



**Savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu
“Satiksmes nodrošināšana un vadība” īstenošanas plāna tabula, kas nosaka prasības kravas pārvadātājam**

	nosaukums		atbildīgs	Realizācijas termiņš
1	“Priekšraksti mašīnistiem” (<i>Driver's Rule Book</i>)	<p>4.2.1.2.1. Priekšraksti mašīnistiem Visa darba kārtība, kas jāievēro vilciena mašīnistam, jāiekļauj dokumentā vai jānodrošina elektroniskā formātā ar nosaukumu “Priekšraksti mašīnistiem” (<i>Driver's Rule Book</i>).</p> <p>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.</p> <p>Priekšrakstos mašīnistiem jāiekļauj divi dažādi aspekti:</p> <ul style="list-style-type: none">— 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. <p>Tajos jāiekļauj darba kārtība, kas attiecas vismaz uz šādiem jautājumiem:</p> <ul style="list-style-type: none">— personāla drošība un aizsardzība,— vadības nodrošināšana un signalizācija,— vilciena ekspluatācija, tostarp traucētā režīmā,— vilces līdzeklis un ritošais sastāvs,— starpgadījumi un negadījumi. <p>Priekšrakstiem ir divi papildinājumi.</p> <ul style="list-style-type: none">— 1. papildinājums. Saziņas procedūru rokasgrāmata.— 2. papildinājums. Veidlapu grāmata. <p>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.</p> <p>Priekšrakstus mašīnistiem izstrādā un precizē procesā ar šādiem posmiem:</p> <ul style="list-style-type: none">— infrastruktūras pārvaldītājs (vai organizācija, kas atbild par ekspluatācijas noteikumu sagatavošanu) sniedz dzelzceļa uzņēmumam atbilstošu informāciju infrastruktūras pārvaldītāja “darba” valodā;— dzelzceļa uzņēmums izstrādā sākotnējo dokumentu vai to precizē;— ja dzelzceļa uzņēmuma priekšrakstiem izvēlēta valoda nav tā, kurā sagatavota sākotnēji sniegtā informācija, dzelzceļa uzņēmums atbild par tulkojumu, ja tāds ir nepieciešams.	pārvadātājs	2 gadu laikā no Pārvaldītāja saņemtās informācijas dienas



LATVIJAS REPUBLIKAS SATIKSMES MINISTRIJA
DZELZCEĻA DEPARTAMENTS

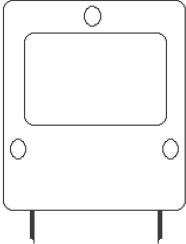
2	“Maršruta apraksts” (Route Book)	<p>4.2.1.2.2. Izmantojamo dzelzceļa līniju un līnijām blakus esošo iekārtu apraksts Mašīnistiem jāsniedz izmantojamo un ar vilciena vadīšanu saistīto dzelzceļa līniju un līnijām blakus esošo iekārtu apraksts. Šī informācija jāizklāsta vienotā dokumentā, kas saucas “Maršruta 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.</p> <p>Tajā jāsniedz šādas ziņas (šis saraksts nav izsmeļošs): — vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi — signalizācijas tips un attiecīgais darba režīms (divsliežu ceļš, kustība atpakaļgaitā, pagrieziena 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, — 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.</p>	pārvaldītājs	2 gadu laikā pēc Pārvaldītāja informācijas saņemšanas
3	Kārtība, kā mašīnistiem sniedz informāciju par jebkādiem izmaiņiem [maršruta] elementiem	<p>4.2.1.2.2.2. Pārveidotie elementi Par visiem pastāvīgi vai uz laiku pārveidotiem elementiem infrastruktūras pārvaldītājs paziņo dzelzceļa uzņēmumam. Šis izmaiņu dzelzceļa uzņēmums apkopo īpašā dokumentā vai uzglabā elektroniskā veidā vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa uzņēmuma vilcieni.</p>	pārvaldītājs	2009. gads
4	kārtība, kā mašīnistiem sniedz informāciju par kustības grafiku	<p>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 izdrukā formātā. Mašīnistu iepazīstināšanai ar grafiku jābūt konsekventai visās līnijās, kurās kursē dzelzceļa uzņēmuma vilcieni.</p>	pārvaldītājs	Mēneša laikā pēc Pārvaldītāja informācijas saņemšanas



LATVIJAS REPUBLIKAS SATIKSMES MINISTRIJA
DZELZCEĻA DEPARTAMENTS

5	dokuments, kurā ietvertas ekspluatācijas procedūras, kas ir saistītas ar darbu ar ritošo sastāvu traucētā darbības režīmā	4.2.1.2.4. Ritošais sastāvs Dzelzceļa uzņēmums sniedz mašinistam 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.	pārvaldātājs	2009. gads
6	dokuments, kurā ietvertas ekspluatācijas procedūras darbiniekiem, kas nav vilcienu mašīnistu un kas strādā IP tīklā vai to izmanto	4.2.1.3. Dzelzceļa uzņēmuma personālam, kas nav vilcienu mašīnistu, 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. ("Priekšraksti mašīnistiem konkrētiem amatiem" (<i>Rule Book</i>), "Maršruta apraksts" (<i>Route Book</i>), Kārtība, kā sniedz informāciju par jebkādiem izmainītiem [maršruta] elementiem, kārtība, kādā sniedz informāciju par kustības grafiku, dokuments, kurā ietvertas ekspluatācijas procedūras, kas ir saistītas ar darbu ar ritošo sastāvu traucētā darbības režīmā)	pārvaldātājs	2 gadu laikā pēc Pārvaldītāja informācijas saņemšanas
7	dokumenti, 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	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 - <i>PROFESIONĀLĀ KVALIFIKĀCIJA</i>) 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" publicēšanu. <u>Tomēr, ja vietējā prakse pieprasa atļaut lietot arī otru valodu, infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka ģeogrāfiskās robežas, kur šo valodu var lietot.</u>	pārvaldātājs	2 gadu laikā pēc Pārvaldītāja izstrādātā sarunu reglamenta saņemšanas



8	kārtība, kādā mašīnisti un/vai citi operatori nodrošina pareizu priekšgala apgaisojumu	<p>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.</p> <p>4.3.3.4.1. Vilciena sastāva pirmais vagona 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. 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.</p> 	pārvadātājs	Uzreiz pēc attiecīgām izmaiņām SI
9	dokuments, kas ietver piekraušanas noteikumus, kas jāievēro DzU personālam	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 pārsegumiem jābūt no materiāla, kas ir piemērots attiecīgās kravas pārsegšanai, ņemot vērā spēkus, kuru ietekmi varētu just reisa laikā.</p>	pārvadātājs	2009. gads



10	kārtība, kādā jānodrošina, ka vilciens atbilst tam piešķirtajam ceļam	<p>4.2.2.5. Vilciena sastāvs Dzelzceļa uzņēmumam jānosaka noteikumi un kārtība, kas jāievēro, lai nodrošinātu vilciena atbilstību piešķirtajam ceļam. Prasībās attiecībā uz vilciena sastāvu jāņem vērā šādi elementi.</p> <ul style="list-style-type: none">— Vagoni<ul style="list-style-type: none">— 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<ul style="list-style-type: none">— 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<ul style="list-style-type: none">— 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<ul style="list-style-type: none">— nosakot vilciena maksimālo ātrumu, jāņem vērā jebkādi ierobežojumi attiecīgajā(-os) maršrutā(-os), bremzēšanas efektivitāte, slodze uz ass un vagonu veids.— Kinemātiskā apliece<ul style="list-style-type: none">— katra vilciena vagona (tai skaitā jebkuras kravas) kinemātiskajam gabarītam jābūt ne platākam kā maršruta posmā maksimāli atļautais gabarīts. <p>Var pieprasīt vai piemērot papildu ierobežojumus atsevišķa vilciena bremžu režīma vai vilces tipa dēļ.</p> <p><u>Vilciena sastāvs jāapraksta saskaņotā dokumentā par vilciena sastāvu (skatīt U pielikumu - ATKLĀTO PUNKTU SARAKSTS)</u></p>	pārvadātājs	2009. gads
11	kārtība, kādā pārvadātāja darbiniekiem jānodrošina, lai vilciena vagoni atbilstu bremzēšanas prasībām	<p>4.2.2.6. Vilciena bremzēšana 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 automātisko bremžu slēdzim (kranam). Ja vilciens negadījuma rezultātā sadalās divās daļās, abām atdalījušos vagonu rindām jāapstājas bremžu maksimālas izmantošanas rezultātā.</p>	pārvadātājs	2010. gads
12	dokuments, kurā ietverti bremzēšanas noteikumi, kas personālam jāievēro, ņemot vērā maršruta (-u) ģeogrāfiju, piešķirto ceļu un ERTMS/ETCS attīstību	<p>4.2.2.6.2. Bremzēšanas efektivitāte Infrastrukturā pārvaldītājam ir jāpieņem lēmums par to, vai — sniegt dzelzceļa uzņēmumam nepieciešamo informāciju attiecīgajā maršrutā prasītās bremzēšanas efektivitātes aprēķināšanai, iekļaujot informāciju par akceptējamām bremzēšanas sistēmām un to izmantošanu, vai — citādi nodrošināt pieprasīto faktisko efektivitāti. Dzelzceļa uzņēmums ir atbildīgs par to, lai vilcienam būtu pietiekama bremzēšanas efektivitāte, izstrādājot noteikumus, kurus uzņēmuma personālam jāievēro. Dzelzceļa uzņēmumam, pieprasot informāciju bremzēšanas efektivitātes aprēķināšanai, lai vilcienu apstādīnātu un noturētu uz vietas, jāņem vērā visu iesaistīto maršrutu ģeogrāfiskās īpatnības, piešķirtais ceļš un <i>ERTMS/ETCS</i> esamība.</p> <p>Šīs prasības ir sīkāk izklāstītas T pielikumā - ATKLĀTS PUNKTS</p>	pārvadātājs	Gada laikā pēc Pārvaldītāja prasību saņemšanas



LATVIJAS REPUBLIKAS SATIKSMES MINISTRIJA
DZELZCEĻA DEPARTAMENTS

13	kārtība, kādā pārvadātāja darbiniekiem jānodrošina, ka ritekļi ir darba kārtībā, tostarp IP informēšana par izmaiņām, kam var būt ietekme uz vilciena kustību un braukšanu traucētā režīmā	<p>4.2.2.7. Vilciena uzturēšana darba kārtībā</p> <p>4.2.2.7.1. Vispārīgā prasība</p> <p>Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā nodrošināt, ka viss ar drošību saistītais vilciena aprīkojums ir pilnā darba kārtībā un ka vilciens var droši braukt.</p> <p>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.</p> <p>Infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem jādefinē un jāatjaunina nosacījumi un kārtība, kas attiecas uz vilciena darbību traucētos apstākļos.</p> <p>Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā nodrošināt, lai šie dati būtu pieejami infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) pirms vilciena atiešanas.</p> <p>Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā informēt infrastruktūras pārvaldītāju (-us), ja vilciens neaizņems tam piešķirto ceļu vai ir atcelts.</p>	pārvadātājs	2010. gads
14	kārtība, kādā nodrošina, ka informācija par vilcienu kustību ir pieejama IP pirms vilciena atiešanas	<p>4.2.2.7.2. Pieprasītie dati</p> <p>Datiem, ko pieprasa drošai un efektīvai ekspluatācijai, un šo datu nosūtīšanas procesam jāietver:</p> <ul style="list-style-type: none">— 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. <p>Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā nodrošināt, lai šie dati būtu pieejami infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) pirms vilciena atiešanas.</p> <p>Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā informēt infrastruktūras pārvaldītāju (-us), ja vilciens neaizņems tam piešķirto ceļu vai ir atcelts.</p>	pārvadātājs	2009. gads
15	pārbaužu definēšana, kuras jāveic pirms vilciena atiešanas	<p>4.2.3.3.1. Pārbaudes pirms atiešanas</p> <p>Saskaņā ar šīs SITS 4.1. apakšsadaļas trešajā daļā norādītajām prasībām dzelzceļa uzņēmumam jādefinē pārbaudes (it īpaši attiecībā uz bremzēm), kas jāveic pirms atiešanas.</p> <p><i>SITS 4.1. apakšsadaļas trešajā daļā:</i> 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.</p>	pārvadātājs	Gada laikā pēc Pārvaldītāja prasību saņemšanas
16	kārtība, kādā ziņo par faktoriem, kas saistīti ar ritošo sastāvu un kas var ietekmēt uz vilcienu kustību	<p>4.2.3.3.2. Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli</p> <p>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.</p>	pārvadātājs	2009. gads



LATVIJAS REPUBLIKAS SATIKSMES MINISTRIJA
DZELZCEĻA DEPARTAMENTS

17	bīstamo kravu transporta uzraudzības kārtība, iekļaujot IP pieprasītās informācijas sniegšanu	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.	pārvadātājs	Gada laikā pēc Pārvaldītāja noteiktās kārtības un prasību saņemšanas
18	dokumentēta kārtība, ar ko apraksta iekšējos procesus uzraudzībai, darba efektivitātes pārskatam un tīkla efektivitātes paaugstināšanai veicamo uzlabojumu noteikšanai	4.2.3.4.4. Eksploatācijas 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. 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 eksploatācijai. 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 pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem. Šos procesus dokumentē, un tiem veic iekšējo auditu.	pārvadātājs	2009. gads
19	pieprasīto datu reģistrēšanas kārtība, kā arī uzglabāšanas un piekļūšanas nosacījumi	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 (signālaure), — 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.	pārvadātājs	2010. gads
20	kārtība, kādā informēt vienu otru par situācijām, kas var kaitēt drošībai, darbības efektivitātei vai tīkla darbībai	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 vienu otru par jebkuru stāvokli, kurā tiek kaitēts dzelzceļu tīkla vai ritošā sastāva drošībai, efektivitātei un/vai darbībai.	pārvadātājs	Gada laikā pēc Pārvaldītāja prasību saņemšanas



LATVIJAS REPUBLIKAS SATIKSMES MINISTRIJA
DZELZCEĻA DEPARTAMENTS

21	kārtība, kurā noteikti pasākumi, kas jāveic ārkārtas situācijās	<p>4.2.3.7. Vadība ārkārtas situācijā Infrastrukturā 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 ugunsdzēsības 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. apakšsadaļu "Ārkārtas pasākumi"). Turklāt dzelzceļa uzņēmumam jāparedz kārtība, kā informēt pasažierus par ārkārtas stāvokli vilcienā un attiecīgajiem drošības pasākumiem.</p>	pārvaldātājs	Gada laikā pēc Pārvaldītāja pasākumu publikācijas
22	kārtība par to, kā vilciena apkalpei jārikojas ritošā sastāva tehniskas vai citas kļūmes gadījumā	<p>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).</p>	pārvaldātājs	2010. gads
23	noteikumu un kārtība, kas jāievēro attiecībā uz ETCS un GSM-R un/vai HABD	<p>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.</p>	pārvaldātājs	Gada laikā pēc Pārvaldītāja prasību saņemšanas



24	profesionālo zināšanu novērtēšanas procesa definēšana	<p>4.6. PROFESIONĀLĀ KVALIFIKĀCIJA Saskaņā ar šīs SITS 2.2.1. apakšdaļu šajā nodaļā apskatīta profesionālā kompetence un valodu zināšanas, kā arī novērtēšanas process, kas vajadzīgs, lai personāls iegūtu šo kompetenci. <i>SITS 2.2.1. apakšdaļa</i> 2.2.1. PERSONĀLS UN VILCIENI 4.6. un 4.7. apakšdaļa attiecas uz personālu, kas uzņemas tādas drošībai būtiskus uzdevumus kā vilciena vadīšana un pavadīšana, ja tie saistīti ar valstu robežas(-u) šķērsošanu un darbu jebkurā teritorijā, kura infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā ir noteikta kā esoša ārpus "robežas" un ir iekļauta šīs amatpersonas drošības atļaujā. Ja darbs jāveic līdz jebkurai noteiktai dzelzceļa tīkla "robežai", kā aprakstīts iepriekš, netiek uzskatīts, ka personāls šķērso robežu. Uz personālu, kas uzņemas tādas drošībai būtiskus uzdevumus kā dispečera pakalpojumi un vilcienu kustības vadība, attiecas dalībvalstu profesionālās kvalifikācijas un veselības un drošības nosacījumu savstarpēja atzišana. Uz personālu, kas uzņemas tādas drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pēdējās sagatavošanas darbiem, pirms tas šķērso robežu (-as) un strādā jebkurā teritorijā ārpus "robežas", kā aprakstīts iepriekš, attiecas 4.6. apakšdaļa par dalībvalstu veselības un drošības nosacījumu savstarpēju atzišanu. Ja visi vilciena vagoni, kas šķērso valsts robežu(-as), šķērso to tikai līdz dzelzceļa tīkla "robežai", kā aprakstīts iepriekš, netiek uzskatīts, ka vilciens veic pārrobežu pārvadājumus. Tas apkopots zemāk redzamajās tabulās. 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 nozīmi 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.</p>	pārvadātājs	2011. gads
25	kompetences vadības sistēma, kam jānodrošina personāla spēja praktiski izmantot zināšanas	<p>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. 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.</p>	pārvadātājs	2011. gads



26	valodu prasmes novērtēšanas kārtība	<p>4.6.2. VALODU ZINĀŠANAS</p> <p>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.</p> <p>4.6.2.2. Valodu zināšanu līmenis Dzelzceļa uzņēmuma personālam jāprot infrastruktūras pārvaldītāja valoda pietiekošā līmenī drošības nolūkā. — Vilcienu mašīnistam vismaz jāprot: — nosūtīt un saprast visus šīs SITS C pielikumā norādītos ziņojumus, — efektīvi sazināties parastās, traucētās un ārkārtas situācijās, — aizpildīt ar veidlapu grāmatīņas izmantošanu saistītās veidlapas. — Citiem vilcienu apkalpes locekļiem, kuru pienākumi prasa tiem sazināties ar infrastruktūras pārvaldītāju par drošībai būtiskām lietām, jāprot vismaz nosūtīt un saprast informāciju, kas apraksta vilcienu un tā tehnisko stāvokli. Norādījumi atbilstošiem valodas prasmes līmeņiem ir definēti E pielikumā. Vilcienu mašīnistiem attiecīgās valodas prasmei jābūt vismaz 3. līmenī. Vilcienu pavadoniem attiecīgās valodas prasmei jābūt vismaz 2. līmenī.</p> <p>E PIELIKUMS</p> <p>VALODAS UN SAZIŅAS PRASMJU LĪMENIS Valodas mutvārdu prasmi var iedalīt piecos līmeņos. Līmenis Apraksts</p> <p>5 — var piemērot savu runas veidu sarunas biedram — var izteikt viedokli — var apspriesties — var pārliecināt — var dot padomus</p> <p>4 — var atrisināt pilnībā neparedzētas situācijas — var izdarīt pieņemumus — var paust argumentētu viedokli</p> <p>3 — var atrisināt praktiskas situācijas, kurās ir kāds neparedzēts elements — var aprakstīt — var uzturēt vienkāršu sarunu</p> <p>2 — var atrisināt vienkāršas praktiskas situācijas — var uzdot jautājumus — var atbildēt uz jautājumiem</p> <p>1 — var runāt, izmantojot iegaumētus teikumus</p> <p>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.</p>	pārvaldātājs	2012. gads
----	-------------------------------------	---	--------------	------------



27	personāla novērtēšanas process, tostarp attiecībā uz: — pieredzi /kvalifikāciju, — valodu zināšanām, — kompetences uzturēšanu	<p>4.6.3. PERSONĀLA SĀKOTNEJĀ UN PASTĀVĪGA 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, — individuālās prasīto svešvalodu lietošanas prasmes vai apgūšanas spējas novērtēšana. B. Sākotnējā profesionālā apmācība — apmācības vajadzību analīze, — apmācībai vajadzīgie resursi, — pasniedzēju apmācība. C. Sākotnējā novērtēšana — pamatnosacījumi (vilciena mašīnista mazākais pieļaujamais vecums,...), — novērtēšanas programma, iekļaujot praktiskus pārbaudījumus, — pasniedzēju kvalifikācija, — kompetenci apliecinoša sertifikāta izsniegšana. D. Kompetences uzturēšana — kompetences uzturēšanas principi, — jo īpaši personālam, kas pilda vilciena mašīnista pienākumus, kompetences atkārtotu novērtējumu veic vismaz reizi gadā, — metodes, kas jāievēro, — kompetences uzturēšanas procesa formalizācija, — novērtēšanas process. E. Kvalifikācijas celšanas apmācība — pastāvīgas apmācības principi (tai skaitā valodu apmācība).</p>	pārvaldātājs	2012. gads
28	personāla apmācības analīzes veikšanas un atjaunināšanas process	<p>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. 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.</p>	pārvaldātājs	2012. gads



LATVIJAS REPUBLIKAS SATIKSMES MINISTRIJA
DZELZCEĻA DEPARTAMENTS

29	kārtība, kādā vilciena apkalpe apgūst un saglabā zināšanas par: — maršrutu, — ritošo sastāvu	4.6.3.2.3. Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam 4.6.3.2.3.1. <i>Maršruta zināšanas</i> Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē 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. Vilcienu mašīnistiem jāmacās šie maršruti, izmantojot gan teorētiskus, gan praktiskus elementus. 4.6.3.2.3.2. <i>Zināšanas par ritošo sastāvu</i> Dzelzceļa uzņēmumam jādefinē process, kā personāls apgūst un uztur zināšanas par vilci un ritošo sastāvu. 4.6.3.2.3.3. <i>Palīgpersonāls</i> 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.	pārvaldātājs	Gada laikā pēc Pārvaldītāja prasību saņemšanas
30	kārtība, kādā nodrošina personāla medicīnisko atbilstību, tostarp narkotiku un alkohola ietekmes kontrole uz darba efektivitāti	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 atbilstoši fiziskajai sagatavotībai, lai nodrošinātu atbilstību vispārējiem ekspluatācijas un drošības standartiem. Saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jā sagatavo 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 atzītām arodslimību ārstam. 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 kārtību, 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 pārvaldājums.	pārvaldātājs	2011. gads



31	kritēriju noteikšana: — arodslimību ārstu un medicīnas organizāciju apstiprināšanai, — psihologu apstiprināšanai, — medicīniskajai un psiholoģiskajai izmeklēšanai	<p>4.7.2. KRITĒRIJI, PĒC KURIEM APSTIPRINA ARODSLIMĪBU ĀRSTUS UN MEDICĪNAS ORGANIZĀCIJAS (1)</p> <p>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.</p> <p>Arodslimību ārstiem, kas veic medicīnisko izmeklēšanu, kā noteikts 4.7.4. apakšiedaļā, ir:</p> <ul style="list-style-type: none">— 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. <p>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.</p> <p>4.7.3. KRITĒRIJI, PĒC KURIEM APSTIPRINA PSIHOLOGUS, KAM JĀVEIC PSIHOLOĢISKAIS NOVĒRTĒJUMS UN JĀIZSTRĀDĀ PSIHOLOĢISKĀ NOVĒRTĒJUMA PRASĪBAS</p> <p>4.7.3.1. <i>Psihologu sertifikācija</i></p> <p>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.</p> <p>4.7.3.2. <i>Psiholoģiskā novērtējuma saturs un interpretācija</i></p> <p>Psiholoģiskā novērtējuma saturs un interpretācijas kārtība jānosaka personai, kas sertificēta saskaņā ar 4.7.3.1. apakšiedaļu, ņemot vērā darbu dzelzceļā un dzelzceļa vidi.</p> <p>4.7.3.3. <i>Novērtējuma līdzekļu izvēle</i></p> <p>Novērtējumā jāiekļauj tikai tādi līdzekļi, kas pamatojas uz psiholoģijas zinātniskajiem principiem.</p> <p>4.7.4. MEDICĪNISKĀ IZMEKLĒŠANA UN PSIHOLOĢISKAIS NOVĒRTĒJUMS</p> <p>4.7.4.1. <i>Pirms pieņemšanas darbā</i></p> <p>4.7.4.1.1. Medicīniskās izmeklēšanas obligātais saturs</p> <p>Medicīniskajā izmeklēšanā ietilpst:</p> <ul style="list-style-type: none">— vispārēja medicīniska izmeklēšana,— 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. <p>4.7.4.1.2. Psiholoģiskais novērtējums</p> <p>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.</p> <p>Nosakot psiholoģiskā novērtējuma saturu, psihologam jāņem vērā vismaz šādi katrai drošības funkciju prasībai svarīgi kritēriji:</p> <ul style="list-style-type: none">— kognitīvās īpašības— uzmanība un koncentrēšanās,— atmiņa,— uztveres spējas,— spriešanas spējas,— saskarsmes spējas,— psihomotorās īpašības— reakcijas ātrums,— kustību koordinācija,— uzvedība un personība— emocionālā paškontrolē,— uzvedības stabilitāte,— autonomija/neatkarība,	pārvadātājs	2011. gads
----	---	---	-------------	------------



	<p>— apzinīgums.</p> <p>Ja psihologs izlaiž kādu no iepriekš minētajiem kritērijiem, attiecīgajam lēmumam jābūt pamatotam un dokumentētam.</p> <p>4.7.4.2. Pēc pieņemšanas darbā</p> <p>4.7.4.2.1. Periodiskās medicīniskās izmeklēšanas biežums</p> <p>Sistemātiska medicīniskā izmeklēšana personālam jāveic:</p> <ul style="list-style-type: none">— 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. <p>Arodslimību ārsts nosaka biežāku izmeklēšanu, ja to prasa darbinieka veselības stāvoklis.</p> <p>4.7.4.2.2. Obligātais periodiskās medicīniskās izmeklēšanas saturs</p> <p>Ja darbinieks atbilst kritērijiem pārbaudē, kuru veic pirms pieņemšanas darbā, periodiskajā specializētajā izmeklēšanā jāiekļauj vismaz:</p> <ul style="list-style-type: none">— vispārējā medicīniskā izmeklēšana,— 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. <p>4.7.4.2.3. Papildu medicīniskā izmeklēšana un/vai psiholoģiskais novērtējums</p> <p>Papildus periodiskajai medicīniskajai izmeklēšanai jāveic specifiska medicīniskā izmeklēšana un/vai psiholoģiskais novērtējums, ja ir pamatots apšaubīt darbinieka medicīnisko vai psiholoģisko atbilstību vai pamatotas aizdomas par atkarību izraisošo vielu alkohola lietošanu. Tas jo īpaši jā dara pēc negadījuma vai starpgadījuma, ko izraisījis šā darbinieka personiska kļūme.</p> <p>Darba devējam jāpieprasa medicīniskā izmeklēšana pēc jebkuras slimības, kuras dēļ darbinieks ir bijis prombūtnē ilgāk par 30 dienām.</p> <p>Attiecīgos gadījumos šādā izmeklēšanā var pietikt ar arodslimību ārsta veiktu novērtējumu uz pieejamās medicīniskās informācijas pamata, kas parāda, ka darbinieka gatavība darbam nav ietekmēta.</p> <p>Dzelzceļa uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam jābūt sistēmai, kas nodrošina, ka šādu papildu izmeklēšanu un novērtējumu veic pienācīgi.</p>		
--	--	--	--



32	medicīnisko prasību noteikšana, tostarp attiecībā uz: — vispārējo veselības stāvokli, — redzi, — dzirdi, — grūtniecību	<p>4.7.5. MEDICĪNISKĀS PRASĪBAS</p> <p>4.7.5.1. Vispārīgās prasības Personālam nedrīkst būt slimības un tas nedrīkst lietot medikamentus, kas var izraisīt:</p> <ul style="list-style-type: none">— pēkšņu samaņas zudumu,— apziņas vai koncentrācijas traucējumus,— pēkšņu rīcībnespēju,— līdzsvara un koordinācijas spēju traucējumus,— būtiskus kustību ierobežojumus. <p>Darbinieku redzei un dzirdei jāatbilst turpmāk izklāstītajām prasībām.</p> <p>4.7.5.2. Prasības redzei — Redzes asums tātumā ar vai bez palīgīdzekļiem: 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. apakšsadaļā) izņēmuma gadījumos un pēc konsultācijas ar redzes speciālistu var atļaut vērtības ārpus šā intervāla, — redze vidējā vai tuvā attālumā ir pietiekama ar vai bez palīgīdzekļiem, — atļauts lietot kontaktlēcas, — normāla krāsu redze, ko nosaka, lietojot atzītu testu, piemēram, Išiharas testu, ko papildina cits atzīts tests, ja tas tiek prasīts, — redzes lauks – normāls (nav tādu noviržu no normas, kas ietekmētu pienākumu pildīšanu), — redze abām acīm – jābūt, — binokulāra redze – jābūt, — kontrasta jutīgums – labs, — nav progresējošas acu slimības, — lēcu implantanti, keratotomijas un keratektomijas atļautas tikai ar nosacījumu, ka tās pārbauda katru gadu vai arodslimību ārsta noteiktā biežumā.</p> <p>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.</p> <p>4.7.5.4. Grūtniecība Grūtniecība jāuzskata par iemeslu pagaidu atstādināšanai no darba attiecībā uz vilcienu mašīnistēm vājas tolerances vai patoloģiska stāvokļa gadījumā. Darba devējam jānodrošina, ka tiek piemēroti tiesību akti, kas aizsargā darbinieces grūtnieces.</p>	pārvadātājs	2011. gads
----	--	---	-------------	------------



33	īpašu vilcienu mašīnistiem paredzētu medicīnisko prasību noteikšana, tostarp attiecībā uz: — elektrokardiogrammas uzraudzību (no 40 gadiem un vecākiem), — redzi, — prasībām dzirdei/runai, — antropometriju	<p>4.7.6. ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ VILCIENA MAŠĪNISTA PIENĀKUMIEM</p> <p>4.7.6.1. Periodiskās medicīniskās izmeklēšanas biežums Attiecībā uz personālu, kas pilda vilcienu mašīnista pienākumus, šis SITS 4.7.4.2.1. apakšsadaļa ir pārveidota šādi. Sistemātiska medicīniskā izmeklēšana jāveic: — reizi 3 gados, ja darbinieka vecums ir līdz 60 gadiem, — reizi gadā, ja darbinieka vecums ir lielāks par 60 gadiem.</p> <p>4.7.6.2. Medicīniskās izmeklēšanas papildu saturs Attiecībā uz vilcienu vadīšanas pienākumiem medicīniskajā izmeklēšanā pirms pieņemšanas darbā, kā arī katrā periodiskajā medicīniskajā izmeklēšanā attiecībā uz darbiniekiem, kuru vecums ir 40 gadi vai vairāk, papildus jāiekļauj elektrokardiogramma atpūtas stāvoklī.</p> <p>4.7.6.3. Papildu prasības redzei — Redzes asumam tīlumā ar vai bez palīgļīdzekļiem jābūt 1,0 (binokulāra redze); vismaz 0,5 acij ar vājāko redzi. — Nav atļauts nēsāt krāsainas kontaktlēcas un fotohromatiskās lēcas. Lēcas ar UV filtru ir atļauts lietot.</p> <p>4.7.6.4. Papildu prasības dzirdei un runai — Nedrīkst būt vestibulārās sistēmas novirzes. — Nedrīkst būt hroniski runas traucējumi (ņemot vērā vajadzību apmainīties ar ziņojumiem skaļi un skaidri). — 4.7.5.3. apakšsadaļā noteiktajām prasībām dzirdei jāatbilst, neizmantojot dzirdes palīgļīdzekļus. Īpašos gadījumos ar speciāla atzinuma atļauts lietot dzirdes palīgļīdzekļus.</p> <p>4.7.6.5. Antropometrija Darbinieku antropometrijai jābūt piemērotai, lai droši varētu izmantot ritošo sastāvu. Mašīnisti nedrīkst prasīt vai atļaut apkalpot atsevišķus ritošās sastāva veidus, ja to augums, svars vai citas fiziskās īpašības to padara nedrošu.</p> <p>4.7.6.6. Palīdzība traumas gadījumā Darba devējam pienācīgi jā rūpējas par darbiniekiem, kuri, vadot vilcienu, nokļuvuši traumatizējošā negadījumā, kā rezultātā iestājas personas nāve vai tā tiek smagi savainota.</p>	pārvadātājs	2011. gads
----	--	---	-------------	------------