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

►**B**

KOMISIJAS LĒMUMS

(2006. gada 11. augusts)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Satiksmes nodrošināšana un vadība"

(izziņots ar dokumenta numuru K(2006) 3593)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2006/920/EK)

(OV L 359, 18.12.2006., 1. lpp.)

Grozīts ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Lēmums 2009/107/EK (2009. gada 23. janvāris)	L 45	1	14.2.2009.
►**M2**	Komisijas Lēmums 2010/640/ES (2010. gada 21. oktobris)	L 280	29	26.10.2010.

▼B

KOMISIJAS LĒMUMS

(2006. gada 11. augusts)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Satiksmes nodrošināšana un vadība"

(izziņots ar dokumenta numuru K(2006) 3593)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2006/920/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

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

tā kā:

(1) Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 2. panta c) apakšpunktu Eiropas parasto dzelzceļu sistēma tiek iedalīta strukturālās un funkcionālās apakšsistēmās.

(2) Saskaņā ar minētās direktīvas 23. panta 1. punktu apakšsistēmai "Satiksmes nodrošināšana un vadība" jāizstrādā savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (SITS).

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

(4) *AEIF* ir dots uzdevums izstrādāt SITS projektu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 6. panta 1. punktu. Minētās direktīvas 6. panta 4. punktā paredzētie pamatparametri tika apspriesti kā pielikumā pievienotās SITS daļa.

(5) SITS projektam tika pievienots ievadziņojums, kurā ietverta direktīvas 6. panta 5. punktā paredzētā izmaksu un ieguvumu analīze.

(6) Ņemot vērā ievadziņojumu, SITS projektu ir izskatījusi komiteja, kas izveidota ar Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/48//EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ([2]) un kas minēta Direktīvas 2001/16/EK 21. pantā.

([1]) OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK (OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.).

([2]) OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/50/EK.

▼B

(7) Pašreizējā SITS versijā nav pilnīgi aplūkoti visi savstarpējas izmantojamības aspekti. Neaplūkotie jautājumi klasificēti kā "Atklātie punkti" SITS U pielikumā. Ņemot vērā to, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 16. panta 2. punktu savstarpējas izmantojamības verifikācija jāizveido, atsaucoties uz SITS prasībām, pārejas perioda laikā starp šā lēmuma publicēšanu un pievienotās SITS pilnīgu īstenošanu jāizstrādā nosacījumi, kas jāievēro papildus tiem, kas skaidri izklāstīti pievienotajā SITS. Tādēļ dalībvalstīm jāinformē citas dalībvalstis un Komisija par attiecīgajiem valsts tehniskajiem noteikumiem, kurus izmanto, lai panāktu savstarpēju izmantojamību un izpildītu Direktīvas 2001/16/EK pamatprasības, kā arī par iestādēm, kuras ir pilnvarotas veikt procedūru, lai novērtētu atbilstību vai piemērotību lietošanai, un procedūru apakšsistēmu savstarpējas izmantojamības pārbaudei Direktīvas 2001/16/EK 16. panta 2. punkta nozīmē. Komisijai jāanalizē dalībvalstu iesniegtā informācija un attiecīgā gadījumā jāapspriež ar komiteju vajadzība pieņemt turpmākus pasākumus.

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

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

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

(11) 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 izstrādā novērtēšanas metodes.

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

(13) 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.

▼B

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

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo Komisija pieņem Direktīvas 2001/16/EK 6. panta 1. punktā minēto savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju ("SITS") attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Satiksmes nodrošināšana un vadība".

SITS izklāstīta šā lēmuma pielikumā.

SITS piemērojama satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai, kas definēta Direktīvas 2001/16/EK II pielikuma 2.4. punktā.

▼M2

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 attiecībā uz savstarpējas izmantojamības verifikāciju atbilstīgi Direktīvas 2001/16/EK 16. panta 2. punktam, ir tie piemērojamie tehniskie noteikumi, ko izmanto dalībvalstī, kura atļauj šajā lēmumā aprakstītās apakšsistēmas nodošanu ekspluatācijā.

▼B

2. Katra dalībvalsts sešos mēnešos pēc šā lēmuma paziņošanas 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 šādu atbilstības novērtējuma un pārbaudes procedūru.

3. pants

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

a) valsts, divpusēji un daudzpusēji nolīgumi starp dalībvalstīm un dzelzceļa uzņēmumu(-iem) vai infrastruktūras pārvaldītāju(-iem), kas noslēgti pastāvīgi vai uz noteiktu laiku un ir nepieciešami paredzētā dzelzceļa pakalpojuma ļoti specifiskā vai vietējā rakstura dēļ;

b) divpusēji un daudzpusēji nolīgumi starp dzelzceļa uzņēmumu(-iem), infrastruktūras pārvaldītāju(-iem) un dalībvalsti(-īm), kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpējo izmantojamību;

c) starptautiski nolīgumi starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vismaz vienu trešo valsti vai starp dalībvalstu dzelzceļa uzņēmumu (-iem) vai infrastruktūras pārvaldītāju(-iem) un vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpējo izmantojamību.

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

Šo lēmumu sāk piemērot sešus mēnešus pēc tā paziņošanas dienas.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

▼B

PIELIKUMS

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA

APAKŠSISTĒMA – SATIKSMES NODROŠINĀŠANA UN VADĪBA

1.	IEVADS
1.1.	**Tehniskā darbības joma**
1.2.	**Ģeogrāfiskā darbības joma**
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 darbspēja
3.3.3.	Veselības aizsardzība
3.3.4.	Vides aizsardzība
3.3.5.	Tehniskā saderība
3.4.	**Ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu tieši saistītie aspekti**
3.4.1.	Drošība
3.4.2.	Drošums un darbspēja
3.4.3.	Tehniskā saderība
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 līnijām blakus esošo iekārtu apraksts
4.2.1.2.2.1.	Maršruta apraksta sagatavošana
4.2.1.2.2.2.	Pārveidotie elementi

▼B

4.2.1.2.2.3.	Mašīnistu informēšana reālajā laikā
4.2.1.2.3.	Kustības grafiks
4.2.1.2.4.	Ritošais sastāvs
4.2.1.3.	Dzelzceļa uzņēmuma personālam, kas nav vilcienu mašīnisti, nepieciešamā dokumentācija
4.2.1.4.	Dokumentācija, kas nepieciešama infrastruktūras pārvaldītāja personālam, kas dod vilcienu kustības atļauju
4.2.1.5.	Vilciena apkalpes, cita dzelzceļa uzņēmuma personāla un personāla, kas dod vilcienu kustības atļaujas, ar drošību saistītie savstarpējie ziņojumi
4.2.2.	Uz vilcieniem attiecināmas specifikācijas
4.2.2.1.	Vilciena redzamība
4.2.2.1.1.	Vispārīgā prasība
4.2.2.1.2.	Priekšgals
4.2.2.1.3.	Astes daļa
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.	Kravas vagonu piekraušana
4.2.2.4.1.	Svara sadale
4.2.2.4.2.	Slodze uz ass
4.2.2.4.3.	Kravas nostiprināšana
4.2.2.4.4.	Kinemātiskā apliece
4.2.2.4.5.	Kravas pārsegšana
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 raksturojums
4.2.2.7.	Vilciena uzturēšana darba kārtībā
4.2.2.7.1.	Vispārīgā prasība
4.2.2.7.2.	Pieprasītie dati
4.2.3.	Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmas specifikācijas
4.2.3.1.	Vilcienu plānošana
4.2.3.2.	Vilcienu identifikācija
4.2.3.3.	Vilcienu 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 vilcieniem
4.2.3.4.2.1.	Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena atrašanās vietu

▼B

4.2.3.4.2.2	Paredzētais nodošanas laiks
4.2.3.4.3.	Bīstamās kravas
4.2.3.4.4.	Ekspluatācijas kvalitāte
4.2.3.5.	Datu reģistrēšana
4.2.3.5.1.	Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena
4.2.3.5.2.	Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā
4.2.3.6.	Traucēts 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.	Vadība ārkārtas situācijā
4.2.3.8.	Palīdzība vilciena apkalpei negadījuma vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā
4.3.	**Saskarņu ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas**
4.3.1.	Saskarnes ar infrastruktūras SITS
4.3.2.	Saskarnes ar vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS
4.3.2.1.	Uzraudzības datu reģistrēšana
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 zīmju saskatīšana
4.3.2.5.	Vilciena bremzēšana
4.3.2.6.	Smiltnīcas izmantošana. Obligātie uz profesionālo kvalifikāciju attiecināmie elementi vilciena vadīšanai
4.3.2.7.	Datu reģistrēšana un sakarsušo bukšu detektors
4.3.3.	Saskarnes ar ritošā sastāva SITS
4.3.3.1.	Ritekļu identifikācija
4.3.3.2.	Bremzēšana
4.3.3.3.	Prasības pasažieru vagoniem
4.3.3.4.	Vilciena redzamība
4.3.3.4.1.	Vilciena sastāva pirmais vagons vilciena kustības virzienā
4.3.3.4.2.	Vilciena astes daļa
4.3.3.5.	Vilciena dzirdamība
4.3.3.6.	Signāla redzamība
4.3.3.7.	Mašīnista modrības ierīce
4.3.3.8.	Vilciena sastādīšana un B pielikums
4.3.3.9.	Kravas vagonu piekraušana
4.3.3.10.	Garantija, ka vilciens ir braukšanas kārtībā, un bīstamās kravas
4.3.3.11.	Vilciena sastādīšana, L pielikums
4.3.3.12.	Noteikumi ārkārtas situācijās un ārkārtas situāciju vadība

▼B

4.3.3.13.	Datu reģistrēšana
4.3.4.	Saskarnes ar telemātikas lietojumprogrammu SITS
4.3.4.1.	Vilcienu identifikācija
4.3.4.2.	Vilciena sastāvs
4.3.4.3.	Vilcienu atiešana
4.3.4.4.	Vilcienu kustība
4.3.4.5.	Ritekļu identifikācija
4.4.	**Ekspluatācijas noteikumi**
4.5.	**Tehniskās apkopes noteikumi**
4.6.	**Profesionālā kvalifikācija**
4.6.1.	Profesionālā kompetence
4.6.1.1.	Profesionālās zināšanas
4.6.1.2.	Spēja praktiski izmantot zināšanas
4.6.2.	Valodu zināšanas
4.6.2.1.	Principi
4.6.2.2.	Valodu zināšanu līmenis
4.6.3.	Personāla sākotnējā un pastāvīgā 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.	Zināšanas par maršrutu
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.	Kritēriji, pēc kuriem apstiprina arodslimību ārstus un medicīnas organizācijas
4.7.3.	Kritēriji, pēc 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
4.7.4.2.3.	Papildu medicīniskā izmeklēšana un/vai psiholoģiskais novērtējums

▼B

4.7.5.	Medicīniskās prasības
4.7.5.1.	Vispārīgās prasības
4.7.5.2.	Prasības redzei
4.7.5.3.	Prasības dzirdei
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 VERIFIKĀCIJA
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.	**Vadlīnijas ieviešanai**
7.3.	**Īpaši gadījumi**
7.3.1.	Ievads
7.3.2.	Īpašo gadījumu saraksts
A PIELIKUMS	*ERTMS/ETCS* UN *ERTMS/GSM-R* EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMI
B PIELIKUMS.	CITI NOTEIKUMI, KAS ĻAUJ SASKAŅOTI EKSPLUATĒT DAŽĀDAS JAUNĀS STRUKTURĀLĀS APAKŠSISTĒMAS
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.	VADLĪNIJAS SATIKSMES NODROŠINĀŠANAS UN VADĪBAS APAKŠSISTĒMAS NOVĒRTĒŠANAI
G PIELIKUMS.	INFORMATĪVS UN NEOBLIGĀTS TO ELEMENTU SARAKSTS, KAS JĀVERIFICĒ KATRAM PAMATPARAMETRAM

▼B

I PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

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

K PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

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

M PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

N PIELIKUMS. VADLĪNIJAS ĪSTENOŠANAI

O PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

P PIELIKUMS. RITEKĻU IDENTIFIKĀCIJA

Q PIELIKUMS. NAV IZMANTOTS

R PIELIKUMS. VILCIENU IDENTIFIKĀCIJA

S PIELIKUMS. VILCIENA REDZAMĪBA – ASTES DAĻA

T PIELIKUMS. BREMZĒŠANAS RAKSTUROJUMS

U PIELIKUMS. ATKLĀTO PUNKTU SARAKSTS

V PIELIKUMS. PRIEKŠRAKSTU DOKUMENTĀCIJAS MAŠĪNISTIEM SAGATAVOŠANA UN ATJAUNINĀŠNA

SKAIDROJOŠĀ VĀRDNĪCA

▼B

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA

SATIKSMES NODROŠINĀŠANAS UN VADĪBAS APAKŠSISTĒMA

1. **IEVADS**

1.1. *TEHNISKĀ DARBĪBAS JOMA*

Šī savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (turpmāk tekstā SITS) attiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, kas ietverta Direktīvas 2001/16/EK II pielikuma 1. punktā iekļautajā sarakstā.

Sīkākas ziņas par šo apakšsistēmu ir dotas 2. nodaļā.

1.2. *ĢEOGRĀFISKĀ DARBĪBAS JOMA*

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir Eiropas parasto dzelzceļu sistēma, kā aprakstīts Direktīvas 2001/16/EK I pielikumā.

Šīs SITS saturs

Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 5. panta 3. punktu šī SITS:

a) norāda darbības jomu, kas paredzēta satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai – 2. nodaļa;

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

c) nosaka ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas, kas ir jāievēro attiecībā uz apakšsistēmu un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām. Vajadzības gadījumā šīs specifikācijas var atšķirties atkarībā no apakšsistēmas izmantošanas, piemēram, atkarībā no Direktīvas I pielikumā paredzētās sliežu ceļa, mezgla un/vai ritošā sastāva kategorijas – 4. nodaļa;

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

e) katrā konkrētā gadījumā norāda atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtējuma kārtību; tas cita starpā paredz Lēmumā 93/465/EEK noteikto moduļu vai, attiecīgā gadījumā, īpašās kārtības izmantošanu, novērtējot savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai, kā arī apakšsistēmu EK verifikāciju. Ja ir dokumenti, uz kuriem var atsaukties, īstenojot šo SITS, tie ir minēti sarakstā – 6. nodaļa;

f) norāda SITS ieviešanas stratēģiju. Jo īpaši jāprecizē paredzētie starpposmi un principi, kurus var piemērot, veicot pakāpenisku pāreju no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu –7. nodaļa;

▼B

g) norāda attiecīgā personāla profesionālo kvalifikāciju, kā arī veselības aizsardzības un drošības nosacījumus darbā, kas ir nepieciešami attiecīgās apakšsistēmas darbībai un uzturēšanai, kā arī SITS ieviešanai – 4. nodaļa.

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

Šīs SITS 4. nodaļā ietverti arī darbības un uzturēšanas 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 definēta Direktīvas 2001/16/EK II pielikuma 2.4. punktā.

Tajā jo īpaši ir iekļauti

— "Darba paņēmieni un pienācīgais aprīkojums, kas nodrošina dažādu struktūras apakšsistēmu saskaņotu darbību gan parastā, gan traucētā režīmā, cita starpā ieskaitot vilcienu vadīšanu, satiksmes plānošanu un vadību.

— Profesionālā kvalifikācija, kas nepieciešama pārrobežu pārvadājumu veikšanai."

2.2. *DARBĪBAS JOMA*

Šīs SITS darbības joma attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, kas ir saistīta ar vilcienu ekspluatāciju parasto dzelzceļu sistēmā Eiropas transporta tīklā.

Šajā SITS par satiksmes nodrošināšanu un vadību noteiktās specifikācijas var izmantot kā atsauces dokumentu vilcienu ekspluatācijā, pat ja uz tiem neattiecas šīs SITS darbības joma.

▼M2

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.

▼M2

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.

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

Pašreizējās infrastruktūras plānojuma un projektu atšķirības Eiropā, kas vismaz daļēji izraisa šobrīd pastāvošās noteikumu un kārtības atšķirības, bieži var novērst tikai, ieguldot lielus līdzekļus.

Tādēļ vispārējais mērķis šai SITS versijai, kas ir pirmā pēc Direktīvas 2001/16/EK stāšanās spēkā, nav izstrādāt vienotus priekšrakstus Eiropas parasto dzelzceļu satiksmes nodrošināšanai un vadībai. Tomēr vienādās situācijās jābūt identiskiem noteikumiem un kārtībai, kas ļauj saskaņot to jauno struktūras apakšsistēmu ekspluatāciju, kuras iecerēts iekļaut Eiropas transporta tīklā, un jo īpaši to, kuras ir tieši saistītas ar jaunās vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas sistēmas ekspluatāciju.

▼B

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

▼M2

Līdz ar to Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (*ETCS*) un Globālās mobilo sakaru sistēmas dzelzceļiem (*GSM-R*) detalizēti darbības noteikumi tagad ir noteikti šo SITS A pielikumā.

▼B

2.2.3. PIEMĒROJAMĪBA PAŠREIZĒJIEM VAGONIEM UN INFRASTRUKTŪRAI

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

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

Šādos gadījumos atzīst, ka šobrīd izmantotā ritošā sastāva/infrastruktūras iekārtu pārveidošana, lai tās pilnībā atbilstu šīs SITS prasībām, nebūtu izdevīga izmaksu ziņā. Attiecīgās prasības tādēļ jāpiemēro tikai jauniem elementiem vai gadījumos, ja elementus modernizē vai atjauno un vajadzīga jauna atļauja, lai tos nodotu ekspluatācijā Direktīvas 2001/16/EK 14. panta 3. punkta nozīmē.

2.3. *ŠĪS SITS SAIKNE AR DIREKTĪVU 2004/49/EK*

Kaut gan šī SITS ir izstrādāta saskaņā ar Savstarpējas izmantojamības direktīvu 2001/16/EK, tajā apskatītas prasības, kuras ir cieši saistītas ar darba kārtību un procesiem, kas jāievēro infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam, piesakoties drošības sertifikāta saņemšanai saskaņā ar Drošības direktīvu 2004/49/EK.

3. PAMATPRASĪBAS

3.1. *ATBILSTĪBA PAMATPRASĪBĀM*

Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 4. panta 1. punktu Eiropas parasto dzelzceļu sistēmai, tās apakšsistēmām un savstarpējas izmantojamības komponentiem jāatbilst pamatprasībām, kas vispārīgi izklāstītas direktīvas III pielikumā.

3.2. *PAMATPRASĪBU PĀRSKATS*

Pamatprasības attiecas uz:

— drošību,

— drošumu un darbspēju,

— veselības aizsardzību,

— vides aizsardzību,

— tehnisko saderību.

▼B

Ievērojot Direktīvu 2001/16/EK, pamatprasības var piemērot visai Eiropas parasto dzelzceļu sistēmai vai atsevišķi 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 2001/16/EK III pielikumu drošības pamatprasības, kas attiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, ir šādas.

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.1.1. pamatprasība

"Drošībai izšķirīgo daļu projektēšana, izgatavošana vai montāža, tehniskā apkope un uzraudzība, jo īpaši, ja tas skar ierīces, kas ietekmē vilcienu kustību, jāveic tā, lai arī noteiktos nelabvēlīgos apstākļos būtu garantēts drošības līmenis, kas atbilst tīkla izveides mērķiem."

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 2001/16/EK III pielikuma 1.1.2. pamatprasība

"Riteņu un sliežu saskares parametriem jāatbilst izturības prasībām, kas garantē drošu vilcienu kustību maksimālajā atļautajā ātrumā."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.1.3. pamatprasība

"Izmantojamajām sastāvdaļām jāiztur jebkura ekspluatācijas laikā noteiktā parastā slodze vai pārslodze. Pienācīgi jāierobežo ikvienas neparedzētas kļūmes netieša ietekme uz drošību."

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

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.1.4. pamatprasība

"Projektējot stacionāras iekārtas un ritošo sastāvu, kā arī izvēloties izmantojamos materiālus, jāparedz iespēja ugunsgrēka gadījumā ierobežot uguns un dūmu izcelšanos, izplatīšanos un tā sekas."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.1.5. pamatprasība

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

▼B

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.2. DROŠUMS UN DARBSPĒJA

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.2. pamatprasība

"Ja stacionāras un noņemamas sastāvdaļas ietekmē vilcienu kustību, to uzraudzību un apkopi organizē, veic un attiecīgo skaitu nodrošina tā, lai nodrošinātu to darbību paredzētajos apstākļos."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.3. VESELĪBAS AIZSARDZĪBA

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.3.1. pamatprasība

"Vilcienos un dzelzceļa infrastruktūrā nedrīkst izmantot materiālus, kuru izmantošana var radīt veselības apdraudējumu cilvēkiem, kas nonāk saskarē ar šiem materiāliem."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.3.2. pamatprasība

"Šos materiālus izvēlas, izvieto un izmanto tā, lai ierobežotu kaitīgu un bīstamu dūmu un gāzu veidošanos, jo īpaši ugunsgrēka gadījumā."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.4. VIDES AIZSARDZĪBA

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.4.1. pamatprasība

"Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas izveides un ekspluatācijas ietekme uz vidi jāizvērtē un jāņem vērā, veicot sistēmas projektēšanu saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas noteikumiem."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.4.2. pamatprasība

"Vilcienos un infrastruktūrā jāizmanto materiāli, kas aizkavē apkārtējai videi kaitīgo un bīstamo dūmu un gāzu veidošanos, piemēram, ugunsgrēka gadījumā."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.4.3. pamatprasība

"Projektējot un ražojot ritošo sastāvu un enerģijas apgādes sistēmas, tām jābūt elektromagnētiski saderīgām ar iekārtām, ierīcēm un valsts vai privātiem tīkliem, kas var radīt savstarpējus traucējumus."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.4.4. pamatprasība

"Ekspluatējot Eiropas parasto dzelzceļu sistēmu, jāievēro spēkā esošie trokšņu ierobežošanas noteikumi."

▼B

Kaut gan šī pamatprasība galvenokārt ir troksni regulējošās SITS sastāvdaļa, daži elementi satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmā SITS precizēti 4.2.2.2. un 4.3. apakšiedaļā "Vilciena dzirdamība".

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.4.5. pamatprasība

"Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas ekspluatācija normālos uzturēšanas apstākļos nedrīkst radīt nepieļaujamu zemes vibrācijas līmeni sliežu ceļu tuvumā, kas traucē citu darbību veikšanu."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.3.5. TEHNISKĀ SADERĪBA

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 1.5. pamatprasība

"Infrastruktūras un stacionāro iekārtu tehniskajiem parametriem jābūt savstarpēji saderīgiem, kā arī saderīgiem ar Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā izmantojamo vilcienu parametriem.

Ja atsevišķos tīkla posmos šādu parametru atbilstību ir grūti panākt, drīkst ieviest pagaidu risinājumus, kas nodrošinās saderību nākotnē."

Šī pamatprasība neattiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

3.4. *AR SATIKSMES NODROŠINĀŠANAS UN VADĪBAS APAKŠSISTĒMU TIEŠI SAISTĪTIE ASPEKTI*

3.4.1. DROŠĪBA

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 2.6.1. pamatprasība

"Tīkla ekspluatācijas noteikumu saskaņošanai, kā arī mašīnistu, vilcienu personāla un kontroles centru personāla kvalifikācijai jābūt tādai, lai garantētu drošu ekspluatāciju, ņemot vērā atšķirīgas prasības pret pārrobežu un iekšzemes pārvadājumiem.

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

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)

— Kravas vagonu piekraušana (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)

▼B

— Vilciena atiešana (4.2.3.3. apakšiedaļa)

— Satiksmes vadība (4.2.3.4. apakšiedaļa)

— Signālu saskatīšana un modrības ierīce (4.3. apakšiedaļa)

— Saziņa par drošības jautājumiem (4.2.1.5. un 4.6. apakšiedaļa)

— Vilcienu mašīnistiem nepieciešamā dokumentācija (4.2.1.2. apakšiedaļa)

— Dzelzceļa uzņēmuma personālam, kas nav vilcienu mašīnisti, nepieciešamā dokumentācija (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 kvalifikācija (4.6. apakšiedaļa)

— Veselības un drošības nosacījumi (4.7. apakšiedaļa)

3.4.2. DROŠUMS UN DARBSPĒJA

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 2.6.2. pamatprasība

"Tehniskās apkopes operācijām un to biežumam, tehniskās apkopes un kontroles centru personāla sagatavošanai un kvalifikācijai, kā arī kvalitātes nodrošinājuma sistēmai, ko ieviesuši attiecīgie uzņēmēji kontroles un tehniskās apkopes centros, jābūt tādai, kas nodrošina augstu sistēmas drošumu un darbspēju."

Šī pamatprasība nodrošināta šādās šīs specifikācijas apakšiedaļās:

— Vilciena sastāvs (4.2.2.5. apakšiedaļa)

— Vilciena uzturēšana darba kārtībā (4.2.2.7. apakšiedaļa)

— Satiksmes vadība (4.2.3.4. apakšiedaļa)

— Saziņa par drošības jautājumiem (4.2.1.5. apakšiedaļa)

— Traucēts darbības režīms (4.2.3.6. apakšiedaļa)

— Pasākumi ārkārtas situācijā (4.2.3.7. apakšiedaļa)

— Profesionālā kvalifikācija (4.6. apakšiedaļa)

— Veselības un drošības nosacījumi (4.7. apakšiedaļa)

3.4.3. TEHNISKĀ SADERĪBA

Direktīvas 2001/16/EK III pielikuma 2.6.3. pamatprasība

"Tīkla ekspluatācijas noteikumu saskaņošanai, kā arī mašīnistu, vilcienu personāla un dispečeru kvalifikācijai jābūt tādai, lai nodrošinātu Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas ekspluatācijas efektivitāti, ņemot vērā atšķirīgās prasības, kas izvirzītas pārrobežu un iekšzemes pārvadājumiem."

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)

▼B

— Kravas vagonu piekraušana (4.2.2.4. apakšiedaļa)

— Saziņa par drošības jautājumiem (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 parasto dzelzceļu sistēma (*TEN*), uz kuru attiecas Direktīva 2001/16/EK un kuras daļa ir satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma, ir integrēta sistēma, kuras daļu savstarpējā atbilstība ir jāpārbauda. Savstarpējā atbilstība it 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 tiem vilcieniem, kuru kustība šajā infrastruktūrā ir atļauta, ņemot vērā atsevišķu sliežu ceļu ģeogrāfiskās īpatnības un turpmāk noteiktās ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas.

4.2. *APAKŠSISTĒMAS EKSPLUATĀCIJAS UN TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS*

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas sastāv no:

— uz personālu attiecināmām specifikācijām;

— uz vilcieniem attiecināmām specifikācijām;

— uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmām specifikācijām.

4.2.1. UZ PERSONĀLU ATTIECINĀMĀS SPECIFIKĀCIJAS

4.2.1.1. ***Vispārīgās prasības***

Šī nodaļa attiecas uz personālu, kas piedalās apakšsistēmas ekspluatācijā, pildot drošībai būtiskus pienākumus, kuros dzelzceļa uzņēmumam ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītāju.

— Dzelzceļa uzņēmuma personāls, kas

  — pilda vilciena mašīnista pienākumus (turpmāk tekstā "vilciena mašīnists") un ir daļa no "vilciena apkalpes",

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

  — sagatavo vilcienu.

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

▼B

Prasības attiecas uz šādām jomām:

— dokumentācija,

— komunikācija,

un uz tām jomām, kas noteiktas šīs SITS 2.2. iedaļā:

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

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

4.2.1.2. ***Vilcienu mašīnistiem nepieciešamā dokumentācija***

Dzelzceļa uzņēmumam, kas ekspluatē vilcienu, jānodrošina vilciena mašīnistam visa nepieciešamā informācija, kas tam vajadzīga, lai veiktu savus pienākumus.

Sniedzot informāciju, jāņem vērā darbības, kas jāveic normālā, traucētā un ārkārtas ekspluatācijas režīmā maršrutos, kuros kursē vilciens, kā arī ritošais sastāvs, 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 gadījumos, kā arī ārkārtas situācijās, ar kurām var saskarties vilciena mašīnists, visos maršrutos un tajos izmantotajam visa veida ritošajam sastāvam.

Priekšrakstos mašīnistiem jāiekļauj divi dažādi aspekti:

— viens, kas apraksta kopīgo noteikumu un procedūru kopumu, kurš ir spēkā visā Eiropas parasto dzelzceļu tīklā (ņemot vērā A, B un C pielikuma saturu),

— otrs, kas nosaka visus noteikumus un procedūras, kuras katram infrastruktūras pārvaldītājam ir atšķirīgas no citiem.

Tajos jāiekļauj darba kārtība, 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 šī dokumenta sagatavošanu atbild dzelzceļa uzņēmums.

Dzelzceļa uzņēmums izstrādā priekšrakstus vienādā formātā visām infrastruktūrām, kurās darbojas tā vilcienu mašīnisti.

Priekšrakstiem ir divi papildinājumi.

— 1. papildinājums. Saziņas procedūru rokasgrāmata.

— 2. papildinājums. Veidlapu grāmatiņa.

▼B

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) nodotā dokumentācija ir pilnīga un precīza.

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.

V pielikums parāda šo procesu diagrammā un sniedz pārskatu pār procesu.

4.2.1.2.2. **Izmantojamo dzelzceļa līniju un līnijām blakus esošo iekārtu apraksts**

Mašīnistiem jāsniedz izmantojamo un ar vilciena vadīšanu saistīto dzelzceļa līniju un līnijām blakus esošo iekārtu apraksts. Šī informācija jāizklāsta vienotā dokumentā, kas saucas "Maršruta apraksts" (kas var būt gan dokumenta formā, gan elektroniskā formātā).

Turpmāk minētas tās ziņas, kas obligāti jāsniedz:

— 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.

▼B

Tajā jāsniedz šādas ziņas (šis saraksts nav izsmeļošs):

— vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi

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

  — elektroapgādes tīkla 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 esamība, 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) nodotā dokumentācija ir pilnīga un precīza.

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. Šīs izmaiņas dzelzceļa uzņēmums apkopo īpašā dokumentā vai uzglabā elektroniskā veidā vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa uzņēmuma vilcieni.

▼B

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā jāietver validācijas process, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa uzņēmumam(-iem) nodotā dokumentācija ir pilnīga un precīza.

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 reālajā laikā*

Kārtība, kādā mašīnistus informē reālajā laikā par visu drošības noteikumu izmaiņām maršrutā, jādefinē attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem (kārtībai jābūt vienādai gadījumos, kad 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 darba dienas (ja vajadzīgs),

— pieturvietas un ar tām saistītās darbības,

— citi laiki kustības grafikā,

— pienākšanas/atiešanas/caurbraukšanas laiki katrā no šīm vietām.

Šādu informāciju par vilcienu kustību, kuras pamatā ir infrastruktūras pārvaldītāja sniegtā informācija, var sniegt elektroniskā vai izdrukas formātā.

Mašīnistu iepazīstināšanai ar grafiku jābūt konsekventai 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.

4.2.1.3. ***Dzelzceļa uzņēmuma personālam, kas nav vilcienu mašīnisti, nepieciešamā dokumentācija***

Dzelzceļa uzņēmums savu personālu (uz vilciena vai citur), kas pilda 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.

▼B

4.2.1.4. ***Dokumentācija, kas nepieciešama infrastruktūras pārvaldītāja personālam, kas dod vilcienu kustības atļauju***

Visa informācija, kas vajadzīga, lai nodrošinātu ar drošību saistīto saziņu starp personālu, kurš dod vilcienu kustības atļauju, un vilciena apkalpi, jāizklāsta:

— dokumentos, kas apraksta saziņas principus (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 dod vilcienu kustības atļaujas, ar drošību saistītie savstarpējie ziņojumi***

Vilciena apkalpes, cita dzelzceļa uzņēmuma personāla (kā definēts L pielikumā) un personāla, kas dod vilcienu kustības atļaujas, ar drošību saistītajos savstarpējos ziņojumos lietotā valoda ir attiecīgā maršruta infrastruktūras pārvaldītāja "darba" valoda.

Principi ar drošību saistītajai saziņai starp vilciena apkalpi un personālu, kas atbildīgs par vilcienu kustības atļaujām, izklāstīti C pielikumā.

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

Tomēr, ja vietējā prakse pieprasa atļaut lietot arī otru valodu, infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka ģeogrāfiskās robežas, kur šo valodu var lietot.

4.2.2. UZ VILCIENIEM ATTIECINĀMAS 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. Tām jāļauj atšķirt tuvojošos vilcienu no tuvumā esošiem autotransporta līdzekļiem un citiem kustīgiem priekšmetiem.

Pilna specifikācija atrodama 4.3.3.4.1. apakšiedaļā.

4.2.2.1.3. **Astes daļa**

Šīs prasības ir precizētas S pielikumā.

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 par vilciena tuvošanos.

▼B

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 numuram, lai atšķirtu to no jebkura cita dzelzceļa ritekļa. Šim numuram jābūt redzami attēlotam vismaz uz katras ritekļa garenvirziena sānu malas.

Jābūt arī iespējai atpazīt uz ritekli attiecināmus ekspluatācijas ierobežojumus.

Šīs prasības ir sīkāk izklāstītas P pielikumā.

4.2.2.4. ***Kravas vagonu piekraušana***

Dzelzceļa uzņēmumam jānodrošina, ka vagoni tiek piekrauti droši un ir droši visu brauciena laiku, ņemot vērā turpmākajās apakšiedaļās izklāstīto.

4.2.2.4.1. **Svara sadale**

Vagoni jāpiekrauj tā, lai kravas svaru sadalītu vienādi uz visām asīm. Gadījumos, kad tas nav iespējams kādas kravas lieluma vai formas dēļ, dzelzceļa uzņēmumam uz visu reisu jānodrošina kravai īpaši pārvadāšanas apstākļi.

4.2.2.4.2. **Slodze uz ass**

Dzelzceļa uzņēmumiem jānodrošina, lai vagonā iekrautā krava nepārsniegtu pieļaujamo slodzi uz ass. Tiem jānodrošina arī, lai slodze uz ass nepārsniegtu atļauto robežu nevienā maršruta posmā (izņemot, ja attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs(-i) ir atļāvis(-uši) kustību).

4.2.2.4.3. **Kravas nostiprināšana**

Dzelzceļa uzņēmumiem jānodrošina, ka krava un visas neizmatotās kravas nostiprināšanas ierīces ir droši nostiprinātas, lai novērstu to nevajadzīgu kustēšanos reisa laikā.

4.2.2.4.4. **Kinemātiskā apliece**

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

4.2.2.4.5. **Kravas pārsegšana**

Dzelzceļa uzņēmumiem jānodrošina, lai jebkurš materiāls, kuru izmanto, lai pārsegtu kravu uz vagona, būtu cieši piestiprināts pie vagona vai pie kravas. Šiem pārsegiem jābūt no materiāla, kas ir piemērots attiecīgās kravas pārsegšanai, ņemot vērā spēkus, kuru ietekmi varētu just reisa laikā.

4.2.2.5. ***Vilciena sastāvs***

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

▼B

Prasībās attiecībā uz vilciena sastāvu jāņem vērā šādi elementi.

— Vagoni

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

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

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

— Vilciens

— vilciena sastāvam jāatbilst attiecīgā maršruta tehniskajiem nosacījumiem, un tā garums nedrīkst pārsniegt nosūtītājā stacijā un gala stacijā 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 slodze uz ass

— vilciens nedrīkst pārsniegt to svaru, kādu pieļauj svara ierobežojumi maršruta posmos, sakabju izturība, vilces vienības jauda un citi attiecīgi vilciena parametri. Jāievēro ierobežojumi, kas noteikti slodzei uz ass.

— Vilciena maksimālais ātrums

— nosakot vilciena maksimālo ātrumu, jāņem vērā jebkādi ierobežojumi attiecīgajā(-os) maršrutā(-os), bremzēšanas efektivitāte, slodze uz ass 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 bremžu 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 bremzēšanas sistēmu, kā definēts bremžu sistēmas SITS.

Jebkura vilciena pirmajam un pēdējam vagonam (ieskaitot jebkādas vilces vienības) jābūt automātiskam bremžu slēdzim.

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

▼M2

4.2.2.6.2. **Bremzēšanas raksturojums**

Infrastruktūras pārvaldītājam (IP) ir jānodrošina dzelzceļa uzņēmumam (DzU) faktiskais nepieciešamais bremzēšanas raksturojums. Vajadzības gadījumā šie dati ietver nosacījumus to bremžu sistēmu lietošanai, kuras var ietekmēt infrastruktūru, piemēram, attiecībā uz magnētiskajām, rekuperatīvajām un induktīvajām bremzēm.

Dzelzceļa uzņēmums ir atbildīgs par to, lai vilcienam būtu pietiekams bremzēšanas raksturojums, izstrādājot bremzēšanas noteikumus, kas uzņēmuma personālam jāievēro.

Noteikumi par bremzēšanas raksturojumu ir jāpārvalda infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmas ietvaros.

Papildu prasības ir izklāstītas T pielikumā.

▼B

4.2.2.7. ***Vilciena uzturēšana darba kārtībā***

4.2.2.7.1. **Vispārīgā prasība**

Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā nodrošināt, 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 pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem jādefinē un jāatjaunina nosacījumi un kārtība, kas attiecas uz vilciena darbību traucētos apstākļos.

4.2.2.7.2. **Pieprasītie dati**

Datiem, ko pieprasa 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) ritekli(-ļiem) (gabarīts, ātruma ierobežojumi utt.),

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

Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā nodrošināt, lai šie dati būtu pieejami infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) pirms vilciena atiešanas.

▼B

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

4.2.3. UZ VILCIENU EKSPLUATĀCIJU ATTIECINĀMAS 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. ***Vilcienu atiešana***

4.2.3.3.1. **Pārbaudes pirms atiešanas**

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

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 punktuāla dzelzceļa darbība, tostarp efektīva satiksmes traucējumu seku novēršana.

Infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka kārtība un līdzekļi, ar kuriem veic:

— vilcienu vadību reālajā laikā,

— ekspluatācijas pasākumus, lai uzturētu vislabāko iespējamo infrastruktūras izpildi, ja notiek aizkavēšanās vai starpgadījumi vai ja tādi tiek paredzēti, un

— dzelzceļa uzņēmuma(-u) informēšana šādos gadījumos.

Ja dzelzceļa uzņēmumam vajadzīgi jebkādi papildus procesi, kas ietekmē saskarni ar infrastruktūras pārvaldītāju, tos var ieviest pēc vienošanās ar infrastruktūras pārvaldītāju.

4.2.3.4.2. **Ziņošana par vilcieniem**

4.2.3.4.2.1. *Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena atrašanās vietu*

Infrastruktūras pārvaldītājs:

— nodrošina, ka attiecīgā tīklā piemērotos iepriekš noteiktos ziņošanas punktos reālajā laikā tiek reģistrēts vilcienu atiešanas, pienākšanas vai caurbraukšanas laiks un novirzes no kustības grafika;

▼B

— sniedz prasītos specifiskos datus saistībā ar ziņošanu par vilcienu atrašanās vietu. Šādai informācijai jāiekļauj:

— vilciena identifikācija,

— ziņošanas punkta nosaukums,

— līnija, pa kuru brauc vilciens,

— kustības grafikā paredzētais laiks, kad vilcienam jābūt pie ziņošanas punkta,

— faktiskais laiks, kad vilciens ierodas ziņošanas punktā (un tas, vai starpziņošanas punktiem, kuros ierodas vilciens, jāziņo tikai atiešanas vai pienākšanas laiks, vai atiešanas un pienākšanas laiks, izlaižot caurbraukšanas laiku),

— 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 kādu vilcienu aizkavējas, un minūšu skaits, par kādu tas aizkavējas,

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

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

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 EK Direktīvā 96/49 par norādi, ka vilcienā pārvadā bīstamās kravas,

— informācija mašīnistam par bīstamo kravu esamību un atrašanās vietu,

— 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 pārvaldītājam un dzelzceļa uzņēmumam ir izstrādāti 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 tādus notikumus, kas varētu kompromitēt Eiropas parasto dzelzceļu tīklu.

▼B

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

Infrastruktūras pārvaldītājs pēc iespējas drīzāk analizē notikumus, kas būtiski traucējuši ekspluatācijai. Ja vajadzīgs un jo īpaši ja ir iesaistīts kāds no personāla, infrastruktūras pārvaldītājs uzaicina attiecīgajā notikumā iesaistīto(-s) dzelzceļa uzņēmumu(-s) piedalīties analīzē. Ja šādas analīzes rezultātā ir izstrādātas rekomendācijas 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 reģistrēšana***

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

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

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

— reģistrētu informāciju gan par lokomotīves/vilces vienības, gan par mašīnista darbu, iekļaujot darba laiku.

Jābūt iespējai pārbaudīt reģistrēto datu sakritību ar

— reģistrēšanas 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 reģistrēšana ārpus vilciena**

Infrastruktūras pārvaldītājam jāreģistrē dati par vismaz šādiem notikumiem:

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

— pārkarsis ass gultnis,

▼B

— saziņa starp vilciena mašīnistu un infrastruktūras pārvaldnieka personālu, kas dod vilciena kustības atļauju.

4.2.3.5.2. **Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā**

Dzelzceļa uzņēmumam jāreģistrē vismaz šādi dati:

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

— avārijas bremžu lietošana,

— vilciena braukšanas ātrums,

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

— skaņas signāla ieslēgšana (signāltaure),

— durvju kontroles darbība (atvēršana, aizvēršana),

— borta bukšu karstuma detektoru rādītāji, ja vilciens ar tādiem ir aprīkots,

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

— dati, lai noteiktu darba laiku.

4.2.3.6. ***Traucēts darbības režīms***

4.2.3.6.1. **Citu lietotāju informēšana**

Infrastruktūras pārvaldītājam saistībā ar dzelzceļa uzņēmumu(-iem) jādefinē, kā nekavējoties informēt vienam otru par jebkuru stāvokli, kurā tiek kaitēts dzelzceļu tīkla vai ritošā sastāva drošībai, efektivitātei un/vai darbspējai.

4.2.3.6.2. **Vilcienu mašīnistu informēšana**

Jebkurā traucēta darbības režīma gadījumā, kas saistīts ar infrastruktūras pārvaldītāja atbildību, infrastruktūras pārvaldītājs dod mašīnistiem formālas 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 atbilstoši 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.

▼B

Infrastruktūras pārvaldītājam jāizveido un jāuztur aktuāla kontaktinformācija par infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa uzņēmuma atbildīgo personālu, ar kuriem sazināties darba traucējumu gadījumā, ja tā rezultātā rodas traucēts darbības režīms. Šajā informācijā jāiekļauj kontakti 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(-iem) par visām izmaiņām savā kontaktinformācijā.

4.2.3.7. ***Vadība ārkārtas situācijā***

Infrastruktūras pārvaldītājs, konsultējoties ar:

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

— ja vajadzīgs, ar to dzelzceļa uzņēmumu pārstāvjiem, kuri darbojas attiecīgajā infrastruktūrā, un

— blakus esošo infrastruktūru pārvaldītājiem pēc vajadzības, kā arī

— vietējām iestādēm un

— ārkārtas dienestu pārstāvjiem, iekļaujot ugunsdzēšanas un glābšanas dienestus, pēc vajadzības vietējā vai valsts līmenī,

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

Šādi pasākumi parasti attiecas uz:

— sadursmēm,

— ugunsgrēkiem vilcienos,

— vilcienu evakuāciju,

— negadījumiem tuneļos,

— starpgadījumiem ar bīstamām kravām,

— nobraukšanu no sliedēm.

Dzelzceļa uzņēmumam jāsniedz infrastruktūras pārvaldītājam jebkāda informācija, kas attiecas tieši uz šiem apstākļiem, jo īpaši attiecībā uz vilcienu vilkšanu vai novietošanu uz sliedēm no jauna. (Skatīt arī parasto dzelzceļu kravas vagonu SITS 4.2.7.1. apakšiedaļu "Ārkārtas pasākumi").

Turklāt dzelzceļa uzņēmumam jāparedz kārtība, 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 uzņēmumam jādefinē piemērota kārtība, 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).

▼B

4.3. *SASKARŅU EKSPLUATĀCIJAS UN TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS*

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

4.3.1. SASKARNES AR INFRASTRUKTŪRAS SITS

REZERVĒTS

4.3.2. SASKARNES AR VADĪBAS NODROŠINĀŠANAS UN SIGNALIZĀCIJAS SITS

4.3.2.1. ***Uzraudzības datu reģistrēšana***

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma nosaka ekspluatācijas prasības novērošanas datu reģistrēšanai (skatīt šīs SITS 4.2.3.5. apakšiedaļu), kurām jāatbilst vadības nodrošināšanas un signalizācijas apakšsistēmai (skatīt vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.2.15. apakšiedaļu).

4.3.2.2. ***Mašīnista modrības ierīce***

Ierīce mašīnista reakcijas novērošanai, kas darbojas vietās, kur infrastruktūra pieļauj šādas ierīces darbību, un iejaucas, lai apstādinātu vilcienu, ja mašīnists nereaģē noteiktā laikā, kas vēl jāprecizē, un automātiski ziņo kontrolējošajam signalizācijas centram. Ir saskarne starp šo ekspluatācijas prasību un ar *ERTMS* saistīto vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.2.2. apakšiedaļu.

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

Šīs specifikācijas A pielikums (A1. un A2. pielikums) ir saskarne ar *ERTMS/ETCS* funkcionālo prasību specifikācijām un sistēmas prasību specifikācijām, kā arī *ERTMS/GSM-R* funkcionālo prasību specifikācijām un sistēmas prasību specifikācijām, kas precizētas vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS A pielikumā. Ir saskarne arī ar *ETCS* mašīnista un mašīnas saskarnes (*Driver Machine Interface* (DMI)) specifikācijām (vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.2.13. apakšiedaļa) un Eiropas Integrētā dzelzceļa radio paplašinātā tīkla (*EIRENE*) mašīnista un mašīnas saskarnes (DMI) specifikācijām (vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.2.14. apakšiedaļa). Ir saskarne starp šo SITS A1. pielikumu un vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.2.2. apakšiedaļu attiecībā uz *ETCS* borta moduļa funkcionalitātes izolēšanu.

4.3.2.4. ***Signālu un sliežu ceļam blakus esošo zīmju saskatīšana***

Mašīnistam jāredz signāli un sliežu ceļam blakus esošās zīmes, un tām jābūt redzamām, mašīnistam atrodoties parastajā mašīnista vietā. Tas pats attiecas uz cita veida sliežu ceļam blakus esošām zīmēm, ja tās ir saistītas ar drošību.

Sliežu ceļam blakus esošām zīmēm un tablo jābūt konsekventi projektētiem, lai veicinātu to saskatīšanu. Jāņem vērā sekojoši jautājumi:

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

— apgaismojuma lietderība un intensitāte, ja informāciju prasīts apgaismot,

▼B

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

Ir saskarne ar vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.2.16. apakšiedaļu attiecībā uz mašīnista ārējo redzes lauku. Vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS A pielikuma nākamajā versijā būs arī jauns punkts attiecībā uz sliežu ceļam blakus esošām zīmēm ar *ETCS* aprīkotās līnijās.

4.3.2.5. ***Vilciena bremzēšana***

Pastāv saskarne starp šīs SITS 4.2.2.6.2. apakšiedaļu un vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.3.1.5. apakšiedaļu (Vilciena garantētā bremzēšanas efektivitāte un parametri).

▼M2

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 parastā dzelzceļa 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. punktu (kā minēts 4.3.1.10. apakšiedaļā), no otras puses.

▼B

4.3.2.7. ***Datu reģistrēšana un sakarsušo bukšu detektors***

Pastāv saskarne starp šīs SITS 4.2.3.5. apakšiedaļu, no vienas puses, un vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS 4.2.2. apakšiedaļu (*ETCS* borta moduļa funkcionalitāte), A pielikuma 5., 7. un 55. rādītāju un 4.2.10. apakšiedaļu (Sakarsušo ass bukšu detektors), no otras puses. Nākotnē būs saskarne ar satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS B pielikumu, kad atrisinās vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS atklāto punktu.

4.3.3. SASKARNES AR RITOŠĀ SASTĀVA SITS

4.3.3.1. ***Ritekļu identifikācija***

Pastāv saskarne starp šīs SITS 4.2.2.3. apakšiedaļu un ritošā sastāva kravas vagonu SITS B pielikumu.

Šāda saskarne pastāvēs arī ar citām ritošā sastāva SITS pēc to izstrādāšanas.

4.3.3.2. ***Bremzēšana***

Pastāv saskarne starp šīs SITS 4.2.2.6.1. apakšiedaļu, ritošā sastāva kravas vagonu SITS 4.2.4. apakšiedaļu un B pielikumu.

Šāda saskarne pastāvēs arī ar citām ritošā sastāva SITS pēc to izstrādāšanas.

▼B

4.3.3.3. ***Prasības pasažieru vagoniem***

Jāpiezīmē, ka attiecībā uz zemāk minēto pastāvēs saskarne ar citām ritošā sastāva SITS pēc to izstrādāšanas.

— 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.

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

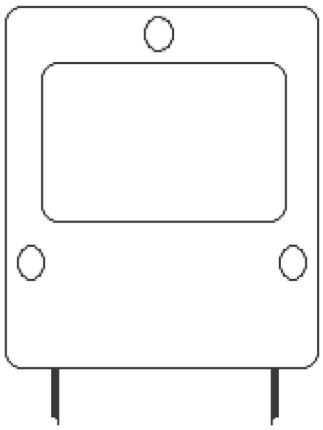
— Vagoniem, kas paredzēti pasažieriem, jābūt aprīkotiem ar trauksmes signālu vai avārijas bremzēm, ko var ieslēgt pasažieri. Gadījumā, ja tiek ieslēgta viena no šīm ierīcēm, mašīnistam nekavējoties jāsaņem signāls, bet jāsaglabā vadība pār vilcienu.

4.3.3.4. ***Vilciena redzamība***

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

4.3.3.4.1. **Vilciena sastāva pirmais vagons vilciena kustības virzienā**

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



▼B

Priekšējiem lukturiem jāpadara vilciens pēc iespējas 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/tablo 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.

Starp ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām, kad tās attieksies uz mašīnistu kabīnēm, un šīs SITS 4.2.2.1.2. apakšiedaļu būs saskarne.

4.3.3.4.2. **Vilciena astes daļa**

Starp šīs SITS 4.2.2.1.3. apakšiedaļu un ritošā sastāva SITS 4.2.7.4. apakšiedaļu un BB pielikumu (Kravas vagoni) pastāvēs saskarne, ja tiks noslēgts atklātais punkts satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS S pielikumā, nosakot astes daļas signālu, kam vajadzīga skava.

4.3.3.5. ***Vilciena dzirdamība***

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

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

Starp ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām, kad tās attieksies uz mašīnistu kabīnēm, un šīs SITS 4.2.2.2. apakšiedaļu būs saskarne.

4.3.3.6. ***Signāla redzamība***

Mašīnistam jāspēj saredzēt signāli un signāliem jābūt redzamiem mašīnistam. Tas pats attiecas uz zīmēm, kuras ir blakus sliežu ceļam, ja tās attiecas uz drošību.

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

Starp ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām, kad tās attieksies uz mašīnistu kabīnēm, un šīs SITS 4.3.2.4. apakšiedaļu būs saskarne.

4.3.3.7. ***Mašīnista modrības ierīce***

Līdzeklis mašīnista reakcijas novērošanai, kurš darbojas tajās vietās, kur infrastruktūra pieļauj šādas ierīces darbību, un iejaucas, lai apstādinātu vilcienu, ja mašīnists nereaģē noteiktā laikā, kas vēl jāprecizē, un automātiski ziņo par savu darbību kontrolējošajam signalizācijas centram.

Būs saskarne ar ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām, kad tās attieksies uz mašīnistu kabīnēm.

▼B

4.3.3.8. ***Vilciena sastādīšana un B pielikums***

Attiecībā uz maksimālo pieļaujamo vilciena svaru ir saskarne starp šīs SITS 4.2.2.5. apakšiedaļu un ritošā sastāva SITS (Kravas vagoni) 4.2.2.1.2.2. apakšiedaļu (Sakabes). Nākotnē attiecībā uz manevrēšanas ātrumu varētu būt saskarne starp šīs SITS B pielikumu un ritošā sastāva SITS (Kravas vagoni) 4.2.2.1.2.1. apakšiedaļu (Buferi).

4.3.3.9. ***Kravas vagonu piekraušana***

Starp šīs SITS 4.2.2.4. apakšiedaļu un ritošā sastāva SITS (Kravas vagoni) 4.2.2.3.5. apakšiedaļu (Kravas nostiprināšana) un YY pielikumu ir saskarne.

4.3.3.10. ***Garantija, ka vilciens ir braukšanas kārtībā, un bīstamās kravas***

Starp šīs SITS 4.2.2.7. un 4.2.3.4.3 apakšiedaļu un ritošā sastāva SITS (Kravas vagoni) 4.2.2.6. apakšiedaļu (Bīstamās kravas) ir saskarne.

▼M2

4.3.3.11. **Vilciena sastādīšana, L pielikums**

Starp šīs SITS 4.2.2.5. apakšiedaļu un L pielikumu un ritošā sastāva SITS (Kravas vagoni) 4.2.3.5. apakšiedaļu (Gareniskie saspiešanas spēki) ir saskarne attiecībā uz vilciena vadīšanu, vilciena apkopi un ritekļu sadalījumu vilcienā.

Ar ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām būs saskarne, kad tajās apskatīs vilces vienības un pasažieru vagonus.

▼B

4.3.3.12. ***Noteikumi ārkārtas situācijās un ārkārtas situāciju vadība***

Starp šīs SITS 4.2.3.6.3. apakšiedaļu un ritošā sastāva SITS (Kravas vagoni) 4.2.6.1.2. apakšiedaļu (Ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas attiecībā uz vides apstākļiem) ir saskarne attiecībā uz ārkārtējiem klimatiskajiem apstākļiem.

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

Ar ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām būs saskarne, kad tajās apskatīs vilces vienības un pasažieru vagonus.

4.3.3.13. ***Datu reģistrēšana***

Starp šīs SITS 4.2.3.5.2. apakšiedaļu (Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā) un ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām būs saskarne, kad tajās apskatīs vilces vienības un vagonus, kuros ir mašīnista kabīne.

Starp šīs SITS 4.2.3.5.1. apakšiedaļu (Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena) un ritošā sastāva kravas vagonu SITS 4.2.3.3.2. apakšiedaļu (Sakarsušo bukšu detektors) ir saskarne. Par sakarsušo bukšu noteikšanu ar sliežu ceļam blakus esošajām iekārtām būs saskarne starp šo SITS un ritošā sastāva SITS turpmākajām versijām, kad tajās apskatīs vilces vienības un vagonus.

▼B

4.3.4. SASKARNES AR TELEMĀTIKAS LIETOJUMPROGRAMMU SITS

4.3.4.1. ***Vilcienu identifikācija***

Joprojām jānosaka, kā piešķirt nepārprotamu identifikāciju visiem vilcieniem, kas darbojas Eiropas parasto dzelzceļu tīklā (skatīt 4.2.3.2. apakšiedaļu un R pielikumu). Šajā aspektā 4.2.2. apakšiedaļā ir saskarne ar kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS. Būs saskarne arī ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS, kad tā būs izstrādāta.

4.3.4.2. ***Vilciena sastāvs***

Šīs SITS 4.2.2.5. un 4.2.2.7.2. apakšiedaļai ir saskarne ar kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS 4.2.3.2. apakšiedaļu attiecībā uz vilcienu komplektēšanas datiem. Būs saskarne arī ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS, kad tā būs izstrādāta.

4.3.4.3. ***Vilcienu atiešana***

Šīs SITS 4.2.3.3. apakšiedaļai ir saskarne ar kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS 4.2.3. apakšiedaļu attiecībā uz informāciju par vilcienu atiešanu. Būs saskarne arī ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS, kad tā būs izstrādāta.

4.3.4.4. ***Vilcienu kustība***

Šīs SITS 4.2.3.4. apakšiedaļai ir saskarne ar kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS 4.2.4., 4.2.5. un 4.2.6. apakšiedaļu attiecībā uz datiem par vilcienu kustību. Būs saskarne arī ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS, kad tās būs izstrādātas.

4.3.4.5. ***Ritekļu identifikācija***

Pastāv saskarne starp šīs SITS 4.2.2.3. apakšiedaļu un kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS 4.2.11.3. apakšiedaļu "Ritošā sastāva atsauces datubāzes" un A pielikuma 1. rādītāju ("Datu definīcijas un ziņojumi", 1.18. punkts "Vietējais elements: WagonIdent"). Būs saskarne arī ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS, kad tās būs izstrādātas.

4.4. *EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMI*

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

Ar šādu nolūku A1. pielikumā norādīti Eiropas parasto dzelzceļu tīkla satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS/ETCS*) ekspluatācijas noteikumi. A2. pielikumā norādīti *ERTMS/GSM-R* radio sistēmas ekspluatācijas noteikumi.

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

Tā kā šie noteikumi ir izstrādāti piemērošanai visā Eiropas parasto dzelzceļu tīklā, ir svarīgi, lai tiktu ievērota pilnīga vienveidība. Vienīgā organizācija, kas var veikt grozījumus šajos noteikumos, ir iestāde, kas atbildīga par A, B un C pielikuma uzturēšanu kārtībā.

▼B

4.5. *TEHNISKĀS APKOPES NOTEIKUMI*

Nepiemēro

4.6. *PROFESIONĀLĀ KVALIFIKĀCIJA*

Saskaņā ar šīs SITS 2.2.1. apakšiedaļu šajā nodaļā apskatīta profesionālā kompetence un valodu zināšanas, kā arī novērtēšanas process, kas vajadzīgs, lai personāls iegūtu šo kompetenci.

4.6.1. PROFESIONĀLĀ KOMPETENCE

Dzelzceļa uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja personālam (ieskaitot līgumdarbiniekus) ir jāiegūst piemērota profesionālā kompetence, lai pildītu visus vajadzīgos ar drošību saistītos uzdevumus normālās, traucētās un ārkārtas situācijās. Šādas prasmes ietver profesionālās zināšanas un spēju šīs zināšanas praktiski izmantot.

▼M2

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 pušu nozīme un atbildība,

  — draudu pienācīgu novērtēšana, 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 parastā, traucētā un ārkārtas stāvoklī, personālam pilnībā jāpārzina:

— šo noteikumu un procedūras piemērošanas 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 ir prasīts izveidot kompetences vadības sistēmu, lai nodrošinātu, ka procesā iesaistītā personāla individuālo kompetenci 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 pārvaldītājam un dzelzceļa uzņēmumam ir prasīts nodrošināt savu attiecīgo darbinieku kompetenci šajā SITS dokumentā noteikto saziņas protokolu un principu lietošanā.

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 tehnisko 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 PASTĀVĪGĀ NOVĒRTĒŠANA

4.6.3.1. ***Pamatelementi***

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punktu dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jādefinē sava personāla novērtēšanas process.

Iesaka ņemt vērā šādus elementus.

A. Personāla atlase

  — individuālās pieredzes un kompetences novērtēšana,

▼B

— individuālās prasīto svešvalodu lietošanas prasmes vai apgūšanas spējas novērtēšana.

B. Sākotnējā profesionālā apmācība

— apmācības vajadzību analīze,

— apmācībai vajadzīgie resursi,

— pasniedzēju apmācība.

▼M2

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 (tai skaitā valodu apmācība).

4.6.3.2. ***Apmācības vajadzību analīze***

4.6.3.2.1. **Apmācības vajadzību analīzes veikšana**

Dzelzceļa uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam jāveic sava attiecīgā personāla apmācības vajadzību analīze.

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

— dažādu infrastruktūras pārvaldītāju atšķirīga ekspluatācijas 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 4.6.1. apakšiedaļā iepriekš minētajos pielikumos. Pēc vajadzības jāpielieto personāla apmācības elementi, kuros šie norādījumi ņemti vērā.

▼B

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 jādokumentē tie elementi, kuri atzīti par nepiemērotiem, un šāda lēmuma iemesli.

4.6.3.2.2. **Apmācības vajadzību analīzes atjaunināšana**

Dzelzceļa uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam jādefinē process, kādā pārskatīt un atjaunināt sava personāla apmācības vajadzības, ņemot vērā tādus faktorus kā iepriekšējās revīzijas, sistēmas atgriezenisko saiti un zināmas izmaiņas noteikumos un procedūrā, infrastruktūrā un tehnoloģijā.

4.6.3.2.3. **Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam**

▼M2

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 uzņēmumam jādefinē process, kā personāls apgūst un uztur zināšanas par vilci un ritošo sastāvu.

4.6.3.2.3.3. *Palīgpersonāls*

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

4.7. *VESELĪBAS UN DROŠĪBAS NOSACĪJUMI*

4.7.1. IEVADS

Personālam, kas 4.2.1. apakšiedaļā noteikts kā personāls, kas pilda 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 uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāsagatavo un jādokumentē process, ko īsteno, lai personāls atbilstu medicīniskajām, psiholoģiskajām un veselības prasībām drošības vadības sistēmā.

Medicīniskās izmeklēšanas, kā norādīts 4.7.4. apakšiedaļā, jāveic un visi ar tām saistītie lēmumi par darbinieku individuālo fizisko sagatavotību jāpieņem atzītam arodslimību ārstam.

▼B

Personāls nedrīkst pildīt drošībai būtisku darbu, ja tā modrību mazina tādas vielas kā alkohols, narkotikas vai psihotropās vielas. Tādēļ dzelzceļa uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam jāievieš kārtība, kādā 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.

4.7.2. KRITĒRIJI, PĒC KURIEM APSTIPRINA ARODSLIMĪBU ĀRSTUS UN MEDICĪNAS ORGANIZĀCIJAS ([1])

Dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāizvēlas arodslimību ārsti un organizācijas, 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, kā noteikts 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 šo apdraudējumu.

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

4.7.3. KRITĒRIJI, PĒC KURIEM APSTIPRINA PSIHOLOGUS, KAM JĀVEIC PSIHOLOĢISKAIS NOVĒRTĒJUMS UN JĀIZSTRĀDĀ PSIHOLOĢISKĀ NOVĒRTĒJUMA PRASĪBAS

4.7.3.1. ***Psihologu sertifikācija***

Psihologam jābūt attiecīgai universitātes izglītībai, 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 saturs un interpretācijas kārtība jānosaka personai, kas sertificēta saskaņā ar 4.7.3.1. apakšiedaļu, ņemot vērā darbu dzelzceļā un dzelzceļa vidi.

4.7.3.3. ***Novērtējuma līdzekļu izvēle***

Novērtējumā jāiekļauj tikai tādi līdzekļi, 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 medicīniska izmeklēšana,

([1]) 4.7.2. apakšnodaļa ir ieteikums.

▼B

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

— urīna vai asins analīzes 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.

Nosakot psiholoģiskā novērtējuma saturu, psihologam jāņem vērā vismaz šādi katrai drošības funkciju prasībai svarīgi kritēriji:

— kognitīvās īpašības

  — uzmanība un koncentrēšanās,

  — 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**

Sistemātiska medicīniskā izmeklēšana personālam jāveic:

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

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

— katru gadu, 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,

▼B

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

— urīna vai asins analīzes 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 jāveic specifiska medicīniskā izmeklēšana un/vai psiholoģiskais novērtējums, ja ir pamatots iemesls apšaubīt darbinieka medicīnisko vai psiholoģisko atbilstību vai pamatotas aizdomas par atkarību izraisošo vielu vai alkohola 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 uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam jābūt sistēmai, kas nodrošina, ka šādu papildu izmeklēšanu un novērtējumu veic pienācīgi.

4.7.5. MEDICĪNISKĀS PRASĪBAS

4.7.5.1. ***Vispārīgās prasības***

Personālam nedrīkst būt slimības un tas nedrīkst lietot medikamentus, kas var izraisīt:

— pēkšņu samaņas zudumu,

— apziņas vai koncentrācijas 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,

▼B

— 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,

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

— 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.

▼M2

_____

_____

▼B

4.8. *INFRASTRUKTŪRAS UN RITOŠĀ SASTĀVA REĢISTRI*

Saskaņā ar Direktīvas 2001/16/EK 24. panta 1. punktu "Dalībvalstis nodrošina to, ka ik gadu publicē un papildina infrastruktūras un ritošā sastāva reģistrus. Šajos reģistros norāda katras iekļautas 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 parasto 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.

▼B

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 2001/16/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 parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība; jēdziens "komponents" aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru".

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, tāds kā programmatūra vai process, organizācija, procedūra utt., kurai ir funkcija apakšsistēmā un kuras atbilstība jāpārbauda, lai nodrošinātu pamatprasību izpildi.

5.2. *KOMPONENTU SARAKSTS*

Uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas Direktīvas 2001/16/EK attiecīgie noteikumi. Attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu šobrīd nav savstarpējas izmantojamības komponentu.

5.3. *KOMPONENTU EFEKTIVITĀTE UN SPECIFIKĀCIJAS*

Kad tiks rasts risinājums, kā apzīmēt vilciena astes daļu, pastāv iespēja, ka tas kļūs par savstarpējas izmantojamības komponentu. Tādā gadījumā ir iespējams, ka būs vajadzīgs papildu pielikums, kas definētu prasības attiecībā uz gaismas stiprumu, atstarošanu un piestiprināšanu. Ar ritošā sastāva SITS turpmākajā versijā ir iespējamas papildu saskarnes.

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

6.1. *SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI*

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

▼B

Ja savstarpējas izmantojamības komponentus tomēr vēlāk definēs un notificētā iestāde 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 2001/16/EK II pielikumu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma ir strukturāla apakšsistēma.

Tomēr atsevišķi elementi ir cieši saskaņoti ar darba kārtību un procesiem, kurus prasa infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam, lai izsniegtu drošības atļauju/sertifikātu saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK nosacījumiem. Dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāpanāk atbilstība šīs SITS prasībām. To var nodrošināt, izmantojot drošības vadības sistēmu, kā aprakstīts Direktīvā 2004/49/EK. Jāpiebilst, ka šobrīd nevienam no šajā SITS ietvertajiem elementiem nav prasīts atsevišķs notificētās iestādes novērtējums.

Attiecīgā kompetentā iestāde pirms īstenošanas novērtē jebkuru jaunu vai grozītu darbības procedūru vai procesu, pirms piešķirt jaunu vai pārskatītu drošības atļauju/sertifikātu. Šī novērtēšana ir daļa no procesa, kādā piešķir drošības sertifikātu/atļauju. Ciktāl šīs drošības vadības sistēmas joma ietekmē citu(-as) dalībvalsti(-s), jānodrošina sadarbība ar šo dalībvalsti attiecībā uz novērtēšanu.

Turpmāk aprakstītā novērtējuma procesa sekmīgas izpildes gadījumā kompetentā iestāde atļauj infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam īstenot attiecīgos satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas elementus saistībā 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)/atjaunotu(-s) darba procesu(-s) (vai būtiski izmaina pašreizējo(-s)), uz kuru(-iem) 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).

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 sagatavošanas procesā ir pietiekami ievērots dokumentācijas pilnīgums un precizitāte.

6.2.3. NOVĒRTĒJUMA PROCEDŪRA

6.2.3.1. ***Kompetentās iestādes lēmums***

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

▼B

Attiecībā uz pozīcijām, kas ir norādītas drošības sertifikāta/atļaujas A daļā, kā definēts Direktīvā 2004/49/EK, tās uzrāda tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā uzņēmums reģistrēts.

Attiecībā uz pozīcijām, kas ir norādītas drošības sertifikāta/atļaujas B daļā, kā definēts Direktīvā 2004/49/EK, tās uzrāda 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 Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantā prasītajai drošības vadības sistēmu novērtēšanai un sertifikācijai/atļaujas piešķiršanai.

Dažas vadlīnijas par to, kā veikt šo novērtējumu, ir ietvertas F pielikumā.

6.2.4. SISTĒMAS DARBĪBAS EFEKTIVITĀTE

Direktīvas 2001/16/EK 14. panta 2. punktā prasīts dalībvalstīm regulāros intervālos 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 sastāda attiecībā uz tām līnijām, par kurām tās ir atbildīgas.

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:

  — visiem vilcieniem attiecīgajā līnijā vai nē,

  — tikai konkrētās līnijās,

  — visās Eiropas parasto dzelzceļu tīkla līnijās,

  — visiem vilcieniem, kas kursē Eiropas parasto dzelzceļu tīkla līnijās,

— saistība ar citas apakšsistēmas (vadības nodrošināšanas un signalizācijas, ritošā sastāva, kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu, …) ieviešanu.

▼B

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

Ieviešanas plānā jāņem vērā dažādi ieviešanas potenciāla līmeņi visos gadījumos, kad:

— dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs uzsāk darbību vai

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

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

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

Saprotams, ka visus šīs SITS elementus nevar pilnībā ieviest, kamēr izmantojamā aparatūra (infrastruktūra, kontrole un vadība u.c.) nav saskaņota. Tādēļ šajā nodaļā noteiktās vadlīnijas jāskata tikai kā pagaidu fāze, kas palīdz pārejā uz mērķa sistēmu.

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantu sertifikātu/-atļauju prasa atjaunot reizi 5 gados. Kad šī SITS stāsies spēkā, dzelzceļa uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam 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 drošības 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 uzņēmumu(-iem) vai infrastruktūras pārvaldītāju(-iem), kas noslēgti paredzētā vilcienu pārvadājuma ļoti īpaša vai vietēja rakstura dēļ;

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

c) starptautiski nolīgumi 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, kas nodrošina būtisku vietējo vai reģionālo savstarpējas izmantojamības līmeni.

▼B

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

Par *RIV*, *RIC* un *PPW* nolīgumiem un *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 iespējas. Jebkādos šībrīža 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 jāpiemēro tādu pašu procedūru, kā norādīts iepriekš.

7.2. *VADLĪNIJAS IEVIEŠANAI*

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

Ieviešanā ietverti trīs atšķirīgi elementi:

— apstiprināšana, ka jebkura šobrīd pastāvošā sistēma un procesi atbilst šīs SITS prasībām,

— jebkuras šībrīža sistēmas un procesa pielāgošana atbilstoši šīs SITS prasībām,

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

  — jaunas/uzlabotas parastās līnijas (infrastruktūras/enerģijas apakšsistēma),

  — jaunas vai uzlabotas *ETCS* signalizācijas iekārtas, *GSM-R* radio iekārtas, sakarsušo bukšu detektori, … (vadības nodrošināšanas un signalizācijas apakšsistēma),

  — jauns ritošais sastāvs (ritošā sastāva apakšsistēma),

  — satiksmes vadībā lietotās telemātikas lietojumprogrammas (kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu 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),

▼B

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

▼M2

7.3.2. ĪPAŠO GADĪJUMU SARAKSTS

Ar nodomu atstāts tukšs.

▼**M2**

A PIELIKUMS

***ERTMS/ETCS* UN *ERTMS/GSM-R* EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMI**

ERTMS/ETCS un *ERTMS/GSM-R* ekspluatācijas noteikumi ir izklāstīti tehniskajā dokumentā "*ETCS* un *GSM-R* noteikumi un principi. 1. redakcija", kas publicēts *ERA* tīmekļa vietnē (www.era.europa.eu).

▼B

B PIELIKUMS

CITI NOTEIKUMI, KAS ĻAUJ SASKAŅOTI EKSPLUATĒT DAŽĀDAS JAUNĀS STRUKTURĀLĀS APAKŠSISTĒMAS

(skatīt 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 parasto 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***

Rezervēts.

B. ***Personāla drošība un aizsardzība***

Rezervēts.

C. ***Ekspluatācijas saskarne ar signalizācijas un vadības nodrošināšanas 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 sliežu galviņas tomēr var izraisīt vairākas problēmas, it sevišķi saistībā ar sliežu ceļa strāvas slēgumu ieslēgšanu, kā arī punktu un pārbrauktuvju efektīvu ekspluatāciju.

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

— punktos 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 šī noteikuma ir situācija, ja jāstartē vai jāpārbauda vilces vienības smiltnīca. (Pārbaude parasti jāveic teritorijās, kuras īpaši norādītas infrastruktūras reģistrā).

C2. **Sakarsušo bukšu detektoru 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

Šī dokumenta uzdevums 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. Šie elementi attiecas uz dzelzceļa uzņēmumiem, tiklīdz tiek izstrādāti atsevišķi priekšraksti un noteikumi;

— infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa uzņēmums izstrādā dokumentus personālam (veidlapu grāmatiņas), instrukcijas par kustības vadību atbildīgajam personālam un 1. pielikumu 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 izpildei ir lielāks nekā jebkādi trūkumi, kas rodas attiecībā uz drošību un izpildi.

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 atbalstītu 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 kuru iespēju runāt nodod pretējai pusei

klausos

1.1.1.2. ***Ziņojuma saņemšanas procedūra***

— saņemot nosūtīto ziņojumu,

▼B

Termins, ar kuru 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,

Termini, kurus lieto, lai apstiprinātu, ka saņemtais nosūtītā ziņojuma atkārtojums ir tieši tāds pats kā nosūtītais ziņojums,

pareizi

vai nē

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.

▼B

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)

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 skaitļus, kurus varētu pārprast. Piemēri tam varētu būt identifikācijas kodi signāliem vai punktiem.

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:

Punkti A B = punkti 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.

▼B

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

1.1.3.2. ***Skaitļu nosaukšana***

Skaitļi jānosauc pa cipariem.

0	*Nulle*	*5*	*Pieci*
1	*Viens*	*6*	*Seši*
2	*Divi*	*7*	*Septiņi*
3	*Trīs*	*8*	*Astoņi*
4	*Četri*	*9*	*Deviņi*

Piemērs: vilciens **2 183** = 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 cipariem (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**.

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.

▼B

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

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,

▼B

— 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***

Visi iepriekš noteiktie dzelzceļa ziņojumi, kas ir veidlapu grāmatiņā, pēc saņemšanas jānosūta atpakaļ sūtītājam. Ziņojuma atkārtojumā ietilpst ziņojums, kas veidlapā ir uz pelēka fona, pierakstītā ziņojuma daļa un papildu informācija.

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)

▼B

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)

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

ziņojums ……
(numurs)

1.2.2.2.7. ***Atskaitīšanās***

Par visiem ziņojumiem, kuros ir pieprasījums "**sniegt atskaiti**", 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),

— to atkārtojums jānosūta atpakaļ sūtītājam, kuram jāapstiprina, vai tas saņemts pareizi 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,

— to atkārtojums jānosūta atpakaļ sūtītājam, kuram jāapstiprina, vai tas saņemts pareizi vai nē.

2. **PROCEDŪRAS ZIŅOJUMI**

2.1. *ZIŅOJUMU SATURS*

Procedūru ziņojumus izmanto, lai nosūtītu operacionālus norādījumus mašīnistam noteiktās situācijās atbilstoši mašīnista rokasgrāmatai.

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

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

▼B

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

2.2. *VEIDLAPAS*

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

Veidlapas paredzētas:

— kā vienots darba dokuments, kuru reālajā laikā izmanto par kustības vadību atbildīgais personāls un mašīnisti,

— 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 sastādītas un numurētas vienādi.

Infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par veidlapu grāmatiņas un pašu veidlapu sastādīšanu 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.

Pirmā daļa:

— atgādinājums par veidlapu grāmatiņas izmantošanu,

— kustības vadības centra ierosināto procedūru veidlapu rādītājs,

▼B

— mašīnista ierosināto procedūru veidlapu rādītājs, ja vajadzīgs,

— situāciju saraksts ar savstarpējām norādēm uz izmantojamajām procedūru veidlapām,

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

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

Otrajā daļā apkopotas pašas procedūru 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,

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 apraksto shēma un infrastruktūras būvju un iekārtu (sliežu ceļa, vilces elektroapgādes u.c.) apraksts.

3.1. *ZIŅOJUMA STRŪKTURAS VADLĪNIJAS*

Ziņojumus var strukturēt šādi.

Saziņas plūsmas posms	**Ziņojuma elements**
Informācijas nosūtīšanas iemesls	☐ **informācijai** ☐ **rīcībai**
Novērojumi	☐ Te ir ☐ Es redzēju ☐ Man ir ☐ 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)*

▼B

Saziņas plūsmas posms	Ziņojuma elements
Veids — objekts — cilvēks	..... *(skatīt skaidrojošo vārdnīcu)*
Stāvoklis — nekustīgs — kustīgs	☐ stāv uz ☐ guļ uz ☐ uzkritis uz ☐ iet ☐ skrien ☐ virzienā
Novietojums 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).

3.2. *DZELZCEĻA TERMINOLOĢIJAS SKAIDROJOŠA 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 BŪVJU UN IEKĀRTU (SLIEŽU CEĻA, VILCES ELEKTROĀPGADES U.C.) APRAKSTS*

Dzelzceļa uzņēmums sagatavo infrastruktūras būvju un iekārtu (sliežu ceļa, vilces elektroapgādes 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.

▼B

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, KURUS 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.

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

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

— Nepieciešamības gadījumā apturēt kādu konkrētu vilcienu

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

▼B

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 INFRASTRŪKTURAS 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 terminmāļi)

2.2. **Līnijas shēma**

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

2.2.1. Attāluma norādes

2.2.2. Norādījumi par izmantojamām līnijām, cilpām, rezerves ceļiem un lamatas

2.2.3. Savienojumi starp izmantojamām līnijām

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

2.2.5. Visu stacionāro signālu atrašanās vieta un nozīme

2.3. **Staciju/parku/novietņu 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, novietne)

2.3.4. Visu stacionāro signālu atrašanās vieta un nozīme

2.3.5. Ceļu identifikācija un plāns, tostarp lamatas

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

▼B

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

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 kvalifikācija)

3.1.11. Īpaši ierobežojumi attiecībā uz bīstamām kravām

3.1.12. Īpaši ierobežojumi attiecībā uz kravu

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 verifikācija

3.2.2. Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā savstarpējai izmantošanai

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 slodze uz ass

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, kas 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 verifikācija

▼B

3.3.2. Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā savstarpējai izmantošanai

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) vilces vienības(-u) enerģijas patēriņu

3.3.10. Ierobežojums saistībā ar vairāku 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. **Vadības nodrošināšanas un signalizācijas apakšsistēma**

3.4.1. Vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS EK verifikācija

3.4.2. Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā savstarpējai izmantošanai

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

3.4.13. Ritošajam sastāvam vajadzīgā tehniskā īstenošana

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

▼B

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 aktīvas 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. Īpašie tehniskie nosacījumi, lai pārslēgtos starp ERTMS/ETCS un B klases sistēmām

3.4.29. Īpašie 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 sistēmai

3.4.32. ERTM/GSM-R

3.4.33. B klases radio sistēmai

3.4.34. Blakus līnijai esošai signalizēšanai

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)

Vadības nodrošināšanas un signalizācijas infrastruktūras elektromagnētiskās savietojamības jutīgums

3.4.39. Prasība noteikšanai pēc Eiropas standartiem

3.4.40. Induktīvās bremzes lietošanas pieņemamība

3.4.41. Magnētiskās bremzes lietošanas pieņemamība

3.4.42. Prasības tehniskajiem risinājumiem attiecībā uz īstenotajiem izņēmumiem

▼B

3.5.	**Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma**
3.5.1.	Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS EK verifikācija
3.5.2.	Datums, kad līnija nodota ekspluatācijā savstarpējai izmantošanai
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 piemērot 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 pēc tās pārskatīšanas.

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

▼B

F PIELIKUMS

VADLĪNIJAS SATIKSMES NODROŠINĀŠANAS UN VADĪBAS APAKŠSISTĒMAS NOVĒRTĒŠANAI

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

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

— atbilst šai SITS un parāda, ka ir izpildītas Direktīvas 2001/16/EK pamatprasības [1] (un visi Direktīvā 2004/50/EK iekļautie grozījumi),

— atbilst citiem tiesību aktiem, ieskaitot Direktīvu 2004/49/EK,

un var tikt nodots(-i) ekspluatācijā.

2. Attiecīgajam infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa uzņēmumam jāiesniedz dalībvalstij attiecīgā dokumentācija (kā aprakstīts 3. pantā 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 daļas

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,

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

▼B

— kārtība, kādā tiks veikti ekspluatācijas procesa(-u) turpmāki grozījumi un atjaunināšana (Ievērot: tas neietver turpmākas būtiskas izmaiņas vai jaunu(-s) procesu(-s) – šādā gadījumā šajās vadlīnijās 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,

— apraksti, izskaidrojumi un visi vajadzīgie ieraksti, kas vajadzīgi, lai saprastu attiecīgo jaunā(-o) vai grozītā(-o) ekspluatācijas procesa(-u) koncepciju un izstrādi (Ievērot: 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. pantu zemāk) konstatējumus attiecībā uz ekspluatācijas procesa(-u) atbilstību SITS noteikumiem.

4. Novērtējuma ziņojumā iekļauta 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,

▼B

— 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, KAS 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 kuru jāiekļauj drošības vadības sistēmā,

— **B** – ieraksts, kas ir detalizēta procedūra vai ekspluatācijas process, kas atbalsta drošības vadības sistēmas organizatoriskos principus un kuru 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, kādā 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 reālajā 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

▼B

Novērtējamais parametrs	Katra parametra verificējamie elementi	SITS atsauce	Attiecas uz		A/B
			DzU	IP	
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
	Process, ar kuru nodrošina, ka vilciena astes daļas pazīšanas zīmes atbilst šīs SITS prasībām	4.2.2.1.3.	X		
Vilciena dzirdamība	Process, ar kuru nodrošina, ka vilciena dzirdamība atbilst šīs SITS prasībām	4.2.2.2., 4.3.3.5.	X		A
Ritekļu identifikācija	Process, ar kuru parāda atbilstību šīs SITS P pielikumam	4.2.2.3.	X		A
Kravas vagonu piekraušana	To piekraušanas noteikumu sastādīšana, kas jāievēro DzU personālam	4.2.2.4.	X		A
Vilciena sastāvs	Process vilciena sastāva noteikumu sastādīšanai (iekļaujot validācijas procesu)	4.2.2.5.	X		A
	Vilciena sastāva noteikumi iekļauj šajā SITS norādītās obligātās prasības	4.2.2.5.	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

▼B

Novērtējamais parametrs	Katra parametra verificējamie elementi	SITS atsauce	Attiecas uz		A/B
			DzU	IP	
Vilcienu kustības plānošana	Process, ar kuru nodrošina, ka DzU, pieprasot ceļu vilcienam, sniedz IP pieprasītos datus	4.2.3.1.		X	A
Vilcienu identificēšana	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
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

▼B

Novērtējamais parametrs	Katra parametra verificējamie elementi	SITS atsauce	Attiecas uz		A/B
			DzU	IP	
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
	Kvalifikācijas vadības sistēmas definīcija, lai nodrošinātu personāla spējas pielietot savas zināšanas praksē saskaņā ar šīs SITS obligātajām prasībām	4.6.1.2.	X		A
				X	A
	Process, ar kuru novērtē, vai valodu prasme atbilst šīs SITS obligātajām prasībām	4.6.2.	X		A
				X	A
	Vilciena apkalpes novērtēšanas process, tostarp, tiek novērtēta: pamatkvalifikācija, procedūras un valodas zināšanas, maršruta pārzināšana, zināšanas par ritošo sastāvu, īpaša kvalifikācija (piemēram, attiecībā uz gariem tuneļiem)	4.6.3.1., 4.6.3.2.3.	X		A
				X	A
	Apmācības un kompetences vajadzību analīzes definīcija personālam ar drošībai būtiskiem uzdevumiem, ņemot vērā šīs SITS obligātās prasības	4.6.3.2.	X		A
				X	A
Veselības un drošības nosacījumi	Process, ar kuru 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

▼B

Novērtējamais parametrs	Katra parametra verificējamie elementi	SITS atsauce	Attiecas uz		A/B
			DzU	IP	
	Medicīnisko prasību noteikšana, iekļaujot — vispārējo veselību, — redzi, — dzirdi, ►M2 ——————— ◄	4.7.5.	X		A
				X	A
▼M2 ———————					

———————

▼B

I PIELIKUMS

NAV IZMANTOTS

▼B

J PIELIKUMS

OBLIGĀTĀS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ PROFESIONĀLO KVALIFIKĀCIJU AR VILCIENA PAVADĪŠANU SAISTĪTIEM UZDEVUMIEM

1. **Vispārīgās prasības**

— Šis pielikums, kas jālasa saistībā ar 4.6. un 4.7. apakšiedaļu, ir tādu elementu saraksts, kas atzīti par svarīgiem vilciena pavadīšanai Eiropas parasto dzelzceļu tīklā.

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

— Izteiciens "profesionālā kvalifikācija" 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 kvalificēta persona, neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, ko izmanto noteikumos un procedūrā vai attiecīgajā uzņēmumā.

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

2. **Profesionālās zināšanas**

Jebkuras pilnvaras 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 ir saistīti ar pasažieru un/vai kravas drošību un to cilvēku drošību, kuri atrodas uz sliežu ceļa vai tuvu tam,

— veselības un drošības nosacījumi darbā,

— vispārīgie dzelzceļa sistēmas drošības principi,

— personiskā drošība, tostarp, izkāpjot no mašīnista kabīnes uz izmantojamās līnijas.

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

— Ekspluatācijas procedūras un drošības noteikumi,

— vadības nodrošināšanas un signalizācijas sistēma,

— saziņas principi un formalizētā ziņošanas procedūra, tostarp sakaru iekārtu lietošana,

▼B

2.3. **Zināšanas par ritošo sastāvu**

— Pasažieru vagona iekšējais aprīkojums,

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

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,

— vietējais ekspluatācijas un ārkārtas režīms, kas ir specifisks 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 tuvu tai,

— 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 KVALIFIKĀCIJU 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 parasto dzelzceļu tīklā.

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

— Izteiciens "profesionālā kvalifikācija" 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 kvalificēta persona, neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, ko izmanto noteikumos un procedūrā vai attiecīgajā uzņēmumā.

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

2. **Profesionālās zināšanas**

Jebkuras pilnvaras 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 ir saistīti ar pasažieru un/vai kravas drošību, tostarp ar bīstamo kravu un īpašu kravu pārvadāšanu,

— veselības un drošības nosacījumi darbā,

— vispārīgie dzelzceļa sistēmas drošības principi,

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

— saziņas principi un formalizētā 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.

▼B

2.3. **Zināšanas par vilciena aprīkojumu**

— Vagonu un ritekļu aprīkojuma uzdevums un lietošana,

— tehnisko pārbaužu noteikšana un veikšana.

3. **Spēja praktiski pielietot zināšanas**

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

— ritekļu marķējuma un iezīmju saprašana,

— process vilciena darbspējas 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

VADLĪNIJAS 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 – kārtības definēšana/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 reālajā laikā	IP – kārtības definēšana/pārskatīšana, kādā mašīnistus informē reālajā 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 – kārtības definēšana/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 – 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 – 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 tiek ieviests jauns/pārveidots ritošais sastāvs
4.2.1.4. Dokumentācija IP personālam, kas dod vilcienu kustības atļauju	IP – dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kurā ietvertas tīkla ekspluatācijas procedūras, tostarp saziņas principi un veidlapu grāmatiņa	Izmaiņas tīkla ekspluatācijas noteikumos, kuras veiktas noskaidrotu uzlabojumu rezultātā (piemēram, uzlabojumi pēc pētījumā noskaidrotiem ieteikumiem)
		Izmaiņas tīkla infrastruktūrā, kā rezultātā tiek grozīti ekspluatācijas nosacījumi

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
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
4.2.2.1.2. Vilciena redzamība (priekšgals)	DzU – kārtības definēšana/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
4.2.2.1.3. Vilciena redzamība (astes daļa)	DzU – kārtības definēšana/pārskatīšana, kādā mašīnisti un/vai citi operatori nodrošina pareizu vilciena astes daļas atpazīšanu	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana
4.2.2.4. Kravas vagonu piekraušana	DzU – dokumenta vai elektroniska datu nesēja izstrāde/pārskatīšana, kas ietver piekraušanas noteikumus, kas jāievēro DzU personālam	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā jauna/pārveidota ritošā sastāva vai satiksmes plūsmas rezultātā
4.2.2.5. Vilciena sastāvs	DzU – kārtības definēšana/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, signalizēšanas iekārtas vai jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai	DzU – kārtības definēšana/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 – kārtības definēšana/pārskatīšana, kādā DzU nodrošina informāciju par bremzēšanas efektivitāti	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
	DzU – 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, signalizēšanas iekārtas vai jaunas (elektroniskas) satiksmes vadības sistēmas ieviešana
		Jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.2.2.7.1. Vilciena uzturēšana darba kārtībā (vispārīgās prasības)	DzU – kārtības definēšana/pārskatīšana, kādā operatoriem jānodrošina, ka ritekļi ir darba kārtībā, tostarp IP informēšana 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. Prasītie dati	DzU – kārtības definēšana/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
4.2.3.2. Vilcienu identifikācija	IP – kārtības definēšana/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 definēšana/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 – kārtības definēšana/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 definēšana/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 vilcieniem	IP – kārtības definēšana/pārskatīšana, kādā ziņo par vilciena atrašanās vietu, iekļaujot pienākšanas/atiešanas reģistrēšanu reālajā 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 definēšana/pārskatīšana, iekļaujot IP pieprasītās informācijas sniegšanu	Izmaiņas DzU vai IP 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
4.2.3.4.4. Darbības 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 reģistrēšana ārpus vilciena	IP – pieprasīto datu reģistrēšanas kārtības definēšana/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 reģistrēšana vilcienā	DzU – pieprasīto datu reģistrēšanas kārtības definēšana/pārskatīšana, kā arī uzglabāšanas un piekļūšanas nosacījumi	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
		Jauna/pārveidota ritošā sastāva ieviešana (lokomotīves, motorvilcieni)
4.2.3.6.1. Traucēts darbības režīms – citu lietotāju informēšana	IP/DzU – kārtības definēšana/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
4.2.3.6.2. Vilcienu mašīnistu informēšana	IP – norādījumu definēšana/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 definēšana/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. Vadība ārkārtas situācijā	IP/DzU – kārtības definēšana/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 – kārtības definēšana/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 – noteikumu un kārtības definēšana, kas jāievēro attiecībā uz ETCS un GSM-R un/vai HABD	ETCS signalizēšanas sistēmas un/vai GSM-R radio sistēmas un/vai HABD ieviešana

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.6.1.1. Profesionālās zināšanas	IP/DzU – profesionālo zināšanu novērtēšanas procesa definēšana	Izmaiņas IP/DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.6.1.2. Spēja praktiski izmantot zināšanas	IP/DzU – kompetences vadības sistēmas definēšana/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 definēšana/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) definēšana/pārskatīšana, tostarp attiecībā uz: — pieredzi/kvalifikāciju, — 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 definēšana/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 definēšana/pārskatīšana, kādā vilciena apkalpe apgūst un saglabā 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 – kārtības definēšana/pārskatīšana, kādā nodrošina personāla medicīnisko atbilstību, tostarp narkotiku un alkohola ietekmes kontrole uz darba efektivitāti	Izmaiņas DzU darba drošības vadības sistēmā, kā rezultātā mainās nozīme un atbildība
4.7.2.- 4.7.4. Kritēriji arodslimību ārstu, medicīnas organizāciju, psihologu un pārbaužu apstiprināšanai	IP/DzU – kritēriju noteikšana/pārskatīšana: — arodslimību ārstu un medicīnas organizāciju 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

▼B

4. nodaļas iedaļa	Darbs, kas jāveic IP/DzU, lai panāktu atbilstību prasībām	Iespējamais izraisošais faktors
4.7.6. Īpašas prasības attiecībā uz vilciena mašīnista pienākumiem	IP/DzU – īpašu vilcienu mašīnistiem paredzētu medicīnisko prasību noteikšana/pārskatīšana, tostarp attiecībā uz: — elektrokardiogrammas uzraudzību (no 40 gadiem un vecākiem), — redzi, — prasībām dzirdei/runai, — antropometriju	►M2 ———— ◄

▼B

O PIELIKUMS

NAV IZMANTOTS

▼B

P PIELIKUMS

RITEKĻU IDENTIFIKĀCIJA

Vispārīgas piezīmes

1. Šajā pielikumā aprakstīti numuri un ar tiem saistītais marķējums, kuru 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. Numura 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 un nepārvadā tīklos, uz kuriem attiecas šī SITS.

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

3. Šajā pielikumā grozījumus izdara atbilstīgi *RIC* nolikuma turpmākai attīstībai un tālvadības izmantošanas SITS kravu pārvadājumiem (TAF SITS) un pasažieru pārvadājumiem (TAP SITS) turpmākai īstenošanai.

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.

<table>
<tr><th>Ritošā sastāva veids</th><th>Ritekļa tips un norāde par savstarpēju izmantojamību
[2 cipari]</th><th>Valsts, kurā reģistrēts riteklis
[2 cipari]</th><th>Tehniskais raksturojums
[4 cipari]</th><th>Sērijas numurs
[3 cipari]</th><th>Pašpārbaudes cipars
[1 cipars]</th></tr>
<tr><td>Vagoni</td><td>00 līdz 09
10 līdz 19
20 līdz 29
30 līdz 39
40 līdz 49
80 līdz 89
[sīkāk izklāstīts P6. pielikumā]</td><td rowspan="5">01 līdz 99
[sīkāk izklāstīts P4. pielikumā]</td><td>0000 līdz 9999
[sīkāk izklāstīts P9. pielikumā]</td><td>001 līdz 999</td><td rowspan="5">0 līdz 9
[sīkāk izklāstīts P3. pielikumā]</td></tr>
<tr><td>Velkamie pasažieru vagoni</td><td>50 līdz 59
60 līdz 69
70 līdz 79
[sīkāk izklāstīts P7. pielikumā]</td><td>0000 līdz 9999
[sīkāk izklāstīts P10. pielikumā]</td><td>001 līdz 999</td></tr>
<tr><td>Velkošais ritošais sastāvs</td><td rowspan="2">90 līdz 99
[sīkāk izklāstīts P8. pielikumā]</td><td colspan="2">0000001 līdz 8999999
[šo skaitļu nozīmi nosaka dalībvalstis ar divpusēju vai daudzpusēju nolīgumu]</td></tr>
<tr><td>Īpašie ritekļi</td><td>9000 līdz 9999
[sīkāk izklāstīts P11. pielikumā]</td><td>001 līdz 999</td></tr>
</table>

▼B

Noteiktā valstī pietiek ar 7 tehniskā raksturojuma un sērijas numura cipariem, lai identificētu, kurā no šīm grupām – vagoni, velkamie pasažieru vagoni, velkošais ritošais sastāvs ([1]) un īpašie ritekļi ([2]) – ir iekļaujams riteklis.

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 ([3]) apzīmējošs saīsinājums *(sīkāk izklāstīts P1. pielikumā)*;

d) tehnisko raksturojumu apzīmējošs saīsinājums *(sīkāk izklāstīts P13. pielikumā par velkamajiem 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 (*ERA*)) savas 2005. gada darba programmas pasākuma Nr. 15 rezultātā.

Numura piešķiršana

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

([1]) Velkošā ritošā sastāva numuram noteiktā valstī jābūt unikālam, ar 6 cipariem.

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

([3]) Ritekļa turētājs ir persona, kas, būdams īpašnieks vai turot tiesības to izmantot, 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, kas sastāv no 2 līdz 5 burtiem ([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 ritekļu turētāja marķējuma izmantošana, kā aprakstīts šajā SITS.

Ritekļa turētāja marķējuma formāts

RTM atveido ritekļa turētāja 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 rakstisko nosaukumu 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 šī turētāja izmantotajā alfabētā. Datu apstrādē 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. punktu), 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 uzraksta turētāja pilnu nosaukumu un adresi, 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.

([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

Ja uzņēmuma logotips tiek lietots papildus 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 formāls nosaukums vairāk nekā vienā valodā,

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

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.

Ritekļu turētāja marķējumu reģistrs un piešķiršanas kārtība

RTM reģistrs ir publisks, un to atjaunina reālajā laikā.

Pieteikumu RTM saņemšanai ievieto pieteikuma iesniedzēja valsts kompetentās iestādes kartotēkā un nosūta centrālajai iestādei. RTM var izmantot tikai pēc tam, kad to darījusi zināmu centrālā iestāde.

RTM turētājam jāinformē kompetentā valsts 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 saraksta projektu sastādīs, izmantojot šobrīd pastāvošo dzelzceļa uzņēmumu abreviatūras.

RTM piemēros visiem ritekļiem, ko izgatavos pēc attiecīgās SITS stāšanās spēkā. Līdz 2014. gada beigām šobrīd izmantojamiem ritekļiem 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 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 velkamie pasažieru vagoni

Numuram jābūt uz katras ritekļa sānu sienas šādā izskatā:

F-SNCF	61	87	20 - 72 021 B^{10} 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, strāvas vagoni un īpaši ritekļi

Standarta 12 ciparu numurs uz starptautiski izmantojama velkošā sastāva sānu sienām jāmarķē šādi:

91 88 0001323-0

Standarta 12 ciparu numurs jāraksta arī katras velkošā 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.

▼B

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

Ja nepastāv risks sajaukt dažādus sastāvus, kurus ekspluatē attiecīgajā dzelzceļa tīklā, šos noteikumus var mainīt divpusējos nolīgumos, kas ir spēkā attiecībā uz ritekļiem tad, kad šī SITS stājas spēkā, norīkojot šādā nolūkā īpašu dienestu. 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 cipariem 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 KODĒŠANA, KURĀS RITEKĻI IR REĢISTRĒTI (3.-4. CIPARS UN ABREVIATŪRA)

"Informācija attiecībā uz trešām valstīm dota tikai informācijas nolūkā"

Valsts	Valsts alfabētiskais kods (1)	Valsts ciparu kods	Uzņēmumi, uz kuriem attiecas kvadrātiekavas P6. un P7. pielikumā (2)
Albānija	AL	41	HSh
Alžīrija	DZ	92	SNTF
Armēnija	AM (3)	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 (3)	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 (4)
Grieķija	GR	73	CH
Ungārija	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE (4)
Irāna	IR	96	RAI
Irāka	IRQ (3)	99	IRR
Īrija	IRL	60	CIE
Izraēla	IL	95	IR
Itālija	I	83	FS, FNME (4)

▼B

Valsts	Valsts alfabētiskais kods ([1])	Valsts ciparu kods	Uzņēmumi, uz kuriem attiecas kvadrātiekavas P6. un P7. pielikumā ([2])
Japāna	J	42	EJRC
Kazahstāna	KZ	27	KZH
Kirgizstāna	KS	59	KRG
Latvija	LV	25	LDZ
Libāna	RL	98	CEL
Lihtenšteina	LIE ([3])		
Lietuva	LT	24	LG
Luksemburga	L	82	CFL
Maķedonija (Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		
Moldova	MD ([3])	23	CFM
Monako	MC		
Mongolija	MGL	31	MTZ
Maroka	MA	93	ONCFM
Nīderlande	NL	84	NS
Ziemeļkoreja	PRK ([3])	30	ZC
Norvēģija	N	76	NSB, JBV
Polija	PL	51	PKP
Portugāle	P	94	CP, REFER
Rumānija	RO	53	CFR
Krievija	DzUS	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 ([4])
Sīrija	SYR	97	CFS
Tadžikistāna	TJ	66	TZD
Tunisija	TN	91	SNCFT
Turcija	TR	75	TCDD

▼B

Valsts	Valsts alfabētiskais kods ([1])	Valsts ciparu kods	Uzņēmumi, uz kuriem attiecas kvadrātiekavas P6. un P7. pielikumā ([2])
Turkmenistāna	TM	67	TRK
Ukraina	UA	22	UZ
Apvienotā Karaliste	GB	70	BR
Uzbekistāna	UZ	29	UTI
Vjetnama	VN ([3])	32	DSVN

([1]) Saskaņā ar 1949. gada Konvencijas par ceļu satiksmi 4. papildinājumā un 1968. gada Konvencijas par ceļu satiksmi 45. panta 4. punktā aprakstīto alfabētisko kodēšanas sistēmu.

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

([3]) Kodi jāapstiprina.

([4]) 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.

▼**M1**

P5. PIELIKUMS

ALFABĒTISKAIS MARĶĒJUMS, KAS NORĀDA SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS IESPĒJU

"*TEN*": riteklis, kas atbilst šādiem noteikumiem:

— tas atbilst visām attiecīgajām SITS, kuras ir spēkā ekspluatācijā nodošanas brīdī, un to ir atļauts nodot ekspluatācijā atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 22. panta 1. punktam,

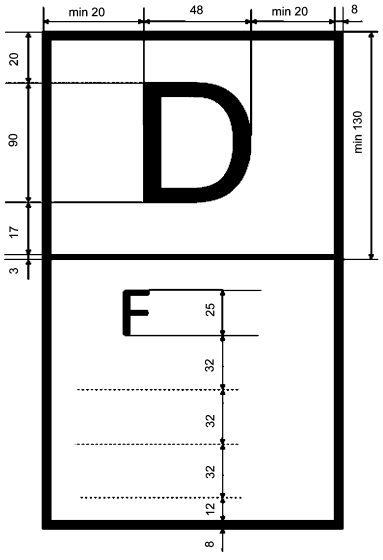
— tam ir piešķirta atļauja, kura ir derīga visās dalībvalstīs atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 1. punktam, vai, alternatīvi, tas ir saņēmis visu dalībvalstu atsevišķas atļaujas.

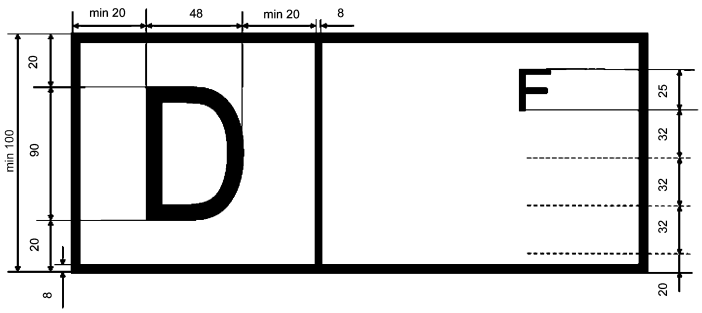
"*PPV/PPW*": vagons, kas atbilst *PPV/PPW* nolīgumam (OSJD valstīs) (oriģinālā: *ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)*).

Piezīmes.

a) Ritekļi ar apzīmējumu *TEN* atbilst P6. pielikumā noteiktā ritekļa numura pirmā cipara kodam no 0 līdz 3.

b) Ritekļi, kuri nav saņēmuši atļauju ekspluatācijai visās dalībvalstīs, ir jāmarķē, norādot dalībvalstis, kurās tie ir saņēmuši atļauju. Atļaujas piešķirušo dalībvalstu nosaukumi ir jānorāda atbilstīgi kādam no tālāk redzamajiem attēliem, kuros D apzīmē dalībvalsti, kas ir piešķīrusi pirmo atļauju (šajā gadījumā Vāciju), bet F apzīmē otro atļauju piešķīrušo dalībvalsti (šajā gadījumā Franciju). Dalībvalstu kodi tiek piešķirti atbilstīgi P4. pielikumam. Tas var attiekties uz ritekļiem, kuri atbilst SITS vai kuri neatbilst SITS. Šie ritekļi atbilst P6. pielikumā noteiktā ritekļa numura pirmā cipara kodam 4 vai 8.





P6. PIELIKUMS

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KODI, KURUS LIETO VAGONIEM (1.-2. CIPARS)

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

(a) Atbilstība vismaz ritošā sastāva SITS.
(b) Iekļaujot ritekļus, kuriem saskaņā ar spēkā esošiem noteikumiem ir šie cipari šo jauno noteikumu spēkā stāšanās brīdī.
(c) Fiksēts vai maināms gabarīts.

▼B

P7. PIELIKUMS

KODI VELKAMO 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 ritekļi *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Ritekļi ar fiksētu gabarītu bez gaisa kondicionēšanas (tostarp vagoni automašīnu pārvadāšanai) *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) bez gaisa kondicionēšanas *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Rezervēts	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1672) bez gaisa kondicionēšanas *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Ritekļi ar īpašu numerāciju tehniskajam raksturojumam	Ritekļi ar fiksētu gabarītu	Ritekļi ar fiksētu gabarītu	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un maināmiem ratiņiem	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un pielāgojamu ass gabarītu
6	Dienesta ritekļi, kas nenes peļņu	Ritekļi ar fiksētu gabarītu bez gaisa kondicionēšanas *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1520) un gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Dienesta ritekļi, kas nenes peļņu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Ritekļi ar pielāgojamu gabarītu (1435/1672) un gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Vagoni automašīnu pārvadāšanai	Ritekļi 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 ritekļi ar gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Rezervēts	Rezervēts	Hermētiski noslēgti ritekļi ar fiksētu gabarītu un gaisa kondicionēšanu *[kuru turētājs ir P4. pielikumā minēts RIC dzelzceļa uzņēmums]*	Rezervēts	Citi ritekļi	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts	Rezervēts

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

▼B

P8. PIELIKUMS

VILCES SASTĀVA VEIDI (1.-2. CIPARS)

Pirmais cipars ir “9”.

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

Ja otrais cipars apraksta ritošā sastāva veidu, obligāta ir šāda kodēšana.

Kods	Vispārīgais ritekļa tips
0	Cits
1	Elektriskā lokomotīve
2	Dīzeļlokomotīve
3	Elektriskais motorvagonu vilciens (ātrgaitas) [strāvas vagons vai piekabvagons]
4	Elektriskais motorvagonu vilciens (izņemot ātrgaitas) [strāvas vagons vai piekabvagons]
5	Motorvagonu dīzeļvilciens [strāvas vagons vai piekabvagons]
6	Specializēts vadības piekabvagons
7	Elektriskais manevrēšanas dzinējs
8	Manevrēšanas dīzeļdzinējs
9	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 VELKAMO 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 ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	≥ 11 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	Rezervēts	Rezervēts	Divas vai trīs asis
Vagoni ar 2. klases sēdvietām	2	10 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	11 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	≥ 12 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	Trīs asis	Divas asis
Vagoni ar 1. vai 1./2. klases sēdvietām	3	10 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	11 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta 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

▼B

	6.cipars 5.cipars	0	1	2	3	4
Īpaši projektēti vagoni un bagāžas vagoni	8	Vadības piekabvagons ar visu klašu sēdvietām, ar vai bez bagāžas nodalījuma, 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. Ekvivalentus atklātos salontipa vagonus ar centra eju iegūst, izdalot pieejamo sēdekļu skaitu ar 6, 8 vai 10 atkarībā no vagona uzbūves.

▼B

KODI VELKAMO 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 ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	8 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	9 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta 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 ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	9 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta 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 ekvivalenta atklāta telpa ar centra eju	9 nodalījumi ar gaiteni sānos vai ekvivalenta 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, disko, 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. Ekvivalentus atklātos salontipa vagonus ar centra eju iegūst, izdalot pieejamo sēdekļu skaitu ar 6, 8 vai 10 atkarībā no vagona uzbūves.

▼B

KODI VELKAMĀ PASAŽIERU RITOŠĀ SASTĀVA TEHNISKAJAM RAKSTUROJUMAM (7.-8. CIPARS)

Energoapgāde / Maksimālais ātrums	8. cipars / 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~	Citi spriegumi nekā 1 000 V,1 500 V, 3 000 V	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)	Citi spriegumi nekā 1 000 V,1 500 V, 3 000 V	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

Energoapgāde / 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=	Citi spriegumi nekā 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	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 satiksmē lietotiem ritekļiem.
(2) Tikai starptautiskajai satiksmei piemērotiem ritekļiem.
Visi spriegumi 1 000 V vienfāzes maiņstrāvas spriegums ar 51 līdz 15 Hz frekvenci, vienfāzes maiņstrāvas spriegums 1 500 V 50 Hz, līdzstrāvas spriegums 1 500 V, līdzstrāvas spriegums 3 000 V.
(*) Dažiem ritekļiem 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 Ritekļi ar vilciena elektroapgādes līniju visiem spriegumiem, bet kuriem vajadzīgs ģenerators gaisa kondicionēšanai.
Tvaiks Apsildīšana tikai ar tvaiku. Ja ir norādīti spriegumi, kods ir pieejams arī ritekļiem, 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/autotransporta līdzeklis, ko var ievietot vilcienā [b]				8	
Pašgājējs dzelzceļa/autotransporta līdzeklis, ko nevar ievietot vilcienā [b]				9	
Dzelzceļa/autotransporta līdzeklis, 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

▼B

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
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

▼B

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
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
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 riteklis
	7	Aprīkojuma vagons
	8	
	9	
	0	Cits

▼B

7. cipars	8. cipars	Ritekļi/mašīnas
8 Vilce, transports, enerģija 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
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
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 SAKABES

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 noteikto 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 – VAĻĒJS VAGONS AR AUGSTIEM BORTIEM

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])

▼B

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
	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 parastos 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.

KATEGORIJAS BURTS F – VAĻĒJS VAGONS AR AUGSTIEM BORTIEM

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])

▼B

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
	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 1 520 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.

KATEGORIJAS BURTS G – SLĒGTS 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)

▼B

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
	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.

KATEGORIJAS BURTS H – SLĒGTS 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)

▼B

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
	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 nostiprinātām 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.

KATEGORIJAS BURTS I – VAGONS AR TEMPERATŪRAS KONTROLI

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

▼B

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
	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".

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)

▼B

Standarta vagons		Īpaša lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
	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
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	bez bortiem ([b])

([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.

KATEGORIJAS BURTS O – JAUKTA PLATFORMA UN VAĻĒJS VAGONS AR AUGSTIEM BORTIEM

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		Parasts 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".

KATEGORIJAS BURTS S – RATIŅU PLATFORMA

Standarta vagons		Īpašs 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])

▼B

Standarta vagons		Īpašs ar 4 asīm: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t ar 6 vai vairāk asīm: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	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 l 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 ritekļu pārvadāšanai, marķē ar indeksa burtiem "g" vai "gg" un burtu "d".
([d]) Vagoni, kurus izmanto konteineru un tvērējkausu un atvāzēju maiņas korpusu pārvadāšanai.
([e]) Vagoni, kurus izmanto tikai tērauda tinumu pārvadāšanai.
([f]) Attiecināms tikai uz vagoniem ar l 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.

KATEGORIJAS BURTS U – ĪPAŠI 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)

▼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
	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])
	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 parasto 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".

BURTU MARĶĒJUMS LOCĪKLAS VAGONIEM UN VAGONU SAKABĒM

KATEGORIJAS UN INDEKSA BURTU DEFINĪCIJAS

1. **Svarīgas piezīmes**

Pievienotajās tabulās metros sniegtā informācija 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.

▼B

KATEGORIJAS BURTS F – VAĻĒJS VAGONS AR AUGSTIEM BORTIEM

Standarta vagons		Locīklas vagons vai vagonu sakabe 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])
	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 – SLĒGTS VAGONS

Standarta vagons		Locīklas vai sakabes vagons 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 – VAGONS AR TEMPERATŪRAS KONTROLI

Standarta vagons		Refrižeratorvagons ar IN klases siltumizolāciju, automātisku ventilāciju, ar režģiem un saldētavu ≥ 3,5 m^3 locīklas vagons vai sakabes vagons 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 vai sakabes vagons 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 vai sakabes vagons 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 ritekļu 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 vai sakabes vagons ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
Indeksa burti	a	ar ratiņiem
	b	ar nekavētu 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 (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)
	r	locīklas vagons

▼B

Standarta vagons		Locīklas vai sakabes vagons ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
	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.

KATEGORIJAS BURTS U – SPECIALIZĒTIE VAGONI

Standarta vagons		Locīklas vai sakabes vagons, 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 pārvadāšanu, 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])

▼B

Standarta vagons		Locīklas vai sakabes vagons, ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
	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)
	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.

KATEGORIJAS BURTS Z – CISTERNVAGONS

Standarta vagons		ar metāla apvalku šķidruma vai gāzu pārvadāšanai locīklas vai sakabes vagons 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)

▼B

Standarta vagons		ar metāla apvalku šķidruma vai gāzu pārvadāšanai locīklas vai sakabes vagons ar asīm, ar 2 vienībām 22 m ≤ lu < 27 m
	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

VELKAMO PASAŽIERU VAGONU SĒRIJAS 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	Pasažieru 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
dv	Vagons, kas piemērots velosipēdu uzglabāšanai
ee z	Vagons, kas aprīkots ar centrālo energoapgādi
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 notiktā valstī, un šo vērtību definē katra dalībvalsts.

▼M2

———————

▼B

Q PIELIKUMS

NAV IZMANTOTS

▼B

R PIELIKUMS

VILCIENU IDENTIFIKĀCIJA

Šis jautājums joprojām ir atklāts un tiks noteikts kādā turpmākā šīs SITS versijā.

Šajā jomā izstrādā Eiropas Standartizācijas komitejas darba grupas dokumentu (*CEN Workshop Agreement* (*CWA*)). Pēc tā ieviešanas EDzA un EK novērtēs tā piemērotību attiecībā uz to, kā ar šā *CWA* īstenošanu tiks panākta atbilstība šīs SITS prasībām.

Šādā detalizētā specifikācijā galvenokārt jāietver četri principi (regulēšana un maršruta noteikšana, vilciena veids, ar drošību saistīta saziņa, darbības efektivitātes uzraudzība), visi vilcienu veidi un atbildība par šo skaitļu piešķiršanu. Šajā specifikācijā jāņem vērā šobrīd jau lietotie standarti (piemēram, UIC Fiche 419-1 un 419-2 OR) un ERTMS/ETCS attīstība. Jāveido projekta izstrādes ekspertu grupa, lai risinātu šo jautājumu.

Līdz tam, kamēr tiks izstrādāts *CWA*, dzelzceļa uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji sazinās, lai slēgtu divpusējus vai daudzpusējus nolīgumus, ņemot vērā šobrīd jau lietotos standartus (piemēram, UIC Fiche 419-1 un 419-2 OR) un ERTMS/GSM-R un ERTMS/ETCS attīstību, lai novērstu vilcienu kavēšanos nokļūt no viena infrastruktūras pārvaldītāja darba teritorijas uz otra infrastruktūras pārvaldītāja darba teritoriju.

Skatīt arī U pielikumu.

▼B

S PIELIKUMS

VILCIENA REDZAMĪBA – ASTES DAĻA

Šis jautājums joprojām ir atklāts punkts, un tas tiks noteikts kādā turpmākā šīs SITS versijā.

Jādefinē detalizēta specifikācija, kurā ņems vērā, kādēļ tiek prasīta astes daļas pazīšanas zīme, kāds ir šīs prasības pamatojums Eiropas parasto dzelzceļu tīklā un kā to vislabāk droši un rentabli saskaņot.

Šo specifikācija un ar to saistīto atbilstības novērtējuma procesu attiecībā uz pazīšanas zīmes pārnēsājamu variantu publicēs šajā SITS kā savstarpējas izmantojamības komponentu.

Līdz tam, kamēr izstrādās un ieviesīs detalizētas specifikācijas, ir ieteicams, ka dzelzceļa uzņēmums(-i) un infrastruktūras pārvaldītājs(-i) sazinās, lai slēgtu 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.

▼M2

T PIELIKUMS

BREMZĒŠANAS RAKSTUROJUMS

Infrastruktūras pārvaldītāja uzdevums

Infrastruktūras pārvaldītājs informē dzelzceļa uzņēmumu par bremzēšanas raksturojumu, kāds nepieciešams katram maršrutam, un sniedz informāciju par maršruta īpatnībām. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jānodrošina maršruta īpatnību ietekmes un ar sliežu ceļu saistīto rezerves vērtību iekļaušana nepieciešamajā bremzēšanas raksturojumā.

Nepieciešamo bremzēšanas raksturojumu izsaka kā bremzēšanas slodzes procentuālo attiecību, ja vien infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa uzņēmums nav vienojušies par citu vienību bremzēšanas raksturojuma izteikšanai (piemēram, bremzētās tonnas, bremzēšanas spēki, ātruma samazināšanas vērtības, ātruma samazināšanas profili).

Vilciena sastāva vienībām un konstantiem vilcienu sastāviem infrastruktūras pārvaldītājam ir jāizsaka bremzēšanas raksturojuma prasības ātruma samazināšanas vērtībās, ja to pieprasa dzelzceļa uzņēmums.

Dzelzceļa uzņēmuma uzdevums

Dzelzceļa uzņēmums nodrošina, lai katrs vilciens atbilstu bremzēšanas raksturojumam, ko pieprasa infrastruktūras pārvaldītājs, vai pārsniegtu to. Tādējādi dzelzceļa uzņēmums aprēķina vilciena bremzēšanas raksturojumu, ņemot vērā vilciena sastāvu.

Dzelzceļa uzņēmumam ir jāņem vērā ritekļa vai vilciena sastāva vienības bremzēšanas raksturojums, kas noteikts, nododot to ekspluatācijā. Ir jāņem vērā ar ritošo sastāvu saistītās rezerves vērtības, piemēram, bremžu drošums un darbgatavība. Dzelzceļa uzņēmumam ir jāņem vērā arī informācija par maršruta īpatnībām, kas ietekmē vilciena darbību, regulējot bremzēšanas raksturojumu tā, lai varētu apstādināt un nostiprināt vilcienu.

Bremzēšanas raksturojumu, kas iegūts, pārbaudot konkrētu vilcienu (piemēram, vilciena sastāvu, bremžu darbgatavību, bremžu iestatījumus), izmantos kā atsauces vērtību, uz kuru balstīt jebkuru šim vilcienam vēlāk piemērojamo ekspluatācijas noteikumu.

Bremzēšanas raksturojuma nenodrošināšana

Infrastruktūras pārvaldītājam ir jāizstrādā noteikumi, ko piemēro, ja vilciens nespēj nodrošināt nepieciešamo bremzēšanas raksturojumu, un šie noteikumi ir jānodod dzelzceļa uzņēmumu rīcībā.

Ja vilciens nespēj nodrošināt nepieciešamo bremzēšanas raksturojumu maršrutos, kuros tam ir jābrauc, dzelzceļa uzņēmumam ir jāievēro atbilstoši ierobežojumi, piemēram, ātruma ierobežojums.

▼**M2**

U PIELIKUMS

ATKLĀTO PUNKTU SARAKSTS

4.2.2. iedaļa. – **Vilciena sastāva dokuments**

B pielikums (skatīt šīs SITS 4.4. apakšiedaļu). – Citi noteikumi, kas ļauj saskaņoti ekspluatēt dažādas jaunās strukturālās apakšsistēmas

R pielikums (skatīt šīs SITS 4.2.3.2. apakšiedaļu). – Vilcienu identifikācija

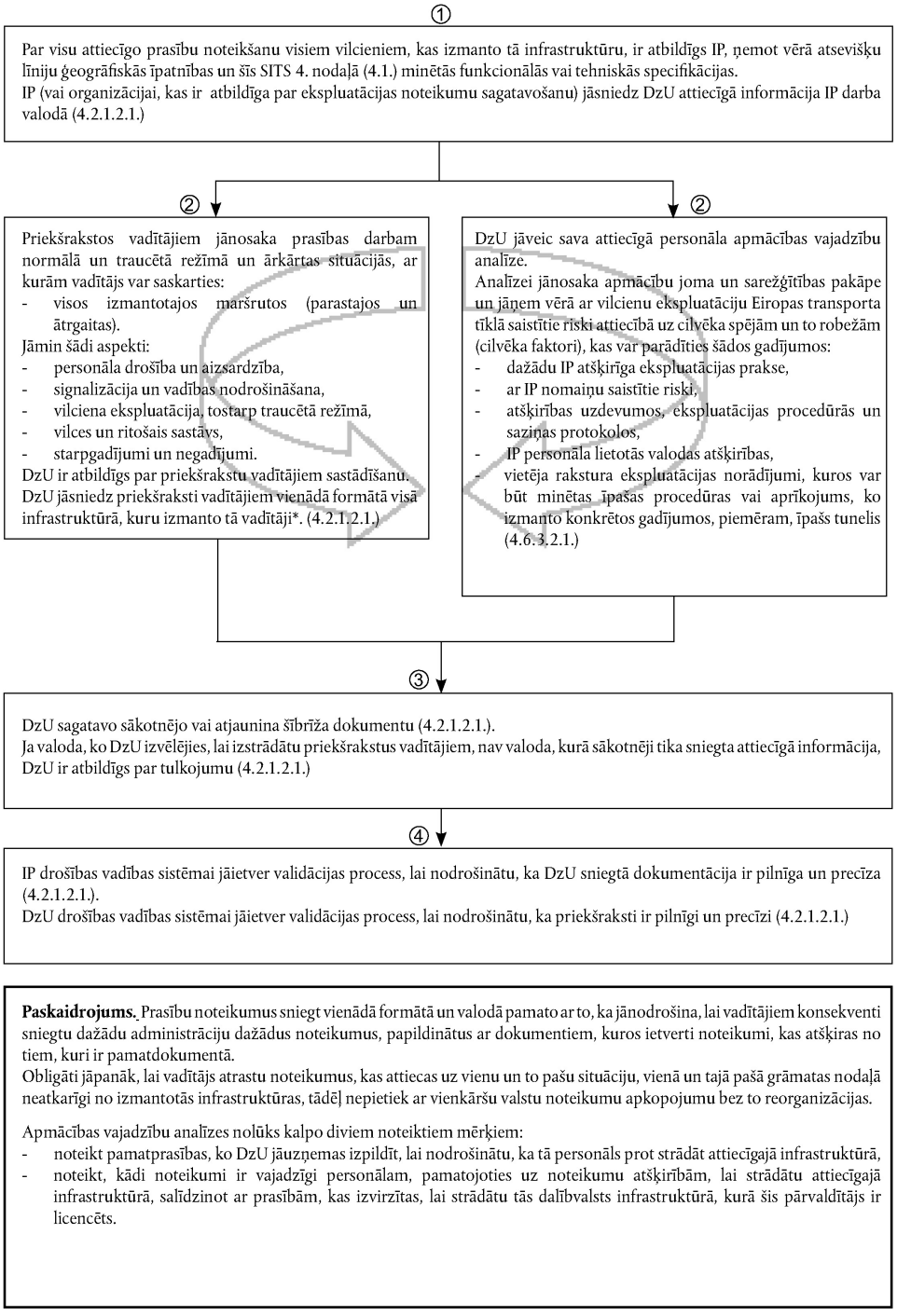
S pielikums (skatīt šīs SITS 4.2.2.1.3. apakšiedaļu). – Vilciena redzamība – astes daļa

▼B

V PIELIKUMS

PRIEKŠRAKSTU DOKUMENTĀCIJAS MAŠĪNISTIEM SAGATAVOŠANA UN ATJAUNINĀŠNA

Saistībā ar šīs SITS 4.2. un 4.6 apakšiedaļu turpmāk redzamā diagramma ir šajā SITS izklāstītā procesa attēlojums, kā sagatavo un atjaunina šajā SITS prasītos priekšrakstus mašīnistiem.



▼B

SKAIDROJOŠĀ VĀRDNĪCA

Termins	Definīcija
Negadījums	Kā definēts Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā
Vilcienu kustības atļaušana	Aprīkojuma izmantošana signalizēšanas centros, elektriskās vilces strāvas padeves kontroles telpās un satiksmes kontroles centros, kur atļauj vilcienu kustību. Tas neattiecas uz tiem DzU darbiniekiem, kas ir atbildīgi par resursu, piemēram, vilcienu apkalpju vai ritošā sastāva, pārvaldību
Kompetence	Kvalifikācija un pieredze, kas vajadzīga, lai droši pildītu uzdevumus. Pieredzi var iegūt kā daļu no apmācību procesa
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	Cilvēks, kam ir attiecīgā izglītība un atļauja, lai varētu vadīt vilcienus
Īpašas kravas	Krava, piemēram, konteiners, maiņas korpuss, ko pārvadā ar dzelzceļa ritekli, vai cita satiksme, kur ritekļa izmērs un/vai slodze uz ass pieprasa īpašu kustības atļauju un/vai pieteikumu īpašiem pārvadājuma nosacījumiem visam reisam vai daļai no tā
Veselības un drošības nosacījumi	Šīs SITS kontekstā šis attiecas tikai uz prasīto medicīnisko un psiholoģisko kvalifikāciju, lai spētu strādāt ar attiecīgajiem apakšsistēmas elementiem
Sakarsusi ass bukse	Ass bukse, kas pārsniegusi tās paredzēto maksimālo darba temperatūru
Starpgadījums	Kā definēts Direktīvas 2004/49/EK 3. pantā
Veidlapu grāmatiņa (Livret de formulaires)	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 attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa uzņēmuma 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 savā ikdienas darbā lieto infrastruktūras pārvaldītājs un kas publiskota tā tīkla pārskatā, lai nodotu darba ziņojumus un ar drošību saistītus ziņojumus
Pasažieris	Persona (kas nav darbinieks ar īpašiem pienākumiem vilcienā), kas brauc ar vilcienu vai atrodas vilcienā pirms vai pēc brauciena ar vilcienu

▼B

Termins	Definīcija
Darbības efektivitātes uzraudzība	Sistemātiska vilcienu un infrastruktūras darba novērošana un reģistrēšana ar mērķi panākt uzlabojumus abos
Kvalifikācija	Fiziskā un psiholoģiskā piemērotība, kas vajadzīga darba uzdevumu pildīšanai līdz ar nepieciešamo pieredzi
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 laikiem
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 kas 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
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, kur atzīmēts noteikts laiks. Šis laiks var būt pienākšanas vai atiešanas laiks vai caurbraukšanas laiks, ja vilciena kustības grafiks neparedz šajā vietā apstāties
Vilces vienība	Vagons ar energoapgādi, 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 parasto dzelzceļu tīklā
Vilcienu dispečera pakalpojumi	Norāde personai, kas vada vilcienu, ka visas darbības stacijā vai novietnē ir pabeigtas un ka, ciktāl tas attiecas uz atbildīgo personālu, vilcienam ir piešķirta kustības atļauja

▼B

Termins	Definīcija
Vilciena apkalpe	Vilciena borta personāls, kas ir sertificēts kā kompetents un kuru dzelzceļa uzņēmums nozīmē 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 vai kravas vagons
Ritekļa identifikācija	Skaitlis, ko piestiprina riteklim, lai to nepārprotami atšķirtu no citiem ritekļiem

▼B

Abreviatūra	Izskaidrojums
AC	Maiņstrāva
CCS	Vadības nodrošināšana un signalizācija (Command Control Signalling)
CEN	Eiropas Standartizācijas komiteja (Comite Européen de Normalisation)
COTIF	Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	Parastais dzelzceļš (Conventional Rail)
DB	Decibeli
DC	Līdzstrāva
DMI	Mašīnista un mašīnas saskarne (Driver Machine Interface)
EK	Eiropas Kopiena
ECG	Elektrokardiogramma
EIRENE	Eiropas integrētā dzelzceļa radio paplašinātais tīkls (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
EN	Euronorm
ENE	Eenerģija
EDzA	Eiropas Dzelzceļa aģentūra (European Rail Agency (ERA))
ERTMS	Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Eiropas vilcienu kontroles sistēma (European Train Control System)
ES	Eiropas Savienība
FRS	Funkcionālo prasību specifikācijas (Functional Requirement Specification)
GSM-R	Globālā mobilo sakaru sistēma – dzelzceļš (Global System for Mobile Communications – Rail)
HABD	Sakarsušo bukšu detektors (Hot Axle Box Detector)
Hz	Hercs
IP	Infrastruktūras pārvaldītājs
INS	Infrastruktūra
OPE	Satiksmes nodrošināšana un vadība

▼B

Abreviatūra	Izskaidrojums
OSJD	Dzelzceļu sadarbības organizācija
PPW	Saīsinājums 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 I'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international)
RIV	Noteikumi par kravas vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā satiksmē (Règlement pour I'emploi réciproque des Wagons en Trafic international)
RST	Ritošais sastāvs (Rolling Stock)
DzU	Dzelzceļa uzņēmums
SMS	Drošības vadības sistēma (Safety Management System)
SPAD	Pabraukts zem aizliedzoša signāla (Signal Passed at Danger)
SRS	Sistēmas prasību specifikācijas (System Requirement Specification)
TAF	Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas (Telematic Applications for Freight)
TEN	Eiropas parasto dzelzceļu tīkls (Trans-European Network)
SITS (TSI)	Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (Technical Specification for Interoperability)
UIC	Starptautiskā dzelzceļu savienība (Union Internationale des Chemins de fer)
UV	Ultraviolets
RTM	Ritekļa turētāja marķējums