceļa uzņēmums definē piemērotu kārtību, kā palīdzēt vilciena apkalpei traucētos darba apstākļos, lai izvairītos no aizkavēšanās tehnisku vai citu ritošā sastāva bojājumu dēļ vai samazinātu šādu aizkavēšanos (piemēram, sakaru līnijas, vilciena evakuācijas gadījumā veicamie pasākumi).

4.3. **Saskarņu ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas**

Ņemot vērā 3. nodaļā noteiktās pamatprasības, saskarņu ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas ir šādas.

4.3.1. Saskarnes ar infrastruktūras SITS

4.3.1.1. Signālu redzamība

Mašīnistam jāspēj redzēt signālus, un signāliem jābūt saskatāmiem, mašīnistam atrodoties parastajā mašīnista vietā. Tas pats attiecas uz zīmēm, kuras atrodas blakus sliežu ceļam, ja tās ir saistītas ar drošību.

Zīmēm un informācijas plāksnēm, kuras atrodas blakus sliežu ceļam, jābūt izveidotām saskaņoti, lai atvieglotu to saskatīšanu. Jāņem vērā šādi jautājumi:

— vai tās ir atbilstoši novietotas, lai mašīnists vilciena priekšējo lukturu gaismā varētu nolasīt informāciju,

— apgaismojuma piemērotība un intensitāte, ja informācija jāapgaismo,

— vai izmantotā atstarojošā materiāla īpašības ir saskaņā ar attiecīgajām specifikācijām un vai zīmes ir izgatavotas tā, lai informācija mašīnistam vilciena priekšējo lukturu gaismā būtu viegli nolasāma, ja izmantotas atstarojošas zīmes.

▼B

4.3.1.2. Pasažieru vagoni

Kustības grafikā paredzētajās pasažieru pieturvietās jābūt pasažieru vagonu un platformu savietojamībai, lai nodrošinātu drošu iekāpšanu un izkāpšanu.

Jāievēro minimālais attālums starp platformu virsmu un atklātām vagonu elektriskajām daļām.

4.3.1.3. Profesionālā kompetence

Ir saskarne starp šīs SITS 2.2.1. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras SITS 4.6. apakšiedaļu.

4.3.2. Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS

4.3.2.1. Uzraudzības datu reģistrācija

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmā noteiktas ekspluatācijas prasības uzraudzības datu reģistrācijai (skatīt šīs SITS 4.2.3.5. apakšiedaļu), un vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmai (skatīt ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.15. apakšiedaļu) jāatbilst šīm prasībām.

4.3.2.2. Mašīnista modrības ierīce

Ja infrastruktūrā paredzēts atbalstīt šādu iespēju, šai ierīcei jāspēj automātiski ziņot par aktivizāciju vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas centram. Ir saskarne starp šo ekspluatācijas prasību un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.2. apakšiedaļu saistībā ar *ERTMS*.

4.3.2.3. *ERTMS/ETCS* un *ERTMS/GSM-R* ekspluatācijas noteikumi

Šīs SITS A pielikumam ir saskarne ar *ERTMS/ETCS* funkcionālo prasību specifikāciju un sistēmas prasību specifikāciju, kā arī ar *ERTMS/GSM-R* funkcionālo prasību specifikāciju un sistēmas prasību specifikāciju, kas izklāstītas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS A pielikumā.

Ir saskarne arī starp šīs SITS 4.4. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS A pielikumu attiecībā uz informatīvajiem pamatnostādņu dokumentiem par *ERTMS* noteikumiem, principiem un īstenošanu.

Ir saskarne arī ar *ETCS* mašīnista un mašīnas saskarnes (*DMI*) specifikāciju (ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.13. apakšiedaļa) un Eiropas Integrētā dzelzceļa radio paplašinātā tīkla (*EIRENE*) mašīnista un mašīnas saskarnes (*DMI*) specifikāciju (ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.14. apakšiedaļa).

Ir saskarne starp šīs SITS A pielikumu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.2. apakšiedaļu attiecībā uz *ETCS* borta moduļa funkcionalitātes izolēšanu.

4.3.2.4. Signālu un sliežu ceļam blakus esošo rādītāju redzamība

Mašīnistam jāspēj redzēt signālus un sliežu ceļam blakus esošos rādītājus, un tiem jābūt saskatāmiem, mašīnistam atrodoties parastajā mašīnista vietā. Tas pats attiecas uz cita veida zīmēm, kuras atrodas blakus sliežu ceļam, ja tās ir saistītas ar drošību.

▼B

Rādītājiem, zīmēm un informācijas plāksnēm, kuras atrodas blakus sliežu ceļam, jābūt izveidotām saskaņoti, lai atvieglotu to saskatīšanu. Jāņem vērā šādi jautājumi:

— vai tie ir atbilstoši novietoti, lai mašīnists vilciena priekšējo lukturu gaismā varētu nolasīt informāciju,

— apgaismojuma piemērotība un intensitāte, ja informācija jāapgaismo,

— vai izmantotā atstarojošā materiāla īpašības ir saskaņā ar attiecīgajām specifikācijām un vai zīmes ir izgatavotas tā, lai informācija mašīnistam vilciena priekšējo lukturu gaismā būtu viegli nolasāma, ja izmantotas atstarojošas zīmes.

Ir saskarne ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.16. apakšiedaļu attiecībā uz mašīnista ārējo redzes lauku. Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS A pielikuma nākamajā versijā būs arī jauns punkts attiecībā uz sliežu ceļam blakus esošiem rādītājiem ar *ETCS* aprīkotās līnijās.

4.3.2.5. Vilciena bremzēšana

Ir saskarne starp šīs SITS 4.2.2.6.2. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.3.1.5. apakšiedaļu (Vilciena garantētā bremzēšanas efektivitāte un parametri).

▼M1

4.3.2.6. Smiltnīcas izmantošana. Obligātie uz profesionālo kvalifikāciju attiecināmie elementi vilciena vadīšanai

Attiecībā uz smiltnīcas izmantošanu ir saskarne starp šīs SITS B pielikumu (C1. iedaļa), no vienas puses, un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.11. apakšiedaļu (Savietojamība ar lauka iekārtu vilciena pozicionēšanas sistēmām) un A pielikuma 1. papildinājuma 4.1. iedaļu (kā minēts 4.3.1.10. apakšiedaļā), no otras puses.

▼B

4.3.2.7. Datu reģistrācija un sakarsušo bukšu atklāšanas ierīce

Ir saskarne starp šīs SITS 4.2.3.5. apakšiedaļu, no vienas puses, un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS 4.2.2. apakšiedaļu (*ETCS* borta moduļa funkcionalitāte), A pielikuma 5., 7. un 55. rādītāju un 4.2.10. apakšiedaļu (Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīce), no otras puses. Nākotnē, kad atrisinās ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS atklāto punktu, būs saskarne ar satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS B pielikumu.

4.3.3. Saskarnes ar ritošā sastāva SITS

4.3.3.1. Bremzēšana

Ir saskarnes starp šīs satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS 4.2.2.5.1., 4.2.2.6.1. un 4.2.2.6.2. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.4.1. un 4.2.4.3. apakšiedaļu.

Ir saskarne arī starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.4.5. apakšiedaļu (Virpuļstrāvas bremzes) un šīs satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS 4.2.2.6.2. apakšiedaļu.

▼B

Ir saskarne arī starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.4.6. apakšiedaļu (Apturēta vilciena aizsardzība) un šīs satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS 4.2.2.6.2. apakšiedaļu.

Ir saskarne arī starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.4.7. apakšiedaļu (Bremžu darbības efektivitāte stāvos slīpumos) un šīs satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS 4.2.2.6.2. un 4.2.1.2.2.3. apakšiedaļu.

▼M1

4.3.3.2. Prasības pasažieru vagoniem

Ir saskarnes starp šīs satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS 4.2.2.4. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.2.4. (Durvis), 4.2.5.3. (Trauksmes signāls), 4.3.5.17. (Trauksmes signāls pasažieriem) un 4.2.7.1. (Avārijas izejas) apakšiedaļu.

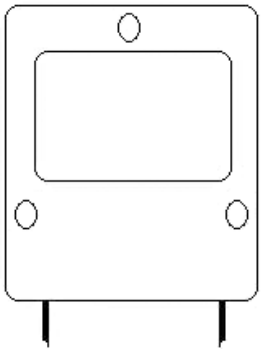
▼B

4.3.3.3. Vilciena redzamība

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma nosaka, ka vilciena redzamības pamatprasības, kuras jādefinē ritošā sastāva apakšsistēmā, ir izklāstītas turpmākajos punktos.

4.3.3.3.1. Vilciena sastāva pirmais vagons vilciena kustības virzienā

Vilciena sastāva pirmā vagona priekšgalam jābūt aprīkotam ar trim lukturiem vienādsānu trijstūra formā, kā redzams zemāk. Šie lukturi vienmēr ir ieslēgti, ja vilciens brauc ar šo galu pa priekšu.



Priekšējiem lukturiem jāpadara vilciens iespējami vieglāk atpazīstams (piemēram, uz sliežu ceļa strādājošajiem un cilvēkiem, kas izmanto pārbrauktuves), naktī un vājā apgaismojumā jānodrošina pietiekama redzamība vilciena mašīnistam (izgaismojot sliežu ceļu uz priekšu un sliežu ceļam blakus esošās informācijas zīmes/plāksnes utt.), un tie nedrīkst apžilbināt pretimbraucošo vilcienu mašīnistus.

Atstarpēm starp lukturiem, to attālumam no sliedēm, diametram un gaismas stiprumam, kā arī emitētā gaismas stara izmēriem un formai gan dienā, gan naktī jābūt standartizētiem.

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.4.1. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.2.1.2. apakšiedaļu.

4.3.3.3.2. Vilciena astes daļa

Ir saskarne starp šīs SITS 4.2.2.1.3. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.4.1. apakšiedaļu.

4.3.3.4. Vilciena dzirdamība

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma nosaka to, ka pamatprasība vilciena dzirdamībai, atbilstība kurai jānodrošina ritošā sastāva apakšsistēmā, paredz, ka vilcienam jāspēj dot akustisks brīdinājuma signāls par savu klātbūtni.

▼B

Šīs signālierīces izdotajai skaņai, tās frekvencei un stiprumam, kā arī veidam, kādā mašīnists to ieslēdz, jābūt standartizētam.

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.4.2. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.2.2. apakšiedaļu.

4.3.3.5. Signālu redzamība

Mašīnistam jāspēj redzēt signālus, un signāliem jābūt saskatāmiem mašīnistam. Tas pats attiecas uz zīmēm, kuras atrodas blakus sliežu ceļam, ja tās ir saistītas ar drošību.

Mašīnista kabīnēm vienmēr jābūt projektētām tā, lai mašīnistam rādītā informācija būtu viegli saskatāma, mašīnistam atrodoties parastajā mašīnista vietā.

Ir saskarne starp šīs SITS 4.3.2.4. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.2.7. apakšiedaļu.

4.3.3.6. Mašīnista modrības ierīce

Līdzeklis mašīnista reakcijas novērošanai, kas iedarbojas, lai apstādinātu vilcienu, ja mašīnists nereaģē noteiktā laikā, kurš vēl jāprecizē.

Ir saskarne starp šīs SITS 4.3.3.2. un 4.3.3.7. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.9. apakšiedaļu attiecībā uz mašīnista modrības ierīci.

4.3.3.7. Vilciena sastādīšana un B pielikums

Ir saskarne starp:

— šīs SITS 4.2.2.5., 4.2.3.6.3. un 4.2.3.7. apakšiedaļu, no vienas puses,

— un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.2.2.b apakšiedaļu (Gala sakabes un sakabināšanas noteikumi vilcienu vilkšanai) un K pielikumu, kā arī 4.2.3.5. apakšiedaļu (Vilciena maksimālais garums), no otras puses,

attiecībā uz:

— vilciena maksimālo pieļaujamo svaru attiecīgās līnijas maksimālajā slīpumā,

— vilciena maksimālo garumu un

— paātrinājumu šķērsslīpumā.

4.3.3.8. Ritošā sastāva parametri, kas ietekmē stacionāri izvietotas vilcienu uzraudzības sistēmas un ritošā sastāva dinamiku

Ir saskarnes starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.3.3.2. un 4.2.3.4. apakšiedaļu un šīs satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS 4.2.3.6. apakšiedaļu.

▼M1

4.3.3.9. Smiltnīcas izmantošana

Ir saskarne starp šīs SITS B pielikumu (C1. iedaļa), no vienas puses, un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.3.10. apakšiedaļu, no otras puses, attiecībā uz smiltnīcas izmantošanu.

4.3.3.10. Vilciena sastādīšana, J pielikums

Ir saskarne starp šīs SITS 4.2.2.5. apakšiedaļu un J pielikumu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.1.2. apakšiedaļu (Vilciena konstrukcija) un 4.2.7.10. apakšiedaļu (Kontroles un diagnostikas koncepcijas) attiecībā uz vilciena apkalpes zināšanām par ritošā sastāva funkcionalitāti.

▼B

4.3.3.11. Noteikumi ārkārtas situācijās un ārkārtas situāciju vadība

Ir saskarne starp šīs SITS 4.2.3.6.3. un 4.2.3.7. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.2.2. apakšiedaļu (Gala sakabes un sakabināšanas noteikumi vilcienu vilkšanai) un K pielikumu.

Tāpat ir arī saskarne starp šīs SITS 4.2.3.6. un 4.2.3.7. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.1. apakšiedaļu (Ārkārtas pasākumi) un 4.2.7.2. apakšiedaļu (Ugunsdrošība).

▼M1

4.3.3.12. Datu reģistrācija

Ir saskarne starp šīs SITS 4.2.3.5.2. apakšiedaļu (Uzraudzības datu reģistrācija vilcienā) un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.10. apakšiedaļu (Kontroles un diagnostikas koncepcijas).

▼B

4.3.3.13. Aerodinamiskā iedarbība uz balastu

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.3.11. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.1.2.2.3. apakšiedaļu.

4.3.3.14. Vides apstākļi

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.6.1. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.2.5. un 4.2.3.3.2. apakšiedaļu.

4.3.3.15. Sānvējš

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.6.3. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.1.2.2.3. un 4.2.3.6. apakšiedaļu.

4.3.3.16. Maksimālās spiediena svārstības tuneļos

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.6.4. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.1.2.2.3. un 4.2.3.6. apakšiedaļu.

4.3.3.17. Ārējais troksnis

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.6.5. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.3.7. apakšiedaļu.

4.3.3.18. Ugunsdrošība

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.2. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.3.7. apakšiedaļu.

4.3.3.19. Celšanas/vilkšanas procedūras

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.5. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.3.7. apakšiedaļu.

4.3.3.20. Kontroles un diagnostikas koncepcijas

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.11. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.3.5.2. apakšiedaļu un H un J pielikumu.

4.3.3.21. Īpaša specifikācija gariem tuneļiem

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.12. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.1.2.2.1., 4.2.3.7. un 4.6.3.2.3.3. apakšiedaļu.

▼B

4.3.3.22. Vilces efektivitātes prasības

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.8.1. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.2.5. un 4.2.3.3.2. apakšiedaļu.

4.3.3.23. Vilces saķeres prasības

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.8.2. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.3.3.2., 4.2.3.6. un 4.2.1.2.2. apakšiedaļu.

4.3.3.24. Ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas saistībā ar enerģijas apgādi

Ir saskarne starp ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.8.3. apakšiedaļu un šīs SITS 4.2.3.6. un 4.2.1.2.2. apakšiedaļu.

4.3.4. Saskarnes ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas enerģijas apgādes SITS

Ir saskarne starp šīs SITS 2.2.1. apakšiedaļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas enerģijas apgādes SITS 4.6. apakšiedaļu.

4.3.5. Saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos"

Vairākas SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" prasības saistītas ar satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS elementiem kā papildinājumu. Tās sīkāk izklāstītas SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" 4.3.4. apakšiedaļā.

Ir īpaša saskarne starp SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" 4.2.5.1.3.2. apakšiedaļu un šīs SITS 4.6.3.2.3.3. apakšiedaļu.

4.3.6. Saskarnes ar SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām"

Vairākas SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" prasības saistītas ar satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS elementiem. Tās sīkāk izklāstītas SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" 4.1.4. un 4.2.4. apakšiedaļā.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Identiskās situācijās jābūt identiskiem noteikumiem un kārtībai, kas ļauj saskaņoti ekspluatēt jaunas un dažādas strukturālās apakšsistēmas, kuras paredzētas izmantošanai Eiropas transporta tīklā, un jo īpaši tās, kuras ir tieši saistītas ar jaunas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas sistēmas ekspluatāciju.

Šādā nolūkā ir izstrādāti Eiropas vilcienu kontroles sistēmas (*ETCS*) un Mobilo sakaru globālās sistēmas dzelzceļiem (*GSM-R*) ekspluatācijas noteikumi. Tie ir izklāstīti A pielikumā.

A pielikumu (*ETCS* un *GSM-R* noteikumi un principi) papildina divi turpmāk minētie informatīvie dokumenti:

— *ETCS* un *GSM-R* noteikumu un principu izklāsta ziņojums (*EEIGRef.*: 05E374)

— Ieteikumi *ERTMS* īstenošanai (*EEIG Ref.*: 05E375)

Citi ekspluatācijas noteikumi, kurus Eiropas transporta tīklā var standartizēt, ir noteikti B pielikumā.

Tā kā šie noteikumi ir izstrādāti piemērošanai visā Eiropas transporta tīklā, ir svarīgi, lai tiktu ievērota pilnīga saskaņotība. Vienīgā organizācija, kas var veikt grozījumus šajos noteikumos, ir Eiropas Dzelzceļa aģentūra (EDzA), kas atbild par šīs SITS A, B un C pielikuma savlaicīgu atjaunināšanu.

▼B

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Nepiemēro

4.6. **Profesionālās prasmes**

Saskaņā ar šīs SITS 2.2.1. apakšiedaļu šajā iedaļā apskatīta profesionālā kompetence un valodu zināšanas, kā arī personāla novērtēšanas process, kas vajadzīgs šo prasmju iegūšanas procesā.

4.6.1. Profesionālā kompetence

Dzelzceļa uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju personālam (tostarp līgumdarbiniekiem) ir jāiegūst piemērota profesionālā kompetence, lai pildītu visus vajadzīgos ar drošību saistītos uzdevumus normālās, traucētās un ārkārtas situācijās. Šāda kompetence ietver profesionālās zināšanas un spēju šīs zināšanas praktiski izmantot.

▼M1

Uz profesionālo kompetenci attiecināmie obligātie elementi atsevišķu pienākumu izpildei ir iekļauti J un L pielikumā.

▼B

4.6.1.1. Profesionālās zināšanas

Ņemot vērā šos pielikumus un atkarībā no attiecīgā darbinieka veicamajiem pienākumiem, nepieciešamās zināšanas ietver:

— zināšanas par vispārīgo dzelzceļa darbību, īpašu uzmanību pievēršot drošībai būtiskām darbībām:

  — organizācijas drošības vadības sistēmas darbības principi,

  — galveno savstarpējas izmantojamības darbībās iesaistīto personu nozīme un atbildība,

  — apdraudējuma novērtēšana, jo īpaši saistībā ar riskiem, kas attiecas uz dzelzceļa darbību un vilces elektroapgādi,

— pietiekamas zināšanas par drošībai būtiskiem uzdevumiem attiecībā uz darbībām un saskarnēm ar:

  — sliežu ceļu un sliežu ceļam blakus esošo aprīkojumu,

  — ritošo sastāvu,

  — vidi.

4.6.1.2. Spēja praktiski izmantot zināšanas

Lai spētu šīs zināšanas pielietot normālās, traucētās un ārkārtas situācijās, personālam pilnībā jāpārzina:

— šo noteikumu un procedūras piemērošanas metode un principi,

— darbības, izmantojot sliežu ceļam blakus esošo aprīkojumu un ritošo sastāvu, kā arī jebkuru īpašu ar drošību saistītu iekārtu,

— drošības vadības sistēmas principi, lai izvairītos no jebkāda nevajadzīga apdraudējuma cilvēkiem un procesam,

kā arī jābūt vispārējai spējai piemēroties dažādiem apstākļiem, kādos cilvēks var nonākt.

▼B

Atbilstīgi Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktam dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāizveido kompetences vadības sistēma, lai nodrošinātu, ka procesā iesaistītā personāla individuālā kompetence tiek novērtēta un uzturēta. Turklāt pēc vajadzības jāveic apmācība, lai nodrošinātu, ka zināšanas un prasmes tiek papildinātas, jo īpaši attiecībā uz vājībām vai trūkumiem sistēmā vai personu darbības efektivitātē.

4.6.2. Valodu zināšanas

4.6.2.1. Principi

Infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem jānodrošina savu attiecīgo darbinieku kompetence šajā SITS noteikto saziņas protokolu un principu izmantošanā.

Ja infrastruktūras pārvaldītāja "darba" valoda atšķiras no valodas, kuru parasti lieto dzelzceļa uzņēmuma personāls, šādas valodas un saziņas apmācībai jābūt svarīgai dzelzceļa uzņēmuma vispārējās kompetences vadības sistēmas daļai.

Dzelzceļa uzņēmuma personālam, kura darba pienākumi prasa sazināties ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu saistībā ar drošībai būtiskiem jautājumiem parastā, traucētā vai ārkārtas situācijā, pietiekamā līmenī jāzina infrastruktūras pārvaldītāja "darba" valoda.

4.6.2.2. Valodu zināšanu līmenis

Dzelzceļa uzņēmuma personālam jāprot infrastruktūras pārvaldītāja valoda pietiekošā līmenī drošības nolūkā.

— Vilciena mašīnistam vismaz jāprot:

  — nosûtît un saprast visus ðîs SITS C pielikumâ norâdîtos ziòojumus,

  — efektîvi sazinâties parastâs, traucçtâs un ârkârtas situâcijâs,

  — aizpildît ar veidlapu grâmatiòas izmantoðanu saistîtâs veidlapas.

— Citiem vilciena apkalpes locekïiem, kuru pienâkumi prasa tiem sazinâties ar infrastruktûras pârvaldîtâju par droðîbai bûtiskâm lietâm, jâprot vismaz nosûtît un saprast informâciju, kas apraksta vilcienu un tâ darbîbas stâvokli.

Norādījumi atbilstošiem valodas prasmes līmeņiem ir definēti E pielikumā. Vilcienu mašīnistiem attiecīgās valodas prasmei jābūt vismaz 3. līmenī. Vilcienu pavadoņiem attiecīgās valodas prasmei jābūt vismaz 2. līmenī.

4.6.3. Personāla sākotnējā un turpmākā novērtēšana

4.6.3.1. Pamatelementi

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jādefinē personāla novērtēšanas process. Iesaka ņemt vērā šādus elementus.

A. Personāla atlase

  — individuālās pieredzes un kompetences novērtējums,

▼B

— prasītās(-o) svešvalodas(-u) lietošanas individuālās prasmes vai apgūšanas spējas novērtējums.

B. Sākotnējā profesionālā apmācība

— apmācības vajadzību analīze,

— apmācībai vajadzīgie resursi,

— pasniedzēju apmācība.

▼M1

C. Sākotnējā novērtēšana

— pamatnosacījumi,

— novērtēšanas programma, iekļaujot praktiskus pārbaudījumus,

— pasniedzēju kvalifikācija,

— kompetenci apliecinoša sertifikāta piešķiršana.

D. Kompetences uzturēšana

— kompetences uzturēšanas principi,

— izmantojamās metodes,

— kompetences uzturēšanas procesa formalizēšana,

— novērtēšanas process.

▼B

E. Kvalifikācijas celšanas apmācība

— pastāvīgas apmācības principi (tostarp valodu apmācība).

4.6.3.2. Apmācības vajadzību analīze

4.6.3.2.1. Apmācības vajadzību analīzes veikšana

Dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāveic attiecīgā personāla apmācības vajadzību analīze.

Analīzē jānosaka gan joma, gan sarežģītība un jāņem vērā riski, kas saistīti ar vilcienu ekspluatāciju Eiropas transporta tīklā, jo īpaši saistībā ar cilvēka spējām un to robežām (cilvēka faktori), un ko var izraisīt:

— infrastruktūras pārvaldītāju atšķirīga darbības prakse un riski, kas saistīti ar pārvaldītāju nomainīšanos,

— uzdevumu, ekspluatācijas darbību un saziņas protokolu atšķirības,

— infrastruktūras pārvaldnieka personāla "darba" valodas atšķirības,

— vietējie ekspluatācijas norādījumi, kuros var būt paredzētas īpašas darbības vai īpašs aprīkojums, kas jāizmanto konkrētos gadījumos, piemēram, īpašā tunelī.

Norādījumi par elementiem, kas jāņem vērā, atrodami iepriekš 4.6.1. apakšiedaļā minētajos pielikumos. Pēc vajadzības jāpielieto personāla apmācības elementi, kuros šie norādījumi ņemti vērā.

Iespējams, ka dzelzceļa uzņēmuma paredzētā ekspluatācijas veida vai infrastruktūras pārvaldītāja vadītā tīkla veida dēļ daži no šajos pielikumos ietvertajiem elementiem nebūs piemēroti. Apmācības vajadzību analīzē dokumentē tos elementus, kuri atzīti par nepiemērotiem, un šāda lēmuma iemeslus.

▼B

4.6.3.2.2. Apmācības vajadzību analīzes atjaunināšana

Dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jādefinē process, kādā pārskatīt un atjaunināt sava personāla apmācības vajadzības, ņemot vērā tādus faktorus kā iepriekšējās revīzijas, sistēmas atgriezeniskā saikne un zināmas izmaiņas noteikumos un procedūrā, infrastruktūrā un tehnoloģijā.

4.6.3.2.3. Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam

▼M1

4.6.3.2.3.1. Zināšanas par maršrutu

Dzelzceļa uzņēmumam jānosaka process, kādā vilciena apkalpe apgūst un uztur zināšanas par maršrutiem, kuros kursē vilciens. Šim procesam jābūt:

— pamatotam uz informāciju, ko par maršrutu sniedzis infrastruktūras pārvaldītājs, un

— saskaņā ar šīs SITS 4.2.1. apakšiedaļā aprakstīto procesu.

▼B

4.6.3.2.3.2. Zināšanas par ritošo sastāvu

Dzelzceļa uzņēmums definē procesu, kā personāls apgūst un uztur zināšanas par vilces un ritošo sastāvu.

4.6.3.2.3.3. Palīgpersonāls

Dzelzceļa uzņēmums nodrošina, ka palīgpersonālu (piemēram, ēdināšanas un uzkopšanas personālu), kas nav daļa no vilciena apkalpes, papildus pamatapmācībām apmāca ievērot pilnībā apmācīto vilciena apkalpes locekļu instrukcijas.

4.7. **Veselības un drošības nosacījumi**

4.7.1. Ievads

Personālam, kas 4.2.1. apakšiedaļā noteikts kā personāls, kas veic drošībai būtiskus pienākumus, saskaņā ar šīs SITS 2.2. apakšiedaļu jābūt atbilstošai fiziskajai sagatavotībai, lai nodrošinātu atbilstību vispārējiem ekspluatācijas un drošības standartiem.

Saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK dzelzceļa uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji sagatavo un dokumentē procesu, ko tie īsteno, lai personāls atbilstu medicīniskajām, psiholoģiskajām un veselības prasībām drošības vadības sistēmā.

Medicīnisko izmeklēšanu, kas norādīta 4.7.4. apakšiedaļā, jāveic un visi ar to saistītie lēmumi par darbinieku individuālo fizisko sagatavotību jāpieņem atzītam arodslimību ārstam.

Personāls nedrīkst veikt drošībai būtiskus pienākumus, ja tā modrību mazina tādas vielas kā alkohols, narkotikas vai psihotropās vielas. Tādēļ dzelzceļa uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji ievieš kārtību, kā kontrolēt risku, ko personāls rada darbam, esot šādu vielu iespaidā vai lietojot šādas vielas darbavietā.

Attiecībā uz noteiktiem iepriekšminēto vielu ierobežojumiem piemēro tās dalībvalsts noteikumus, kurā notiek dzelzceļa pārvadājums.

▼B

4.7.2. Ieteicamie kritēriji, saskaņā ar kuriem apstiprina arodslimību ārstus un medicīnas iestādes

Dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāizvēlas arodslimību ārsti un iestādes, kas veic medicīnisko izmeklēšanu, saskaņā ar tajā valstī spēkā esošajiem noteikumiem un īstenoto praksi, kurā dzelzceļa uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam ir licence vai kurā tas ir reģistrēts.

Arodslimību ārstiem, kas veic medicīnisko izmeklēšanu, kas noteikta 4.7.4. apakšiedaļā, ir:

— pieredze darbā ar arodslimībām,

— zināšanas par apdraudējumiem attiecīgajā darbā un dzelzceļa vidē,

— izpratne par to, kā medicīniskās atbilstības trūkums var ietekmēt pasākumus, kas iecerēti, lai novērstu vai mazinātu šos apdraudējumus.

Arodslimību ārsts, kas atbilst šiem kritējiem, var lūgt cita mediķa vai vidējā medicīnas personāla, piemēram, oftalmologa, palīdzību, lai atbalstītu tā medicīniskās konsultācijas un novērtējumu.

4.7.3. Kritēriji, saskaņā ar kuriem apstiprina psihologus, kam jāveic psiholoģiskais novērtējums un jāizstrādā psiholoģiskā novērtējuma prasības

4.7.3.1. Psihologu sertifikācija

Ieteicams, lai psihologam būtu attiecīgā augstākā izglītība, tam jābūt sertificētam un atzītam par kompetentu atbilstoši tās valsts likumiem, kurā licencēts vai reģistrēts dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs.

4.7.3.2. Psiholoģiskā novērtējuma saturs un interpretācija

Psiholoģiskā novērtējuma saturu un interpretācijas kārtību nosaka persona, kas sertificēta saskaņā ar 4.7.3.1. apakšiedaļu, ņemot vērā darbu dzelzceļā un dzelzceļa vidi.

4.7.3.3. Novērtējuma līdzekļu izvēle

Novērtējumā iekļauj tikai tādus līdzekļus, kas pamatojas uz psiholoģijas zinātniskajiem principiem.

4.7.4. Medicīniskā izmeklēšana un psiholoģiskais novērtējums

4.7.4.1. Pirms pieņemšanas darbā

4.7.4.1.1. Medicīniskās izmeklēšanas obligātais saturs

Medicīniskajā izmeklēšanā ietilpst:

— vispārēja medicīniskā izmeklēšana,

— sensoro funkciju (redze, dzirde, krāsu uztveršana) izmeklēšana,

— urīna vai asins analīze cukura diabēta un citu slimību noteikšanai, kā norādīts klīniskajā izmeklēšanā,

— skrīnings atkarību izraisošo vielu klātbūtnes noteikšanai.

4.7.4.1.2. Psiholoģiskais novērtējums

Psiholoģiskā novērtējuma mērķis ir palīdzēt dzelzceļa uzņēmumam pieņemt darbā un vadīt personālu, kuram ir tādas kognitīvās, psihomotorās, uzvedības un personiskās īpašības, kas ļauj droši pildīt tā pienākumus.

▼B

Nosakot psiholoģiskā novērtējuma saturu, psihologs ņem vērā vismaz šādus katras drošības funkcijas prasībām svarīgus kritērijus:

— kognitīvās īpašības

  — uzmanība un koncentrēšanās spējas,

  — atmiņa,

  — uztveres spējas,

  — spriešanas spējas,

  — saskarsmes spējas,

— psihomotorās īpašības

  — reakcijas ātrums,

  — kustību koordinācija,

— uzvedība un personība

  — emocionālā paškontrole,

  — uzvedības stabilitāte,

  — autonomija/neatkarība,

  — apzinīgums.

Ja psihologs izlaiž kādu no iepriekš minētajiem kritērijiem, attiecīgajam lēmumam jābūt pamatotam un dokumentētam.

4.7.4.2. Pēc pieņemšanas darbā

4.7.4.2.1. Periodiskās medicīniskās izmeklēšanas biežums

Sistemātisku medicīnisko izmeklēšanu personālam veic:

— vismaz reizi 5 gados, ja darbinieka vecums nepārsniedz 40 gadus,

— vismaz reizi 3 gados, ja darbinieka vecums ir no 41 līdz 62 gadiem,

— vismaz reizi gadā, ja darbinieka vecums pārsniedz 62 gadus.

Arodslimību ārsts nosaka biežāku izmeklēšanu, ja to prasa darbinieka veselības stāvoklis.

4.7.4.2.2. Obligātais periodiskās medicīniskās izmeklēšanas saturs

Ja darbinieks atbilst kritērijiem pārbaudē, kuru veic pirms pieņemšanas darbā, periodiskajā specializētajā izmeklēšanā jāiekļauj vismaz:

— vispārējā medicīniskā izmeklēšana,

— sensoro funkciju (redzes, dzirdes, krāsu uztveršanas) izmeklēšana,

— urīna vai asins analīze cukura diabēta un citu slimību noteikšanai, kā norādīts klīniskajā izmeklēšanā,

— skrīnings atkarību izraisošo vielu klātbūtnes noteikšanai gadījumā, ja tas ir klīniski norādīts.

4.7.4.2.3. Papildu medicīniskā izmeklēšana un/vai psiholoģiskais novērtējums

Papildus periodiskajai medicīniskajai izmeklēšanai veic specifisku medicīnisko izmeklēšanu un/vai psiholoģisko novērtējumu, ja ir pamatots iemesls apšaubīt darbinieka medicīnisko vai psiholoģisko atbilstību vai ir pamatotas aizdomas par atkarību izraisošu vielu

▼B

lietošanu vai alkohola pārmērīgu vai nepiemērotu lietošanu. Tas jo īpaši jādara pēc negadījuma vai starpgadījuma, ko izraisījusi šā darbinieka personiska kļūme.

Darba devējam jāpieprasa medicīniskā izmeklēšana pēc jebkuras slimības, kuras dēļ darbinieks ir bijis prombūtnē ilgāk par 30 dienām. Attiecīgos gadījumos šādā izmeklēšanā var pietikt ar arodslimību ārsta veiktu novērtējumu uz pieejamās medicīniskās informācijas pamata, kas parāda, ka darbinieka gatavība darbam nav ietekmēta.

Dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jābūt sistēmai, kas nodrošina, ka šādu papildu izmeklēšanu un novērtējumu veic pienācīgi.

4.7.5. Medicīniskās prasības

4.7.5.1. Vispārīgās prasības

Personālam nav tādu slimību un tam nedrīkst veikt tādu ārstēšanu, kas var izraisīt:

— pēkšņu samaņas zudumu,

— apziņas vai koncentrēšanās spēju traucējumus,

— pēkšņu rīcībnespēju,

— līdzsvara un koordinācijas spēju traucējumus,

— būtiskus kustību ierobežojumus.

Darbinieku redzei un dzirdei jāatbilst turpmāk izklāstītajām prasībām.

4.7.5.2. Prasības redzei

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

— korektīvās lēcas maksimāli: hipermetropija +5, miopija –8. Atzītais arodslimību ārsts (kā definēts 4.7.2. apakšiedaļā) izņēmuma gadījumos un pēc konsultācijas ar redzes speciālistu var atļaut vērtības ārpus šā intervāla,

— redze vidējā vai tuvā attālumā ir pietiekama ar vai bez palīglīdzekļiem,

— atļauts lietot kontaktlēcas,

— normāla krāsu redze, ko nosaka, lietojot atzītu testu, piemēram, Išiharas testu, ko papildina cits atzīts tests, ja tas tiek prasīts,

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

— redze abām acīm – jābūt,

— binokulāra redze – jābūt,

— kontrasta jutīgums – labs,

— nav progresējošas acu slimības,

— lēcu implanti, keratotomijas un keratektomijas atļautas tikai ar nosacījumu, ka tās pārbauda katru gadu vai arodslimību ārsta noteiktā biežumā.

4.7.5.3. Prasības dzirdei

Ar tonālo audiogrammu apstiprināta pietiekami laba dzirde, tas ir,

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

▼B

— turpmāk minētās vērtības, kas dotas informācijai, jāievēro kā pamatnostādnes:

— dzirdes vājums nedrīkst būt lielāks kā 40 dB uz 500 un 1 000 Hz,

— dzirdes vājums nedrīkst būt lielāks kā 45 dB uz 2 000 Hz ausij ar sliktāko skaņas gaisa vadāmību.

▼M1

_____

_____

▼B

4.8. **Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistri**

Saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 22a. panta 1. punktu "dalībvalstis nodrošina to, ka ik gadu publicē un papildina infrastruktūras un ritošā sastāva reģistrus. Šajos reģistros norāda katras iekļautās apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas galvenās pazīmes (piemēram, pamatparametrus) un to atbilstību piemērojamo SITS noteiktajām pazīmēm. Šim nolūkam katrā SITS precīzi norāda, kādai informācijai jābūt iekļautai infrastruktūras un ritošā sastāva reģistros."

Šo reģistru ikgadējas atjaunināšanas un publicēšanas dēļ tie nav piemēroti satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas īpašajām prasībām. Tādēļ šī SITS attiecībā uz šiem reģistriem neko nenosaka.

Tomēr pastāv ekspluatācijas prasība attiecībā uz dažām ar infrastruktūru saistītām datu vienībām, kas jādara pieejamas dzelzceļa uzņēmumam, un otrādi, dažām ar ritošo sastāvu saistītām datu vienībām, kas jādara pieejamas infrastruktūras pārvaldītājam. Abos gadījumos attiecīgajiem datiem jābūt pilnīgiem un precīziem.

4.8.1. Infrastruktūra

Prasības datu vienībām, kuras saistītas ar ātrgaitas dzelzceļu infrastruktūru attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un kuras jādara pieejamas dzelzceļa uzņēmumiem, ir noteiktas D pielikumā. Infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par datu pareizību.

4.8.2. Ritošais sastāvs

Infrastruktūras pārvaldītājiem jābūt pieejamām turpmāk minētajām datu vienībām, kas saistītas ar ritošo sastāvu. Turētājs (ritekļa īpašnieks) ir atbildīgs par datu pareizību.

— Informācija par to, vai riteklis ir būvēts no materiāliem, kas varētu būt apdraudoši avārijas vai ugunsgrēka gadījumā (piemēram, azbests),

— garums virs bufera.

5. **SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI**

5.1. **Definīcija**

Saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 2. panta d) apakšpunktu:

savstarpējas izmantojamības komponenti "ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā, no kuras tieši vai netieši ir atkarīga Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība; jēdziens "komponents" aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru".

▼B

Savstarpējas izmantojamības komponents ir:

— prece, ko var laist tirgū, pirms to integrē un izmanto apakšsistēmā; šajā ziņā jābūt iespējai pārbaudīt tās atbilstību neatkarīgi no apakšsistēmas, kurā to iekļaus,

— vai nemateriāls objekts, piemēram, programmatūra vai process, organizācija, procedūra utt., kam ir funkcija apakšsistēmā un kā atbilstība jāpārbauda, lai nodrošinātu pamatprasību izpildi.

5.2. **Komponentu saraksts**

Uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas Direktīvas 96/48/EK attiecīgie noteikumi. Attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu šobrīd nav savstarpējas izmantojamības komponentu.

5.3. **Komponentu efektivitāte un specifikācijas**

Nepiemēro

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

6.1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

Tā kā šajā SITS vēl nav noteikti nekādi savstarpējas izmantojamības komponenti, neapspriež nekādas prasības to novērtējumam.

Ja savstarpējas izmantojamības komponentus tomēr vēlāk definēs un paziņotā institūcija tos tādēļ varēs novērtēt, attiecīgo(-ās) novērtējuma procedūru(-as) var iekļaut pārskatītā versijā.

6.2. **Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma**

6.2.1. Principi

Saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK II pielikumu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma ir strukturāla apakšsistēma.

Tomēr atsevišķi elementi ir cieši saskaņoti ar darba kārtību un procesiem, kas jāievēro infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam, lai saņemtu drošības atļauju/sertifikātu saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK nosacījumiem. Dzelzceļa uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam jāpierāda atbilstība šīs SITS prasībām. To var nodrošināt kā daļu no drošības vadības sistēmas, kā aprakstīts Direktīvā 2004/49/EK. Jāpiebilst, ka šobrīd nevienam no šajā SITS ietvertajiem elementiem nav prasīts atsevišķs paziņotās institūcijas novērtējums.

Attiecīgā kompetentā iestāde pirms īstenošanas novērtē jebkuru jaunu vai grozītu darba kārtību un procesu, pirms piešķir jaunu vai pārskatītu drošības atļauju/sertifikātu. Šī novērtēšana ir daļa no procesa drošības sertifikāta/atļaujas piešķiršanai. Ja šīs drošības vadības sistēmas joma ietekmē citu(-as) dalībvalsti(-s), jānodrošina sadarbība ar šo dalībvalsti attiecībā uz novērtēšanu.

▼B

Turpmāk aprakstītā novērtējuma procesa sekmīgas izpildes gadījumā kompetentā iestāde atļauj infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam īstenot attiecīgos satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas elementus līdz ar drošības atļaujas vai sertifikāta piešķiršanu, kā prasīts Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantā.

Katrreiz, kad infrastruktūras pārvaldītājs vai dzelzceļa uzņēmums ievieš jaunu(-s)/uzlabotu(-s)/atjauninātu(-s) darba procesu(-s) (vai būtiski izmaina pašreizējo(-s)), uz ko attiecas šīs SITS prasības, tas izstrādā apņemšanos, kurā norādīts, ka šis/šie process(-i) atbilst satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS (vai tās daļai pārejas periodā – skatīt 7. nodaļu).

Jaunas vai grozītas darba kārtības un procesu novērtēšanas process, kā aprakstīts šajā nodaļā, ir līdzvērtīgs atļaujai nodot ekspluatācijā, ko dod dalībvalsts saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 14. panta 1. punktu.

6.2.2. Noteikumu un procedūru dokumentācija

Attiecībā uz šīs SITS 4.2.1. apakšiedaļā aprakstītās dokumentācijas novērtēšanu kompetentā iestāde ir atbildīga par to, ka infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa uzņēmuma sniegtās dokumentācijas satura sagatavošanas process ir pilnīgs un precīzs.

6.2.3. Novērtējuma procedūra

6.2.3.1. Kompetentās iestādes lēmums

Saistībā ar G pielikumu infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem jāiesniedz jebkura piedāvāta jauna darba procesa(-u) vai darba procesa(-u) grozījumu apraksts.

Drošības sertifikāta/atļaujas A daļā norādīto, kā noteikts Direktīvā 2004/49/EK, iesniedz tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā uzņēmums reģistrēts.

Drošības sertifikāta/atļaujas B daļā norādīto, kā noteikts Direktīvā 2004/49/EK, iesniedz katras iesaistītās dalībvalsts kompetentajai iestādei.

Šo informāciju sniedz pietiekami detalizētu, lai kompetentā(-s) iestāde(-s) varētu pieņemt lēmumu par to, vai prasīt formālu novērtējumu.

6.2.3.2. Ja tiek prasīts novērtējums

Ja kompetentā(-s) iestāde(-s) pieņem lēmumu prasīt šādu novērtējumu, tas jāveic kā tāda novērtējuma daļa, kura rezultātā piešķir/atjauno drošības sertifikātu/atļauju saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK.

Novērtējuma procedūrām jāatbilst kopējai drošības metodei, kas jāizveido drošības vadības sistēmu novērtēšanai un sertifikācijai/atļaujas piešķiršanai, kā noteikts Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantā.

Dažas informatīvas, bet neobligātas pamatnostādnes par to, kā varētu veikt šo novērtējumu, ir ietvertas F pielikumā.

▼B

6.2.4. Sistēmas darbības efektivitāte

Direktīvas 96/48/EK 14. panta 2. punktā dalībvalstīm prasīts regulāri pārbaudīt, vai savstarpējas izmantojamības apakšsistēmas ekspluatē un uztur atbilstoši pamatprasībām. Attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu šādas pārbaudes veic saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK.

7. **IEVIEŠANA**

7.1. **Principi**

Šīs SITS ieviešana un atbilstība šīs SITS attiecīgajām nodaļām jānosaka saskaņā ar ieviešanas plānu, ko katra dalībvalsts izstrādā tām ātrgaitas dzelzceļu līnijām, par kurām tā ir atbildīga.

Šajā plānā jāņem vērā:

— īpašie cilvēka faktori, ar kuriem saistīta jebkuras līnijas ekspluatācija,

— katras iesaistītās līnijas individuālie ekspluatācijas un drošības elementi un tas,

— vai izskatāmais(-ie) elements(-i) jāievieš:

  — tikai atsevišķās ātrgaitas dzelzceļu līnijās,

  — visās ātrgaitas dzelzceļu līnijās,

  — visiem vilcieniem, kas aprakstīti šīs SITS 1.1. nodaļā un kursē ātrgaitas dzelzceļu līnijās,

— saistība ar citu apakšsistēmu (vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas, ritošā sastāva, infrastruktūras, enerģijas apgādes) ieviešanu.

Šajā laikā jāņem vērā un jādokumentē kā plāna daļa jebkuri īpaši izņēmumi, kurus var piemērot.

Ieviešanas plānā ņem vērā dažādus ieviešanas potenciāla līmeņus visos gadījumos, kad

— dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs uzsāk darbību vai

— ievieš jauninājumus vai uzlabojumus dzelzceļa uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja šābrīža darbības sistēmās, vai

— nodod ekspluatācijā jaunas vai uzlabotas infrastruktūras, enerģijas apgādes, ritošā sastāva vai vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmas, kurām nepieciešams atbilstošs darbības procedūru kopums.

Ja šābrīža ekspluatācijas sistēmu uzlabojumi ietekmē gan infrastruktūras pārvaldītāju(-s), gan dzelzceļa uzņēmumu(-s), dalībvalsts ir atbildīga par to, lai šādus projektus novērtētu un nodotu ekspluatācijā saskaņoti.

Saprotams, ka visus šīs SITS elementus nevar pilnībā ieviest, kamēr izmantojamā aparatūra (infrastruktūras, vilcienu vadības iekārtu u.c.) nav saskaņota. Tādēļ šajā nodaļā noteiktās pamatnostādnes uzskata tikai par pagaidu posmu, kas palīdz pārejā uz mērķa sistēmu.

▼B

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantu sertifikāts/atļauja jāatjauno reizi 5 gados. Kad šī pārskatītā SITS stāsies spēkā, dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem izskatīšanas procesā, kura rezultātā atjauno sertifikātu/atļauju, jāpierāda, ka ir ņemta vērā šī SITS, un jāsniedz pamatojums par visiem SITS elementiem, attiecībā uz kuriem vēl nav panākta atbilstība.

Lai gan pilnīga atbilstība šajā SITS aprakstītajai mērķa sistēmai noteikti ir galīgā nostāja, pāreju var veikt pakāpeniski, noslēdzot valsts līmeņa vai starpvalstu divpusējus vai daudzpusējus nolīgumus. Šādos nolīgumos, kurus var izstrādāt un noslēgt infrastruktūras pārvaldītājs ar infrastruktūras pārvaldītāju vai ar dzelzceļa uzņēmumu vai dzelzceļa uzņēmums ar dzelzceļa uzņēmumu, vienmēr jābūt attiecīgo ar drošību saistīto iestāžu ieguldījumam.

Ja šobrīd spēkā esošajos nolīgumos ietvertas prasības saistībā ar satiksmes nodrošināšanu un vadību, dalībvalstis sešu mēnešu laikā pēc šīs SITS stāšanās spēkā Komisijai dara zināmu par šādiem nolīgumiem:

a) pastāvīgi vai pagaidu valsts līmeņa divpusēji vai daudzpusēji nolīgumi starp dalībvalstīm un dzelzceļa uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem, kas noslēgti paredzētā vilcienu pārvadājuma ļoti īpaša vai vietēja rakstura dēļ;

b) divpusēji vai daudzpusēji nolīgumi starp dzelzceļa uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai dalībvalstīm, kas nodrošina būtisku vietēju vai reģionālu 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 būtisku vietēju vai reģionālu savstarpējas izmantojamības līmeni.

Šo nolīgumu savietojamība ar ES tiesību aktiem, tai skaitā to nediskriminējošais raksturs, un jo īpaši savietojamība ar šo SITS tiks vērtēta, un Komisija veiks nepieciešamos pasākumus, piemēram, pārskatīs šo SITS, lai iekļautu iespējamos īpašos gadījumus vai pārejas pasākumus.

Par nolīgumiem, ar ko regulē vagonu apmaiņu un izmantošanu, (*RIC*) un Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) instrumentiem Komisijai neziņo, jo tie jau ir zināmi.

Šādu nolīgumu atjaunošana ir iespējama, taču tikai ilgstošu darbības pasākumu interesēs un tikai tad, ja nepastāv citas piemērotas iespējas. Jebkādos šobrīd spēkā esošu nolīgumu grozījumos vai nākotnes nolīgumos ņem vērā ES tiesību aktus, un jo īpaši šo SITS. Dalībvalstis par šādiem grozījumiem vai jauniem nolīgumiem dara zināmu Komisijai. Tādā gadījumā piemēro tādu pašu procedūru, kā norādīts iepriekš.

7.2. **Pamatnostādnes ieviešanai**

N pielikumā redzamā tabula, kas ir informējoša un nav obligāta, ir sagatavota, lai norādītu, ko dalībvalsts varētu darīt, lai veicinātu 4. nodaļā minēto elementu ieviešanu.

▼B

Ieviešanā ir trīs atšķirīgi elementi:

— apstiprinājums, ka jebkura šobrīd spēkā esoša sistēma un process atbilst šīs SITS prasībām,

— jebkuras šobrīd spēkā esošas sistēmas un procesa pielāgošana atbilstoši šīs SITS prasībām,

— jaunas sistēmas un procesi, ko izraisa citu apakšsistēmu ieviešana,

  — jaunas/uzlabotas ātrgaitas līnijas (infrastruktūras/enerģijas apgādes apakšsistēma),

  — jaunas vai uzlabotas *ETCS* signalizācijas iekārtas, *GSM-R* radio iekārtas, sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces, … (vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēma),

  — jauns ritošais sastāvs (ritošā sastāva apakšsistēma).

7.3. **Īpaši gadījumi**

7.3.1. Ievads

Ir atļauti īpaši noteikumi turpmāk minētajos īpašajos gadījumos.

Šos īpašos gadījumus iedala divās kategorijās:

— noteikumus piemēro vai nu pastāvīgi (“**P**” gadījums), vai uz laiku (“**T**” gadījums),

— gadījumos, kad noteikumus piemēro uz laiku, attiecīgajām dalībvalstīm iesaka panākt atbilstību attiecīgajai apakšsistēmai vai nu līdz 2010. gadam (“**T1**” gadījums), kas ir atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 23. jūlija Lēmumam Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, vai līdz 2020. gadam (“**T2**” gadījums).

▼M1

7.3.2. Īpašo gadījumu saraksts

Ar nodomu atstāts tukšs.

▼B

A PIELIKUMS.

***ERTMS/ETCS* un *ERTMS/GSM-R* ekspluatācijas noteikumi**

Šajā pielikumā ietverti *ERTMS/ETCS* un *ERTMS/GSM-R* ekspluatācijas noteikumi, kā tie izklāstīti 1. redakcijā (dokuments publicēts Eiropas Dzelzceļa aģentūras tīmekļa vietnē www.era.europa.eu).

▼B

B PIELIKUMS.

Citi noteikumi, kas ļauj saskaņoti ekspluatēt dažādas jaunās strukturālās apakšsistēmas

(skatīt arī 4.4. iedaļu)

Šo pielikumu turpinās izstrādāt, kā arī regulāri pārskatīs un atjauninās.

Šajā pielikumā parasti iekļaus noteikumus un kārtību, kas jāpiemēro identiski visā Eiropas transporta tīklā, un jo īpaši ātrgaitas dzelzceļu tīklā, un kas šobrīd nav iekļauti šīs SITS 4. nodaļā. Ir iespējams, ka šajā pielikumā integrēs arī dažus 4. nodaļas elementus un ar tiem saistītos pielikumus.

A. **VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

A1. **Vilcienu personāls**

Rezervēts

B. **PERSONĀLA DROŠĪBA UN AIZSARDZĪBA**

Rezervēts

C. **EKSPLUATĀCIJAS SASKARNE AR SIGNALIZĀCIJAS UN VILCIENU VADĪBAS IEKĀRTU APRĪKOJUMU**

C1. **Smiltnīcas izmantošana**

Izmantojot smiltis, var efektīvi uzlabot riteņu saķeri ar sliedēm, lai palīdzētu bremzēt un startēt, it sevišķi sliktos laika apstākļos.

Smilšu sakrāšanās uz sliedes galviņas tomēr var izraisīt vairākas problēmas, it sevišķi saistībā ar elektrisko sliežu ķēžu ieslēgšanu, kā arī pārmiju un pārbrauktuvju efektīvu ekspluatāciju.

Mašīnistam vienmēr jābūt iespējai izmantot smiltis, bet no tā jāatsakās, kad vien iespējams,

— pārmijās un uz pārbrauktuvēm,

— bremzējot, ja ātrums ir mazāks nekā 20 km/h.

Šos ierobežojumus tomēr nepiemēro, ja pastāv risks pabraukt zem aizliedzoša signāla vai cita nopietna negadījuma risks un ja smiltis radītu labāku saķeri,

— stāvot. Izņēmuma gadījums no šā noteikuma ir situācija, kad jāstartē vai jāpārbauda vilces vienības smiltnīca. (Pārbaude parasti jāveic teritorijās, kuras īpaši norādītas infrastruktūras reģistrā).

C2. **Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīču ieslēgšana**

Rezervēts

D. **VILCIENA KUSTĪBA**

D1. **Kustība normālos apstākļos**

D2. **Kustība traucētos apstākļos**

Rezervēts

E. **NOVIRZES, NEGADĪJUMI UN STARPGADĪJUMI**

Rezervēts

▼B

C PIELIKUMS

Ar drošību saistītas saziņas metodoloģija

Ievads

Šā dokumenta nolūks ir definēt noteikumus attiecībā uz ziņojumiem, kuri ir saistīti ar drošību un kurus nodod no vilcienu kustības vadības dienestiem vilcienu mašīnistiem un no vilcienu mašīnistiem vilcienu kustības vadības dienestiem; šos noteikumus piemēro attiecībā uz informāciju, kuru pārraida vai ar kuru apmainās drošībai būtiskās situācijās savstarpēji izmantojamā tīklā, un jo īpaši, lai

— definētu ar kustības drošību saistīto ziņojumu saturu un struktūru,

— definētu metodoloģiju šo ziņojumu balss pārraidei.

Uz šā pielikuma pamata:

— infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā ziņojumus un veidlapu grāmatiņas. Šos elementus nosūta dzelzceļa uzņēmumam, tiklīdz tiek darīti pieejami priekšraksti un noteikumi,

— infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa uzņēmums izstrādā dokumentus personālam (veidlapu grāmatiņas), instrukcijas par kustības vadību atbildīgajam personālam un 1. papildinājumu mašīnista priekšrakstiem "Saziņas procedūru rokasgrāmata".

Veidlapas var lietot dažādā apjomā, un veidlapu struktūra var mainīties. Dažiem riskiem veidlapu lietošana ir piemērota, turpretī citiem nav.

Noteikta riska kontekstā infrastruktūras pārvaldītājs, rīkojoties saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 9. panta 3. punktu, pieņem lēmumu, vai veidlapas lietošana ir piemērota situācijai. Veidlapa jālieto tikai tad, ja tās devums drošībai un efektivitātei ir lielāks nekā jebkādi trūkumi, kas rodas attiecībā uz drošību un efektivitāti.

Infrastruktūras pārvaldītājiem jāizveido saziņas protokola formalizēta struktūra atbilstoši šādām 3 kategorijām:

— steidzami (ārkārtas) mutiskie ziņojumi,

— rakstiskie rīkojumi,

— papildu ziņojumi saistībā ar izpildi.

Saziņas metodoloģija ir izstrādāta, lai veicinātu disciplinētu pieeju šo ziņojumu pārraidei.

1. **Saziņas metodoloģija**

1.1. *Metodoloģijas elementi un principi*

1.1.1. Procedūrās izmantojamie standarta termini

1.1.1.1. Runas pārraidīšanas procedūra

Termins, ar ko iespēju runāt nodod pretējai pusei:

klausos

1.1.1.2. Ziņojuma saņemšanas procedūra

— saņemot tiešu ziņojumu,

termins, ar ko apstiprina nosūtītā ziņojuma saņemšanu:

saņemts

termins, ko lieto, lai ziņojums tiktu atkārtots sliktas dzirdamības vai nesaprašanas dēļ:

atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

— saņemot ziņojumu, kurā atkārtots nosūtītais ziņojums,

▼B

termini, ko lieto, lai apstiprinātu, vai saņemtais nosūtītā ziņojuma atkārtojums ir tieši tāds pats kā nosūtītais ziņojums:

pareizi

vai nav:

kļūda (+ atkārtoju vēlreiz)

1.1.1.3. Saziņas pārtraukšanas procedūra

— ja ziņojums beidzies:

beidzu

— ja pārtraukums ir neilgs un sakari netiek pārtraukti,

termins, ko lieto, lūdzot pretējai pusei pagaidīt:

gaidiet

— ja pārtraukums ir neilgs, bet sakari tiek pārtraukti,

termins, ko lieto, lai pretējai pusei paziņotu, ka sakari tiek pārtraukti, bet vēlāk tie tiks atjaunoti:

izsaukšu vēlreiz

1.1.1.4. Rakstiska rīkojuma atsaukšana

Termins, ko lieto, lai atsauktu procedūru, kuras pamatā ir rakstisks rīkojums:

atsaucu procedūru .....

Ja ziņojums pēc tam ir jāturpina, procedūra jāatkārto no jauna.

1.1.2. Principi, kas jāpiemēro kļūdas vai nesaprašanas gadījumā

Iespējamo kļūdu labošanai saziņas laikā ir jāievēro turpmāk izklāstītie noteikumi.

1.1.2.1. Kļūdas

— **Kļūda pārraides laikā**

Ja pārraides laikā pats ziņojuma sūtītājs konstatē, ka notikusi kļūda, sūtītājam jāpieprasa atsaukums, nosūtot šādu procedūras ziņojumu:

kļūda (+ sagatavoju jaunu veidlapu …)

vai:

kļūda + atkārtoju vēlreiz

un tad sākotnējo ziņojumu nosūta vēlreiz.

— **Kļūda ziņojuma atkārtojumā**

Kad sūtītājs konstatē, ka saņemtajā viņa ziņojuma atkārtojumā ir kļūda, sūtītājs sūta šādus procedūras ziņojumus:

kļūda + atkārtoju vēlreiz

un tad sākotnējo ziņojumu nosūta vēlreiz.

1.1.2.2. Nesaprašana

Ja kāda puse ziņojumu nesaprot, tai jālūdz pretējā puse ziņojumu atkārtot, izmantojot šādu tekstu:

atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

▼B

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

Lai dažādās situācijās ziņojumus labāk saprastu un vieglāk izteiktu, visi termini jāizrunā lēni un pareizi, nosaucot pa burtiem vārdus un pa ciparіem skaitļus, kurus varētu pārprast. Piemēri tam varētu būt signālu vai pārmiju identifikācijas kodi.

Nosaukšanai pa burtiem jāpiemēro turpmāk izklāstītie noteikumi.

1.1.3.1. Vārdu un burtu grupu nosaukšana pa burtiem

Jāizmanto starptautiskais fonētiskais alfabēts.

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

Piemērs:

Pārmijas A B = pārmijas alfa, bravo

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

Ja to paredz infrastruktūras pārvaldītāja darba valodas(-u) alfabēts, infrastruktūras pārvaldītājs var pievienot citus burtus un visu pievienoto burtu fonētisko izrunu.

Ja vajadzīgs, dzelzceļa uzņēmums var pievienot sīkākus norādījumus par izrunu.

1.1.3.2. Skaitļu nosaukšana

Skaitļi jānosauc pa ciparіem.

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

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

Decimāldaļskaitļu nosaukšanai lieto vārdu “komats”.

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

1.1.3.3. Pulksteņa laika nosaukšana

Pulksteņa laiks jānorāda kā vietējais laiks, izrunājot tieši.

Piemērs: 10:52 = desmit un piecdesmit divas minūtes

Kaut gan šis ir pieņemtais princips, ja vajadzīgs, laiku var nosaukt arī pa ciparіem (viens, nulle, pieci, divi).

1.1.3.4. Attāluma un ātruma nosaukšana

Attālumu izsaka kilometros, un ātrumu – kilometros stundā.

Var izmantot jūdzes, ja šo mērvienību izmanto attiecīgajā infrastruktūrā.

1.1.3.5. Datuma nosaukšana

Datumus izsaka kā parasti vispārpieņemtajā veidā.

Piemērs: 10. decembris

▼B

1.2. *Saziņas struktūra*

Ar drošību saistīto ziņojumu pārraidei, izmantojot balss sakarus, ir šādas divas galvenās daļas:

— identifikācija un norādījumu pieprasīšana,

— paša ziņojuma pārraidīšana un pārraides izbeigšana.

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

1.2.1. Identifikācijas un norādījumu pieprasīšanas noteikumi

Lai puses varētu viena otru identificēt, definēt operatīvo situāciju un pārraidīt procedūru instrukcijas, spēkā ir turpmāk izklāstītie noteikumi.

1.2.1.1. Identifikācija

Ir ļoti būtiski, lai saziņa, izņemot augstākās prioritātes ļoti steidzamus ar drošību saistītus ziņojumus, ikreiz sāktos ar katru pusi identificējošiem ziņojumiem. Tas ne tikai ir pieklājīgi, bet, kas ir vēl svarīgāk, tas dod par vilcienu kustības vadību atbildīgajai personai pārliecību, ka tā sazinās ar pareizā vilciena mašīnistu, un mašīnists zina, ka runā ar pareizo signalizācijas vai kontroles centru. Tas jo īpaši ir būtiski, kad saziņa notiek teritorijās, kur pārklājas saziņas robežas.

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

Identifikācijai puses izmanto šādus ziņojumus.

— par kustības vadību atbildīgais personāls:

Vilciens..... ..... *(numurs)* šeit .... signāli *(vārds)*

— mašīnisti:

....signāli *(vārds)* šeit vilciens ..... *(numurs)*

Jāpiezīmē, ka pēc identifikācijas var papildus nosūtīt informatīvu ziņojumu, kurā par kustības vadību atbildīgajai personai sniedz pietiekami daudz informācijas par situāciju, lai tā varētu precīzi noteikt procedūru, kura mašīnistam pēc tam var būt jāizpilda.

1.2.1.2. Norādījumu pieprasīšana

Pirms tiek izpildīta katra procedūra, kuras pamatā ir rakstisks rīkojums, ir jābūt norādījumu pieprasījumam.

Norādījumu pieprasīšanai izmanto šādus terminus:

sagatavot procedūru .....

1.2.2. Noteikumi rakstisku rīkojumu un vārdisku ziņojumu pārraidīšanai

▼B

1.2.2.1. Augstākās prioritātes drošības ziņojumi

Steidzamības un obligāti izpildāmā satura dēļ šie ziņojumi:

— var tikt nosūtīti vai saņemti kustības laikā,

— var būt bez identifikācijas daļas,

— ir jāatkārto,

— iespējami drīz jāpapildina ar sīkāku informāciju.

1.2.2.2. Rakstiskie rīkojumi

Lai droši nosūtītu vai saņemtu (stāvot) procedūras ziņojumus, kas ir veidlapu grāmatiņā, jāievēro turpmāk izklāstītie noteikumi.

1.2.2.2.1. Ziņojuma nosūtīšana

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

1.2.2.2.2. Ziņojuma saņemšana

Pamatojoties uz sūtītāja sniegto informāciju, ziņojuma saņēmējam jāaizpilda attiecīgā veidlapa no veidlapu grāmatiņas.

1.2.2.2.3. Ziņojuma atkārtojums

Jāatkārto visi ziņojumi, kas ir veidlapu grāmatiņā.

1.2.2.2.4. Ziņojuma atkārtojuma pareizības apstiprināšana

Pēc visu ziņojuma atkārtojumu saņemšanas jāapstiprina to atbilstība vai neatbilstība nosūtītajam ziņojumam:

pareizi

vai:

kļūda + atkārtoju vēlreiz

kam seko atkārtoti nosūtīts sākotnējais ziņojums

1.2.2.2.5. Saņemšanas apstiprināšana

Visu ziņojumu saņemšana ir jāapstiprina pozitīvi vai negatīvi šādā veidā:

saņemts

vai:

negatīvi, atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)

1.2.2.2.6. Izsekojamība un apstiprināšana

Visiem no kustības vadības centra sūtītajiem ziņojumiem jābūt identifikācijas vai atļaujas numuram:

— ja ziņojums attiecas uz darbību, kuras veikšanai mašīnistam vajadzīga īpaša atļauja (piemēram, pabraukšana zem aizliedzoša signāla, u.c.):

atļauja .....
(numurs)

▼B

— visos citos gadījumos (piemēram, kad jārīkojas piesardzīgi, u.c.):

ziņojums..... ....
(numurs)

1.2.2.2.7. Atskaitīšanās

Par visiem ziņojumiem, kuros ir pieprasījums "atskaitīties", ir jānosūta "atskaite".

1.2.2.3. Papildziņojumi

Papildziņojumi:

— tiek sākti ar identifikācijas procedūru,

— ir īsi un precīzi (aprobežojas tikai ar nepieciešamo informāciju gadījumos, kad tā vajadzīga),

— tie jāatkārto nosūtītājam, kuram jāapstiprina, vai atkārtojums ir pareizs, vai nē,

— tiem var pievienot pieprasījumu sniegt norādījumus vai papildu informāciju.

1.2.2.4. Dažādi iepriekš nenoteikta satura informatīvi ziņojumi

Dažādi iepriekš nenoteikta satura informatīvi ziņojumi:

— tiek sākti ar identifikācijas procedūru,

— tiek sagatavoti pirms nosūtīšanas,

— tie jāatkārto nosūtītājam, kuram jāapstiprina, vai atkārtojums ir pareizs, vai nē.

2. **Procedūras ziņojumi**

2.1. *Ziņojumu raksturojums*

Procedūras ziņojumus izmanto, lai nosūtītu darbības norādījumus mašīnistam noteiktās situācijās atbilstoši priekšrakstiem mašīnistiem.

Tie sastāv no situācijai atbilstoša ziņojuma teksta un ziņojuma identifikācijas numura.

Ja par šādu ziņojumu tā saņēmējam ir jāatskaitās, tiek dots arī atskaites teksts.

Šie ziņojumi ir infrastruktūras pārvaldītāja darba valodā iepriekš noteiktas frāzes, un tās ir iepriekš sagatavotas kā papīra veidlapas vai elektroniskā veidā.

2.2. *Veidlapas*

Procedūras veidlapas ir formalizēti procedūras ziņojumu nesēji. Šie ziņojumi parasti ir saistīti ar darbu traucētā režīmā. Tipiski to piemēri ir atļauja mašīnistam pabraukt zem signāla "kustības atļaujas beigas", prasība samazināt ātrumu noteiktā posmā vai pārbaudīt līniju. Var būt arī citi apstākļi, kuros jāizmanto šādi ziņojumi.

Veidlapas paredzētas:

— kā vienots darba dokuments, ko reālā laikā izmanto par kustības vadību atbildīgais personāls un mašīnisti,

▼B

— kā atgādinājums mašīnistam par procedūru, kas jāievēro (īpaši darbā nepazīstamā vai maz izplatītā vidē),

— saziņas izsekojamības nodrošināšanai.

Šo veidlapu identificēšanai jāizstrādā vienreizēja parole vai cipars, kas attiecas uz procedūru. Kā pamats tam var būt veidlapas iespējamais izmantošanas biežums. Ja pastāv iespēja, ka no visām izstrādājamajām veidlapām visbiežāk izmantos veidlapu pabraukšanai zem aizliedzoša signāla vai kustības atļaujas beigām, tad šai veidlapai var piešķirt numuru 001 un tā tālāk.

2.3. *Veidlapu grāmatiņa*

Pēc tam, kad ir noteiktas visas veidlapas, kas jāizmanto, tās jāapkopo dokumentā vai elektroniskā veidā, ko sauc par veidlapu grāmatiņu.

Tas ir vienots dokuments, ko izmanto mašīnists un par kustības vadību atbildīgais personāls, sazinoties savā starpā. Tādēļ ir svarīgi, lai grāmatiņas, ko lieto mašīnists un ko lieto par kustības vadību atbildīgais personāls, tiktu izveidotas un numurētas vienādi.

Infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par veidlapu grāmatiņas un pašu veidlapu izveidi savā darba valodā.

Dzelzceļa uzņēmums var pievienot veidlapu grāmatiņā ietverto veidlapu un saistītās informācijas tulkojumus, ja uzskata, ka tas atvieglos mašīnistu apmācību un darbu reālā laika situācijās.

Ziņojumu pārraidē vienmēr jāizmanto infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda.

Veidlapu grāmatiņai ir divas daļas.

— Pirmajā daļā ietilpst:

  — atgādinājums par veidlapu grāmatiņas izmantošanu,

  — kustības vadības centra ierosināto procedūras veidlapu rādītājs,

  — mašīnista ierosināto procedūras veidlapu rādītājs, ja vajadzīgs,

  — situāciju saraksts ar savstarpējām norādēm uz izmantojamajām procedūras veidlapām,

  — skaidrojošā vārdnīca, kurā aprakstītas situācijas, kādās jālieto attiecīgās procedūras veidlapas,

  — kods ziņojumu lasīšanai pa burtiem (fonētiskais alfabēts u.c.).

Otrajā daļā apkopotas pašas procedūras veidlapas.

Veidlapu grāmatiņā iekļauti vairāki katras veidlapas eksemplāri, un ir ieteicams lietot lappušu dalītājus, lai atdalītu šīs daļas.

Dzelzceļa uzņēmums mašīnista veidlapu grāmatiņā var iekļaut tekstu ar paskaidrojumiem par visām veidlapām un situācijām, uz kurām tās attiecas.

3. **Papildziņojumi**

Papildziņojumi ir informatīvi ziņojumi, kurus izmanto:

— mašīnists par kustības vadību atbildīgā personāla informēšanai vai

— par kustības vadību atbildīgais personāls mašīnista brīdināšanai reti sastopamās situācijās,

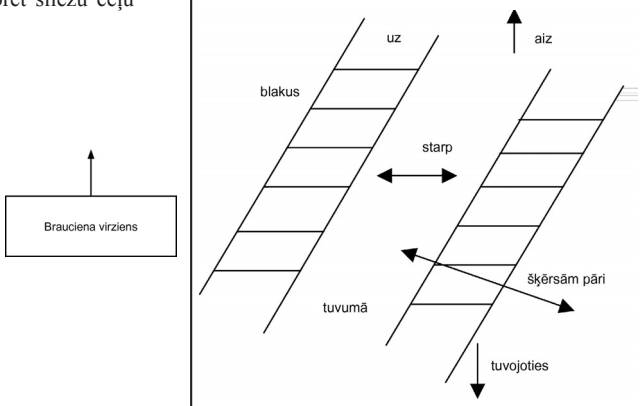
▼B

kurās tādēļ iepriekš noteiktas veidlapas uzskata par nevajadzīgām, vai saistībā ar vilciena ekspluatāciju vai ar vilciena vai infrastruktūras tehnisko stāvokli.

Lai atvieglotu situāciju aprakstīšanu un informatīvu ziņojumu sastādīšanu, jāizstrādā ziņojuma paraugs, dzelzceļa terminoloģijas skaidrojošā vārdnīca, izmantojamo ritošo sastāvu aprakstoša shēma un infrastruktūras būvju un iekārtu (sliežu ceļa, vilces elektroapgādes u.c.) apraksts.

3.1. *Ziņojuma struktūras pamatnostādnes*

Ziņojumus var strukturēt šādi.

Saziņas plūsmas posms	Ziņojuma elements
Informācijas nosūtīšanas iemesls	☐ informācijai ☐ rīcībai
Novērojumi	☐ Te ir ☐ Es redzēju ☐ Man bija ☐ Es sadūros ar
Novietojums — uz līnijas	☐ pie ..... (*stacijas nosaukums*) ☐ ..... *(raksturīgais punkts)* ☐ kilometru staba/kilometru atzīmes ..... *(numurs)*
— attiecībā uz manu vilcienu	☐ motorvagons ..... (*numurs*) ☐ sakabes vagons ..... (*numurs*)
Veids — objekts — cilvēks	..... *(skatīt skaidrojošo vārdnīcu)*
Stāvoklis — nekustīgs	☐ stāv uz ☐ guļ uz ☐ uzkritis uz
— kustīgs	☐ iet ☐ skrien ☐ virzienā
ovietojums attiecībā pret sliežu ceļu	

Pēc šiem ziņojumiem var sekot pieprasījums sniegt norādījumus.

Ziņojumu elementi tiek sniegti gan dzelzceļa uzņēmuma, gan attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju izvēlētajā(-s) darba valodā(-s).

▼B

3.2. *Dzelzceļa terminoloģijas skaidrojošā vārdnīca*

Dzelzceļa uzņēmumam jāizstrādā dzelzceļa terminoloģijas skaidrojošā vārdnīca par visiem dzelzceļa tīkliem, kuros darbojas šā uzņēmuma vilcieni. Vārdnīcā ir jāiekļauj regulāri izmantojamie termini valodā, kuru izvēlējies dzelzceļa uzņēmums, un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā(-s), kuru infrastruktūra tiek izmantota.

Vārdnīcā ir divas daļas:

— terminu priekšmetu rādītājs,

— terminu saraksts alfabētiskā secībā.

3.3. *Ritošo sastāvu aprakstoša shēma*

Dzelzceļa uzņēmums sagatavo izmantotā ritošā sastāva aprakstošo shēmu, ja tas uzskata, ka šāda shēma dotu labumu tā darbībai. Tajā jānorāda visi to komponentu nosaukumi, par kuriem var būt jāsazinās ar iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Tajā ir parasti izmantojamie nosaukumi standarta terminiem valodā, kuru izvēlējies dzelzceļa uzņēmums, un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā(-s), kuru infrastruktūra tiek izmantota.

3.4. *Infrastruktūras iekārtu (sliežu ceļš, vilces elektroapgāde u.c.) apraksts*

Dzelzceļa uzņēmums sagatavo infrastruktūras iekārtu (sliežu ceļš, vilces elektroapgāde u.c.) aprakstu, ja tas uzskata, ka šāds apraksts dotu labumu tā darbībai. Tajā norāda to komponentu nosaukumus, par kuriem var būt jāsazinās ar iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Tajā ir parasti izmantojamie nosaukumi standarta terminiem valodā, kuru izvēlējies dzelzceļa uzņēmums, un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā(-s), kuru infrastruktūra tiek izmantota.

4. **Vārdisko ziņojumu veidi un struktūra**

4.1. *Ārkārtas ziņojumi*

Ārkārtas ziņojumi paredzēti neatliekami izpildāmu norādījumu pārraidīšanai saistībā ar dzelzceļa drošību.

Lai novērstu iespējamos pārpratumus, šie ziņojumi ir jāatkārto.

Zemāk norādīti galvenie ziņojumi, kurus var nosūtīt un kas ir klasificēti atkarībā no vajadzības.

Ja vajadzīgs, infrastruktūras pārvaldītājs var papildus definēt vēl citus ārkārtas ziņojumus.

Ārkārtas ziņojumiem var sekot rakstisks rīkojums (skatīt 2. apakšiedaļu).

Teksts, kas veido ārkārtas ziņojumus, norādīts priekšrakstos mašīnistiem (1. papildinājumā "Saziņas procedūru rokasgrāmata") un dokumentācijā, ko izsniedz par kustības vadību atbildīgajam personālam.

4.2. *Ziņojumi, ko nosūta kustības vadības centrs vai mašīnists*

— Nepieciešamības gadījumā apturēt visus vilcienus

Ja nepieciešams apturēt visus vilcienus, tas jāpārraida ar skaņas signālu; ja tas nav iespējams, jālieto šāda frāze:

Avārija, apturēt visus vilcienus

Ja vajadzīgs, šajā ziņojumā var norādīt vietu vai teritoriju.

▼B

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

Šķērslis
vai ugunsgrēks,
vai.....
(cits iemesls)
uz līnijas ..... **kur** ..... **(km)**
(nosaukums)
Vilciena mašīnists .....
(numurs)

— Nepieciešamības gadījumā apturēt kādu konkrētu vilcienu:

Vilciens	**(uz līnijas/ceļa)**
(numurs)	*(nosaukums/numurs)*
Avārijas apstāšanās	

Šādā situācijā ziņu var papildināt ar līnijas vai ceļa nosaukumu vai numuru.

4.3. *Ziņojumi, kurus nosūta mašīnists*

— Nepieciešamība pārtraukt vilces vienības elektroapgādi:

Strāvas avārijas atslēgšana

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

Attālums	
(km)	
uz	**līnijas/ceļa**
(nosaukums/numurs)	
starp ..... **un**	
(stacija)	*(stacija)*
Pamatojums	
Vilciena mašīnists	
(numurs)	

Šajā situācija ziņojumu var papildināt ar līnijas vai ceļa nosaukumu vai numuru.

▼B

D PIELIKUMS.

Informācija, kurai jābūt pieejamai dzelzceļa uzņēmumam saistībā ar līniju(-ām), kuras tas iecerējis izmantot

1. DAĻA. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA PAR INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJU

1.1. Infrastruktūras pārvaldītāja(-u) nosaukums/identifikācija

1.2. Valsts (vai valstis)

1.3. Īss apraksts

1.4. Vispārīgo ekspluatācijas noteikumu saraksts (un informācija, kā tos iegūt)

2. DAĻA. KARTES UN DIAGRAMMAS

2.1. **Ģeogrāfiskā karte**

2.1.1. Maršruti

2.1.2. Nozīmīgākās vietas (stacijas, parki, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi)

2.2. **Līnijas shēma**

Informāciju sniedz shēmas veidā, vajadzības gadījumā papildinot ar tekstu. Ja tiek sniegta atsevišķa stacijas/parka/depo shēma, līnijas shēmā uzrādīto informāciju var vienkāršot

2.2.1. Attāluma norādes

2.2.2. Norādījumi par izmantojamām līnijām, apvedceļiem, pievedceļiem un aizsargstrupceļiem

2.2.3. Savienojumi starp izmantojamām līnijām

2.2.4. Nozīmīgākās vietas (stacijas, parki, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi)

2.2.5. Visu stacionāro signālu atrašanās vieta un nozīme

2.3. **Staciju/parku/depo shēmas (N.B. attiecas tikai uz vietām, kas ir pieejamas savstarpēji izmantojamam transportam)**

Informācija jānorāda vietai raksturīgās shēmās, vajadzības gadījumā papildinot ar tekstu

2.3.1. Vietas nosaukums

2.3.2. Vietas identifikācijas kods

2.3.3. Vietas veids (pasažieru terminālis, kravas terminālis, parks, depo)

2.3.4. Visu stacionāro signālu atrašanās vieta un nozīme

2.3.5. Sliežu ceļu identifikācija un plāns, tostarp aizsargstrupceļi

2.3.6. Norādes par peroniem

2.3.7. Peronu garums

2.3.8. Peronu augstums

2.3.9. Norādes par rezerves ceļiem

2.3.10. Rezerves ceļu garums

2.3.11. Krasta elektroapgādes pieejamība

2.3.12. Attālums no perona malas līdz sliežu ceļa viduslīnijai paralēli rites virsmai

2.3.13. (Pasažieru stacijām) Pieejamības iespējas cilvēkiem ar īpašām vajadzībām

▼B

3. DAĻA. ĪPAŠA INFORMĀCIJA PAR LĪNIJAS IECIRKŅIEM

3.1. **Vispārīgs raksturojums**

3.1.1. Valsts

3.1.2. Līnijas iecirkņa identifikācijas kods – valsts kods

3.1.3. Līnijas iecirkņa 1. galējais punkts

3.1.4. Līnijas iecirkņa 2. galējais punkts

3.1.5. Laiks, kad līnija atvērta satiksmei (pulksteņa laiks, dienas, īpašas izmaiņas brīvdienās)

3.1.6. Attāluma norādes līnijas malās (biežums, izskats un novietojums)

3.1.7. Satiksmes veids (jaukta, pasažieru, kravas, …)

3.1.8. Maksimālais atļautais ātrums

3.1.9. Jebkāda cita informācija, kas nepieciešama drošībai

3.1.10. Īpašas vietējas ekspluatācijas prasības (tostarp jebkāda personālam vajadzīga īpaša kompetence)

3.1.11. Īpaši ierobežojumi attiecībā uz bīstamām kravām

3.1.12. Īpaši ierobežojumi attiecībā uz iekraušanu

3.1.13. Paraugs ziņojumam par pagaidu darbiem (un veids, kā to iegūt)

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

3.2. **Īpaši tehniski raksturlielumi**

3.2.1. Infrastruktūras SITS EK verificēšana

3.2.2. Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama

3.2.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts

3.2.4. Iespējamo īpašo izņēmumu saraksts

3.2.5. Sliežu platums

3.2.6. Būvju gabarīts

3.2.7. Maksimālā ass slodze

3.2.8. Maksimālā slodze uz metru

3.2.9. Šķērseniskā sliežu slodze

3.2.10. Gareniskā sliežu slodze

3.2.11. Līkuma minimālais rādiuss

3.2.12. Slīpuma procents

3.2.13. Slīpuma atrašanās vietas

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

3.2.15. Tilti

3.2.16. Viadukti

3.2.17. Tuneļi

3.2.18. Piezīmes

3.3. **Enerģijas apgādes apakšsistēma**

3.3.1. Enerģijas apgādes SITS EK verificēšana

▼B

3.3.2. Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama

3.3.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts

3.3.4. Iespējamo īpašo izņēmumu saraksts

3.3.5. Enerģijas apgādes sistēmas veids (piemēram, nav, gaisa, trešās sliedes)

3.3.6. Enerģijas apgādes sistēmas frekvence (piemēram, maiņstrāvas, līdzstrāvas)

3.3.7. Minimālais spriegums

3.3.8. Maksimālais spriegums

3.3.9. Ierobežojumi, kas attiecas uz īpašas(-u) elektriskas(-u) vilces vienības(-u) energopatēriņu

3.3.10. Ierobežojums saistībā ar motorvagonu vilces vienību atbilstību kontaktstrāvas līniju posmiem (pantogrāfu izvietojumam)

3.3.11. Kā atslēgt elektrības padevi

3.3.12. Kontakttīkla augstums

3.3.13. Pieļaujamais kontakttīkla slīpums attiecībā pret sliedēm un slīpuma izmaiņas

3.3.14. Apstiprināto pantogrāfu veids

3.3.15. Minimālais statiskais spēks

3.3.16. Maksimālais statiskais spēks

3.3.17. Neitrālo posmu atrašanās vietas

3.3.18. Informācija par ekspluatāciju

3.3.19. Pantogrāfu nolaišana

3.3.20. Nosacījumi attiecībā uz rekuperatīvo bremzēšanu

3.3.21. Maksimālā atļaujamā vilciena strāva

3.4. **Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēma**

3.4.1. Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS EK verificēšana

3.4.2. Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama

3.4.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts

3.4.4. Iespējamo īpašo izņēmumu saraksts

ERTMS/ETCS

3.4.5. Izmantošanas līmenis

3.4.6. Blakus līnijai uzstādītās fakultatīvās funkcijas

3.4.7. Uz borta vajadzīgās fakultatīvās funkcijas

3.4.8. Programmatūras versijas numurs

3.4.9. Datums, kad šī versija nodota ekspluatācijā

ERTMS/GSM-R radio

3.4.10. Funkcionālo prasību specifikācijās norādītās fakultatīvās funkcijas

3.4.11. Versijas numurs

3.4.12. Datums, kad šī versija nodota ekspluatācijā

ERTM/ETCS 1. LĪMENIM AR "INFILL" FUNKCIJU

▼B

3.4.13. Ritošajam sastāvam vajadzīgā tehniskā īstenošana

B klases vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdinājuma sistēma(-s)

3.4.14. Valstu noteikumi B klases sistēmu ekspluatācijai (+ veids, kā tos iegūt)

Līnijas sistēma

3.4.15. Atbildīgā dalībvalsts

3.4.16. Sistēmas nosaukums

3.4.17. Programmatūras versijas numurs

3.4.18. Datums, kad šī versija nodota ekspluatācijā

3.4.19. Derīguma perioda beigas

3.4.20. Nepieciešamība pēc vienlaikus vairāk nekā vienas iedarbinātas sistēmas

3.4.21. Borta sistēma

B klases radio sistēma

3.4.22. Atbildīgā dalībvalsts

3.4.23. Sistēmas nosaukums

3.4.24. Versijas numurs

3.4.25. Datums, kad šī versija nodota ekspluatācijā

3.4.26. Derīguma perioda beigas

3.4.27. Īpaši nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām B klases vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdinājuma sistēmām

3.4.28. Īpaši tehniskie nosacījumi, lai pārslēgtos starp *ERTMS/ETCS* un B klases sistēmām

3.4.29. Īpaši nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām radio sistēmām

Tehniski traucēta darbība

3.4.30. ERTM/ETCS

3.4.31. B klases vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdinājuma sistēma

3.4.32. ERTM/GSM-R

3.4.33. B klases radio sistēma

3.4.34. Blakus līnijai esoša signalizācija

Ar bremzēšanas efektivitāti saistīti ātruma ierobežojumi

3.4.35. ERTM/ETCS

3.4.36. B klases vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdinājuma sistēmas

Valstī noteiktais regulējums funkcionējošai B klases sistēmai

3.4.37. Ar bremzēšanas efektivitāti saistītais valstī noteiktais regulējums

3.4.38. Cits valstī noteiktais regulējums, piemēram, dati, kas atbilst *UIC* brošūrai 512 (8. izdevums, 1.1.79 un 2. grozījumi)

Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas infrastruktūras elektromagnētiskās savietojamības jutīgums

3.4.39. Prasība noteikšanai saskaņā ar Eiropas standartiem

3.4.40. Induktīvās bremzes lietošanas pieņemamība

3.4.41. Magnētiskās bremzes lietošanas pieņemamība

▼B

3.4.42. Prasības tehniskajiem risinājumiem attiecībā uz īstenotajiem izņēmumiem

3.5. **Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma**

3.5.1. Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS EK verificēšana

3.5.2. Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojama

3.5.3. Iespējamo īpašo gadījumu saraksts

3.5.4. Iespējamo īpašo izņēmumu saraksts

3.5.5. Valoda, ko izmanto drošībai būtiskā saziņā ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu

3.5.6. Īpaši klimatiskie apstākļi un ar tiem saistītie noteikumi

▼B

E PIELIKUMS.

Valodas un saziņas prasmju līmenis

Valodas mutvārdu prasmi var iedalīt piecos līmeņos.

Līmenis	Apraksts
5	— var pielāgot savu runas veidu sarunas biedram — var izteikt viedokli — var apspriesties — var pārliecināt — var dot padomus
4	— var atrisināt pilnībā neparedzētas situācijas — var izdarīt pieņēmumus — var paust argumentētu viedokli
3	— var atrisināt praktiskas situācijas, kurās ir kāds neparedzēts elements — var aprakstīt — var uzturēt vienkāršu sarunu
2	— var atrisināt vienkāršas praktiskas situācijas — var uzdot jautājumus — var atbildēt uz jautājumiem
1	— var runāt, izmantojot iegaumētus teikumus

Šis pielikums ir pagaidu daļa. Tiek sagatavoti detalizētāki noteikumi, kas tiks iekļauti šajā SITS tās nākamajā pārskatīšanas reizē un kas atbildīs parastā dzelzceļa satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS ietvertajiem priekšlikumiem.

Ir plānots arī iekļaut līdzekli, kas jāizmanto, novērtējot personas kompetences līmeni. Tas būs pieejams šīs SITS nākamajā versijā.

▼B

F PIELIKUMS.

Informatīvas un neobligātas pamatnostādnes satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas novērtēšanai

(Šā moduļa kontekstā izteiciens "dalībvalsts" nozīmē dalībvalsti vai citu dalībvalsts nozīmētu iestādi, kas veic novērtējumu).

1. Šajā pielikumā noteiktas pamatnostādnes, kam jāveicina dalībvalstu novērtējums, ar ko apstiprina, ka piedāvātais(-ie) ekspluatācijas process(-i):

   — atbilst šai SITS un pierāda, ka ir izpildītas Direktīvas 96/48/EK pamatprasības [1] (un visi Direktīvā 2004/50/EK iekļautie grozījumi),

   — atbilst citiem tiesību aktiem, tostarp Direktīvai 2004/49/EK,

   un var tikt ieviests(-i).

2. Attiecīgajam infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam jāiesniedz dalībvalstij attiecīgā dokumentācija (kā aprakstīts 3. punktā zemāk), kurā aprakstīts(-i) jaunais(-ie) vai grozītais(-ie) ekspluatācijas process(-i).

   Par jaunā(-o) vai grozītā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) koncepciju un izstrādi iesniegtajai dokumentācijai jābūt pietiekami detalizētai, lai dalībvalsts varētu saprast piedāvājuma loģisko pamatu. Turklāt, ja apakšsistēmas uzlabo vai atjauno, iesniegtajos datos jāiekļauj arī atgriezeniskā saite par ekspluatācijā gūto pieredzi.

   Dokumentāciju var iesniegt kā dokumentu vai elektroniskā formā (vai kā abu veidu apvienojumu). Dalībvalsts var pieprasīt papildu kopijas, ja tas ir vajadzīgs novērtējuma veikšanai.

3. Novērtējuma apraksts

3.1. Dokumentācijā, kurā aprakstīts(-i) attiecīgais(-ie) ekspluatācijas process(-i), ir vismaz šādi elementi:

   — infrastruktūras pārvaldītāja vai dzelzceļa uzņēmuma organizācijas vispārīgs apraksts (pārskats par vadību/uzraudzību un funkcionalitāti) līdz ar precīzu informāciju par apstākļiem un struktūru, kādā novērtējamo(-s) ekspluatācijas procesu(-s) izmantos un ekspluatēs,

   — precīza informācija par visiem saistītajiem ekspluatācijas procesiem, kas jāveic (parasti procedūras, norādījumi, datorprogrammas utt.),

   — apraksts par to, kā attiecīgo(-s) ekspluatācijas procesu(-s) īstenos, izmantos un kontrolēs, iekļaujot analīzi par jebkādu izmantojamu īpašu aprīkojumu,

   — precīza informācija par cilvēkiem, kurus ietekmēs ekspluatācijas process(-i), apmācību un/vai instruktāžu, kas tiks veikta, un riska novērtējumu jebkādai attiecīgai situācijai, kurā varētu nonākt cilvēki,

   — kārtība, kādā tiks veikti ekspluatācijas procesa(-u) turpmāki grozījumi un atjaunināšana (PIEZĪME: tas neietver turpmākas būtiskas izmaiņas vai jaunu(-s) procesu(-s) – šādā gadījumā šajās pamatnostādnēs paredzēta jaunas dokumentācijas iesniegšana),

   — shēma, kurā parādīts, kā vajadzīgā atgriezeniskā informācija (un visa pārējā ar ekspluatāciju saistītā informācija) nonāk infrastruktūras pārvaldītāja vai dzelzceļa uzņēmuma organizācijā, iziet no tās un cirkulē ap to, atbalstot attiecīgos ekspluatācijas procesus,

[1] Pamatprasības ir atspoguļotas tehniskajos parametros, saskarnēs un darbības efektivitātes prasībās, kas noteiktas šīs SITS 4. nodaļā.

▼B

— apraksti, izskaidrojumi un visi vajadzīgie ieraksti, kas vajadzīgi, lai saprastu attiecīgo jaunā(-o) vai grozītā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) koncepciju un izstrādi (PIEZĪME: par drošībai būtiskiem procesiem jāiekļauj ar jaunā(-o)/grozītā(-o) procesa(-u) īstenošanu saistīto risku analīze),

— pierādījums par attiecīgā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) atbilstību šīs SITS prasībām.

Vajadzības gadījumā tiek iesniegti arī šādi elementi:

— saraksts ar specifikācijām vai Eiropas standartiem, saskaņā ar kuriem ir apstiprināti attiecīgie apakšsistēmas ekspluatācijas procesi, un šādas atbilstības pierādījums,

— pierādījums atbilstībai citiem tiesību aktiem, kas izriet no līguma (iekļaujot sertifikātus),

— attiecīgiem ekspluatācijas procesiem noteiktie īpašie nosacījumi vai ierobežojumi.

3.2. Dalībvalsts

— noskaidro attiecīgos šīs SITS noteikumus, kuriem jāatbilst attiecīgajam(-iem) ekspluatācijas procesam(-iem),

— pārbauda, ka iesniegtā dokumentācija ir pilnīga un atbilst 3.1. pantam,

— pārbauda iesniegto dokumentāciju un novērtē, vai

— attiecīgais(-ie) ekspluatācijas process(-i) atbilst attiecīgajām SITS prasībām,

— jaunā(-o) vai pārskatītā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) koncepcija un izstrāde (iekļaujot jebkādu risku novērtēšanu) ir pamatota, un tās pārvaldīšana ir kontrolēta,

— pasākumi ekspluatācijas procesa(-u) īstenošanai un to izmantošanai/-kontrolei pēc tam nodrošinās pastāvīgu atbilstību attiecīgajām SITS prasībām,

— dokumentē (novērtējuma ziņojumā, skatīt 4. punktu zemāk) konstatējumus attiecībā uz ekspluatācijas procesa(-u) atbilstību SITS noteikumiem.

4. Novērtējuma ziņojumā jāiekļauj vismaz šāda informācija:

— dati par attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju/dzelzceļa uzņēmumu,

— novērtētā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) apraksts, iekļaujot informāciju par jebkādām attiecīgām īpašām procedūrām, norādījumiem, datorprogrammām,

— ar attiecīgā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) kontroli un izmantošanu saistīto elementu apraksts, tai skaitā uzraudzība, atgriezeniskā saite un pielāgošana,

— jebkādu palīginspekciju un auditu ziņojumi, kas sastādīti saistībā ar novērtēšanu,

— apstiprinājums, ka attiecīgais(-ie) ekspluatācijas process(-i) un tā/to īstenošanas nosacījumi nodrošinās atbilstību šīs SITS attiecīgajās nodaļās noteiktajām prasībām, iekļaujot jebkādas rezervētās pozīcijas pēc novērtējuma pabeigšanas,

— nosacījumu un ierobežojumu pārskats (iekļaujot jebkādus piemērotus ierobežojumus, kas attiecas uz rezervētajām pozīcijām) attiecīgā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) īstenošanai,

— novērtējumā iesaistītās dalībvalsts iestādes nosaukums un adrese, kā arī ziņojuma pabeigšanas datums.

Ja, pamatojoties uz novērtējuma ziņojumu, infrastruktūras pārvaldītājam/-dzelzceļa uzņēmumam nepiešķir atļauju/sertifikātu attiecīgo ekspluatācijas procesu īstenošanai, dalībvalstij jāsniedz detalizēti iemesli šādai rīcībai saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK.

▼B

G PIELIKUMS.

Informatīvs un neobligāts to elementu saraksts, kuri jāverificē katram pamatparametram

Šis pielikums ir izstrādes sākuma stadijā, un pie tā vēl tiks strādāts. Tas iekļauts tikai kā darba dokuments.

Saistībā ar sertifikācijas un atļaujas piešķiršanas procesiem, kas aprakstīti Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantā, šajā pielikumā ir izklāstīta šāda pamatojošā informācija:

— **A** – ieraksts, kas ir organizatoriska rakstura vai attiecas uz principiem un kas jāiekļauj drošības vadības sistēmā,

— **B** – ieraksts, kas ir detalizēta procedūra vai ekspluatācijas process, kas atbalsta drošības vadības sistēmas organizatoriskos principus un ko piemēro tikai dalībvalsts teritorijā.

Novērtējamais parametrs	Katra parametra verificējamie elementi	SITS atsauce	Attiecas uz		A/B
			DzU	IP	
Dokumentācija mašīnistiem	Priekšrakstu mašīnistiem sastādīšana (iekļaujot tulkošanu [kur vajadzīgs] un validācijas procesu)	4.2.1.2.1.	X		A
	IP process DzU vajadzīgās informācijas sniegšanai	4.2.1.2.1.		X	A
	Priekšrakstos mašīnistiem iekļautas šīs SITS obligātās prasības un IP pieprasītās īpašās procedūras	4.2.1.2.1.	X		B
	Mašīnista maršruta apraksta sastādīšanas process (un validācijas process)	4.2.1.2.2.1.	X		A
	Mašīnista maršruta aprakstā iekļautas šīs SITS obligātās prasības	4.2.1.2.2.1.	X		B
	Process, kā IP informē DzU par ekspluatācijas noteikumiem/informāciju par ekspluatāciju	4.2.1.2.2.2.		X	A
	Process izmaiņu apkopošanai īpašā dokumentā	4.2.1.2.2.2.	X		A
	Process mašīnistu informēšanai par izmaiņām reālā laikā	4.2.1.2.2.3.		X	A
	Process mašīnistu nodrošināšanai ar informāciju par vilcienu kustības grafiku	4.2.1.2.3.	X		A
	Process mašīnistu nodrošināšanai ar informāciju par ritošo sastāvu	4.2.1.2.4.	X		A
	Process tikai noteiktai vietai raksturīgu noteikumu un kārtības apkopošanai (iekļaujot validācijas procesu) *kustības vadības personālam*	4.2.1.3.	X		B
Dokumentācija par kustības vadību atbildīgajam IP personālam	Ar drošību saistītas saziņas process starp IP un DzU personālu	4.2.1.4.		X	A
Ar drošību saistīta saziņa starp DzU un IP personālu	Process, ar kuru nodrošina, ka personāls izmanto darba saziņas metodoloģiju, kā noteikts šīs SITS C pielikumā	4.2.1.5., 4.6.1.3.1.	X		A
				X	A
Vilciena redzamība	Process, ar kuru nodrošina, ka vilciena priekšgala apgaismojums atbilst šīs SITS prasībām	4.2.2.1.2., 4.3.3.4.1.	X		A
Vilciena dzirdamība	Process, ar kuru nodrošina, ka vilciena dzirdamība atbilst šīs SITS prasībām	4.2.2.2., 4.3.3.5.	X		A

▼B

Novērtējamais parametrs	Katra parametra verificējamie elementi	SITS atsauce	Attiecas uz		A/B
			DzU	IP	
Ritekļu identifikācija	Process, ar kuru pierāda atbilstību šīs SITS P pielikumam	4.2.2.3.	X		A
Prasības pasažieru vagoniem	Process, ar kuru pierāda atbilstību šīs SITS prasībām	4.2.2.4.	X		A
Vilciena sastādīšana	Process vilciena sastādīšanas noteikumu izstrādei (iekļaujot validācijas procesu)	4.2.2.5.	X		A
	Vilciena sastādīšanas noteikumos iekļauj šajā SITS norādītās obligātās prasības	4.2.2.6.	X		B
Prasības bremzēšanai	Process, ar kuru nodrošina ar maršrutu saistītas informācijas sniegšanu, kas vajadzīga bremžu darbības efektivitātes aprēķinam vai nepieciešamās faktiskās efektivitātes sasniegšanai	4.2.2.6.2.		X	A
	Process nepieciešamās bremžu darbības efektivitātes aprēķinam vai sasniegšanai (“Bremzēšanas noteikumi”)	4.2.2.6.2., 4.3.2.1.	X		B
Atbildība par vilciena uzturēšanu darba kārtībā	Definīcija ar drošību saistītajam vilciena aprīkojumam, kas vajadzīgs, lai vilcienu varētu droši izmantot	4.2.2.7.1.	X		B
	Process, ar kuru nodrošina, ka tiek noteikti visi vilciena raksturlielumu pārveidojumi, kas ietekmē vilciena darbības efektivitāti, un ka IP saņem šo informāciju	4.2.2.7.1.	X		A
	Process, ar kuru nodrošina, ka informācija par vilciena izmantošanu ir pieejama IP pirms atiešanas	4.2.2.7.2.	X		A
Vilcienu kustības plānošana	Process, ar kuru nodrošina, ka DzU, pieprasot ceļu vilcienam, sniedz IP pieprasītos datus	4.2.3.1.		X	A
Vilcienu identifikācija	Process, ar kuru vilcieniem piešķir unikālus un nepārprotamus vilcienu identifikācijas numurus	4.2.3.2.		X	A
Atiešanas procedūras	Pirms atiešanas veicamo pārbaužu definīcija	4.2.3.3.1.	X		B
	Process, kā ziņo par faktoriem, kas var ietekmēt vilcienu izmantošanu	4.2.3.3.2.	X		A
Satiksmes vadība	Līdzekļu nodrošināšana reālā laika informācijas reģistrēšanai, iekļaujot šajā SITS pieprasītos obligātos datus	4.2.3.4.1.		X	B
	Satiksmes nodrošināšanas kontroles un uzraudzības procedūru definīcija	4.2.3.4.2.1.		X	B
	Process, ar kuru nodrošina līniju stāvokļa un vilcienu raksturlielumu izmaiņu vadību	4.2.3.4.2.		X	B
	Process, ar kuru norāda aptuveno laiku, kad vilciens jānodod no viena IP otram	4.2.3.4.2.2.		X	B
Bīstamās kravas	Process, ar kuru nodrošina bīstamo kravu uzraudzību, iekļaujot šīs SITS obligātās prasības	4.2.3.4.3.	X		A
Darba kvalitāte	Process, kā uzraudzīt visu attiecīgo dienestu efektīvu darbu un visiem attiecīgajiem IP un DzU darīt zināmas šībrīža tendences	4.2.3.4.4.	X		B
				X	B
Datu reģistrēšana	To datu saraksts, kas jāreģistrē ārpus vilciena, iekļaujot šajā SITS obligāti reģistrējamo vienību sarakstu	4.2.3.5.1.		X	A
	To datu saraksts, kas jāreģistrē vilcienā, iekļaujot šajā SITS obligāti reģistrējamo vienību sarakstu	4.2.3.5.2., 4.3.2.3.	X		A

▼B

Novērtējamais parametrs	Katra parametra verificējamie elementi	SITS atsauce	Attiecas uz		A/B
			DzU	IP	
Traucēts darbības režīms	Process, kā citus lietotājus informē par apstākļiem, kas var izraisīt darba traucējumus	4.2.3.6.2.		X	A
			X		A
	To norādījumu definīcija, kas IP jāsniedz vilcienu mašīnistiem, kad darbs ir traucēts	4.2.3.6.3.		X	B
	Tādu piemērotu pasākumu definīcijas, kas attiecas uz paredzamajiem darba traucējumu scenārijiem, iekļaujot šajā SITS minētās prasības	4.2.3.6.4.		X	B
Pasākumi ārkārtas situācijā	Process, ar kuru definē un dara zināmus pasākumus darbam ārkārtas situācijā	4.2.3.7.		X	A
	Process, ar kuru pasažieriem sniedz drošības instrukcijas un norādījumus ārkārtas situācijās	4.2.3.7.	X		A
Palīdzība vilciena apkalpei nopietnā negadījumā	Process, kā palīdzēt vilciena apkalpei, kuras darbs ir traucēts, lai neatpaliktu no kustības grafika	4.2.3.8.	X		A
Profesionālā kompetence un valodu prasme	Process profesionālo zināšanu novērtēšanai saskaņā ar šīs SITS obligātajām prasībām	4.6.1.1.	X		A
				X	A
	Kompetences vadības sistēmas noteikšana, lai nodrošinātu personāla spējas pielietot savas zināšanas praksē saskaņā ar šīs SITS obligātajām prasībām	4.6.1.2.	X		A
				X	A
	Process, ar ko novērtē, vai valodu prasme atbilst šīs SITS obligātajām prasībām	4.6.2.	X		A
				X	A
	Vilciena apkalpes novērtēšanas process, tostarp, vērtējot šādus aspektus: pamatkompetence, procedūras un valodas zināšanas, maršruta pārzināšana, zināšanas par ritošo sastāvu, īpaša kompetence (piemēram, attiecībā uz gariem tuneļiem)	4.6.3.1., 4.6.3.2.3.	X		A
				X	A
	Apmācības un kompetences vajadzību analīzes noteikšana personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, ņemot vērā šīs SITS obligātās prasības	4.6.3.2.	X		A
				X	A
Veselības un drošības nosacījumi	Process, ar ko nodrošina personāla medicīnisko atbilstību, iekļaujot narkotiku un alkohola ietekmes kontroli uz personas darba kvalitāti	4.7.1.	X		A
				X	A
	Kritēriju noteikšana: arodslimību ārstu un medicīnisko organizāciju apstiprināšanai, psihologu apstiprināšanai, medicīniskajai un psiholoģiskajai izmeklēšanai	4.7.2., 4.7.3., 4.7.4.	X		A
				X	A
	Medicīnisko prasību noteikšana, iekļaujot — vispārējo veselību, — redzi, — dzirdi, ►M1 ———— ◄	4.7.5.	X		A
				X	A
▼M1	————				

————

▼B

I PIELIKUMS.

Nav izmantots

▼B

J PIELIKUMS.

Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kompetenci ar vilciena pavadīšanu saistītiem uzdevumiem

1. **VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS**

— Šis pielikums, kas jālasa saistībā ar šīs SITS 4.6. un 4.7. apakšiedaļu un ritošā sastāva SITS prasībām, ir tādu elementu saraksts, kas atzīti par svarīgiem vilciena pavadīšanai Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīklā.

Jāpiezīmē, ka, lai gan šis dokuments kā vispārīgi piemērojams saraksts ir pabeigts, tam būs vietēja rakstura vai uz atsevišķu valsti attiecināmas papildu pozīcijas, kas vēl tiks izstrādātas.

— Izteiciens "profesionālā kompetence" šīs SITS kontekstā attiecas uz tiem elementiem, kas ir svarīgi, lai nodrošinātu to, ka operatori ir apmācīti un spēj saprast un izpildīt sava uzdevuma elementus.

— Noteikumi un procedūra attiecas uz veicamo uzdevumu un personu, kas veic uzdevumu. Šos uzdevumus var veikt jebkura pilnvarota un kompetenta persona, neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, ko izmanto noteikumos un procedūrā vai attiecīgajā uzņēmumā.

— Visām pilnvarotajām un kompetentajām personām jāpilda visi noteikumi un procedūras saistībā ar veicamo uzdevumu.

2. **PROFESIONĀLĀS ZINĀŠANAS**

Jebkuras atļaujas iegūšanai nepieciešams sekmīgi nokārtot sākotnējos pārbaudījumus un ievērot pastāvīgas novērtēšanas un apmācības noteikumus, kā aprakstīts 4.6. apakšiedaļā.

2.1. **Vispārīgās profesionālās zināšanas**

— Vispārīgie dzelzceļa sistēmas drošības vadības principi, kas attiecas uz uzdevumu, tostarp saskarnes ar citām apakšsistēmām,

— vispārīgie nosacījumi, kas saistīti ar pasažieru un/vai kravas drošību (tostarp saistībā ar bīstamo kravu pārvadājumiem) un to personu drošību, kas atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā,

— veselības un drošības nosacījumi darbā,

— vispārīgie dzelzceļa sistēmas drošības principi,

— personiskā drošība, tostarp, izkāpjot no vilciena uz izmantojamās līnijas,

— pirmā palīdzība, ja personāla pienākumos ietilpst pirmās palīdzības sniegšana.

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

— Ekspluatācijas procedūras un drošības noteikumi,

— vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas sistēma,

— saziņas protokols un formalizēta ziņošanas procedūra, arī sakaru iekārtu lietošana.

2.3. **Zināšanas par ritošo sastāvu**

— Pasažieru vagona iekšējais aprīkojums,

— sīku defektu novēršana ritošā sastāva pasažieru zonā, kā prasa dzelzceļa uzņēmums.

▼B

2.4. **Maršruta pārzināšana**

— Ar darbu saistīti jautājumi (piemēram, dispečera pakalpojumu metode) atsevišķās vietās (signalizēšana, stacijas aprīkojums utt.),

— stacijas, kur pasažieri var iekāpt vai izkāpt,

— vietējie ekspluatācijas un ārkārtas noteikumi, kas ir specifiski maršruta līnijai(-ām).

3. **SPĒJA PRAKTISKI IZMANTOT ZINĀŠANAS**

— Pārbaudes pirms vilciena atiešanas, tostarp bremžu pārbaudes un pareizas durvju aizvēršanās pārbaude,

— atiešanas procesi,

— saskarsme ar pasažieriem, jo īpaši saistībā ar apstākļiem, kas skar pasažieru drošību,

— traucēts darbības režīms,

— defekta iespējamības novērtēšana pasažieru zonā, uz ko reaģē atbilstoši noteikumiem un kārtībai,

— aizsardzības un brīdinājuma pasākumi, kā prasīts noteikumos un kārtībā, vai palīdzot vilciena mašīnistam,

— vilciena evakuācija un pasažieru drošība, jo īpaši, ja tiem jāatrodas uz līnijas vai tās tuvumā,

— saziņa ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, palīdzot vilciena mašīnistam, vai evakuācijas laikā,

— ziņošana par jebkādiem neparastiem atgadījumiem attiecībā uz vilciena darbību, ritošā sastāva stāvokli un pasažieru drošību. Šo ziņojumu, ja prasīts, veic rakstiski dzelzceļa uzņēmuma izvēlētā valodā.

▼B

K PIELIKUMS.

Nav izmantots

▼B

L PIELIKUMS.

Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kompetenci vilciena darbgatavības nodrošināšanai

1. **VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS**

— Šis pielikums, kas jālasa saistībā ar 4.6. apakšiedaļu, ir tādu elementu saraksts, kas atzīti par svarīgiem vilciena darbgatavības nodrošināšanai Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīklā.

Jāpiezīmē, ka, lai gan šis dokuments kā vispārīgi piemērojams saraksts ir pabeigts, tam būs vietēja rakstura vai uz atsevišķu valsti attiecināmas papildu pozīcijas, kas vēl tiks izstrādātas.

— Izteiciens "profesionālā kompetence" šīs SITS kontekstā attiecas uz tiem elementiem, kas ir svarīgi, lai nodrošinātu to, ka operatori ir apmācīti un spēj saprast un izpildīt sava uzdevuma elementus.

— Noteikumi un procedūra attiecas uz veicamo uzdevumu un personu, kas veic uzdevumu. Šos uzdevumus var veikt jebkura pilnvarota un kompetenta persona, neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, ko izmanto noteikumos un procedūrā vai attiecīgajā uzņēmumā.

— Visām pilnvarotajām un kompetentajām personām jāpilda visi noteikumi un procedūras saistībā ar veicamo uzdevumu.

2. **PROFESIONĀLĀS ZINĀŠANAS**

Jebkuras atļaujas iegūšanai nepieciešams sekmīgi nokārtot sākotnējos pārbaudījumus un ievērot pastāvīgas novērtēšanas un apmācības noteikumus, kā aprakstīts 4.6. apakšiedaļā.

2.1. **Vispārīgās profesionālās zināšanas**

— Vispārīgie dzelzceļa sistēmas drošības vadības principi, kas attiecas uz uzdevumu, tostarp saskarnes ar citām apakšsistēmām,

— vispārīgie nosacījumi, kas saistīti ar pasažieru un/vai kravas drošību, tostarp ar bīstamo kravu un īpašu kravu pārvadājumiem,

— veselības un drošības nosacījumi darbā,

— vispārīgie dzelzceļa sistēmas drošības principi,

— personiskā drošība, atrodoties uz dzelzceļa līnijām un to tuvumā,

— saziņas protokols un formalizēta ziņošanas procedūra, tostarp sakaru iekārtu lietošana.

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

— Vilcienu darbība normālos, traucētos un ārkārtas apstākļos,

— ekspluatācijas procedūras atsevišķās vietās (signalizēšana, stacijas/novietnes/parka aprīkojums) un drošības noteikumi,

— vietējie ekspluatācijas noteikumi.

2.3. **Zināšanas par vilciena aprīkojumu**

— Vagonu un ritekļu aprīkojuma uzdevums un lietošana,

— tehnisko pārbaužu noteikšana un veikšana.

3. **SPĒJA PRAKTISKI IZMANTOT ZINĀŠANAS**

— Vilciena sastādīšanas, bremzēšanas, iekraušanas noteikumu u.c. piemērošana, lai nodrošinātu, ka vilciens ir darba kārtībā,

▼B

— vagonu marķējuma un iezīmju saprašana,

— process vilciena datu noteikšanai un nodrošināšanai,

— saziņa ar vilciena apkalpi,

— saziņa ar personālu, kas atbildīgs par vilcienu kustības kontroli,

— traucēts darbības režīms, jo īpaši tā ietekme uz vilcienu darbgatavības nodrošināšanu,

— aizsardzības un brīdināšanas pasākumi, kā to prasa vispārīgie vai vietējie noteikumi attiecīgajā vietā,

— pasākumi, kas veicami, notiekot negadījumiem ar bīstamajām kravām (attiecīgā gadījumā).

▼B

M PIELIKUMS.

Nav izmantots

▼B

N PIELIKUMS.

Informatīvas un neobligātas pamatnostādnes īstenošanai

Zemāk redzamā tabula ir informatīva, un tajā minēti 4. nodaļā izklāstītie nosacījumi un ar šiem nosacījumiem saistītie iespējamie izraisošie faktori.

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.2.1.2.1. Priekšraksti mašīnistiem	DzU – tāda dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kurā ietvertas ekspluatācijas procedūras, kas vajadzīgas, izmantojot IP tīklu	Izmaiņas tīkla ekspluatācijas norādījumos
4.2.1.2.2.1. Maršruta apraksta sagatavošana	DzU – tāda dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kurā ietverts izmantojamo līniju apraksts	Izmaiņas tīkla infrastruktūrā (piemēram, dzelzceļa mezgla pārveidošana, izmaiņas signālierīcēs), kā rezultātā tiek grozīta informācija par maršrutu
4.2.1.2.2.2. Pārveidotie elementi	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā mašīnistiem sniedz informāciju dokumentā vai elektroniskā datu nesējā par jebkādiem izmainītiem [maršruta] elementiem	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.2.1.2.2.3. Mašīnistu informēšana reālā laikā	IP – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā mašīnistus informē reālā laikā par visiem pārveidojumiem [maršruta] drošības noteikumos	Izmaiņas IP vai DzU organizatoriskajā struktūrā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.2.1.2.3. Kustības grafiks	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā mašīnistiem sniedz informāciju par kustības grafiku dokumentā vai elektroniskā formātā	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
4.2.1.2.4. Ritošais sastāvs	DzU – tāda dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kurā ietvertas ekspluatācijas procedūras, kas ir saistītas ar darbu ar ritošo sastāvu traucētā darbības režīmā	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība Jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana
4.2.1.3. Dokumentācija DzU personālam, kas nav vilcienu mašīnisti	DzU – tāda dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kurā ietvertas ekspluatācijas procedūras darbiniekiem, kas nav vilcienu mašīnisti un kas strādā IP tīklā vai to izmanto	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība Izmaiņas tīkla infrastruktūrā, kā rezultātā tiek grozīta informācija par maršrutu, vai jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana
4.2.1.4. Dokumentācija IP personālam, kas veic vilcienu kustības vadību	IP – tāda dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kurā ietvertas tīkla ekspluatācijas procedūras, tostarp saziņas protokols un veidlapu grāmatiņa	Izmaiņas tīkla ekspluatācijas noteikumos, kuras veiktas noskaidrotu uzlabojumu rezultātā (piemēram, uzlabojumi pēc pētījumā izstrādātiem ieteikumiem) Izmaiņas tīkla infrastruktūrā, kā rezultātā tiek grozīti ekspluatācijas nosacījumi
4.2.1.5. Ar drošību saistīta saziņa starp DzU un IP personālu	IP/DzU – dokumenti/elektroniski datu nesēji, kas minēti 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. un 4.2.1.4. apakšiedaļā, lai iekļautu darba saziņas metodoloģiju, kā norādīts šīs SITS C pielikumā	Saistībā ar 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. un 4.2.1.4. apakšiedaļu

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.2.2.1.2. Vilciena redzamība (priekšgals)	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā mašīnisti un/vai citi operatori nodrošina pareizu priekšgala apgaismojumu	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana
4.2.2.4. Prasības pasažieru vagoniem	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā panāk pasažieru vagonu atbilstību šīs SITS prasībām	Jaunu/pārveidotu pasažieru vagonu ieviešana
		Izmaiņas tīkla ekspluatācijas noteikumos, kas ietekmē pasažieru vagonus
4.2.2.5. Vilciena sastāvs	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā jānodrošina, ka vilciens atbilst tam piešķirtajam ceļam	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Izmaiņas tīkla ekspluatācijas noteikumos, kas ietekmē vilciena sastāvu
		Jauna/mainīta infrastruktūra, signalizācijas iekārtas vai jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā operatoriem jānodrošina, lai vilciena vagoni atbilstu bremzēšanas prasībām	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.2.2.6.2. Bremzēšanas efektivitāte	IP – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā DzU nodrošina informāciju par bremzēšanas efektivitāti	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
	DzU – tāda dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kurā ietverti bremzēšanas noteikumi, kas personālam jāievēro, ņemot vērā maršruta(-u) ģeogrāfiju, piešķirto ceļu un *ERTMS/ETCS* attīstību	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Izmaiņas tīkla ekspluatācijas noteikumos, kas ietekmē bremzēšanas noteikumus
		Jauna/mainīta infrastruktūra, signalizācijas iekārtas vai jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
		Jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana
4.2.2.7.1. Vilciena uzturēšana darba kārtībā (vispārīgās prasības)	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā operatoriem jānodrošina, ka ritekļi ir darba kārtībā, un arī jāinformē IP par izmaiņām, kam var būt ietekme uz vilciena kustību un braukšanu traucētā režīmā	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.2.2.7.2. Vajadzīgie dati	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā nodrošina, ka informācija par vilcienu kustību ir pieejama IP pirms vilciena atiešanas	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.2.3.2. Vilcienu identifikācija	IP – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā vilcieniem piešķir nepārprotamus identifikācijas numurus	Izmaiņas IP vai DzU vilcienu kustības plānošanas sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
4.2.3.3.1. Pārbaudes pirms atiešanas	DzU – to pārbaužu noteikšana/pārskatīšana, kuras jāveic pirms vilciena atiešanas	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.2.3.3.2. IP informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā ziņo par faktoriem, kas saistīti ar ritošo sastāvu un kas var ietekmēt vilcienu kustību	Izmaiņas DzU vai IP darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
4.2.3.4.1. Satiksmes vadība (vispārīgās prasības)	IP – satiksmes nodrošināšanas kontroles un uzraudzības kārtības noteikšana/pārskatīšana, tostarp saskarne ar jebkuru DzU prasītu papildu procesu	Izmaiņas DzU vai IP darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
4.2.3.4.2. Ziņošana par vilcienu	IP – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā ziņo par vilciena atrašanās vietu, iekļaujot pienākšanas/atiešanas reģistrēšanu reālā laikā un paredzēto nodošanas laiku citiem IP	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
4.2.3.4.3. Bīstamās kravas	DzU – bīstamo kravu transporta uzraudzības kārtības noteikšana/pārskatīšana, iekļaujot IP pieprasītās informācijas sniegšanu	Izmaiņas DzU vai IP darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.2.3.4.4. Ekspluatācijas kvalitāte	IP/DzU – dokumentēta kārtība, ar ko apraksta iekšējos procesus uzraudzībai, darba efektivitātes pārskatam un tīkla efektivitātes paaugstināšanai veicamo uzlabojumu noteikšanai	Izmaiņas DzU vai IP satiksmes vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana, iekļaujot darbības efektivitātes uzraudzību
4.2.3.5.1. Uzraudzības datu reģistrācija ārpus vilciena	IP – pieprasīto datu reģistrācijas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kā arī uzglabāšanas un piekļūšanas nosacījumi	Izmaiņas IP darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Izmaiņas tīkla infrastruktūrā, kā rezultātā nomaina/izmaina uzraudzības aprīkojumu
4.2.3.5.2. Uzraudzības datu reģistrācija vilcienā	DzU – pieprasīto datu reģistrācijas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kā arī uzglabāšanas un piekļūšanas nosacījumi	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jauna/pārveidota ritošā sastāva (lokomotīves, motorvagoni) ieviešana
4.2.3.6.1 Traucēts darbības režīms – citu lietotāju informēšana	IP/DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā informēt vienam otru par situācijām, kas var kaitēt drošībai, darbības efektivitātei vai tīkla darbspējai	Izmaiņas IP vai DzU satiksmes vadības sistēmā, kā rezultātā mainās lomas un atbildība
		Jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.2.3.6.2. Vilcienu mašīnistu informēšana	IP – norādījumu noteikšana/pārskatīšana mašīnistiem, kuriem jāstrādā traucētā darbības režīmā	Izmaiņas IP vai DzU satiksmes vadības sistēmā, kā rezultātā mainās lomas un atbildība
4.2.3.6.3. Ārkārtas pasākumi	IP – kārtības noteikšana/pārskatīšana darbam traucētā režīmā, tostarp ritošā sastāva un infrastruktūras kļūmes (ārkārtas pasākumi)	Izmaiņas IP vai DzU satiksmes vadības sistēmā, kā rezultātā mainās lomas un atbildība
		Izmaiņas tīkla infrastruktūrā vai jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana
4.2.3.7. Ārkārtas situācijas vadība	IP/DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kurā noteikti pasākumi, kas jāveic ārkārtas situācijās	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās lomas un atbildība
4.2.3.8. Palīdzība vilciena apkalpei negadījuma vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā	DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana par to, kā vilciena apkalpei jārīkojas ritošā sastāva tehniskas vai citas kļūmes gadījumā	Izmaiņas DzU satiksmes vadības sistēmā, kā rezultātā mainās lomas un atbildība
		Jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana
4.4. Ekspluatācijas noteikumi	IP/DzU – tādu noteikumu un kārtības izstrāde, kas jāievēro attiecībā uz *ETCS* un *GSM-R* un/vai *HABD*	*ETCS* signalizēšanas sistēmas un/vai *GSM-R* radio sistēmas un/vai *HABD* ieviešana
4.6.1.1 Profesionālās zināšanas	IP/DzU – profesionālo zināšanu novērtējuma procesa izstrāde	Izmaiņas IP/DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.6.1.2. Spēja praktiski izmantot zināšanas	IP/DzU – tādas kompetences vadības sistēmas noteikšana/pārskatīšana, kam jānodrošina personāla spēja praktiski izmantot zināšanas	Izmaiņas IP/DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.6.2.2. Valodu zināšanu līmenis	IP/DzU – valodu prasmes novērtēšanas kārtības noteikšana/pārskatīšana	Izmaiņas IP/DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.6.3.1. Personāla novērtēšana – pamatelementi	IP/DzU – personāla novērtēšanas procesa(-u) noteikšana/pārskatīšana, tostarp attiecībā uz: — pieredzi/kompetenci, — valodu zināšanām, — kompetences uzturēšanu	Izmaiņas IP/DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.6.3.2. Apmācības vajadzību analīze	IP/DzU – personāla apmācības analīzes veikšanas un atjaunināšanas procesa noteikšana/pārskatīšana	Izmaiņas IP/DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.6.3.2.3. Īpašas prasības vilciena apkalpei	DzU – tā procesa noteikšana/pārskatīšana, kādā vilciena apkalpe apgūst un uztur zināšanas par: — maršrutu, — ritošo sastāvu	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.7.1. Veselības un drošības nosacījumi –ievads	IP/DzU – tādas kārtības noteikšana/pārskatīšana, kādā nodrošina personāla medicīnisko atbilstību, tostarp kontrolē narkotiku un alkohola ietekmi uz darba efektivitāti	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.7.2.–4.7.4. Kritēriji arodslimību ārstu, medicīnas iestāžu, psihologu un pārbaužu apstiprināšanai	IP/DzU – kritēriju noteikšana/pārskatīšana: — arodslimību ārstu un medicīnas iestāžu apstiprināšanai, — psihologu apstiprināšanai, — medicīniskajai un psiholoģiskajai izmeklēšanai	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Izmaiņas valsts noteikumos un praktiskajos paņēmienos, saskaņā ar kuriem apstiprina praktizējošus mediķus un atzīst organizācijas
4.7.5. Medicīniskās prasības	IP/DzU – medicīnisko prasību noteikšana/pārskatīšana, tostarp attiecībā uz: — vispārējo veselības stāvokli, — redzi, — dzirdi, — grūtniecību	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
▼M1 _____		

▼B

O PIELIKUMS

Nav izmantots

▼B

P PIELIKUMS.

Ritekļu identifikācija

Vispārīgas piezīmes

1. Šajā pielikumā aprakstīti numuri un ar tiem saistītais marķējums, ko saskatāmi piestiprina ritekļiem, lai tos ekspluatācijā varētu identificēt. Šeit nav aprakstīti citi numuri vai marķējums, kas jau ir iegravēti vai pastāvīgi piestiprināti šasijai vai ritekļa galvenajām sastāvdaļām to ražošanas procesā.

2. Numuru un ar tiem saistītā marķējuma atbilstība norādēm šajā pielikumā nav obligāta:

   — ritekļiem, kurus izmanto tikai tīklos, uz kuriem neattiecas šī SITS,

   — ritekļiem, kas ir vēsturisks mantojums,

   — ritekļiem, kurus parasti neizmanto vai nepārvadā tīklos, uz kuriem attiecas šī SITS.

   Tomēr šiem ritekļiem jāsaņem pagaidu numurs, kas ļauj tos ekspluatēt.

3. Šo pielikumu groza *RIC* nolikuma turpmākas attīstības un pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS turpmākas izstrādes un ieviešanas gadījumā.

Standarta numurs un ar to saistītie saīsinājumi

Katrs dzelzceļa riteklis saņem numuru, kas sastāv no 12 cipariem (saukts par standarta numuru), ar turpmāk norādīto struktūru.

Ritošā sastāva veids	Ritekļa tips un norāde par savstarpēju izmantojamību [2 cipari]	Valsts, kurā reģistrēts riteklis [2 cipari]	Tehniskais raksturojums [4 cipari]	Sērijas numurs [3 cipari]	Pašpārbaudes cipars [1 cipars]
Vagoni	00 līdz 09 10 līdz 19 20 līdz 29 30 līdz 39 40 līdz 49 80 līdz 89 *[sīkāk izklāstīts P6. pielikumā]*	01 līdz 99 *[sīkāk izklāstīts P4. pielikumā]*	0000 līdz 9999 *[sīkāk izklāstīts P9. pielikumā]*	001 līdz 999	0 līdz 9 *[sīkāk izklāstīts P3. pielikumā]*
Piekabināmie pasažieru vagoni	50 līdz 59 60 līdz 69 70 līdz 79 *[sīkāk izklāstīts P7. pielikumā]*		0000 līdz 9999 *[sīkāk izklāstīts P10. pielikumā]*	001 līdz 999	
Vilces ritošais sastāvs	90 līdz 99 *[sīkāk izklāstīts P8. pielikumā]*		0000001 līdz 8999999 *[šo skaitļu nozīmi nosaka dalībvalstis ar divpusēju vai daudzpusēju nolīgumu]*		
Īpašie ritekļi			9000 līdz 9999 *[sīkāk izklāstīts P11. pielikumā]*	001 līdz 999	

Noteiktā valstī pietiek ar 7 tehniskā raksturojuma un sērijas numura ciparie m, lai identificētu, kurā no šīm grupām – vagoni, piekabināmie pasažieru vagoni, vilces ritošais sastāvs [1] un īpašie ritekļi [2] – ir iekļaujams riteklis.

[1] Vilces ritošā sastāva numuram noteiktā valstī jābūt unikālam, ar 6 ciparie m.

[2] Īpašo ritekļu numuram noteiktā valstī jābūt unikālam pirmajam ciparam un pēdējiem 5 tehniskā raksturojuma un sērijas numura ciparie m.

▼B

Numuru noslēdz alfabētiskais marķējums:

a) ar savstarpējas izmantojamības iespēju saistītais marķējums (*sīkāk izklāstīts P5. pielikumā*);

b) to valsti apzīmējošs saīsinājums, kurā riteklis ir reģistrēts (*sīkāk izklāstīts P4. pielikumā*);

c) ritekļa turētāju apzīmējošs saīsinājums ([1]) (*sīkāk izklāstīts P1. pielikumā*);

d) tehnisko raksturojumu apzīmējošs saīsinājums (*sīkāk izklāstīts P13. pielikumā par piekabināmajiem pasažieru vagoniem, P12. pielikumā par vagoniem, P14. pielikumā par īpašajiem ritekļiem*).

Tehniskais raksturojums, kodi un saīsinājumi ir vienas vai vairāku iestāžu pārziņā (turpmāk saukta "centrālā iestāde"), ko piedāvās EDzA (Eiropas Dzelzceļa aģentūra) 2005. gada darba programmas pasākuma Nr. 15 rezultātā.

Numura piešķiršana

Noteikumus numuru piešķiršanai kā daļu no 2005. gada darba programmas pasākuma Nr. 15 piedāvās EDzA.

([1]) Ritekļa turētājs ir persona, kas ir tā īpašnieks vai kam ir tiesības to izmantot, un kas ekonomiski un pastāvīgi izmanto ritekli kā transporta līdzekli un ir reģistrēts ritošā sastāva reģistrā kā ritekļa turētājs.

▼B

P1. PIELIKUMS

Ritekļa turētāja saīsinājuma marķējums

Ritekļa turētāja marķējums (RTM)

Ritekļa turētāja marķējums (RTM) ir burtu un ciparu kods, ko veido 2 līdz 5 burti ([1]). RTM atzīmē uz katra dzelzceļa ritekļa blakus ritekļa numuram. RTM apzīmē ritekļa turētāju, kā norādīts ritošā sastāva reģistrā.

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

Ritekļa turētāja marķējuma formāts

RTM atveido ritekļa pilnu nosaukumu vai tā atpazīstamu saīsinājumu, ja tas ir iespējams. Var izmantot visus 26 latīņu alfabēta burtus. Marķējumā raksta lielos burtus. Burtus, kas neapzīmē turētāja nosaukuma pirmos burtus, var rakstīt ar mazajiem burtiem. Unikalitātes pārbaudē ar maziem burtiem rakstīto ignorē.

Burtiem var būt diakritiskās zīmes ([2]). Pārbaudot unikalitāti, šajos burtos lietotās diakritiskās zīmes ignorē.

Ritekļiem, kuru turētāja valstī neizmanto latīņu alfabētu, aiz RTM pēc slīpsvītras (“/”) var likt RTM tulkojumu šā turētāja izmantotajā alfabētā. Datu apstrādāšanā šo tulkoto RTM neņem vērā.

Atbrīvojums no ritekļa turētāja marķējuma izmantošanas

Dalībvalstis var izlemt piemērot atbrīvojumu šādos gadījumos.

Ritekļiem, kuru numurēšanas sistēmā nav ievērots šis pielikums (sal. vispārīgās piezīmes, 2. punkts), RTM netiek prasīts. Tomēr organizācijām, kas piedalās to tīklu ekspluatācijā, uz kuriem attiecas šī SITS, jāsniedz pietiekama informācija par ritekļa turētāja identitāti.

Ja uz ritekļa rakstīts turētāja pilns nosaukums un adrese, RTM nepieprasa šādos gadījumos:

— ritekļu turētājiem, kuru vagonu parks ir tik ierobežots, ka RTM lietošana nav attaisnota,

— specializētiem ritekļiem infrastruktūras apkopei.

RTM netiek prasīts lokomotīvēm, motorvagoniem un pasažieru vagoniem, ko izmanto tikai vienas valsts satiksmē, ja

— tiem ir turētāja logotips, kurā ietverti tie paši viegli atpazīstamie burti kā RTM,

— tiem ir viegli atpazīstams logotips, ko kompetentā valsts iestāde pieņēmusi kā piemērotu RTM ekvivalentu.

Ja uzņēmuma logotips tiek lietots kopā ar RTM, derīgs ir tikai RTM un logotipu neņem vērā.

Noteikumi par ritekļa turētāja marķējuma piešķiršanu

Ritekļa turētājam var piešķirt vairāk nekā vienu RTM šādos gadījumos:

— ritekļa turētājam ir oficiāls nosaukums vairāk nekā vienā valodā,

— ritekļa turētājam ir pietiekams pamatojums nošķirt atsevišķus savas organizācijas vagonu parkus.

([1]) *NMBS/SNCB* (Beļģijas Valsts dzelzceļa uzņēmums) apzīmēšanai var turpināt lietot vienu ar lokveida līniju apvilktu burtu B.

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

▼B

Vienotu RTM var piešķirt uzņēmumu grupai:

— kas pieder pie vienotas korporatīvas struktūras, kurā viena organizācija ir norīkota un pilnvarota kārtot visus jautājumus pārējo vārdā,

— kas ir pilnvarojusi atsevišķu, vienotu juridisku personu visu jautājumu kārtošanai savā vārdā, kā rezultātā šī juridiskā persona ir turētājs.

Ritekļa turētāja marķējumu reģistrs un piešķiršanas kārtība

RTM reģistrs ir publisks, un to atjaunina reālā laikā.

Pieteikumu RTM saņemšanai iesniedz pieteikuma iesniedzēja valsts kompetentajai iestādei un nosūta centrālajai iestādei. RTM var izmantot tikai pēc tam, kad to publicējusi centrālā iestāde.

RTM turētājam jāinformē valsts kompetentā iestāde, ja tas beidz izmantot RTM, un šai iestādei šī informācija jānosūta centrālajai iestādei. RTM tiks atcelts tad, kad turētājs pierādīs, ka visiem attiecīgajiem ritekļiem ir nomainīts marķējums. Šo RTM atkārtoti neizdod 10 gadus, ja vien to neizsniedz tā sākotnējam turētājam vai citam turētājam pēc sākotnējā turētāja pieprasījuma.

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

Pirmo RTM sarakstu izveidos, izmantojot šobrīd pastāvošo dzelzceļa uzņēmumu abreviatūras.

RTM piemēros visiem vagoniem, ko izgatavos pēc attiecīgās SITS stāšanās spēkā. Līdz 2014. gada beigām šobrīd izmantojamiem vagoniem jābūt RTM marķējumam.

▼B

P2. PIELIKUMS

Numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz korpusa

Vispārīgi nosacījumi ārējam marķējumam

Lielie burti un cipari, kas veido marķējuma uzrakstu, ir vismaz 80 mm augsti, rakstīti ar sarakstes kvalitātē esošām bezserifa (*sans serif*) rakstu zīmēm. Mazāku augstumu var izmantot tikai tad, ja nepastāv cita iespēja, kā tikai izvietot marķējumu uz stieņiem.

Marķējumu neliek augstāk kā 2 metrus virs sliežu līmeņa.

Vagoni

Marķējums uz vagona korpusa jāraksta šādi:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(Šajā gadījumā līdz ar RTM uz ritekļa raksta pilnu nosaukumu un adresi)
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	
7369 553–4		0691 235–2		4796 100–8		4273 361–3		
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

Vagoniem, uz kuru korpusa nav pietiekami daudz vietas šādam marķējumam, jo īpaši platformām, marķējumu veic šādi:

01	87	3320 644–7
TEN	F-SNCF	Ks

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

Pasažieru vagoni un piekabināmie pasažieru vagoni

Numuram jābūt uz katras ritekļa sānu sienas šādā izskatā:

$$\underline{\text{F}}\text{-SNCF} \qquad 61\ 87\ \frac{20\text{–}72021}{\text{B}^{10}\text{tu}} - 7$$

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

Pasažieru vagoniem, kuriem ir mašīnista kabīne, numuru raksta arī kabīnes iekšienē.

Lokomotīves, motorvagoni un īpaši ritekļi

Standarta 12 ciparu numurs uz starptautiskā satiksmē izmantojama vilces sastāva sānu sienām jāmarķē šādi:

91 88 0001323–0

Standarta 12 ciparu numurs jāraksta arī katras vilces sastāva kabīnes iekšienē.

Turētājs var pievienot savu ekspluatācijā izmantojamo ciparu marķējumu (lielākoties sastāv no sērijas numura cipariem, ko papildina alfabētiskais kods) ar lielākiem burtiem nekā standarta numurs. Turētājs var izvēlēties vietu, kur atrasties tā izvēlētajam numuram.

Piemēri	SP 42037	ES 64 F4–099	88–1323	473011
	92 51 0042037–9	94 80 0189 999–6	91 88 0001323–0	92 87 473011–0	94 79 2 642 185–5

▼B

Ja nepastāv risks sajaukt dažādus sastāvus, kurus ekspluatē attiecīgajā dzelzceļa tīklā, šos noteikumus var mainīt divpusējos nolīgumos attiecībā uz ritekļiem, ko izmanto īpašiem nolūkiem, kad šī SITS stājas spēkā. Izņēmuma situācija ir spēkā laikposmā, ko nosaka valsts kompetentās iestādes.

Valsts iestāde var noteikt, ka papildus 12 ciparu ritekļa numuram jāraksta alfabētiskais valsts kods un RTM.

▼B

P3. PIELIKUMS

Noteikumi pārbaudes cipara noteikšanai (12. cipars)

Pārbaudes ciparu nosaka šādi:

— par pamata numura pāra ciparu (skaitot no labās puses) vērtību pieņem to decimālo vērtību,

— pamata numura nepāra ciparus (skaitot no labās puses) reizina ar 2,

— nosaka summu, ko veido pāra ciparu summa un nepāra ciparu summa pa ciparie pēc reizināšanas,

— nosaka šīs summas vienības ciparu,

— saskaitāmais, ar kuru saskaitot vienības ciparu, summā iegūtu 10, ir pārbaudes cipars. Ja vienības cipars ir nulle, arī pārbaudes cipars ir nulle.

Piemēri

1.

Ja pamata numurs ir	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Reizina ar	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Summa: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Šīs summas vienības cipars ir 2.

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

2.

Ja pamata numurs ir	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Reizina ar	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Summa: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Šīs summas vienības cipars ir 0.

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

▼B

P4. PIELIKUMS

To valstu kodi, kur ritekļi ir reģistrēti (3.–4. cipars un abreviatūra)

"Informācija attiecībā uz trešām valstīm dota tikai informācijas nolūkā"

Valsts	Valsts alfabētiskais kods (3)	Valsts ciparu kods	Uzņēmumi, uz kuriem attiecas kvadrātiekavas P6. un P7. pielikumā (4)
Albānija	AL	41	HSh
Alžīrija	DZ	92	SNTF
Armēnija	AM (1)	58	ARM
Austrija	A	81	ÖBB
Azerbaidžāna	AZ	57	AZ
Baltkrievija	BY	21	BC
Beļģija	B	88	SNCB/NMBS
Bosnija un Hercegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgārija	BG	52	BDZ, SRIC
Ķīna	RC	33	KZD
Horvātija	HR	78	HŽ
Kuba	CU (1)	40	FC
Kipra	CY		
Čehija	CZ	54	ČD
Dānija	DK	86	DSB, BS
Ēģipte	ET	90	ENR
Igaunija	EST	26	EVR
Somija	FIN	10	VR, RHK
Francija	F	87	SNCF, RFF
Gruzija	GE	28	GR
Vācija	D	80	DB, AAE (2)
Grieķija	GR	73	CH
Ungārija	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE (2)
Irāna	IR	96	RAI
Irāka	IRQ (1)	99	IRR
Īrija	IRL	60	CIE
Izraēla	IL	95	IR
Itālija	I	83	FS, FNME (2)
Japāna	J	42	EJRC
Kazahstāna	KZ	27	KZH
Kirgizstāna	KS	59	KRG
Latvija	LV	25	LDZ
Libāna	RL	98	CEL
Lihtenšteina	LIE (1)		

▼B

Valsts	Valsts alfabētiskais kods ([3])	Valsts ciparu kods	Uzņēmumi, uz kuriem attiecas kvadrātiekavas P6. un P7. pielikumā ([4])
Lietuva	LT	24	LG
Luksemburga	L	82	CFL
Maķedonija (Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldova	MD ([1])	23	CFM
Monako	MC		
Mongolija	MGL	31	MTZ
Maroka	MA	93	ONCFM
Nīderlande	NL	84	NS
Ziemeļkoreja	PRK ([1])	30	ZC
Norvēģija	N	76	NSB, JBV
Polija	PL	51	PKP
Portugāle	P	94	CP, REFER
Rumānija	RO	53	CFR
Krievija	RUS	20	RZD
Serbija un Melnkalne	SCG	72	JŽ
Slovākija	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Slovēnija	SLO	79	SŽ
Dienvidkoreja	ROK	61	KNR
Spānija	E	71	RENFE
Zviedrija	S	74	GC, BV
Šveice	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([2])
Sīrija	SYR	97	CFS
Tadžikistāna	TJ	66	TZD
Tunisija	TN	91	SNCFT
Turcija	TR	75	TCDD
Turkmenistāna	TM	67	TRK
Ukraina	UA	22	UZ
Apvienotā Karaliste	GB	70	BR
Uzbekistāna	UZ	29	UTI
Vjetnama	VN ([1])	32	DSVN

([1]) Kodi jāapstiprina.

([2]) Līdz laikam, kamēr stāsies spēkā vispārīgo piezīmju 3. punktā norādītās izmaiņas, šie uzņēmumi var izmantot kodus 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Atjauninašanas laikposmu noteiks kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm.

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

([4]) Uzņēmumi, kuri spēkā stāšanās laikā bija Starptautiskās dzelzceļu savienības (*UIC*) vai Dzelzceļu sadarbības organizācijas (*OSJD*) dalībnieki un izmantoja aprakstīto valsts kodu kā uzņēmuma kodu.

▼B

P5. PIELIKUMS

Alfabētiskais marķējums, kas norāda savstarpējas izmantojamības iespēju

TEN:	Riteklis, kas atbilst ritošā sastāva SITS
RIV:	Vagons, kas atbilst *RIV* noteikumiem to atcelšanas dienā
PPW:	Vagons, kas atbilst *PPW* nolīgumam (*OSJD* valstīs)
RIC:	Pasažieru vagons, kas atbilst/atbilda *RIC* noteikumiem

Savstarpējas izmantojamības iespējas alfabētiskais marķējums attiecībā uz īpašajiem ritekļiem ir aprakstīts P14. pielikumā.

▼B

P6. PIELIKUMS

Savstarpējas izmantojamības kodi vagoniem (1.–2. cipars)

	2. cipars / 1. cipars		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2.cipars / 1. cipars	
		Gabarīts	fiksēts vai maināms	fiksēts	maināms	fiksēts	maināms	fiksēts	maināms	fiksēts	maināms	fiksēts vai maināms	Gabarīts	
SITS ([a]) un/vai COTIF ([b]) un/vai PPW	0	ar asīm	Rezerves	SITS un/vai COTIF vagoni ([b]) *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts dzelzceļa uzņēmums]*		Neizmanto, gaidot turpmāku lēmumu						PPW vagoni (ar maināmu gabarītu)	ar asīm	0
	1	ar ratiņiem	Nozarē izmantotie vagoni										ar ratiņiem	1
	2	ar asīm	Rezerves	SITS un/vai COTIF vagoni ([b]) [*kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts dzelzceļa uzņēmums*] PPW vagoni		SITS un/vai COTIF vagoni ([b]) PPW vagoni				Citi SITS un/vai COTIF vagoni ([b]) PPW vagoni		PPW vagoni (ar fiksētu gabarītu)	ar asīm	2
	3	ar ratiņiem											ar ratiņiem	3
Nav SITS un nav COTIF ([b]) un nav PPW	4	ar asīm ([c])	Dienesta vagoni	Citi vagoni *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts dzelzceļa uzņēmums]*		Citi vagoni				Citi vagoni		Vagoni ar īpašu numuru tehniskajam raksturojumam	ar asīm ([d])	4
	8	ar ratiņiem ([c])											ar ratiņiem ([d])	8
		Satiksme	Iekšzemes satiksme vai ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	Ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	Iekšzemes satiksme	Ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	Iekšzemes satiksme	Ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	Iekšzemes satiksme	Ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	Iekšzemes satiksme	Iekšzemes satiksme vai ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	Satiksme	
	1. cipars / 2. cipars		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. cipars / 2. cipars	

([a]) Atbilstība vismaz ritošā sastāva SITS.
([b]) Iekļaujot ritekļus, kuriem saskaņā ar šobrīd spēkā esošiem noteikumiem šo jauno noteikumu spēkā stāšanās brīdī jābūt šiem ciparīem.
([c]) Fiksēts vai maināms gabarīts.
([d]) Izņemot I kategorijas vagonus (vagoni ar temperatūras kontroli).

▼B

P7. PIELIKUMS

Kodi piekabināmo pasažieru vagonu starptautiskas satiksmes iespēju norādīšanai (1.–2. cipars)

Brīdinājums

Kvadrātiekavās ietvertie nosacījumi ir pārejas nosacījumi, un tiks svītroti pēc turpmākām *RIC* izmaiņām (skatīt vispārīgo piezīmju 3. punktu).

	Iekšzemes satiksme	SITS ([a])un/vai RIC/COTIF ([b])un/vai PPW				Iekšzemes satiksme vai ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	SITS ([a])un/vai RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. cipars 1. cipars	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Iekšzemes transportam paredzēti vagoni *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Vagoni ar fiksētu gabarītu bez gaisa kondicionēšanas (tostarp vagoni automašīnu pārvadāšanai) *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Vagoni ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) bez gaisa kondicionēšanas *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Rezervēts	Vagoni ar pielāgojamu gabarītu (1435/1672) bez gaisa kondicionēšanas *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Vagoni ar īpašu numerāciju tehniskajam raksturojumam	Vagoni ar fiksētu gabarītu	Vagoni ar fiksētu gabarītu	Vagoni ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un maināmiem ratiņiem	Vagoni ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un pielāgojama gabarīta asīm
6	Dienesta vagoni, kas nenes peļņu	Vagoni ar fiksētu gabarītu un gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Vagoni ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Dienesta vagoni, kas nenes peļņu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Vagoni ar pielāgojamu gabarītu (1435/1672) un gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Vagoni automašīnu pārvadāšanai	Vagoni ar pielāgojamu gabarītu			

▼B

	Iekšzemes satiksme	SITS ([a])un/vai RIC/COTIF ([b])un/vai PPW				Iekšzemes satiksme vai ar īpašu nolīgumu noteikta starptautiska satiksme	SITS ([a])un/vai RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. cipars 1. cipars	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Hermētiski noslēgti vagoni ar gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Rezervēts	Rezervēts	Hermētiski noslēgti vagoni ar fiksētu gabarītu un gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Rezervēts	Citi vagoni	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts

([a]) Atbilstība vismaz turpmākajām SITS par piekabināmajiem pasažieru vagoniem.
([b]) Atbilstība RIC vai COTIF saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem.

▼B

P8. PIELIKUMS

Vilces ritošā sastāva veidi (1.–2. cipars)

Pirmais cipars ir “9”.

Otro ciparu nosaka dalībvalsts. Tas, piemēram, var saskanēt ar pašpārbaudes ciparu, ja šā cipara aprēķināšanā arī izmanto sērijas numuru.

Ja otrais cipars apraksta vilces ritošā sastāva veidu, obligāti ir šādi kodi.

Kods	Vispārīgais ritekļa tips
0	Cits
1	Elektrolokomotīve
2	Dīzeļlokomotīve
3	Elektrovilciens (ātrgaitas) [motorvagons vai piekabināmais vagons]
4	Elektrovilciens (izņemot ātrgaitas) [motorvagons vai piekabināmais vagons]
5	Dīzeļvilciens [motorvagons vai piekabināmais vagons]
6	Specializēts piekabināmais vagons
7	Manevru elektrolokomotīve
8	Manevru dīzeļlokomotīve
9	Tehniskās apkopes riteklis

▼B

P9. PIELIKUMS

Standarta skaitliskais vagonu marķējums (5. līdz 7. cipars)

Šajā pielikumā tabulās norādīts četrciparu skaitliskais marķējums, kas saistīts ar vagona galvenajiem tehniskajiem raksturlielumiem.

Šo pielikumu izplata atsevišķā datu nesējā (elektroniskā datnē).

▼B

P10. PIELIKUMS

Kodi piekabināmo pasažieru vagonu tehniskajam raksturojumam (5.–6. cipars)

	6.cipars 5.cipars	0	1	2	3	4
Rezervēts	0	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts
Vagoni ar 1. klases sēdvietām	1	10 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	≥ 11 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	Rezervēts	Rezervēts	Divas vai trīs asis
Vagoni ar 2. klases sēdvietām	2	10 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	11 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	≥ 12 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	Trīs asis	Divas asis
Vagoni ar 1. vai 1./2. klases sēdvietām	3	10 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	11 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	≥ 12	Rezervēts	Divas vai rīs asis
1. vai 1./2. klases kupejas	4	10 1./2. klases nodalījumi	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	≤ 9 1./2. klases nodalījumi
2. klases kupejas	5	10 nodalījumi	11 nodalījumi	≥ 12 nodalījumi	Rezervēts	Rezervēts
Rezervēts	6	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts
Guļamvagoni	7	10 nodalījumi	11 nodalījumi	12 nodalījumi	Rezervēts	Rezervēts
Īpaši projektēti vagoni un bagāžas vagoni	8	Vadības piekabvagons ar visu klašu sēdvietām, ar bagāžas nodalījumu vai bez tā, ar mašīnista kabīnēm braukšanai abos virzienos	Vagoni ar 1. vai 1./2. klases sēdvietām ar bagāžas vai pasta nodalījumu	Vagoni ar 2. klases sēdvietām ar bagāžas vai pasta nodalījumu	Rezervēts	Vagoni ar visu klašu sēdvietām, ar īpaši aprīkotām zonām, piemēram, vieta bērnu rotaļām
	9	Pasta vagoni	Bagāžas vagoni ar pasta nodalījumu	Bagāžas vagoni	Bagāžas vagoni un divu vai trīs asu 2. klases vagoni ar sēdvietām, bagāžas vai pasta nodalījumu	Bagāžas vagoni ar koridoru sānos, ar vai bez nodalījuma ar muitas zīmogu

Piebilde. Nodalījuma daļas neņem vērā. Līdzvērtīgus atklātos salontipa vagonus ar centra eju iegūst, izdalot pieejamo sēdekļu skaitu ar 6, 8 vai 10 atkarībā no vagona uzbūves.

▼B

Kodi piekabināmo pasažieru vagonu tehniskajam raksturojumam (5.–6. cipars)

	6.cipars 5.cipars	5	6	7	8	9
Rezervēts	0	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts
Vagoni ar 1. klases sēdvietām	1	Rezervēts	Divstāvu pasažieru vagoni	≥ 7 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	8 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	9 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju
Vagoni ar 2. klases sēdvietām	2	Tikai OSJD, divstāvu pasažieru vagoni	Divstāvu pasažieru vagoni	Rezervēts	≥ 8 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	9 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju
Vagoni ar 1. vai 1./2. klases sēdvietām	3	Rezervēts	Divstāvu pasažieru vagoni	Rezervēts	≥ 8 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju	9 nodalījumi ar gaiteni sānos vai līdzvērtīga atklāta telpa ar centra eju
1. vai 1./2. klases kupejas	4	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	≤ 9 1. klases nodalījumi
2. klases kupejas	5	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	≤ 9 nodalījumi
Rezervēts	6	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts
Guļamvagoni	7	> 12 nodalījumi	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts
Īpaši projektēti vagoni un bagāžas vagoni	8	Pasažieru vagoni ar visu klašu sēdvietām un kupejām, ar bāru vai bufeti	Divstāvu pasažieru vagoni ar visu klašu sēdvietām, ar vai bez bagāžas nodalījuma, ar mašīnista kabīnēm darbam abos virzienos	Restorānvagoni vai pasažieru vagoni ar bāru vai bufeti, ar bagāžas nodalījumu	Restorānvagoni	Citi īpašie vagoni (konferenču, diskotēkas, bāra, kino, video, sanitārie vagoni)
	9	Divu vai trīs asu bagāžas vagoni ar pasta nodalījumu	Rezervēts	Divu vai trīs asu vagoni automašīnu pārvadāšanai	Vagoni automašīnu pārvadāšanai	Dienesta vagoni

Piebilde. Nodalījuma daļas neņem vērā. Līdzvērtīgus atklātos salontipa vagonus ar centra eju iegūst, izdalot pieejamo sēdekļu skaitu ar 6, 8 vai 10 atkarībā no vagona uzbūves.

▼B

Kodi piekabināmo pasažieru vagonu tehniskajam raksturojumam (7.–8. cipars)

Enerģijas apgāde / 8. cipars Maksimālais ātrums / 7. cipars	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Visi spriegumi (*)	Rezervēts	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Rezervēts	1 500 V~	Izņemot 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V spriegumu	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Rezervēts
	1	Visi spriegumi (*) + Tvaiks (1)	1 000 V~ + Tvaiks (1)	1 000 V~ + Tvaiks (1)	1 000 V~ + Tvaiks (1)	1 000 V~ + Tvaiks (1)	1 000 V~ + Tvaiks (1)	Rezervēts	1 500 V~ + 1 500 V = + Tvaiks (1)	3 000 V = + Tvaiks (1)	3 000 V = + Tvaiks (1)
	2	Tvaiks (1)	Tvaiks (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Tvaiks (1)	Tvaiks (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Tvaiks (1)	Tvaiks (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + Tvaiks (1)	1 500 V~ + Tvaiks (1)	1 500 V~ + Tvaiks (1)	A (1)
121 līdz 140 km/h	3	Visi spriegumi	Rezervēts	1 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V =	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	4	Visi spriegumi (*) + Tvaiks (1)	Visi spriegumi + Tvaiks (1)	Visi spriegumi + Tvaiks (1)	1 000 V~ (*) (1) + Tvaiks (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + Tvaiks (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + Tvaiks (1)	3 000 V = + Tvaiks (1)	Rezervēts
	5	Visi spriegumi (*) + Tvaiks (1)	Visi spriegumi + Tvaiks (1)	Visi spriegumi + Tvaiks (1)	1 000 V~ + Tvaiks (1)	Rezervēts	1 500 V~ + Tvaiks (1)	Izņemot 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V spriegumu	1 500 V~ + 1 500 V = + Tvaiks (1)	Rezervēts	Rezervēts
	6	Tvaiks (1)	Rezervēts	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervēts	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervēts	Tvaiks (1)	Rezervēts	Rezervēts	A (1)

▼B

Enerģijas apgāde Maksimālais ātrums	8. cipars 7. cipars	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 līdz 160 km/h	7	Visi spriegumi (*)	Visi spriegumi	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Visi spriegumi (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	8	Visi spriegumi (*) + Tvaiks (1)	Visi spriegumi + Tvaiks (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Rezervēts	Visi spriegumi (*) + Tvaiks (1)	1 000 V~ + Tvaiks (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Izņemot 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V spriegumu	Visi spriegumi (*) + Tvaiks (1)	A (1) G (2)
> 160 km/h	9	Visi spriegumi (*) (2)	Visi spriegumi	Visi spriegumi + Tvaiks (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Rezervēts	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

(1) Tikai iekšzemes transportā izmantotajiem vagoniem.
(2) Tikai starptautiskajam transportam piemērotajiem vagoniem.
Visi spriegumi Vienfāzes maiņstrāva ar 1 000 V spriegumu un 51 līdz 15 Hz frekvenci, vienfāzes maiņstrāva ar 1 500 V spriegumu un 50 Hz frekvenci, 1 500 V līdzstrāva, 3 000 V līdzstrāva. Var iekļaut arī vienfāzes maiņstrāvu ar 3 000 V spriegumu un 50 Hz frekvenci.
(*) Dažiem vagoniem ar 1 000 V vienfāzes maiņstrāvas spriegumu ir atļauta tikai viena frekvence – vai nu 16 2/3, vai 50 Hz.
A Autonomā apsildīšana, neizmantojot vilciena elektroapgādes līniju.
G Vagoni ar vilciena elektroapgādes līniju visiem spriegumiem, kuriem vajadzīgs ģenerators gaisa kondicionēšanai.
Tvaiks Apsildīšana tikai ar tvaiku. Ja ir uzrakstīti spriegumi, kodu var izmantot arī vagoniem, kuru apsildīšanā neizmanto tvaiku.

▼B

P11. PIELIKUMS

Kodi īpašo ritekļu tehniskajam raksturojumam (6. līdz 8. cipars)

Īpašajiem ritekļiem atļautais ātrums (6. cipars)

Klasifikācija			Pašgājēja ātrums		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Var ievietot vilcienā	V ≥ 100 km/h	Pašgājējs	1	2	
		Nav pašgājējs			3
	V < 100 km/h un/vai ierobežojumi [a]	Pašgājējs		4	
		Nav pašgājējs			5
Nevar ievietot vilcienā		Pašgājējs		6	
		Nav pašgājējs			7
Pašgājējs dzelzceļa/auto transportlīdzeklis, ko var ievietot vilcienā [b]				8	
Pašgājējs dzelzceļa/auto transportlīdzeklis, ko nevar ievietot vilcienā [b]				9	
Dzelzceļa/auto transportlīdzeklis, kas nav pašgājējs [b]					0

[a] Kā ierobežojums domāts īpašs novietojums vilcienā (piemēram, astes daļā), obligāts aizsargājošs vagons utt.
[b] Īpaši nosacījumi, kas jāievēro attiecībā uz iekļaušanu vilcienā.

Īpašo ritekļu veidi un paveidi (7.–8. cipars)

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
1 Infrastruktūra un virsbūve	1	Vilciens sliežu ceļa likšanai un atjaunošanai
	2	Aprīkojums pārmiju un pāreju likšanai
	3	Vilciens sliežu ceļa labošanai
	4	Balasta tīrīšanas mašīna
	5	Zemes darbu mašīna
	6	
	7	
	8	
	9	Portālceltņi (izņemot sliežu atkārtotai likšanai)
	0	Cits **vai vispārīgs**

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
2 Sliežu ceļš	1	Lieljaudas parastā sliežu ceļa blietēšanas mašīna
	2	Citas parastās sliežu ceļa blietēšanas mašīnas
	3	Blietēšanas mašīna ar stabilizāciju
	4	Pārmiju un pāreju blietēšanas mašīna
	5	Balasta nolīdzinātājs
	6	Stabilizēšanas mašīna
	7	Slīpētājs un metinātājs
	8	Daudzfunkciju mašīna
	9	Sliežu ceļa pārbaudes mašīna
	0	Cits

▼B

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
3 Kontaktstrāvas līnija	1	Daudzfunkciju mašīna
	2	Tinējs
	3	Mašīna mastu uzstādīšanai
	4	Mašīna vadu ruļļu pārvadāšanai
	5	Kontaktstrāvas līnijas nostiepšanas mašīna
	6	Mašīna ar paceļamu darba platformu un mašīna ar sastatnēm
	7	Tīrītājs vilciens
	8	Eļļotājs vilciens
	9	Kontaktstrāvas līnijas inspekcijas vagons
	0	Cits
4 Būves	1	Mašīna vagonu apjumšanai
	2	Tilta pārbaudes platforma
	3	Tuneļa pārbaudes platforma
	4	Mašīna gāzu attīrīšanai
	5	Ventilācijas mašīna
	6	Mašīna ar paceļamu darba platformu vai ar sastatnēm
	7	Tuneļa apgaismotājs
	8	
	9	
	0	Cits
5 Iekraušana, izkraušana un visa veida pārvadāšana	1	Mašīna sliežu iekraušanai/izkraušanai un pārvadāšanai
	2	Mašīna balasta, grants utt. iekraušanai/izkraušanai un pārvadāšanai
	3	
	4	
	5	Mašīna gulšņu iekraušanai/izkraušanai un pārvadāšanai
	6	
	7	
	8	Mašīna elektrosadalietaišu utt. iekraušanai/izkraušanai un pārvadāšanai.
	9	Mašīna citu materiālu iekraušanai/izkraušanai un pārvadāšanai
	0	Cits

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
6 Mērījumi	1	Vagons zemes darbu reģistrēšanai
	2	Vagons sliežu ceļa reģistrēšanai
	3	Vagons kontaktstrāvas līnijas reģistrēšanai
	4	Vagons gabarīta reģistrēšanai
	5	Vagons signalizēšanas reģistrēšanai
	6	Vagons sakaru reģistrēšanai
	7	
	8	
	9	
	0	Cits
7 Avārija	1	Avārijas celtnis
	2	Avārijas vilces vagons
	3	Avārijas vilciens tuneļiem
	4	Avārijas vagons
	5	Ugunsdzēsības vagons
	6	Sanitārais vagons
	7	Aprīkojuma vagons
	8	
	9	
	0	Cits
8 Vilce, transports, enerģijas apgāde utt.	1	Vilces vienības
	2	
	3	Transporta vagons (izņemot 59)
	4	Strāvas vagons
	5	Sliežu ceļa vagons/strāvas vagons
	6	
	7	Betonētājvilciens
	8	
	9	
	0	Cits

▼B

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
9 Vide	1	Pašgājēja sniega šķūre
	2	Velkama sniega šķūre
	3	Sniega slauķis
	4	Atledotājs
	5	Nezāļu miglotājs
	6	Sliežu tīrītājs
	7	
	8	
	9	
	0	Cits

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
0 Dzelzceļš/ autotransports	1	1. kategorijas dzelzceļa/autotransporta mašīna
	2	
	3	2. kategorijas dzelzceļa/autotransporta mašīna
	4	
	5	3. kategorijas dzelzceļa/autotransporta mašīna
	6	
	7	4. kategorijas dzelzceļa/autotransporta mašīna
	8	
	9	
	0	Cits

▼B

P12. PIELIKUMS

Burtu marķējums vagoniem, izņemot locīklas vagonus un vagonu sekcijas

KATEGORIJAS DEFINĪCIJA UN INDEKSA BURTI

1. **Svarīgas piezīmes**

Pievienotajās tabulās:

— metros uzrādītā informācija attiecas uz vagonu iekšējo garumu (lu),

— tonnās uzrādītā informācija (tu) attiecas uz augstāko kravas ierobežojumu, kas uzrādīts attiecīgā vagona iekraušanas tabulā; šo ierobežojumu nosaka saskaņā ar paredzēto kārtību.

2. **Visām kategorijām kopīgi indeksa burti ar starptautisku vērtību**

q elektriskās apsildes caurule, kurai var piegādāt visu pieņemamo veidu strāvu

qq elektriskās apsildes caurule un instalācija, kurai var piegādāt visu pieņemamo veidu strāvu

s vagoni, kam atļauts braukt ar "s" nosacījumiem (skatīt ritošā sastāva SITS B pielikumu)

ss vagoni, kam atļauts braukt ar "ss" nosacījumiem (skatīt ritošā sastāva SITS B pielikumu)

3. **Indeksa burti, kam ir vērtība atsevišķās valstīs**

t, u, v, w, x, y, z

Šo burtu vērtību definē katra dalībvalsts.

KATEGORIJAS BURTS E – PUSVAGONS

Standarta vagons		Parasts, ar atvāžamiem bortiem sānos un galā un līdzenu grīdu ar 2 asīm: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 4 asīm: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	aa	ar 6 vai vairāk asīm
	c	ar lūkām grīdā ([a])
	k	ar 2 asīm: tu < 20 t ar 4 asīm: tu < 40 t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 2 asīm: 20 t ≤ tu < 25 t ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50 t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	bez atvāžamiem malējiem bortiem
	ll	bez lūkām grīdā ([b])
	m	ar 2 asīm: lu < 7,70 m ar 4 vai vairāk asīm: lu < 12 m
	mm	ar 4 vai vairāk asīm: lu >12 m ([b])
	n	ar 2 asīm: tu > 30 t ar 4 asīm: tu > 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t
	o	bez atvāžama pakaļējā borta
	p	ar vietu bremzētājam ([b])

([a]) Šis jēdziens attiecas tikai uz vaļējiem vagoniem ar augstiem bortiem, kuriem ir līdzena grīda un kuru aprīkojums ļauj tos izmantot vai nu kā parastus vagonus ar līdzenu grīdu, vai konkrētu preču izkraušanai ar kravas smaguma spēka palīdzību, izmantojot piemērotu lūku novietojumu.

([b]) Attiecas tikai uz vagoniem ar 1 520 mm gabarītu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS F – PUSVAGONS

Standarta vagons		Īpašs ar 2 asīm: 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 3 asīm: 25 t ≤ tu ≤ 40 t ar 4 asīm: 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	aa	ar 6 vai vairāk asīm
	b	lielas ietilpības ar asīm (tilpums > 45 m^3)
	c	ar kontrolētu izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību abos sānos, katrā sānā atsevišķi, augšā ([a])
	cc	ar kontrolētu izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību abos sānos, katrā sānā atsevišķi, apakšā ([a])
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai caur tuneli)
	fff	Piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	k	ar 2 vai 3 asīm: tu < 20 t ar 4 asīm: tu < 40 t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 2 vai 3 asīm: 20 t ≤ tu < 25 t ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ar beramkravu izkraušanas iespēju ar kravas smaguma spēka palīdzību abos sānos, vienlaicīgi, augšā ([a])
	ll	ar beramkravu izkraušanas iespēju ar kravas smaguma spēka palīdzību abos sānos, vienlaicīgi, apakšā ([a])
	n	ar 2 asīm: tu > 30 t ar 3 vai vairāk asīm: tu > 40 t ar 4 asīm: tu > 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t
	o	ar aksiālu beramkravu izkraušanas iespēju ar kravas smaguma spēka palīdzību augšā ([a])
	oo	ar aksiālu beramkravu izkraušanas iespēju ar kravas smaguma spēka palīdzību apakšā ([a])
	p	kravu aksiāla kontrolēta izkraušana ar kravas smaguma spēka palīdzību augšā ([a])
	pp	kravu aksiāla kontrolēta izkraušana ar kravas smaguma spēka palīdzību apakšā ([a])
	ppp	ar vietu bremzētājam ([b])

([a]) Vagoni ar kravu izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību F kategorijā ir vaļēji vagoni, kuriem nav plakanas grīdas un kuriem nav atvāžamu bortu ne galos, ne sānos.

([b]) Attiecas tikai uz vagoniem ar gabarīta izmēru, kas lielāks par 1520 mm.

Šo vagonu izkraušanas metodi nosaka šādu raksturlielumu kopums.

Izkraušanas atveru izvietojums:

— aksiālā: atveres novietotas virs sliežu ceļa viduslīnijas,

— divpusējā: atveres abos sliežu ceļa sānos, ārpus sliedēm.
(Šo vagonu izkraušana ir:
— vienlaicīga, ja vagonu pilnīgai iztukšošanai vajadzīga atveru atvēršana abās pusēs,
— atsevišķa, ja vagonu pilnīgu iztukšošanu var veikt, atverot atveri tikai vienā pusē),

— augšējā: izkraušanas atveres zemākais stūris (neņemot vērā kustīgās iekārtas, kuras var būt šīs atveres turpinājums) ir vismaz 0,700 m virs sliedēm, un ir iespējams izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu,

— apakšējā: izkraušanas atveres novietojums neļauj izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu.

Izkraušanas veids:

— bēršana: ja atveres ir atvērtas un sākas izkraušana, tās nevar aizvērt, kamēr vagons nav tukšs,

— kontrolētā: jebkurā izkraušanas brīdī var regulēt vai pat apturēt kravas plūsmu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS G – SEGTAIS VAGONS

Standarta vagons		Parasts ar vismaz 8 ventilācijas atverēm ar 2 asīm: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 4 asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	aa	ar 6 vai vairāk asīm
	b	augstas ietilpības: — ar 2 asīm: lu ≥12 m un komerckravas ietilpību ≥ 70 m^3 — ar 4 vai vairāk asīm: lu ≥ 18 m
	bb	ar 4 asīm: lu > 18 m ([a])
	g	graudiem
	h	augļiem un dārzeņiem ([b])
	k	ar 2 asīm: tu < 20 t ar 4 asīm: tu < 40t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 2 asīm: 20 t ≤ tu < 25 t ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50 t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ar mazāk nekā 8 ventilācijas atverēm
	ll	ar palielinātām atveru durvīm ([a])
	m	ar 2 asīm: lu < 9 m ar 4 vai vairāk asīm: lu < 15 m
	n	ar 2 asīm: tu > 30 t ar 4 asīm: tu > 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t
	o	ar 2 asīm: lu < 12 m un komerckravas ietilpību ≥ 70 m^3
	p	ar vietu bremzētājam ([a])

([a]) Attiecas tikai uz vagoniem ar 1 520 mm gabarītu.
([b]) Jēdziens "augļiem un dārzeņiem" attiecas tikai uz vagoniem, kam ir papildu ventilācijas atveres grīdā.

▼B

KATEGORIJAS BURTS H – SEGTAIS VAGONS

Standarta vagons		Īpašs ar 2 asīm: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t ar 4 asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	aa	ar 6 vai vairāk asīm
	b	ar 2 asīm: 12 m ≤ lu ≤ 14 m un komerckravas ietilpību ≥ 70 m^3 ([a]) ar 4 vai vairāk asīm: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	ar 2 asīm: lu ≥ 14m ar 4 vai vairāk asīm: lu ≥ 22 m
	c	ar durvīm vagonu galos
	cc	ar durvīm vagonu galos; vagona iekšpuse piemērota automašīnu transportam
	d	ar lūkām grīdā
	dd	ar izgāšanas ierīci ([b])
	e	ar 2 stāviem
	ee	ar 3 vai vairāk stāviem
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju ([a])
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi) ([a])
	g	graudiem
	gg	cementam ([b])
	h	augļiem un dārzeņiem ([c])
	hh	minerālmēslojumam ([b])
	i	ar atveramu vai grozāmu bortu
	ii	ar ļoti stiprām atveramām vai grozāmām sienām ([d])
	k	ar 2 asīm: tu < 20 t ar 4 asīm: tu < 40 t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 2 asīm: 20 t ≤ tu < 25 t ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50 t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ar pārvietojamām starpsienām ([e])
	ll	ar nostiprināmām pārvietojamām starpsienām ([e])
	m	ar 2 asīm: lu < 9 m ar 4 vai vairāk asīm: lu < 15 m
	mm	ar 4 vai vairāk asīm: lu > 18 m ([b])
	n	ar 2 asīm: tu > 28 t ar 4 asīm: tu < 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t
	o	ar 2 asīm: lu 12 m < 14 m un ietilpība ≥ 70 m^3
	p	ar vietu bremzētājam ([b])

([a]) Divasu vagoniem, kuriem ir indeksa burti "f", "fff", komerckravu ietilpība var būt mazāka nekā 70 m^3.

([b]) Attiecināms tikai uz vagoniem ar 1 520 mm gabarītu.

([c]) Jēdziens "augļiem un dārzeņiem" attiecas tikai uz vagoniem, kam ir papildu ventilācijas atveres grīdā.

([d]) Attiecas tikai uz vagoniem ar 1 435 mm gabarītu.

([e]) Pārvietojamās starpsienas var uz laiku demontēt.

▼B

KATEGORIJAS BURTS I – IZOTERMISKAIS VAGONS

Standarta vagons		Refrižeratorvagons ar IN klases termoizolāciju, ar motorizētu ventilāciju, ar režģiem un saldētavām ≥ 3,5 m^3 ar 2 asīm: 19 m^2 ≤ grīdas platība < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t ar 4 asīm: grīdas platība ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	b	ar 2 asīm un lielu grīdas platību: 22 m^2 ≤ grīdas platība ≤ 27 m^2
	bb	ar 2 asīm un ļoti lielu grīdas platību: grīdas platība > 27 m^2
	c	ar gaļas āķiem
	d	zivīm
	e	ar elektrisku ventilāciju
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	ar mehānisko saldēšanu [a] [b]
	gg	saldētājs ar šķidrinātu gāzi [a]
	h	ar IR klases termoizolāciju
	i	mehāniski saldē pavadoša tehniskā vagona iekārtas [a] [b] [c]
	ii	pavadošais tehniskais vagons [a] [c]
	k	ar 2 asīm: tu > 15 t ar 4 asīm: tu < 30 t
	l	termoizolācija bez saldētavām [a] [d]
	m	ar 2 asīm: grīdas platība < 19 m^2 ar 4 asīm: grīdas platība < 39 m^2
	mm	ar 4 asīm: grīdas platība≥ 39m^2 [e]
	n	ar 2 asīm: tu > 25 t ar 4 asīm; tu > 40 t
	o	ar saldētavām ar ietilpību, kas mazāka par 3,5 m^3 [d]
	p	bez režģiem

[a] Ar indeksa burtu "l" nemarķē vagonus, kuriem ir indeksa burti "g", "gg", "i" vai "ii".
[b] Vagonus, kuriem ir gan indeksa burts "g", gan "i", var izmantot atsevišķi vai uz tilta ar mehānisku saldēšanu.
[c] Jēdziens "pavadošais tehniskais vagons" vienlaicīgi attiecas arī uz rūpnīcas vagoniem, remonta vagoniem (ar vai bez guļamtelpām) un dzīvojamajiem vagoniem.
[d] Ar indeksa burtu "o" nemarķē vagonus, kuriem ir indeksa burts "l".
[e] Attiecināms tikai uz vagoniem ar 1 520 mm gabarītu.

Piezīme. Slēgto refrižeratorvagonu grīdas platību vienmēr nosaka, ņemot vērā saldētavu izmantošanu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS K – DIVASU PLATFORMA

Standarta vagons		Parasta, ar nolaižamiem sāniem un īsiem statņiem lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indeksa burti	b	ar gariem statņiem
	g	piemērota konteineru pārvadāšanai ([a])
	i	ar noņemamu pārsegu un nenoņemamiem galiem ([b])
	j	ar amortizāciju
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez statņiem
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	ar nenoņemamiem bortiem
	p	bez bortiem ([b])
	pp	ar noņemamiem bortiem

([a]) Indeksa burtu "g" kopā ar kategoriju apzīmējošo burtu "K" var lietot tikai parastajiem vagoniem, kuri ir papildus aprīkoti konteineru pārvadāšanas vajadzībām. Vagonus, kas ir aprīkoti tikai konteineru pārvadāšanai, klasificē L kategorijā.

([b]) Ar indeksa burtu "p" nemarķē vagonus, kuriem ir indeksa burts "i".

▼B

KATEGORIJAS BURTS L – DIVASU PLATFORMA

Standarta vagons		Īpaša lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Indeksa burti	b	ar īpašiem stiprinājumiem vidēji lieliem konteineriem (pa) ([a])
	c	ar šarnīra balstu ([a])
	d	piemērota automobiļu pārvadāšanai, bez jumta ([a])
	e	ar jumtu, automobiļu pārvadāšanai ([a])
	f	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju (tikai caur tuneli)
	fff	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	piemērota konteineru pārvadāšanai (izņemot pa) ([a]) ([b])
	h	piemērota tērauda tinumu pārvadāšanai sāniski ([a]) ([c])
	hh	piemērota tērauda tinumu pārvadāšanai stateniski ([a]) ([c])
	i	ar noņemamu pārsegu un nenoņemamiem galiem ([a])
	ii	ar ļoti stipru noņemamu metāla pārsegu ([d]) un nenoņemamiem galiem ([a])
	j	ar amortizāciju
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	bez statņiem ([a])
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	bez bortiem ([a])

([a]) Indeksa burtus “l” vai “p” vagoniem, kuriem ir indeksa burti “b”, “c”, “d”, “e”, “g”, “h”, “hh”, “i” vai “ii”, norāda pēc izvēles. Taču skaitliskajiem kodiem vienmēr jāatbilst burtu marķējumam uz vagona.

([b]) Vagoni, kurus izmanto tikai konteineru pārvadāšanai (izņemot pa).

([c]) Vagoni, kurus izmanto tikai tērauda tinumu pārvadāšanai.

([d]) Attiecināms tikai uz vagoniem ar 1 435 mm gabarītu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS O – JAUKTA PLATFORMA UN PUSVAGONS

Standarta vagons		Parasts ar 2 vai 3 asīm, nolaižamiem bortiem vai galiem un statņiem ar 2 asīm: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 3 asīm: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Indeksa burti	A	ar 3 asīm
	F	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju
	Ff	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	Fff	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	K	tu < 20 t
	Kk	20 t ≤ tu < 25 t
	L	bez statņiem
	M	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	ar 2 asīm: tu > 30 t ar 3 asīm: tu > 40 t

▼B

KATEGORIJAS BURTS R – RATIŅU PLATFORMA

Standarta vagons		Parasta ar nolaižamiem galiem un statņiem 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Indeksa burti	b	lu ≥ 22 m
	e	ar nolaižamiem bortiem
	g	piemērota konteineru pārvadāšanai ([a])
	h	piemērota tērauda tinumu pārvadāšanai sāniski ([b])
	hh	piemērota tērauda tinumu pārvadāšanai stateniski ([b])
	i	ar noņemamu pārsegu un nenoņemamiem galiem ([c])
	j	ar amortizāciju
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	bez statņiem
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	ar nenoņemamiem galiem, kas zemāki par 2 m
	oo	ar 2 m vai augstākiem nenoņemamiem galiem ([c])
	p	bez nolaižamiem galiem ([c])
	pp	ar izņemamiem bortiem

([a]) Indeksa burtu "g" saistībā ar kategorijas burtu R iespējams lietot tikai parastajiem vagoniem, kas papildus piemēroti konteineru pārvadāšanai. Vagonus, kas piemēroti tikai konteineru pārvadāšanai, klasificē S kategorijā.

([b]) Indeksa burtus "h" vai "hh" kopā ar kategorijas burtu R iespējams lietot tikai parastajiem vagoniem, kas papildus piemēroti konteineru pārvadāšanai. Vagonus, kas piemēroti tikai konteineru pārvadāšanai, klasificē S kategorijā.

([c]) Vagonus, kam ir indeksa burts "i", nemarķē ar indeksa burtiem "oo" un/vai "p".

▼B

KATEGORIJAS BURTS S – RATIŅU PLATFORMA

Standarta vagons		Īpaša ar 4 asīm: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 6 asīm (2 ratiņi pa 3 asīm)
	aa	ar 8 vai vairāk asīm
	aaa	ar 4 asīm (2 ratiņi pa 2 asīm) (a)
	b	ar īpašiem stiprinājumiem vidēja izmēra konteineriem (pa) (b)
	c	ar šarnīra balstu (b)
	d	piemērota automobiļu pārvadāšanai, bez jumta (b) (c)
	e	automobiļu pārvadāšanai ar jumtu (b)
	f	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērota satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilciena prāmi)
	g	piemērota konteineru pārvadāšanai, kopējais kravas garums ≤ 60 pēdas (izņemot pa) (b) (c) (d)
	gg	piemērota konteineru pārvadāšanai, kopējais kravas garums > 60 pēdas (izņemot pa) (b) (c) (d)
	h	piemērota tērauda tinumu pārvadāšanai sāniski (b) (e)
	hh	piemērota tērauda tinumu pārvadāšanai stateniski (b) (e)
	i	noņemams pārsegs un nenoņemami gali (b)
	ii	ļoti stiprs noņemams metāla pārsegs (f) un nenoņemami gali (b)
	j	ar amortizāciju
	k	ar 4 asīm: tu < 40 t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50 t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	bez statņiem (b)
	m	ar 4 asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; ar 6 vai vairāk asīm: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	ar 4 asīm: lu < 15 m ar 6 vai vairāk asīm: lu < 18 m
	mmm	ar 4 asīm: lu ≥ 22 m (a)
	n	ar 4 asīm: tu > 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t
	p	bez bortiem (b)

(a) Attiecināms tikai uz vagoniem ar 1 520 mm gabarītu.
(b) Indeksa burtu "l" vai "p" vagoniem, kuriem ir indeksa burti "b", "c", "d", "e", "g", "gg", "h", "hh", "i" vai "ii", norāda pēc izvēles. Taču skaitliskajiem kodiem vienmēr jāatbilst burtu marķējumam uz vagoniem.
(c) Vagonus, kurus papildus konteineru un maiņas korpusu pārvadāšanai, izmanto transportlīdzekļu pārvadāšanai, marķē ar indeksa burtiem "g" vai "gg" un burtu "d".
(d) Vagoni, kurus izmanto tikai konteineru vai tvērējkausu un atvāzēju maiņas korpusu pārvadāšanai.
(e) Vagoni, kurus izmanto tikai tērauda tinumu pārvadāšanai.
(f) Attiecināms tikai uz vagoniem ar 1 435 mm gabarītu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS T – VAGONS AR ATVERAMU JUMTU

Standarta vagons		ar 2 asīm: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 4 asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	aa	ar 6 vai vairāk asīm
	b	lielas ietilpības: ar 2 asīm: lu ≥ 12 m ar 4 vai vairāk asīm: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	ar durvīm vagona galos
	d	ar kontrolētu izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, abos sānos, atsevišķi, augšā (a) (b) (c)
	dd	ar kontrolētu izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, abos sānos, atsevišķi, apakšā (a) (b) (c)
	e	nekavēts durvju augstums > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	graudiem
	h	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai sāniski
	hh	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai stateniski
	i	ar atveramām sienām (a)
	j	ar amortizāciju
	k	ar 2 asīm: tu < 20 t ar 4 asīm: tu < 40 t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 2 asīm: 20 t ≤ tu < 25 t ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50 t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, vienlaicīgi, no augšas (a) (b) (c)
	ll	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, vienlaicīgi, no apakšas (a) (b) (c)
	m	ar 2 asīm: lu < 9 m ar 4 vai vairāk asīm: lu < 15 m (b)
	n	ar 2 asīm: tu > 30 t ar 4 asīm: tu > 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t
	o	ar beramkravas aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas (a) (b) (c)

▼B

Standarta vagons		ar 2 asīm: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 4 asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	ar beramkravas aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no augšas ([a]) ([b]) ([c])
	p	ar kontrolētu aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas ([a]) ([b]) ([c])
	pp	ar kontrolētu aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Indeksa burtu “e”
— vagoniem ar indeksa burtu “b” norāda pēc izvēles (taču skaitliskajiem kodiem vienmēr jāatbilst burtu marķējumam uz vagoniem),
— neuzrāda uz vagoniem, kuriem ir indeksa burti “d”, “dd”, “i”, “l”, “ll”, “o”, “oo”, “p” vai “pp”.

([b]) Ar indeksa burtiem “b” un “m” nemarķē vagonus, kuriem ir indeksa burti “d”, “dd”, “l”, “ll”, “o”, “oo”, “p” vai “pp”.

([c]) T kategorijas vagoni ar kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību ir aprīkoti ar atveramu jumtu, kas ļauj piekļūt iekraušanas lūkai visa korpusa garumā; šiem vagoniem nav plakanas grīdas, un tie nav paredzēti kravas izgāšanai ne uz sāniem, ne aizmuguri.

Šo vagonu izkraušanu nosaka šādu raksturlielumu kopums.
Izkraušanas atveru izvietojums:

— aksiāls: atveres novietotas virs sliežu ceļa viduslīnijas,
— divpusējs: atveres abos sliežu ceļa sānos, ārpus sliedēm,
(šo vagonu izkraušana ir:
— vienlaicīga, ja vagonu pilnīgai iztukšošanai vajadzīga atveru atvēršana abās pusēs,
— atsevišķa, ja vagonu pilnīgu iztukšošanu var veikt, atverot atveri tikai vienā pusē),
— augšā: izkraušanas atveres zemākais stūris (neņemot vērā kustīgās iekārtas, kuras var būt šīs atveres turpinājums) ir vismaz 0,700 m virs sliedēm, un ir iespējams izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu,
— apakšā: izkraušanas atveres novietojums neļauj izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu.

Izkraušanas veids:

— bēršana: ja atveres ir atvērtas un sākas izkraušana, tās nevar aizvērt, kamēr vagons nav tukšs,
— kontrolēts: jebkurā izkraušanas brīdī var regulēt vai pat apturēt kravas plūsmu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS U – SPECIALIZĒTIE VAGONI

Standarta vagons		Citādi nekā kategorijās F, H, L, S vai Z ar 2 asīm: 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 3 asīm: 25 t ≤ tu ≤ 40 t ar 4 asīm: 50 t ≤ tu ≤ 60t ar 6 vai vairāk asīm: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	aa	ar 6 vai vairāk asīm
	c	ar izkraušanu zem spiediena
	d	ar kontrolētu izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no sāniem, atsevišķi, no augšas ([a])
	dd	ar kontrolētu izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no sāniem, atsevišķi, no apakšas ([a])
	f	piemēroti satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemēroti satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemēroti satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	graudiem
	i	piemēroti tādu priekšmetu pārvadāšanai, kuri pārsniegtu gabarītu, ja tos iekrautu parastā vagonā ([b]) ([c])
	k	ar 2 vai 3 asīm: tu < 20 t ar 4 asīm: tu < 40 t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 2 vai 3 asīm: 20 t ≤ tu < 25 t ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50 t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, vienlaicīgi, no augšas ([a])
	ll	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, vienlaicīgi, no apakšas ([a])
	n	ar 2 asīm: tu > 30 t ar 3 asīm: tu > 40 t ar 4 asīm: tu > 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t ([c])
	o	ar beramkravas aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no augšas ([a])
	oo	ar beramkravas aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas ([a])

▼B

Standarta vagons		Citādi nekā kategorijās F, H, L, S vai Z ar 2 asīm: 25 t ≤ tu ≤ 30 t ar 3 asīm: 25 t ≤ tu ≤ 40 t ar 4 asīm: 50 t ≤ tu ≤ 60t ar 6 vai vairāk asīm: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	p	ar beramkravas aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no augšas ([a])
	pp	ar beramkravas aksiālo izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas ([a])

([a]) U kategorijas vagoni ar kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību ir slēgti vagoni, kurus var piekraut tikai caur vienu vai vairākām iekraušanas atverēm korpusa augšpusē un kuru kopējā atvēruma izmēri ir mazāki nekā korpusa garums; šiem vagoniem nav plakanas grīdas, un tie nav paredzēti kravas izgāšanai uz sāniem vai aizmuguri.

([b]) Jo īpaši:
— negabarīta kravas platformas,
— vagoni ar centra iedobi,
— vagoni ar ātrgaitas slīpo diagonālo pastāvīgās vadības paneli.

([c]) Uz vagoniem ar indeksa burtu "i" nemarķē indeksa burtu "n".

Šo vagonu izkraušanu nosaka šādu raksturlielumu kopums.
Izkraušanas atveru izvietojums:

— aksiāls: atveres novietotas virs sliežu ceļa viduslīnijas,
— divpusējs: atveres abos sliežu ceļa sānos, ārpus sliedēm,
(šo vagonu izkraušana ir:
— vienlaicīga, ja vagonu pilnīgai iztukšošanai vajadzīga atveru atvēršana abās pusēs,
— atsevišķa, ja vagonu pilnīgu iztukšošanu var veikt, atverot atveri tikai vienā pusē),
— augšā: izkraušanas atveres zemākais stūris (neņemot vērā kustīgās iekārtas, kuras var būt šīs atveres turpinājums) ir vismaz 0,700 m virs sliedēm, un ir iespējams izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu,
— apakšā: izkraušanas atveres novietojums neļauj izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu.

Izkraušanas veids:

— bēršana: ja atveres ir atvērtas un sākas izkraušana, tās nevar aizvērt, kamēr vagons nav tukšs,
— kontrolēts: jebkurā izkraušanas brīdī var regulēt vai pat apturēt kravas plūsmu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS Z – CISTERNVAGONS

Standarta vagons		ar metāla apvalku, šķidruma vai gāzes pārvadāšanai ar 2 asīm: 25 t ≤ lu ≤ 30 t ar 3 asīm: 25 t ≤ tu ≤ 40 t ar 4 asīm: 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indeksa burti	a	ar 4 asīm
	aa	ar 6 vai vairāk asīm
	b	naftas produktiem ([a])
	c	ar izkraušanu zem spiediena ([b])
	d	pārtikas produktiem un ķimikālijām ([a])
	e	aprīkots ar sildierīcēm
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	gāzu pārvadāšanai zem spiediena, šķidrinātu vai izšķīdinātu gāzu pārvadāšanai zem spiediena ([b])
	i	nemetāliska materiāla cisterna
	j	ar amortizāciju
	k	ar 2 vai 3 asīm: tu < 20 t ar 4 asīm: tu < 40 t ar 6 vai vairāk asīm: tu < 50 t
	kk	ar 2 vai 3 asīm: 20 t ≤ tu < 25 t ar 4 asīm: 40 t ≤ tu < 50 t ar 6 vai vairāk asīm: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	ar 2 asīm: tu > 30 t ar 3 asīm: tu > 40 t ar 4 asīm tu > 60 t ar 6 vai vairāk asīm: tu > 75 t
	p	ar vietu bremzētājam ([a])

([a]) Attiecas tikai uz vagoniem ar 1 520 mm gabarītu.
([b]) Ar indeksa burtu "c" nemarķē vagonus, kuriem ir indeksa burts "g".

▼B

BURTU MARĶĒJUMS LOCĪKLAS VAGONIEM UN VAGONU SEKCIJĀM

KATEGORIJAS UN INDEKSA BURTU DEFINĪCIJAS

1. **Svarīgas piezīmes**

Pievienotajās tabulās metros norādītie dati attiecas uz vagonu iekšpuses garumu (lu).

2. **Visām kategorijām kopīgi indeksa burti ar starptautisku vērtību**

q elektriskās apsildes caurule, kurai var piegādāt visu pieņemamo veidu strāvu

qq elektriskās apsildes caurule un instalācija, kurai var piegādāt visu pieņemamo veidu strāvu

s vagoni, kam atļauts braukt ar "s" nosacījumiem (skatīt ritošā sastāva SITS B pielikumu)

ss vagoni, kam atļauts braukt ar "ss" nosacījumiem (skatīt ritošā sastāva SITS B pielikumu)

3. **Indeksa burti, kam ir vērtība atsevišķās valstīs**

t, u, v, w, x, y, z

Šo burtu vērtību definē katra dalībvalsts.

KATEGORIJAS BURTS F – PUSVAGONS

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	ar ratiņiem
	c	ar kontrolētu kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, atsevišķi, no augšas ([a])
	cc	ar kontrolētu kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, atsevišķi, no apakšas ([a])
	e	ar 3 vienībām
	ee	ar 4 vai vairāk vienībām
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	l	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, vienlaicīgi, no augšas ([a])
	ll	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no abiem sāniem, vienlaicīgi, no apakšas ([a])
	m	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 22 m
	o	ar aksiālo beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no augšas ([a])

▼B

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
	oo	ar aksiālo beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas ([a])
	p	ar kontrolētu aksiālo kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, augšas ([a])
	pp	ar kontrolētu aksiālo kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas ([a])
	r	locīklas vagons
	rr	sakabes vagons

([a]) F kategorijas vagoni ar kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību ir vaļēji, tiem nav plakanas grīdas, un tie nav paredzēti kravas izgāšanai uz aizmuguri vai uz sāniem.

Šo vagonu izkraušanu nosaka šādu raksturlielumu kopums.

Izkraušanas atveru izvietojums:

— aksiāls: atveres novietotas virs sliežu ceļa viduslīnijas,

— divpusējs: atveres abos sliežu ceļa sānos, ārpus sliedēm,
(šo vagonu izkraušana ir:
— vienlaicīga, ja vagonu pilnīgai iztukšošanai vajadzīga atveru atvēršana abās pusēs,
— atsevišķa, ja vagonu pilnīgu iztukšošanu var veikt, atverot atveri tikai vienā pusē),

— augšā: izkraušanas atveres zemākais stūris (neņemot vērā kustīgās iekārtas, kuras var būt šīs atveres turpinājums) ir vismaz 0,700 m virs sliedēm, un ir iespējams izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu,

— apakšā: izkraušanas atveres novietojums neļauj izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu.

Izkraušanas veids:

— bēršana: ja atveres ir atvērtas un sākas izkraušana, tās nevar aizvērt, kamēr vagons nav tukšs,

— kontrolēts: jebkurā izkraušanas brīdī var regulēt vai pat apturēt kravas plūsmu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS H – SEGTAIS VAGONS

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	ar ratiņiem
	c	ar durvīm vagona galā
	cc	ar durvīm vagona galā, iekšpusē piemērots automašīnu pārvadāšanai
	d	ar lūkām grīdā
	e	ar 3 vienībām
	ee	ar 4 vai vairāk vienībām
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	graudiem
	h	augļiem un dārzeņiem ([a])
	i	ar atveramām vai grozāmām sienām
	ii	ar ļoti stiprām atveramām vai grozāmām sienām ([b])
	l	ar pārvietojamām starpsienām ([c])
	ll	ar nostiprināmām pārvietojamām starpsienām ([c])
	m	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 22 m
	r	locīklas vagons
	rr	sakabes vagons

([a]) Jēdziens “augļiem un dārzeņiem” attiecas tikai uz vagoniem, kuriem ir papildu ventilācijas atveres grīdā.
([b]) Attiecināms tikai uz vagoniem ar 1 435 mm gabarītu.
([c]) Pārvietojamās starpsienas var uz laiku demontēt.

▼B

KATEGORIJAS BURTS I – IZOTERMISKAIS VAGONS

Standarta vagons		Refrižeratorvagons ar IN klases siltumizolāciju, automātisku ventilāciju, ar režģiem un saldētavu ≥ 3,5 m^3 locīklas vagons vai vagonu sekcija ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	ar ratiņiem
	c	ar gaļas āķiem
	d	zivīm
	e	ar elektrisko ventilāciju
	ee	ar 4 vai vairāk vienībām
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	ar mehānisko saldēšanu ([a])
	gg	refrižerators ar sašķidrinātu gāzi ([a])
	h	ar IR klases siltumizolāciju
	i	mehāniskā saldēšana ar pavadoša tehniskā vagona iekārtām ([a]) ([b])
	ii	pavadošs tehniskais vagons ([a]) ([b])
	l	izolācija bez saldētavas ([a]) ([c])
	m	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 22 m
	o	ar saldētavām ar ietilpību, kas ir mazāka par 3,5 m^3 ([c])
	oo	ar 3 vienībām
	p	bez režģiem
	r	locīklas vagons
	rr	sakabes vagons

([a]) Ar indeksa burtu "l" nemarķē vagonus, uz kuriem ir indeksa burti "g", "gg", "i""ii".
([b]) Jēdziens "pavadošais tehniskais vagons" attiecas uz rūpnīcas vagoniem, remonta vagoniem (ar vai bez guļvietām) un dzīvojamiem vagoniem.
([c]) Ar indeksa burtu "o" nemarķē vagonus, uz kuriem ir indeksa burts "l".

▼B

KATEGORIJAS BURTS L – PLATFORMA AR ATSEVIŠĶĀM ASĪM

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	locīklas vagons
	aa	sakabes vagons
	b	ar īpašiem stiprinājumiem vidēja lieluma konteineriem (pa) [a]
	c	ar šarnīra balstu [a]
	d	piemērots automašīnu pārvadāšanai, bez jumta [a]
	e	piemērots automašīnu pārvadāšanai, ar jumtu [a]
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	piemērots konteineru pārvadāšanai [a] [b]
	h	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai sāniski [a] [c]
	hh	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai stateniski [a] [c]
	i	ar noņemamu pārsegu un nenoņemamiem galiem [a]
	ii	ar ļoti stipru noņemamu metāla pārsegu [d] un nenoņemamiem galiem [a]
	j	ar amortizāciju
	l	bez statņiem [a]
	m	ar 2 vienībām: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 18 m
	o	ar 3 vienībām
	oo	ar 4 vai vairāk vienībām
	p	bez bortiem [a]
	r	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m

[a] Indeksa burtus "l" vai "p" vagoniem, kuriem ir indeksa burti "b", "c", "d", "e", "g", "h", "hh", "i" vai "ii", norāda pēc izvēles. Tomēr skaitliskajiem kodiem vienmēr jāatbilst burtu marķējumam uz vagoniem.

[b] Vagoni, ko izmanto tikai konteineru pārvadāšanai (izņemot pa).

[c] Vagoni, ko izmanto tikai tērauda tinumu pārvadāšanai.

[d] Attiecināms tikai uz vagoniem ar 1 435 mm gabarītu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS S – RATIŅU PLATFORMA

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	b	ar īpašiem stiprinājumiem vidēja lieluma konteineriem (pa) [a]
	c	ar šarnīra balstu [a]
	d	piemērots automašīnu pārvadāšanai, bez jumta [a] [b]
	e	automašīnu pārvadāšanai, ar jumtu [a]
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	piemērots konteineru pārvadāšanai, kopējais kravas garums ≤ 60 pēdas (izņemot pa) [a] [b] [c]
	gg	piemērots konteineru pārvadāšanai, kopējais kravas garums > 60 pēdas (izņemot pa) [a] [b] [c]
	h	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai sāniski [a] [d]
	hh	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai stateniski [a] [d]
	i	ar noņemamu pārsegu un nenoņemamiem galiem [a]
	ii	ar ļoti stipru noņemamu metāla pārsegu [e] un nenoņemamiem galiem [a]
	j	ar amortizāciju
	l	bez statņiem [a]
	m	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 22 m
	o	ar 3 vienībām
	oo	ar 4 vai vairāk vienībām
	p	bez bortiem [a]
	r	locīklas vagons
	rr	sakabes vagons

[a] Indeksa burtus "l" vai "p" uz vagoniem, kam ir indeksa burti "b", "c", "d", "e", "g", "gg", "h", "hh", "i" vai "ii", norāda pēc izvēles. Taču skaitliskajiem kodiem vienmēr jāatbilst burtu marķējumam uz vagoniem.

[b] Vagonus, kurus papildus konteineru un maiņas korpusu pārvadāšanai izmanto transportlīdzekļu pārvadāšanai, marķē ar indeksa burtiem "g" vai "gg" un burtu "d".

[c] Vagoni, kurus izmanto tikai konteineru vai ekskavatoru vai atvāzēju maiņas korpusu pārvadāšanai.

[d] Vagoni, kurus izmanto tikai tērauda tinumu pārvadāšanai.

[e] Attiecināms tikai uz 1 435 mm gabarītu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS T – VAGONS AR ATVERAMU JUMTU

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	ar ratiņiem
	b	ar brīvu durvju augstumu > 1,90 m (a)
	c	ar durvīm vagona galā
	d	ar kontrolētu kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, abos sānos, atsevišķi, no augšas (a) (b)
	dd	ar kontrolētu kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, abos sānos, atsevišķi, no apakšas (a) (b)
	e	ar 3 vienībām
	ee	ar 4 vai vairāk vienībām
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	graudiem
	h	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai sāniski
	hh	piemērots tērauda tinumu pārvadāšanai stateniski
	i	ar atveramām sienām (a)
	j	ar amortizāciju
	l	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no sāniem, vienlaicīgi, no augšas (a) (b)
	ll	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no sāniem, vienlaicīgi, no apakšas (a) (b)
	m	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 22 m
	o	ar aksiālo beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no augšas (a) (b)
	oo	ar aksiālo beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas (a) (b)
	p	ar kontrolētu aksiālo kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no augšas (a) (b)
	pp	ar kontrolētu aksiālo kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, no apakšas (a) (b)

▼B

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
	r	locīklas vagons
	rr	sakabes vagons

([a]) Indeksa burtu "b" nemarķē uz vagoniem, kuriem ir indeksa burti "d", "dd", "i", "l", "ll", "o", "oo", "p" vai "pp".

([b]) T kategorijas vagoni ir aprīkoti ar atveramu jumtu, kas ļauj piekļūt iekraušanas lūkai visā korpusa garumā; šiem vagoniem nav plakanas grīdas, un tie nav paredzēti kravas izgāšanai ne uz sāniem, ne aizmuguri.

Šo vagonu izkraušanu nosaka šādu raksturlielumu kopums.

Izkraušanas atveru izvietojums:

— aksiāls: atveres novietotas virs sliežu ceļa viduslīnijas,

— divpusējs: atveres abos sliežu ceļa sānos, ārpus sliedēm,
(šo vagonu izkraušana ir:
— vienlaicīga, ja vagonu pilnīgai iztukšošanai vajadzīga atveru atvēršana abās pusēs,
— atsevišķa, ja vagonu pilnīgu iztukšošanu var veikt, atverot atveri tikai vienā pusē),

— augšā: izkraušanas atveres zemākais stūris (neņemot vērā kustīgās iekārtas, kuras var būt šīs atveres turpinājums) ir vismaz 0,700 m virs sliedēm, un ir iespējams izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu,

— apakšā: izkraušanas atveres novietojums neļauj izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu.

Izkraušanas veids:

— bēršana: ja atveres ir atvērtas un sākas izkraušana, tās nevar aizvērt, kamēr vagons nav tukšs,

— kontrolēts: jebkurā izkraušanas brīdī var regulēt vai pat apturēt kravas plūsmu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS U – SPECIALIZĒTIE VAGONI

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija, ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	ar ratiņiem
	e	ar 3 vienībām
	ee	ar 4 vai vairāk vienībām
	c	ar izkraušanu zem spiediena
	d	ar kontrolētu kravas izkraušanu ar smaguma spēka palīdzību, abos sānos, atsevišķi, augšā ([a])
	dd	ar kontrolētu kravas izkraušanu ar smaguma spēka palīdzību, abos sānos, atsevišķi, apakšā ([a])
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai pa tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	graudiem
	i	piemērots tādu priekšmetu pārvadāšanai, kas pārsniegtu gabarītu, ja būtu iekrauti parastā vagonā ([b])
	l	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību abos sānos, vienlaicīgi, augšā ([a])
	ll	ar beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību abos sānos, vienlaicīgi, apakšā ([a])
	m	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 22 m
	o	ar aksiālo beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, augšā ([a])
	oo	ar aksiālo beramkravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, apakšā ([a]) ([b])
	p	ar kontrolētu aksiālo kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, augšā ([a])
	pp	ar kontrolētu aksiālo kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību, apakšā ([a])

▼B

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sekcija, ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
	r	locīklas vagons
	rr	sakabes vagons

([a]) U kategorijas vagoni ar kravas izkraušanu ar kravas smaguma spēka palīdzību ir slēgti vagoni, kurus var piekraut tikai caur vienu vai vairākām iekraušanas atverēm, kuras atrodas korpusa augšpusē un kuru kopējie izmēri ir mazāki nekā korpusa garums; šiem vagoniem nav līdzenu grīdu, un tie nav paredzēti kravas izgāšanai uz aizmuguri vai sāniem.

([b]) Jo īpaši:
— negabarīta kravas platformas,
— vagoni ar centrālo iedobi,
— vagoni ar parastu slīpo diagonālo pastāvīgās kontroles paneli.

Šo vagonu izkraušanu nosaka šādu raksturlielumu kopums.
Izkraušanas atveru izvietojums:

— aksiālā: atveres novietotas virs sliežu ceļa viduslīnijas,
— divpusējā: atveres abos sliežu ceļa sānos, ārpus sliedēm.
(Šo vagonu izkraušana ir:
— vienlaicīga, ja vagonu pilnīgai iztukšošanai vajadzīga atveru atvēršana abās pusēs,
— atsevišķa, ja vagonu pilnīgu iztukšošanu var veikt, atverot atveri tikai vienā pusē),
— augšējā: izkraušanas atveres zemākais stūris (neņemot vērā kustīgās iekārtas, kuras var būt šīs atveres turpinājums) ir vismaz 0,700 m virs sliedēm, un ir iespējams izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu,
— apakšējā: izkraušanas atveres novietojums neļauj izmantot slīdošo lenti, lai pārvietotu kravu.

Izkraušanas veids

— bēršana: ja atveres ir atvērtas un sākas izkraušana, tās nevar aizvērt, kamēr vagons nav tukšs,
— kontrolētā: jebkurā izkraušanas brīdī var regulēt vai pat apturēt kravas plūsmu.

▼B

KATEGORIJAS BURTS Z – CISTERNVAGONS

Standarta vagons		ar metāla apvalku šķidruma vai gāzu pārvadāšanai locīklas vagons vai vagonu sekcija ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	ar ratiņiem
	c	ar izkraušanu zem spiediena ([a])
	e	apsildāms
	f	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju
	ff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai caur tuneli)
	fff	piemērots satiksmei ar Lielbritāniju (tikai ar vilcienu prāmi)
	g	gāzu pārvadāšanai zem spiediena, šķidrinātu vai izšķīdinātu gāzu pārvadāšanai zem spiediena ([a])
	i	tvertne no nemetāliska materiāla
	j	ar amortizāciju
	m	ar 2 vienībām: lu ≥ 27 m
	mm	ar 2 vienībām: lu < 22 m
	o	ar 3 vienībām
	oo	ar 4 vai vairāk vienībām
	r	locīklas vagons
	rr	sakabes vagons

([a]) Indeksa burtu “c” nemarķē uz vagoniem, kuriem ir indeksa burts “g”.

▼B

P13. PIELIKUMS

Piekabināmo pasažieru vagonu burtu marķējums

Sērijas burti ar starptautisku vērtību

A	1. klases pasažieru vagons ar sēdvietām
B	2. klases pasažieru vagons ar sēdvietām
AB	1./2. klases pasažieru vagons ar sēdvietām
WL	Guļamvagons ar sērijas burtiem A, B vai AB atkarībā no piedāvātās guļvietas veida. Sērijas burtus guļamvagonam ar "īpašiem" nodalījumiem papildina ar indeksa burtu "S"
WR	Restorānvagons
R	Pasažieru vagons ar restorānvagonu, bufetes vai bāra nodalījumu (sērijas burtu izmanto papildus)
D	Bagāžas vagons
DD	Vaļējs divpakāpju bagāžas vagons automašīnu pārvadāšanai
Post	Pasta vagons
AS SR WG	Vagons ar bāru un vietu dejošanai
WSP	Salonvagons
Le	Vaļējs divasu divpakāpju vagons automašīnu pārvadāšanai
Leq	Vaļējs divasu divpakāpju vagons automašīnu pārvadāšanai, aprīkots ar vilciena elektroapgādes kabeli
Laeq	Vaļējs trīsasu divpakāpju vagons automašīnu pārvadāšanai, aprīkots ar vilciena elektroapgādes kabeli

Indeksa burti ar starptautisku vērtību

b h	Pasažieru vagons, kas piemērots, lai pārvadātu pasažierus ar īpašām vajadzībām
c	Nodalījumi, kurus var pārveidot par kupejām
d v	Vagons, kas piemērots velosipēdu pārvadāšanai
ee z	Vagons, kas aprīkots ar centrālo enerģijas apgādi
f	Vagons, kas aprīkots ar mašīnista kabīni (vadības piekabvagons)
p t	Pasažieru vagons ar sēdvietām un centra eju
m	Vagons, kas garāks par 24,5 m
s	Centra eja bagāžas vagonos un pasažieru vagonos ar bagāžas nodalījumu

Nodalījumu skaits ir parādīts kā indekss (piemēram: Bc9).

Sērijas burti un indeksa burti, kuriem ir vērtība atsevišķā valstī

Pārējiem sērijas burtiem un indeksa burtiem ir vērtība noteiktā valstī, un šo vērtību definē katra dalībvalsts.

▼M1

———————

▼B

Q PIELIKUMS.

Nav izmantots

▼B

R PIELIKUMS.

Vilcienu identifikācija

Šajā jomā izstrādā EN dokumentu. Pēc tā ieviešanas EDzA un EK novērtēs, vai tas ir piemērots kā līdzeklis, lai panāktu atbilstību šīs SITS prasībām.

Līdz šā EN izstrādei šajā pielikumā ietverts attiecībā uz šo jautājumu sagatavots *CWA*.

Jāatzīmē, ka ar šo *CWA* neatceļ *UIC* brošūru 419–1 un 419–2 piemērošanu.

Skatīt pievienoto dokumentu – *CWA* par vilcienu numurēšanu.

▼B

S PIELIKUMS.

Nav izmantots

▼B

T PIELIKUMS.

Bremžu darbības efektivitāte

Izstrādā detalizētu specifikāciju, kurā noteiks formulu bremžu darbības efektivitātes aprēķināšanai. Šī specifikācija būs spēkā visā Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīklā, un tajā ņems vērā, kā vislabāk noteikt šādu formulu, lai ļautu droši un rentabli saskaņot bremžu darbību. Šo jautājumu risina daudznozaru ekspertu darba grupa. Tā strādās arī saistībā ar parasto dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS prasībām.

Līdz detalizētas specifikācijas izstrādei un ieviešanai šis ir atklāts punkts, un ir ieteicams, ka dzelzceļa uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji sazinās, lai noslēgtu divpusējus vai daudzpusējus nolīgumus, ar ko novērstu vilcienu kavēšanos nokļūt no viena infrastruktūras pārvaldītāja darba teritorijas uz otra infrastruktūras pārvaldītāja darba teritoriju.

Skatīt arī U pielikumu.

▼B

U PIELIKUMS.

Atklāto punktu saraksts

4.2.2.5. APAKŠIEDAĻA

Vilciena sastāva dokuments

T PIELIKUMS (skatīt šīs SITS 4.2.2.6.2. apakšiedaļu)

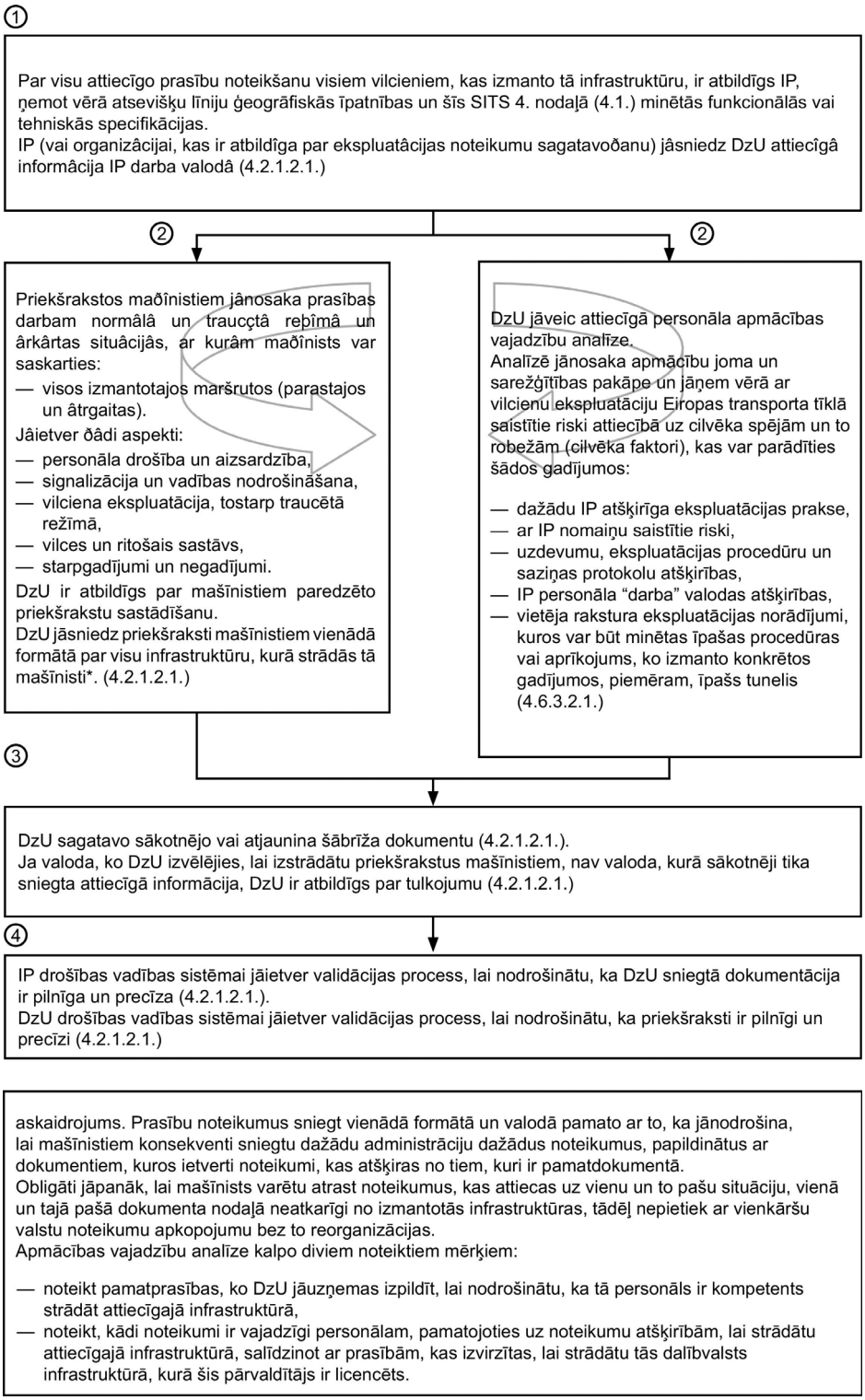
Bremžu darbības efektivitāte

▼B

V PIELIKUMS

Mašīnistiem paredzētās priekšrakstu dokumentācijas sagatavošana un atjaunināšana

Saistībā ar šīs SITS 4.2. un 4.6 apakšiedaļu turpmāk redzamajā diagrammā attēlots šajā SITS izklāstītais process, kā sagatavo un atjaunina šajā SITS prasītos priekšrakstus mašīnistiem



askaidrojums. Prasību noteikumus sniegt vienādā formātā un valodā pamato ar to, ka jānodrošina, lai mašīnistiem konsekventi sniegtu dažādu administrāciju dažādus noteikumus, papildinātus ar dokumentiem, kuros ietverti noteikumi, kas atšķiras no tiem, kuri ir pamatdokumentā.
Obligāti jāpanāk, lai mašīnists varētu atrast noteikumus, kas attiecas uz vienu un to pašu situāciju, vienā un tajā pašā dokumenta nodaļā neatkarīgi no izmantotās infrastruktūras, tādēļ nepietiek ar vienkāršu valstu noteikumu apkopojumu bez to reorganizācijas.
Apmācības vajadzību analīze kalpo diviem noteiktiem mērķiem:

— noteikt pamatprasības, ko DzU jāuzņemas izpildīt, lai nodrošinātu, ka tā personāls ir kompetents strādāt attiecīgajā infrastruktūrā,
— noteikt, kādi noteikumi ir vajadzīgi personālam, pamatojoties uz noteikumu atšķirībām, lai strādātu attiecīgajā infrastruktūrā, salīdzinot ar prasībām, kas izvirzītas, lai strādātu tās dalībvalsts infrastruktūrā, kurā šis pārvaldītājs ir licencēts.

▼B

SKAIDROJOŠĀ VĀRDNĪCA

Termins	Definīcija
Negadījums	Kā definēts Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā
Vilcienu kustības vadība	Darbs ar aprīkojumu signalizācijas centros, elektriskās vilces strāvas padeves kontroles telpās un satiksmes kontroles centros, kur atļauj vilcienu kustību. Tas neattiecas uz tiem dzelzceļa uzņēmumu darbiniekiem, kas ir atbildīgi par resursu, piemēram, vilcienu apkalpju vai ritošā sastāva, pārvaldību
Bīstamās kravas	Kā noteikts Direktīvas 96/49/EK 2. pantā
Traucēts darbības režīms	Tāds darbības režīms neplānota notikuma rezultātā, kas neļauj normāli sniegt dzelzceļa pakalpojumus
Dispečera pakalpojumi	Skatīt "Vilcienu dispečera pakalpojumi"
Mašīnists	Persona, kas ir kompetenta un pilnvarota vadīt vilcienus
Īpašas kravas	Kravas, piemēram, konteinera, maiņas korpusa, pārvadājumi ar dzelzceļa ritekli vai cita veida satiksme, ja dzelzceļa ritekļa izmēra un/vai ass slodzes dēļ vajadzīga īpaša kustības atļauja un/vai īpašu pārvadājuma nosacījumu piemērošana visā reisā vai tā daļā
Veselības un drošības nosacījumi	Šīs SITS 4.7. nodaļas kontekstā tie attiecas tikai uz medicīniskās un psiholoģiskās piemērotības prasībām, lai spētu strādāt ar attiecīgajiem apakšsistēmas elementiem
Sakarsusi bukse	Ass bukse un gultnis, kas pārsniedz paredzēto maksimālo darba temperatūru
Starpgadījums	Kā definēts Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā
Veidlapu grāmatiņa	Veidlapu grāmatiņa, kurā aprakstīts, kādā kārtībā jārīkojas infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa uzņēmuma personālam, strādājot ar vilcienu traucētā režīmā. Katrai atsevišķai darbībai vajadzīga atsevišķa veidlapa. Veidlapu grāmatiņu sagatavo gan infrastruktūras pārvaldītāja, gan dzelzceļa uzņēmuma valodā, un tās kopijas ir pie attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu personāla
Dalībvalsts	Saistībā ar šo SITS tas attiecas uz dalībvalsti, kura izdod drošības atļauju/sertifikātu, kā noteikts Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantā
Darba valoda	Valoda vai valodas, ko ikdienas darbā lieto infrastruktūras pārvaldītājs un kas publiskota(-s) tā tīkla pārskatā, lai apmainītos ar darba ziņojumiem un ar drošību saistītiem ziņojumiem starp infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa uzņēmumu personālu
Pasažieris	Persona (kas nav darbinieks ar īpašiem pienākumiem vilcienā), kas brauc ar vilcienu vai atrodas pie dzelzceļa piederošā īpašumā pirms vai pēc brauciena ar vilcienu
Darbības efektivitātes uzraudzība	Sistemātiska vilcienu un infrastruktūras darbības novērošana un reģistrēšana ar mērķi panākt uzlabojumus abos
Reālais laiks	Spēja apmainīties ar informāciju un apstrādāt to saistībā ar noteiktiem notikumiem (piemēram, pienākšana stacijā, caurbraukšana stacijai vai atiešana no stacijas) vilciena reisā tajā brīdī, kad tie notiek
Ziņošanas punkts	Punkts vilciena kustības grafikā, kur prasīts ziņot par pienākšanas, atiešanas vai caurbraukšanas laiku

▼B

Termins	Definīcija
Maršruts	Atsevišķs līnijas posms vai posmi
Maršruta pārzināšana	Zināšanas par līnijas posmu(-iem), kurā(-os) jāstrādā borta apkalpei, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju, lai ļautu tiem droši vadīt vilcienu. Šo zināšanu pamatelementi attiecīgajam personālam jāpārzina detalizēti un jāatceras. Citus elementus var uzturēt dokumentos, kuriem šis personāls var ātri piekļūt un kuri pamatojas uz dzelzceļa uzņēmuma veiktu maršruta novērtējumu vai valsts drošības iestādes prasībām
Drošībai būtisks darbs	Darbs, ko veic personāls, kontrolējot vai ietekmējot tādu ritekļa kustību, kas var ietekmēt personu veselību un drošību
SPAD	Bez atļaujas pabraukts zem aizliedzoša signāla – tas nozīmē, ka signālam, kas liek apstāties, ir aizbraukts garām bez atļaujas, ko dod persona, kura ir atbildīga par vilcienu kustības vadību
Personāls	Dzelzceļa uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbinieki vai līgumdarbinieki, kas veic šajā SITS norādītos uzdevumus
Pieturas punkts	Vieta, kas vilciena kustības grafikā noteikta kā plānota apstāšanās vieta, parasti, lai veiktu noteiktas darbības, piemēram, ļautu iekāpt vai izkāpt pasažieriem
Kustības grafiks	Dokuments vai sistēma, kurā dota detalizēta informācija par vilciena(-u) kustību noteiktā maršrutā
Laika punkts	Vieta, kas vilciena kustības grafikā noteikta kā vieta, kurā atzīmē noteiktu laiku. Šis laiks var būt pienākšanas vai atiešanas laiks vai caurbraukšanas laiks, ja vilciena kustības grafikā šajā vietā nav paredzēta apstāšanās
Vilces vienība	Vagons ar enerģijas apgādi, kas spēj pārvietoties un ar ko var sakabināt citus vagonus
Vilciens	Vilcienu definē kā vilces vienību(-as) ar sakabinātiem dzelzceļa vagoniem vai bez tiem vai kā pašgājēju ritekļu grupu, par ko ir pieejami dati kā par vilcienu un kas kursē starp diviem vai vairākiem noteiktiem punktiem Eiropas transporta tīklā
Vilcienu dispečera pakalpojumi	Norāde personai, kas vada vilcienu, ka visas darbības stacijā vai depo ir pabeigtas un ka, ciktāl tas attiecas uz atbildīgo personālu, vilcienam ir piešķirta kustības atļauja
Vilciena apkalpe	Vilciena borta personāls, kas ir sertificēts kā kompetents un kuru dzelzceļa uzņēmums ieceļ īpašu, ar drošību saistītu pienākumu veikšanai vilcienā, piemēram, mašīnista vai sarga pienākumu veikšanai
Vilciena identifikācija	Līdzeklis vilciena nepārprotamai identificēšanai
Vilciena darbgatavības nodrošināšana	Nodrošināšana, ka vilciens ir gatavs darbam, ka vilciena aprīkojums ir pareizi izvietots un ka vilciena sastāvs atbilst tam piešķirtajam ceļam. Vilciena darbgatavības nodrošināšana iekļauj arī tehniskās inspekcijas, ko veic pirms vilciena nodošanas ekspluatācijā
Riteklis	Jebkura atsevišķa ritošā sastāva vienība, piemēram, lokomotīve, pasažieru vagons vai kravas vagons
Ritekļa identifikācija	Skaitlis, ko piešķir riteklim, lai to nepārprotami atšķirtu no citiem ritekļiem

▼B

SITS IEKĻAUTO ABREVIATŪRU SARAKSTS

Abreviatūra	Izskaidrojums
ac	Maiņstrāva
CCS	Vadības nodrošināšana un signalizācija
cen	Eiropas Standartizācijas komiteja (*Comite Européen de Normalisation*)
COTIF	Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem
cr	Parastais dzelzceļš
Db	Decibeli
dc	Līdzstrāva
dmi	Mašīnista un mašīnas saskarne
EK	Eiropas Kopiena
EKG	Elektrokardiogramma
eirene	Eiropas integrētā dzelzceļa radio paplašinātais tīkls
en	Euronorm
ENE	Eenerģijas apgāde
edza	Eiropas Dzelzceļa aģentūra
ertms	Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma
ETCS	Eiropas vilcienu kontroles sistēma
ES	Eiropas Savienība
FPS	Funkcionālo prasību specifikācija
GSM-R	Mobilo sakaru globālā sistēma dzelzceļiem
habd	Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīce
Hz	Hercs
IP	Infrastruktūras pārvaldītājs
INS	Infrastruktūra
OPE	Satiksmes nodrošināšana un vadība
osjd	Dzelzceļu sadarbības organizācija
PPW	Abreviatūra no krievu valodas Prawila Polzowaniia Wagonami w mezdunarodnom soobsenii (*Noteikumi vagonu izmantošanai starptautiskajā satiksmē*)
RIC	Noteikumi par pasažieru vagonu un bagāžas vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā satiksmē (*Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international*)
riv	Noteikumi par kravas vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā satiksmē (*Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international*)
RST	Ritošais sastāvs
DZU	Dzelzceļa uzņēmums
SMS	Drošības vadības sistēma
spad	Pabraukts zem aizliedzoša signāla (*Signal Passed at Danger*)
SPS	Sistēmas prasību specifikācija
TAP	Tālvadības izmantošana pasažieru pārvadājumos

▼B

Abreviatūra	Izskaidrojums
ten	Eiropas transporta tīkls
SITS	Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija
uic	Starptautiskā dzelzceļu savienība (*Union Internationale des Chemins de fer*)
UV	Ultraviolets
RTM	Ritekļa turētāja marķējums