|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***OTIF*** |  | **STARPTAUTISKO DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU STARPVALDĪBU ORGANIZĀCIJA** |

**Revīzijas komiteja**

**CR 25/NOT/Add.5**

**30.06.2014.**

Oriģināls: angļu valoda

1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) 1999. gada 3. jūnija protokola (Viļņas protokols) redakcijas G papildinājuma “Vienveida noteikumi attiecībā uz starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu” (*ATMF*) grozījumi

(teksts ar grozījumiem, kurus izdarījusi Revīzijas komiteja 25. sesijā)

|  |
| --- |
| Taupības nolūkā ir izdrukāts tikai ierobežots šā dokumenta eksemplāru skaits. Delegāti tiek aicināti ņemt līdzi uz sanāksmēm savus dokumentu eksemplārus. *OTIF* ir pieejams tikai neliels eksemplāru skaits. |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tālr. (++41) 31 - 359 10 10** | **Fakss (++41) 31 - 359 10 11** | **E-pasta adrese info@otif.org** | ***Gryphenhübeliweg 30*** | ***CH - 3006 Berne*** |

# Teksta grozījumi

Vienveida noteikumu attiecībā uz starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu (*ATMF*), kas ir 1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) 1999. gada 3. jūnija protokola (Viļņas protokols) redakcijas G papildinājums ar grozījumiem, kas pieņemti Revīzijas komitejas 24. sesijā, 2. pantu, 3.a–8. pantu, kā arī 10.–20. pantu izsaka šādā redakcijā:

# “2. pants

# Definīcijas

Šajos vienveida noteikumos un to (turpmākajos) pielikumos, *APTU* Vienveida noteikumos un to pielikumos, kā arī *APTU* Vienveida tehniskajos priekšrakstos (VTP) termini tiek definēti šādi:

a) “nelaimes gadījums” nozīmē nevēlamu vai neparedzētu pēkšņu notikumu vai šādu notikumu virkni ar kaitīgām sekām; nelaimes gadījumus iedala šādi: sadursmes, noskriešana no sliedēm, nelaimes gadījumi uz pārbrauktuvēm, nelaimes gadījumi, kuros iesaistīti cilvēki un kurus izraisa kustībā esošs ritošais sastāvs, ugunsgrēki u. c.;

ab) “akreditācija” nozīmē valsts akreditācijas iestādes apliecinājumu, ka atbilstības novērtēšanas iestāde ir izpildījusi Eiropas saskaņotajos standartos vai piemērojamos starptautiskajos standartos noteiktās prasības un attiecīgā gadījumā izpildījusi papildu prasības, kas noteiktas attiecīgajās nozares shēmās, lai veiktu atbilstības novērtēšanu;

ac) “akreditācijas iestāde” nozīmē Līgumslēdzējas valsts vienīgo iestādi, kas veic akreditāciju saskaņā ar valsts piešķirtām pilnvarām;

b) “konstrukcijas tipa pieņemšana” nozīmē tādu tiesību piešķiršanu, kas apliecina, ka kompetentā institūcija ir atzinusi dzelzceļa transportlīdzekļa konstrukcijas tipu, un kas ir pamats darbības atļaujas izsniegšanai ritekļiem, kuri atbilst minētajam konstrukcijas tipam, un šīs tiesības pierāda konstrukcijas tipa sertifikāts;

c) “darbības atļauja” nozīmē tādu tiesību piešķiršanu, kas apliecina, ka kompetentā institūcija ir atzinusi dzelzceļa transportlīdzekli ekspluatācijai starptautiskajos pārvadājumos, un šīs tiesības pierāda darbības atļaujas sertifikāts;

ca) “darbības atļaujas sertifikāts” nozīmē kompetentās institūcijas izdotu apliecinājumu darbības atļaujai, un tajā ir ietverti atļaujas nosacījumi;

cb) “verificēšanas sertifikāts” nozīmē novērtēšanas iestādes izdotu apliecinājumu, ka veiktajā verifikācijā ir iegūts pozitīvs rezultāts;

d) “Tehnisko ekspertu komiteja” nozīmē Konvencijas 13. panta 1. § f) punktā minēto Komiteju;

da) “līgumslēdzējs” nozīmē jebkuru valsts vai privātā sektora iestādi, kas ir apakšsistēmas projektēšanas un/vai montāžas, atjaunošanas vai modernizācijas pasūtītājs. Šī iestāde var būt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs vai turētājs, vai koncesionārs, kas ir atbildīgs par projekta īstenošanu;

e) “Līgumslēdzēja valsts” nozīmē Organizācijas dalībvalsti, kas nav iesniegusi Konvencijas 42. panta 1. § pirmajā teikumā minēto deklarāciju attiecībā uz šiem vienveida noteikumiem;

f) “konstrukcijas tipa sertifikāts” nozīmē kompetentās institūcijas izdotu apliecinājumu par konstrukcijas tipa pieņemšanu, tostarp tajā ietver pieņemšanas nosacījumus;

g) “konstrukcijas elements”, saukts arī par “savietojamības komponentu”, nozīmē jebkuru atsevišķu komponentu vai komponentu grupu, iekārtas mezgla daļu vai veselu mezglu, kas iekļauti vai paredzēti iekļaušanai dzelzceļa transportlīdzeklī vai infrastruktūrā; jēdziens “konstrukcijas elements” ietver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru;

h) [nav izteikts viedoklis]

i) “būtiskās prasības” nozīmē visus attiecīgajos VTP izklāstītos nosacījumus, kuriem jābūt izpildītiem attiecībā uz dzelzceļu sistēmu, apakšsistēmām un to savietojamības komponentiem, tostarp saskarnēm;

j) “incidents” nozīmē jebkādu notikumu, kas nav nelaimes gadījums vai smags nelaimes gadījums, kas saistīts ar vilcienu darbību un ietekmē darbības drošību;

k) “infrastruktūras pārvaldītājs” nozīmē komersantu [uzņēmumu][[1]](#footnote-1)\* vai institūciju, kas pārvalda dzelzceļa infrastruktūru;

l) “starptautiskie pārvadājumi” nozīmē dzelzceļa transportlīdzekļu apriti pārvadājumos pa dzelzceļa līnijām vismaz divu Līgumslēdzēju valstu teritorijās;

m) “izmeklēšana” nozīmē procesu, ko veic, lai izvairītos no nelaimes gadījumiem un incidentiem, un tajā ietilpst informācijas vākšana un analīze, secinājumu izdarīšana, tostarp cēloņu noteikšana (tādu darbību, bezdarbības, notikumu, apstākļu vai to kombināciju noteikšana, kuru dēļ notika nelaimes gadījums vai incidents) un vajadzības gadījumā arī drošības ieteikumu izstrāde;

n) “turētājs” nozīmē fizisku vai juridisku personu, kas ir ritekļa īpašnieks vai kam ir tiesības to izmantot, kā arī kas izmanto attiecīgo ritekli pārvadājumu veikšanai un šādā statusā ir reģistrēta 13. pantā minētajā ritekļu reģistrā;

o) “tehniskās apkopes dokumentācija” nozīmē dokumentu(-us), kurā(-os) norādīti pārbaudes un tehniskās apkopes uzdevumi, kas jāveic attiecībā uz ritekli, un kurš(-i) izstrādāts(-i) atbilstīgi VTP noteikumiem un nosacījumiem, tostarp īpašiem gadījumiem, un paziņotajām spēkā esošajām valsts tehniskajām prasībām, ja tādas ir, saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantu; Tehniskās apkopes dokumentācija ietver p) punktā minēto tehniskās apkopes uzskaites dokumentāciju;

p) “tehniskās apkopes uzskaites dokumentācija” nozīmē dokumentāciju, kura attiecas uz ekspluatācijā pieņemto ritekli un kurā ir reģistrēta tā ekspluatācijas vēsture, tam veiktās pārbaudes un tehniskā apkope;

q) “tīkls” nozīmē līnijas, stacijas, termināļus un jebkādas stacionāras iekārtas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu drošu un nepārtrauktu dzelzceļa sistēmas darbību;

r) “atklātie punkti” nozīmē tos būtisko prasību tehniskos aspektus, kas nav ietverti VTP un kas attiecīgajos VTP skaidri norādīti kā “atklātie punkti”;

s) [nav izteikts viedoklis]

t) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” nozīmē privātu vai publisku uzņēmumu, kam saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem ir piešķirta atļauja vai licence sniegt pakalpojumus preču un/vai pasažieru pārvadāšanai pa dzelzceļu ar nosacījumu, ka uzņēmumam ir jānodrošina vilce; tas ietver uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci; u) “dzelzceļa infrastruktūra” (vai tikai “infrastruktūra”) nozīmē visas dzelzceļa līnijas un stacionārās iekārtas, ciktāl tās nepieciešamas saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem apritē laisto dzelzceļa transportlīdzekļu savstarpējai izmantojamībai un drošai apritei;

v) “dzelzceļa materiāli” nozīmē dzelzceļa transportlīdzekļus un dzelzceļa infrastruktūru;

w) “dzelzceļa transportlīdzeklis” nozīmē ritekli, kas piemērots tam, lai uz saviem riteņiem pārvietotos pa dzelzceļa līnijām ar vilci vai bez tās;

wa) “atzīšana” nozīmē:

1) atzinumu, ko izsniegusi kompetenta valsts iestāde, kas nav akreditācijas iestāde, par to, ka uzņēmums atbilst piemērojamām prasībām, vai

2) apstiprinājumu, ka kompetentā institūcija ir pieņēmusi sertifikātus, procedūru dokumentāciju vai testa rezultātus, kurus izdevusi citas Līgumslēdzējas valsts iestāde;

x) “reģionālā organizācija” nozīmē organizāciju, kas minēta Konvencijas 38. pantā un kas darbojas saskaņā ar ekskluzīvo kompetenci, ko tai noteikusi Līgumslēdzēja valsts;

y) “atjaunošana” nozīmē apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas ievērojamus nomaiņas darbus, kas nemaina apakšsistēmas vispārējo veiktspēju;

z) “smags nelaimes gadījums” nozīmē vilcienu sadursmi vai noskriešanu no sliedēm, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks, kurā radīti nopietni miesas bojājumi vismaz pieciem cilvēkiem vai nodarīti lieli bojājumi ritošajai daļai, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi, kā arī citus līdzīgus nelaimes gadījumus, kam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību; “lieli bojājumi” nozīmē bojājumus, kuru gadījumā izmeklēšanas iestāde var uzreiz novērtēt, ka to kopējās izmaksas būs vismaz 1,8 miljoni SDR;

aa) “īpašs gadījums” nozīmē jebkuru Līgumslēdzējas valsts dzelzceļa sistēmas daļu, kas VTP ir norādīta kā īpašs pagaidu vai galīgs noteikums ģeogrāfisko, topogrāfisko vai pilsētvides ierobežojumu dēļ vai tādu ierobežojumu dēļ, kas ietekmē savietojamību ar pastāvošo sistēmu. Šeit var, piemēram, minēt dzelzceļa līnijas un tīklus, kas ir nošķirti no pārējā tīkla, gabarītus, sliežu platumu vai attālumu starp sliežu ceļiem un ritekļus, kas paredzēti vienīgi vietējai, reģionālai vai vēsturiskai izmantošanai, kā arī ritekļus, kas kursē no trešām valstīm vai uz tām;

bb) “apakšsistēmas” nozīmē vienumu, kas radies pēc dzelzceļu sistēmas sadalīšanas atbilstoši VTP; tās var būt strukturālas vai funkcionālas apakšsistēmas, attiecībā uz kurām jānosaka būtiskās prasības;

cc) “tehniskā pieņemšana” nozīmē procedūru, ko veic kompetentā institūcija, lai atzītu dzelzceļa transportlīdzekli par derīgu ekspluatācijai starptautiskajos pārvadājumos vai lai atzītu konstrukcijas tipu;

dd) [nav izteikts viedoklis]

ee) “tehniskā dokumentācija” nozīmē dokumentāciju, kas attiecas uz ritekli un kas ietver visus tā tehniskos raksturojumus, tostarp šāda dokumentācija var būt lietotāja rokasgrāmata un raksturojumi, kas nepieciešami attiecīgā(-o) objekta(-u) identifikācijai, kā norādīts attiecīgajos VTP;

ee1) “vilciens” nozīmē ar vilci nodrošinātu struktūru, kas sastāv no viena vai vairākiem dzelzceļa transportlīdzekļiem un ir sagatavota ekspluatācijai;

eea) “SITS” nozīmē Savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju, kura pieņemta saskaņā ar Direktīvu 96/48/EK, Direktīvu 2001/16/EK vai Direktīvu 2008/57/EK un kurā ietverta katra apakšsistēma vai apakšsistēmas daļa, lai tiktu ievērotas būtiskās prasības un nodrošināta dzelzceļa sistēmas savstarpējā izmantojamība;

ff) “konstrukcijas tips” nozīmē dzelzceļa transportlīdzekļa konstrukcijas galvenos raksturojumus, kas iekļauti VTP *GEN-D SB* un *SH1* novērtēšanas modulī minētajā tipa pārbaudes sertifikātā vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātā;

l) “modernizācija” nozīmē apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas plašus pārveidošanas darbus, kas uzlabo apakšsistēmas vispārējo darbību.

# 3.a pants

**Mijiedarbība ar citiem starptautiskajiem līgumiem**

1. §. Uzskata, ka dzelzceļa transportlīdzekļiem, kas nodoti ekspluatācijā saskaņā ar piemērojamiem Eiropas Savienības (ES) un atbilstošajiem valsts tiesību aktiem, visas Līgumslēdzējas valstis ir piešķīrušas darbības atļauju saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem šādos gadījumos:

a) ja ir pilnīga atbilstība starp piemērojamo SITS un atbilstošo VTP noteikumiem;

b) ja to piemērojamo SITS kopums, pamatojoties uz kurām dzelzceļa transportlīdzeklim ir izsniegta atļauja, aptver visus to attiecīgo apakšsistēmu aspektus, kas ir ritekļa daļa;

c) ja minētajās SITS nav atklātu punktu par tehnisko savietojamību ar infrastruktūru;

d) ja uz ritekli neattiecas atkāpe un

e) ja uz ritekli neattiecas īpašu gadījumu nosacījumi, kas ierobežo pieņemšanas nosacījumus vai nodošanu ekspluatācijā.

Ja nav izpildīti a)–e) punkta nosacījumi, uz ritekli ir attiecināmas 6. § 4. punkta prasības.

2. §. Dzelzceļa transportlīdzekļus, kam piešķirta darbības atļauja saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem, uzskata par tādiem, kuriem ir piešķirta atļauja nodošanai ekspluatācijā Eiropas Savienības dalībvalstīs un valstīs, kas piemēro Eiropas Savienības tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskiem līgumiem ar Eiropas Savienību, šādos gadījumos:

a) ja ir pilnīga līdzvērtība starp piemērojamo VTP un atbilstošo SITS noteikumiem;

b) ja to piemērojamo VTP kopums, pamatojoties uz kuriem dzelzceļa transportlīdzeklim ir izsniegta atļauja, aptver visus to attiecīgo apakšsistēmu aspektus, kas ir ritekļa daļa;

c) ja minētajos VTP nav atklātu punktu par tehnisko savietojamību ar infrastruktūru;

d) ja uz ritekli neattiecas atkāpe un

e) ja uz ritekli neattiecas īpašu gadījumu nosacījumi, kas ierobežo pieņemšanas nosacījumus vai nodošanu ekspluatācijā.

Ja nav izpildīti a)–e) punkta nosacījumi, riteklim ir vajadzīga atļauja saskaņā ar tiesību aktiem, kas piemērojami Eiropas Savienības dalībvalstīs un valstīs, kuras piemēro Eiropas Savienības tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskajiem nolīgumiem ar Eiropas Savienību.

3. §. Attiecībā uz dzelzceļa transportlīdzekļiem, ko paredzēts izmantot tikai Eiropas Savienības dalībvalstīs, atļaujas piešķiršanu nodošanai ekspluatācijā, ekspluatāciju un tehnisko apkopi reglamentē piemērojamie Eiropas Savienības un valstu tiesību akti. Šis noteikums ir piemērojams arī tām Līgumslēdzējām valstīm, kas piemēro attiecīgos Eiropas Savienības tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskajiem nolīgumiem ar Eiropas Savienību.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, kas darbojas ES, ES tiesību akti ir prioritāri pār šo vienveida noteikumu noteikumiem.

4. §. Šā panta 1. § un 2. § *mutatis mutandis* attiecas uz pieņemšanu / atļauju izsniegšanu ritekļu tipiem.

5. §. Uzņēmums, kas ir atbildīgs par kravas vagona uzturēšanu[[2]](#footnote-2) (*ECM*) un kas sertificēts saskaņā ar 15. panta 2. §, uzskatāms par sertificētu saskaņā ar piemērojamiem Eiropas Savienības un attiecīgajiem valsts tiesību aktiem un otrādi, ja sertifikācijas sistēma, kas pieņemta saskaņā ar ES Dzelzceļu drošības direktīvas 2004/49/EK 14.a panta 5. punktu, ir pilnīgi līdzvērtīga noteikumiem, ko pieņēmusi Tehnisko ekspertu komiteja saskaņā ar 15. panta 2. §. Pieņemtie noteikumi ir ietverti šo vienveida noteikumu A pielikumā.

# 4. pants

# Procedūra

1. §. Ritekļa tehniskā pieņemšana tiek veikta:

a) vienā etapā, attiecīgajam atsevišķajam riteklim izsniedzot darbības atļauju, vai

b) divos secīgos etapos, izsniedzot:

* + apliecinājumu par konstrukcijas tipa pieņemšanu konkrētajam konstrukcijas tipam un
	+ pēc tam izsniedzot darbības atļauju atsevišķiem ritekļiem, kas atbilst šim konstrukcijas tipam, tādējādi vienkāršotā procedūrā apliecinot minēto ritekļu atbilstību šim tipam.

Ja ritekli pieņem vienā etapā, vienlaikus tiek pieņemts arī ritekļa konstrukcijas tips.

2. §. Novērtē ritekļa vai konstrukcijas elementa atbilstību VTP noteikumiem un piemērojamām valsts tehniskajām prasībām. VTP sertifikātu novērtēšanas procedūras un saturs ir noteikti attiecīgajos VTP.

Tehnisko ekspertu komiteja ir kompetenta grozīt vai atsaukt VTP sertifikātu novērtēšanas procedūras un saturu.

Ritekļa atbilstību VTP noteikumiem, kas ir pamatā pieņemšanai, var novērtēt pa daļām, vai arī novērtēšanas iestāde var to pārbaudīt noteiktos posmos, katrā gadījumā izsniedzot starpposma verifikācijas apliecinājumu.

3. §. Dzelzceļa infrastruktūras tehniskās pieņemšanas procedūrai ir jāatbilst attiecīgajā Līgumslēdzējā valstī spēkā esošajiem noteikumiem.

# 5. pants

# Kompetentā institūcija

1. §. Dzelzceļa transportlīdzekļu tehniskā pieņemšana ir to valsts vai starptautisko institūciju uzdevums, kas šajā jomā ir kompetentas (turpmāk – “kompetentā institūcija”) saskaņā ar katrā Līgumslēdzējā valstī spēkā esošajiem tiesību aktiem un priekšrakstiem.

2. §. Kompetentās institūcijas savu kompetenci veikt novērtējumus, tostarp izsniegt attiecīgos verifikācijas sertifikātus, var daļēji vai pilnīgi nodot vai saskaņā ar savā valstī spēkā esošajiem noteikumiem tās daļēji vai pilnīgi to nodod novērtēšanas iestādēm.

Kompetenci ir aizliegts nodot:

a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam;

b) infrastruktūras pārvaldītājam;

c) turētājam;

d) uzņēmumam, kas ir atbildīgs par uzturēšanu (*ECM*), saskaņā ar 15. pantu;

e) dzelzceļa materiāla projektētājam vai ražotājam, kas tieši vai netieši piedalās dzelzceļa materiālu ražošanā,

tostarp iepriekšminēto vienību meitasuzņēmumiem.

3. §. Lai 2. § minētā novērtēšanas iestāde tiktu atzīta vai akreditēta, jāizpilda šādi nosacījumi:

a) iestādei tās uzbūvē, juridiskajā struktūrā un lēmumu pieņemšanā jābūt neatkarīgai no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, infrastruktūras pārvaldītāja, pretendenta un valsts pasūtījuma piešķīrēja;

b) proti, novērtēšanas iestāde un par novērtēšanu atbildīgais personāls ir funkcionāli neatkarīgi no iestādēm, kas ir atbildīgas par nelaimes gadījumu izmeklēšanu;

c) novērtēšanas iestāde atbilst prasībām, kas noteiktas attiecīgajos VTP.

4. §. Prasības, kas noteiktas 3. §, *mutatis mutandis* attiecas uz kompetento institūciju tādu 2. § minēto uzdevumu izpildē, kuri nav nodoti novērtēšanas iestādei.

5. §. Izmantojot paziņojumu vai attiecīgā gadījumā līdzekļus, kas paredzēti Eiropas Savienības tiesību aktos vai to valstu tiesību aktos, kuras piemēro Eiropas Savienības tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskajiem līgumiem ar Eiropas Savienību, Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka Ģenerālsekretārs ir informēts par kompetento institūciju, novērtēšanas iestādēm un, ja piemērojams, akreditācijas iestādi vai 2. panta wa) punkta 1) apakšpunktā minēto kompetento valsts iestādi, norādot katras iestādes atbildības jomu. Ģenerālsekretārs publicē kompetento institūciju, novērtēšanas iestāžu un akreditācijas iestāžu vai kompetento valsts iestāžu sarakstu, to identifikācijas numuru, ja piemērojams, un atbildības jomas un nodrošina šā saraksta atjaunināšanu.

6. §. Līgumslēdzēja valsts nodrošina pastāvīgu 2. § norādīto novērtēšanas iestāžu uzraudzību un atsauc kompetenci novērtēšanas iestādei, kas vairs neatbilst 3. § minētajiem kritērijiem, un tādā gadījumā nekavējoties par to informē Ģenerālsekretāru.

7. §. Ja Līgumslēdzēja valsts uzskata, ka citas Līgumslēdzējas valsts novērtēšanas vai kompetentā institūcija neatbilst 3. § kritērijiem, jautājuma risināšanu nodod Tehnisko ekspertu komitejai, kas četru mēnešu laikā informē attiecīgo Līgumslēdzēju valsti par visām veicamajām izmaiņām, kuras vajadzīgas, lai novērtēšanas vai kompetentā institūcija saglabātu tai piešķirto statusu. Šajā saistībā Tehnisko ekspertu komiteja var nolemt uzdot Līgumslēdzējai valstij apturēt vai atsaukt tehniskos sertifikātus, kas izsniegti, pamatojoties uz novērtēšanas vai kompetentās institūcijas veikto darbu.

# 6. pants

**Tehnisko sertifikātu derīgums**

1. §. Tehniskie sertifikāti, kas minēti 11. pantā un ko saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem izsniegusi Līgumslēdzējas valsts kompetentā institūcija, ir derīgi visās pārējās Līgumslēdzējās valstīs. Tomēr attiecībā uz tādu ritekļu apriti un izmantošanu, kuriem izsniegti šie sertifikāti, šo pārējo valstu teritorijās ir jāievēro šā panta noteikumi.

2. §. Darbības atļauja ļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem izmantot ritekli tikai tādās infrastruktūrās, kas ir saderīgas ar ritekli saskaņā ar tā specifikācijām un citiem atļaujas nosacījumiem; dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumam ir pienākums to nodrošināt.

3. §. Neskarot 3.a pantu, darbības atļauja, kas izdota riteklim, kurš atbilst visiem piemērojamiem VTP, ir derīga citu Līgumslēdzēju valstu teritorijās ar nosacījumu, ka:

a) šajos VTP ir ietvertas visas būtiskās prasības un

b) uz ritekli neattiecas:

* + īpašs gadījums, kas ietekmē tehnisko savietojamību ar attiecīgās Līgumslēdzējas valsts tīklu, vai
	+ atklātie punkti, kas saistīti ar iespēju nodrošināt tehnisko savietojamību ar infrastruktūru, vai
	+ atkāpe.

Brīvās aprites nosacījumus var norādīt arī attiecīgajos VTP.

4. §. a) Ja Līgumslēdzējā valstī ir izdota darbības atļauja riteklim:

* + uz kuru attiecas īpašs gadījums, kas ietekmē tehnisko savietojamību ar attiecīgās Līgumslēdzējas valsts tīklu, atklāts punkts, kas saistīts ar iespēju nodrošināt tehnisko savietojamību ar infrastruktūru, vai atkāpe vai
	+ kurš neatbilst VTP par ritošo sastāvu un visiem citiem attiecīgajiem noteikumiem, vai

b) ja VTP nav ietvertas visas būtiskās prasības,

pārējo valstu kompetentās institūcijas var lūgt, lai pretendents sniegtu papildu tehnisko informāciju, piemēram, par riska analīzi un/vai ritekļa testiem, pirms tās piešķir darbības papildatļauju.

Attiecībā uz to ritekļa daļu, kas atbilst VTP vai to daļai, kompetentajām institūcijām ir jāatzīst pārbaudes, ko saskaņā ar VTP ir veikušas citas kompetentās institūcijas vai novērtēšanas iestādes. Attiecībā uz pārējo ritekļa daļu kompetentās institūcijas pilnīgi ņem vērā atbilstību tabulu, kas minēta *APTU* Vienveida noteikumu 13. pantā.

Atkārtoti nevērtē to, vai ir izpildīti:

* identiski noteikumi un noteikumi, kas atzīti par līdzvērtīgiem;
* noteikumi, kas nav saistīti ar īpašu gadījumu, kurš ietekmē tehnisko savietojamību ar attiecīgās Līgumslēdzējas valsts tīklu, un
* noteikumi, kas neattiecas uz tehnisko savietojamību ar infrastruktūru.

5. §. Šā panta 2.–4. § *mutatis mutandis* attiecas uz konstrukcijas tipa pieņemšanu.

# 6.a pants

**Procedūru dokumentācijas atzīšana**

1. §. Institūcijas un kompetentās iestādes, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, turētāji un infrastruktūras pārvaldītāji visās Līgumslēdzējās valstīs par pietiekamiem pierādījumiem atzīst novērtējumus, deklarācijas un citu dokumentāciju, kas sagatavota saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem.

2. §. Ja prasība vai noteikums ir atzīts par līdzvērtīgu saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 13. pantu, netiek atkārtoti saistītie novērtējumi un testi, kas jau ir veikti un dokumentēti.

# 6.b pants

**Tehnisko un ekspluatācijas testu atzīšana**

Tehnisko ekspertu komiteja var pieņemt šo vienveida noteikumu pielikumā iekļaujamus noteikumus un vienā vai vairākos VTP iekļaujamas prasības par noteikumiem un savstarpēju atzīšanu attiecībā uz tehniskajām apskatēm, ekspluatācijā pieņemto ritekļu tehniskās apkopes dokumentāciju un ekspluatācijas testiem, piemēram, vilciena bremžu pārbaudi.

# 7. pants

# Ritekļiem piemērojamie priekšraksti

1. §. Lai dzelzceļa transportlīdzeklis tiktu laists apritē starptautiskajiem pārvadājumiem, tam jāatbilst:

a) piemērojamiem VTP;

b) attiecīgā gadījumā *RID* noteikumiem un

c) visām citām specifikācijām, lai izpildītu piemērojamās būtiskās prasības.

1.a §. Ritekļiem jāatbilst VTP, kas piemērojami pieņemšanas, modernizācijas vai atjaunošanas laikā, saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem; šo atbilstību pastāvīgi uztur katram riteklim, kamēr vien tas tiek ekspluatēts.

2. §. Ja nav apakšsistēmai piemērojamu VTP, tehnisko pieņemšanu veic, pamatojoties uz *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantā minētajām spēkā esošajām valsts tehniskajām prasībām, kas piemērojamas Līgumslēdzējā valstī, kurā iesniegts tehniskās pieņemšanas pieteikums.

3. §. Ja nav spēkā visi VTP, kas būtu piemērojami riteklim, vai ja ir īpaši gadījumi vai atklāti punkti, tehniskā pieņemšana balstās uz:

a) VTP noteikumiem;

b) attiecīgā gadījumā *RID* noteikumiem un

c) spēkā esošām piemērojamām valsts tehniskajām prasībām saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantu.

# 7.a pants

# Atkāpes

Tehnisko ekspertu komiteja ir kompetenta pieņemt vadlīnijas vai obligātos noteikumus attiecībā uz atkāpēm no strukturāliem un funkcionāliem VTP.

Vadlīnijas un noteikumi ir izklāstīti šo vienveida noteikumu B pielikumā.

# 8. pants

**Dzelzceļa infrastruktūrai piemērojamie priekšraksti**

1. §. Dzelzceļa infrastruktūrai ir jāatbilst:

a) VTP noteikumiem un

b) attiecīgā gadījumā *RID* noteikumiem,

c) visām citām specifikācijām, lai izpildītu piemērojamās būtiskās prasības.

2. §. Attiecībā uz infrastruktūras pieņemšanu un tās uzturēšanas uzraudzību joprojām jāievēro noteikumi, kas ir spēkā tajā Līgumslēdzējā valstī, kurā infrastruktūra atrodas.

3. §. Attiecībā uz infrastruktūru tiek *mutatis mutandis* piemērots 7. un 7.a pants.

# 10. pants

**Tehnisko sertifikātu un deklarāciju piemērošana un piešķiršana, kā arī saistītie nosacījumi**

1. §. Tehnisko sertifikātu piešķir saistībā ar dzelzceļa transportlīdzekļa konstrukcijas tipu vai pašu dzelzceļa transportlīdzekli.

2. §. [nav izteikts viedoklis]

3. §. Tehniskā sertifikāta pieteikumu var iesniegt jebkuras Līgumslēdzējas valsts kompetentajā institūcijā.

3.a §. Pieteikumu novērtējumam un atbilstošu VTP sertifikātu un deklarāciju izdošanai var iesniegt jebkurai novērtēšanas iestādei, kurai kompetentā institūcija ir pilnīgi vai daļēji nodevusi kompetenci veikt novērtēšanu saskaņā ar 5. panta 2. §.

4. §. Ja uz ritekli attiecas 6. panta 4. §, pretendents norāda Līgumslēdzējas valstis (attiecīgā gadījumā dzelzceļa līnijas), kurās ir nepieciešami tehniskie sertifikāti, lai tiktu atļauta brīva aprite; šajā gadījumā kompetentajām institūcijām un iesaistītajām novērtēšanas iestādēm jāsadarbojas, lai atvieglotu procesu pretendentam.

5. §. Visas izmaksas, kas rodas pieņemšanas procesā, sedz pretendents, ja vien tiesību aktos un priekšrakstos, kas ir spēkā valstī, kurā tiek piešķirta darbības atļauja, nav noteikts citādi. Kompetentai institūcijai nav atļauts izsniegt darbības atļaujas peļņas gūšanas nolūkā.

5.a §. Visus lēmumus pieņem un novērtējumus, testus utt. veic tā, lai izvairītos no jebkādas diskriminācijas.

6. §. Pretendents izstrādā un savam pieteikumam pievieno tehnisko dokumentāciju, kurā ietverta VTP prasītā informācija. Novērtēšanas iestāde apkopo tehnisko dokumentāciju.

7. §. Katru novērtējumu novērtēšanas iestāde dokumentē novērtējuma ziņojumā, kurā pamato novērtējumu, norādot, attiecībā uz kuru noteikumu izpildi objekts ir ticis novērtēts un vai objekts šo vērtēšanu ir vai nav izturējis.

8. §. Darbības atļaujas sertifikāta pretendents, izmantojot vienkāršotu tehniskās pieņemšanas procedūru, kas izklāstīta 4. panta 1. § b) punktā, savam pieteikumam pievieno konstrukcijas tipa sertifikātu, kas noteikts saskaņā ar 11. panta 2. §, un piemērotā veidā apliecina, ka ritekļi, saistībā ar kuriem tiek iesniegts darbības atļaujas sertifikāta pieteikums, atbilst minētā tipa konstrukcijai.

Attiecībā uz jauniem ritekļiem piemērots apliecinājums ir VTP verifikācijas sertifikāts, ko saskaņā ar attiecīgajiem VTP izdevusi novērtēšanas iestāde.

9. §. Tehnisko sertifikātu principā piešķir uz neierobežotu laiku; tā darbības joma var būt vispārīga vai ierobežota.

10. §. Ja ir mainīti attiecīgie noteikumi 7. pantā minētajos priekšrakstos, pamatojoties uz kuriem ir pieņemts konstrukcijas tips, un ja nevar piemērot attiecīgus pārejas noteikumus, Līgumslēdzēja valsts, kurā ir izsniegts atbilstošais konstrukcijas tipa sertifikāts, pēc apspriešanās ar citām valstīm, kurās sertifikāts ir derīgs saskaņā ar 6. pantu, izlemj, vai sertifikāts var palikt spēkā vai arī tas ir jāatjauno, lai varētu tikt pieņemti jauni ritekļi, kas atbilst šim tipam. Tipa atjaunotas pieņemšanas gadījumā pārbaudāmie kritēriji var attiekties tikai uz mainītajiem noteikumiem. Tipa pieņemšanas atjaunošana neietekmē darbības atļaujas, kas jau ir piešķirtas ritekļiem, pamatojoties uz iepriekš pieņemtajiem tipiem.

11. §. Veicot atjaunošanu vai modernizāciju, līgumslēdzējs vai ražotājs nosūta projekta dokumentāciju attiecīgajai Līgumslēdzējai valstij. Dalībvalsts šos dokumentus pārbauda un, ņemot vērā piemērojamajos VTP norādīto īstenošanas stratēģiju, izlemj, vai veicamais darbs ir tik apjomīgs, ka ir vajadzīga jauna darbības atļauja šo vienveida noteikumu izpratnē.

Šāda jauna darbības atļauja vajadzīga ikreiz, kad paredzētie darbi var nelabvēlīgi ietekmēt attiecīgās apakšsistēmas vispārējo drošības līmeni. Ja vajadzīga jauna atļauja, Līgumslēdzēja valsts nolemj, ciktāl projektam jāpiemēro atbilstošo VTP noteikumi.

Līgumslēdzēja valsts pieņem lēmumu ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc tam, kad pretendents ir iesniedzis pilnīgu dokumentāciju.

Ja nepieciešama jauna atļauja un ja VTP netiek pilnīgi piemēroti, riteklim izsniedzama jauna atļauja, uz kuru attiecas 6. panta 4. § nosacījumi, un Līgumslēdzējas valstis paziņo Ģenerālsekretāram:

a) iemeslu, kāpēc VTP netiek pilnīgi piemēroti;

b) tehnisko raksturojumu, kas piemērojams VTP vietā, un

c) iestādes, kas atbildīgas par b) punktā minēto tehnisko raksturojumu novērtēšanu.

Paziņoto informāciju Ģenerālsekretārs publicē Organizācijas tīmekļa vietnē.

12. §. Šā panta 11. § *mutatis mutandis* attiecas uz konstrukcijas tipa sertifikātu un visām deklarācijām, kas saistītas ar attiecīgo konstrukciju vai konstrukcijas elementiem.

# 10.a pants

**Noteikumi par tehnisko sertifikātu atsaukšanu vai apturēšanu**

1. §. Ja Līgumslēdzējas valsts kompetentā institūcija, kas nav (pirmās) darbības atļaujas piešķīrēja, atklāj neatbilstību, tā visu informāciju iesniedz (pirmās) atļaujas izdevējinstitūcijai; ja neatbilstība attiecas uz konstrukcijas tipa sertifikātu, informē arī šā sertifikāta izdevējinstitūciju.

2. §. Darbības atļaujas sertifikātu var atsaukt:

a) ja dzelzceļa transportlīdzeklis vairs neatbilst:

* + prasībām, kas ietvertas VTP un piemērojamos valsts noteikumos, kuri ir spēkā saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantu, vai
	+ īpašiem pieņemšanas nosacījumiem saskaņā ar 7.a pantu, vai
	+ konstrukcijas un aprīkojuma priekšrakstiem, kas iekļauti *RID*, vai

b) ja turētājs neievēro kompetentās institūcijas prasību novērst trūkumus noteiktā laikā vai

c) ja nav izpildīti nosacījumi, kas izriet no pieņemšanas ierobežojumiem saskaņā ar 10. panta 10. §, vai nav nodrošināta atbilstība minētajiem nosacījumiem.

3. §. Konstrukcijas tipa sertifikātu vai darbības atļaujas sertifikātu var atsaukt tikai tā institūcija, kas piešķīrusi minētos sertifikātus.

4. §. Darbības atļaujas sertifikāts tiek apturēts, ja:

a) dzelzceļa transportlīdzeklim neveic tehniskās pārbaudes, apskates, tehniskās apkopes un ekipēšanas pasākumus, kas noteikti tā tehniskās apkopes dokumentācijā, VTP, īpašos pieņemšanas nosacījumos saskaņā ar 7.a pantu vai *RID* ietvertajos konstrukcijas un iekārtas noteikumos (vai ja netiek ievēroti termiņi);

b) dzelzceļa transportlīdzekļa nopietnu bojājumu gadījumā netiek ievērots kompetentās institūcijas rīkojums parādīt ritekli;

c) netiek nodrošināta atbilstība šiem vienveida noteikumiem un VTP prasībām;

d) netiek ievēroti spēkā esošie valsts noteikumi saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantu vai paziņotie līdzvērtīgie noteikumi saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 13. pantu. Sertifikāta darbību aptur attiecīgajai(-ām) Līgumslēdzējai(-ām) valstij(-īm).

5. §. Darbības atļaujas sertifikāts zaudē spēku, kad dzelzceļa transportlīdzekli izņem no ekspluatācijas. Par šo izņemšanu no ekspluatācijas paziņo saskaņā ar 13. panta 4. §.

6. §. Šā panta 1.–4. § *mutatis mutandis* attiecas uz konstrukcijas tipa sertifikātu.

# 10.b pants

**Novērtējumu un procedūru noteikumi**

1. §. Tehnisko ekspertu komiteja ir kompetenta pieņemt obligātos noteikumus novērtējumu un tehniskās pieņemšanas procedūru veikšanai. Novērtējumu noteikumi ir izklāstīti attiecīgajos VTP.

2. §. Papildus, bet ne pretrunā noteikumiem, ko saskaņā ar 1. § izstrādājusi Tehnisko ekspertu komiteja, Līgumslēdzējas valstis vai reģionālās organizācijas var pieņemt (vai saglabāt) noteikumus par nediskriminējošām, sīki izstrādātām obligātām procedūrām novērtējumu veikšanai un prasībām attiecībā uz deklarācijām. Par šiem noteikumiem paziņo Ģenerālsekretāram, kurš informē Tehnisko ekspertu komiteju, un Organizācija publicē minētos noteikumus.

# 11. pants

# Tehniskie sertifikāti

1. §. Konstrukcijas tipa pieņemšanu un darbības atļauju apliecina ar atsevišķiem dokumentiem, kas saucas: “Konstrukcijas tipa sertifikāts” un “Darbības atļaujas sertifikāts”.

2. §. Konstrukcijas tipa sertifikātā:

a) norāda dzelzceļa transportlīdzekļa konstrukcijas tipa projektētāju un paredzēto ražotāju;

b) pievieno tehnisko dokumentāciju;

c) vajadzības gadījumā norāda īpašus ekspluatācijas ierobežojumus un nosacījumus šim dzelzceļa transportlīdzekļa konstrukcijas tipam un dzelzceļa transportlīdzeklim, kas atbilst šim konstrukcijas tipam;

d) pievieno novērtējuma ziņojumu(-us);

e) vajadzības gadījumā norāda visas izdotās saistītās deklarācijas (atbilstības un verifikācijas);

f) norāda kompetento izdevējinstitūciju, izdošanas datumu un ietver institūcijas pilnvarotās personas parakstu;

g) vajadzības gadījumā norāda tā derīguma termiņu;

h) ritekļiem, uz kuriem attiecas 6. panta 4. §, pievieno valsts papildatļauju (ja tādas ir) kopijas.

3. §. Darbības atļaujas sertifikātā norāda:

a) visu 2. § norādīto informāciju;

b) identifikācijas kodu(-us) riteklim(-ļiem), uz ko attiecas sertifikāts;

c) informāciju par to dzelzceļa transportlīdzekļa(-u) turētāju, uz ko attiecas sertifikāts tā izdošanas dienā;

d) vajadzības gadījumā – tā derīguma termiņu.

4. §. Darbības atļaujas sertifikāts var attiekties uz viena un tā paša tipa ritekļu grupu, un tādā gadījumā saskaņā ar 3. § prasīto informāciju identificējami sniedz par katru grupā ietilpstošo ritekli un tehniskajā dokumentācijā ietver sarakstu ar identificējamu dokumentāciju par testiem, kas veikti katram riteklim.

5. §. Tehniskajā dokumentācijā ietver VTP noteikumos prasīto informāciju.

6. §. Izdrukātajiem sertifikātiem jābūt sagatavotiem vienā no Konvencijas 1. panta 6. § norādītajām darba valodām.

7. §. Kompetentā institūcija pretendentam izsniedz 2. § un 3. § minētos sertifikātus.

8. §. Darbības atļaujas sertifikāts ir saistīts ar objektu. Tiklīdz riteklis ir nodots ekspluatācijā, darbības atļaujas sertifikāta (tostarp tehniskās dokumentācijas) turētājs, ja tas nav pašreizējais turētājs, nekavējoties nodod pašreizējam turētājam sertifikātu kopā ar tehniskās apkopes dokumentāciju, kā arī dara pieejamas visas tehniskās apkopes un ekspluatācijas instrukcijas, kas joprojām atrodas viņa īpašumā.

9. §. Šā panta 8. § *mutatis mutandis* attiecas uz ritekļiem un dzelzceļa materiāliem, kas pieņemti ekspluatācijā saskaņā ar 19. pantu, turklāt par attiecīgo dokumentāciju uzskata apstiprinājuma dokumentāciju un jebkuru citu dokumentāciju, kas pilnīgi vai daļēji satur jebkādu informāciju, kura ir līdzīga tai, kas iekļauta tehniskās dokumentācijas un tehniskās apkopes dokumentācijas prasībās.

# 12. pants

# Vienotas formas

1. §. Organizācija nosaka vienotu formu 11. pantā norādītajiem sertifikātiem un 10. panta 7. § norādītajam novērtējuma ziņojumam.

2. §. Attiecīgo formu izstrādā un pieņem Tehnisko ekspertu komiteja, un to publicē Organizācijas tīmekļa vietnē.

3. §. Tehnisko ekspertu komiteja var nolemt ļaut atzīt par līdzvērtīgiem aizstājējiem tādus sertifikātus, kas sagatavoti citā noteiktā formā, kas nav šajos vienveida noteikumos noteiktā forma, bet kas satur 11. pantā prasīto informāciju.

# 13. pants

# Reģistri

1. §. Valsts ritekļu reģistru (VRR) izveido saskaņā ar TEK pieņemtajām specifikācijām tādas elektroniskas datu bankas veidā, kurā ir informācija par dzelzceļa transportlīdzekļiem, kam izsniegts darbības atļaujas sertifikāts. Reģistrā iekļauj arī dzelzceļa transportlīdzekļus, kas pieņemti ekspluatācijā saskaņā ar 19. pantu; tajā var tikt ietverti dzelzceļa transportlīdzekļi, kas pieņemti ekspluatācijā tikai iekšzemes pārvadājumiem.

1.a §. Organizācija izveido un pastāvīgi atjaunina vai dara pieejamu reģistru, kurā norādīti to uzņēmumu sertifikāti, kas ir atbildīgi par uzturēšanu (*ECM*), un *ECM* sertifikācijas iestādes.

1.b §. Organizācija izveido un pastāvīgi atjaunina vai dara pieejamu reģistru, kurā norādīti Ritekļa turētāja marķējuma kodi.

2. §. [nav izteikts viedoklis]

3. §. Tehnisko ekspertu komiteja var nolemt datu bankā iekļaut citus datus, kas izmantojami dzelzceļa darbībām, piemēram, konstrukcijas tipus, informāciju par ekspluatācijā pieņemto ritekļu deklarācijām, pārbaudēm un tehnisko apkopi (tostarp par nākamās pārbaudes veikšanas laiku), informāciju, kas nepieciešama, lai noteiktu, vai riteklis un tīkls ir tehniski savietojami, informāciju par nelaimes gadījumiem un incidentiem, kā arī reģistrus par ritekļu kodiem, atrašanās vietu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, turētājiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, darbnīcām, ražotājiem utt. 4. §. Tehnisko ekspertu komiteja ir kompetenta pieņemt lēmumu par izmaiņu veikšanu šajā pantā minētajos reģistros un datubāzēs, kā arī to apvienošanu vai atsaukšanu. Tehnisko ekspertu komiteja nosaka šajā pantā minēto reģistru funkcionālo un tehnisko arhitektūru, kā arī var noteikt, kādi dati ir iekļaujami, kad un kā dati tiks sniegti, kādas būs piekļuves tiesības, kā arī citus administratīvos un organizatoriskos noteikumus, tostarp izmantojamo datubāzes struktūru. Visos gadījumos reģistrācijas turētājs nekavējoties paziņo reģistru uzturošajai iestādei par turētāja maiņu, *ECM* maiņu, izņemšanu no ekspluatācijas, oficiālu kustības aizliegumu, sertifikātu, deklarāciju vai citu pierādījumu dokumentu darbības apturēšanu un atsaukšanu, kā arī ritekļu modifikāciju, kuras dēļ notikusi atkāpšanās no prasībām, kas piemērojamas pieņemtajam konstrukcijas tipam.

5. §. Piemērojot šo pantu, Tehnisko ekspertu komiteja ņem vērā reģistrus, ko izveidojušas Līgumslēdzējas valstis un reģionālās organizācijas, tā, lai samazinātu pārmērīgu slogu iesaistītajām pusēm, piemēram, reģionālajām organizācijām, Līgumslēdzējām valstīm, kompetentajām institūcijām un nozarei. Lai samazinātu arī Organizācijas izmaksas un iegūtu saskaņotas reģistru sistēmas, visas iesaistītās puses ar Organizāciju saskaņo savus plānus par tādu reģistru izveidi un pilnveidošanu, kas ietilpst šo vienveida noteikumu darbības jomā.

6. §. Saskaņā ar 1. § datu bankā reģistrētos datus uzskata par *prima facie* pierādījumu dzelzceļa transportlīdzekļa tehniskai pieņemšanai.

7. §. Tehnisko ekspertu komiteja var nolemt, ka datu bankas izveidošanas un darbības izmaksas pilnīgi vai daļēji sedz lietotāji.

# 14. pants

# Uzraksti un apzīmējumi

1. §. Dzelzceļa transportlīdzekļiem, kam izsniegta darbības atļauja, jābūt marķētiem ar VTP paredzētajiem uzrakstiem un apzīmējumiem, tostarp unikālo ritekļa numuru.

Kompetentā institūcija, kas piešķir (pirmo) darbības atļauju, ir atbildīga par to, lai katram riteklim tiktu piešķirts burtu un ciparu identifikācijas kods.

Šis kods, kurā iekļauts (pirmās) atļaujas izdevējvalsts kods, jānorāda uz katra ritekļa un jāievada šīs valsts VRR.

2. §. Tehnisko ekspertu komiteja var noteikt apzīmējumu, kas apliecina, ka ar to marķētam riteklim ir piešķirta darbības atļauja ekspluatācijai starptautiskajos pārvadājumos saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem.

3. §. Tehnisko ekspertu komiteja var noteikt pārejas termiņus, kuros dzelzceļa transportlīdzekļiem, kas laisti apritē starptautiskajiem pārvadājumiem, var būt uzraksti un apzīmējumi, kas atšķiras no 1. § un 2. § noteiktajiem.

# 15. pants

# Ritekļu tehniskā apkope

1. §. Dzelzceļa transportlīdzekļiem jābūt labā uzturēšanas stāvoklī tādā ziņā, lai tie atbilstu 7. panta noteikumiem. Ritekļu stāvoklis nekādā veidā nedrīkst negatīvi ietekmēt to ekspluatācijas drošību, un to aprite vai izmantošana starptautiskajos pārvadājumos nedrīkst nodarīt kaitējumu infrastruktūrai, videi un sabiedrības veselībai. Šajā saistībā dzelzceļa transportlīdzekļus dara pieejamus un pakļauj apkalpošanas, pārbaudes un tehniskās apkopes darbībām, kas noteiktas Tehniskās apkopes dokumentācijā. Turētājam ir pienākums šim nolūkam izraudzīties *ECM*.

2. §. Pirms darbības atļaujas piešķiršanas vai izmantošanas tīklā katram dzelzceļa transportlīdzeklim izraugās *ECM*, un šo uzņēmumu reģistrē 13. pantā minētajā datu bankā. *ECM*, izmantojot tehniskās apkopes sistēmu, nodrošina, ka ritekļi, par kuru uzturēšanu attiecīgais uzņēmums ir atbildīgs, ir droši ekspluatācijai. *ECM* var izmantot darbuzņēmējus, tostarp tehniskās apkopes darbnīcas.

Tehnisko ekspertu komiteja ir kompetenta pieņemt un grozīt *ECM* un tehniskās apkopes darbnīcu sertifikācijas un revīzijas noteikumus. Noteikumi ir ietverti šo vienveida noteikumu A pielikumā.

Kravas vagonu *ECM* sertificē *ECM* sertifikācijas iestāde, kas akreditēta vai atzīta kādā no Līgumslēdzējām valstīm saskaņā ar šo vienveida noteikumu A pielikumu.

3. §. Turētājs nodrošina, ka *ECM*, ciktāl tas nepieciešams tehniskās apkopes veikšanai, ir pieejami elementi, kas attiecas uz instrukcijām par ekipēšanu, pastāvīgu vai regulāru uzraudzību, regulēšanu un uzturēšanu.

*ECM* tieši vai ar turētāja starpniecību jānodrošina, ka attiecībā uz tehnisko apkopi un ekspluatācijas ierobežojumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir pieejama uzticama informācija, kas ir vajadzīga un pietiekama, lai veicinātu drošu ekspluatāciju.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir tieši vai ar turētāja starpniecību laikus jāsniedz *ECM* informācija par to ritekļu darbību (tostarp nobraukumu, darbību un incidentu / nelaimes gadījumu veidu un apmēru), par kuriem *ECM* ir atbildīgs.

4. §. Ekspluatācijā pieņemta ritekļa *ECM* glabā un atjaunina attiecīgā ritekļa tehniskās apkopes dokumentāciju un tehniskās apkopes uzskaites dokumentāciju. *ECM* informē turētāju par tehniskās apkopes uzskaites dokumentācijas atjauninājumiem. Kompetentajai valsts institūcijai nodrošina piekļuvi dokumentācijai, lai tā varētu veikt pārbaudi.

# 15.a pants

**Vilciena sastāvs un darbība**

1. §. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums kontrolē riskus, kas saistīti ar tā darbībām, jo īpaši tos, kas attiecas uz vilcienu darbību. Šajā nolūkā tas nodrošina šo vilcienu atbilstību būtiskajām prasībām, jo īpaši:

a) nodrošina pareizas un drošas vilciena sastāva izveides un sagatavošanas procedūras, tostarp pārbaudes pirms atiešanas;

b) ņem vērā informāciju, kas nepieciešama katra ritekļa drošai ekspluatācijai, tostarp iespējamos ekspluatācijas ierobežojumus;

c) izmanto ritekļus tikai atbilstīgi tiem noteiktajiem lietošanas ierobežojumiem un nosacījumiem;

d) izpilda prasību ievērot priekšrakstus attiecībā uz ekspluatāciju starptautiskajos pārvadājumos, piemēram, tos, kas norādīti attiecīgajos VTP;

e) nodrošina, ka katram riteklim ir izraudzīts *ECM* un, ja piemērojams, ka *ECM* ir derīgs sertifikāts.

2. §. Noteikumus, kas izklāstīti 1. §, *mutatis mutandis* piemēro struktūrām, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un kas ekspluatē vilcienus, pašas uzņemoties atbildību.

3. §. Turētājs nodrošina, ka ikvienam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas ekspluatē ritekli, – ciktāl tas nepieciešams darbības veikšanai – ir pieejami elementi, kas attiecas uz lietošanas nosacījumiem un ierobežojumiem, kā arī ekipējumu un pastāvīgu vai regulāru uzraudzību.

4. §. Infrastruktūras pārvaldītājs visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tā tīklā, – ciktāl tas nepieciešams darbības veikšanai – dara pieejamus elementus saistībā ar infrastruktūras raksturojumu.

# 16. pants

**Nelaimes gadījumi, incidenti un nopietni bojājumi**

1. §. Nelaimes gadījuma, incidenta vai dzelzceļa transportlīdzeklim nodarīta nopietna bojājuma gadījumā visām iesaistītajām pusēm (infrastruktūras pārvaldītājiem, turētājiem, *ECM*, iesaistītajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un, iespējams, citiem) var prasīt:

a) nekavējoties veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu dzelzceļa pārvadājumu drošību, saudzīgu attieksmi pret apkārtējo vidi un sabiedrības veselību, un

b) noteikt nelaimes gadījuma, incidenta vai nopietna bojājuma cēloņus.

1.a §. Šā panta 1. § minētie pasākumi ir savstarpēji jāsaskaņo. Šāda saskaņošana ir infrastruktūras pārvaldītāja pienākums, ja vien attiecīgajā valstī spēkā esošie noteikumi neparedz citādi. Papildus izmeklēšanai, kas jāveic iesaistītajām pusēm, Līgumslēdzēja valsts var pieprasīt veikt neatkarīgu izmeklēšanu.

2. §. Riteklis uzskatāms par nopietni bojātu, ja to nevar salabot, veicot vienkāršas darbības, kas ļautu to pievienot vilcienam un ekspluatēt uz paša riteņiem, neradot ekspluatācijas draudus. Ja remontu var veikt ne ilgāk kā 72 stundās vai ja tā izmaksas nepārsniedz 0,18 miljonus SDR, bojājumu neuzskata par nopietnu.

3. §. Par nelaimes gadījumiem, incidentiem un nopietniem bojājumiem nekavējoties jāziņo institūcijai vai organizācijai, kas laidusi ritekli apritē. Šī institūcija vai organizācija var prasīt nodot bojāto ritekli – iespējams, jau salabotu – pārbaudei, lai noteiktu, vai joprojām ir derīga izsniegtā darbības atļauja. Vajadzības gadījumā darbības atļaujas izsniegšanas procedūra jāveic atkārtoti.

4. §. Līgumslēdzējas valstis veic to teritorijā notikušo starptautisko pārvadājumu nelaimes gadījumu, incidentu un nopietnu bojājumu uzskaiti, publicē ziņojumus par izmeklēšanu, tostarp savus konstatējumus un ieteikumus, informē attiecīgās institūcijas un Organizāciju par nelaimes gadījumu, incidentu un nopietno bojājumu iemesliem. Tehnisko ekspertu komiteja var izmeklēt starptautiskajos pārvadājumos notikušu smagu nelaimes gadījumu, incidentu vai nopietnu bojājumu iemeslus, lai, iespējams, pilnveidotu VTP iekļautos dzelzceļa transportlīdzekļu konstrukcijas un darbības priekšrakstus, un vajadzības gadījumā var nolemt sniegt norādījumus Līgumslēdzējām valstīm īsā laikā apturēt attiecīgos darbības atļaujas sertifikātus, konstrukcijas tipa sertifikātus vai izdotās deklarācijas.

5. §. Tehnisko ekspertu komiteja var izstrādāt un pieņemt turpmākus obligātos noteikumus par smagu nelaimes gadījumu, incidentu un nopietnu bojājumu izmeklēšanu, prasības attiecībā uz neatkarīgām valsts izmeklēšanas iestādēm, kā arī ziņojumu formu un saturu. Tas var arī mainīt 2. § un 2. panta ff) punktā minētās vērtības/skaitļus.

# 17. pants

# Ritekļu kustības aizliegums un pieņemšanas atteikums

1. §. Kompetentā institūcija, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs neaizliedz dzelzceļa transportlīdzekļu kustību saderīgā dzelzceļa infrastruktūrā, ja ir izpildīti šie vienveida noteikumi, VTP noteikumi, atļaujas izdevējinstitūcijas noteiktie īpašie pieņemšanas nosacījumi, ja tādi ir, kā arī *RID* ietvertie konstrukcijas un darbības priekšraksti.

Šis pants nemazina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbildību, kas noteikta 15.a pantā.

2. §. Kompetentās institūcijas tiesības pārbaudīt ritekli un aizliegt ritekļa kustību netiek skartas, ja ir aizdomas par neatbilstību 1. § prasībām, taču situācijas noskaidrošanas pārbaude jāveic pēc iespējas ātrāk un jebkurā gadījumā 24 stundu laikā.

3. §. Tomēr, ja Līgumslēdzēja valsts neaptur vai neatsauc sertifikātu 5. panta 7. § vai 16. panta 4. § norādītajā termiņā, citas Līgumslēdzējas valstis ir tiesīgas atteikt attiecīgā(-o) ritekļa(-u) pieņemšanu vai aizliegt tā kustību.

# 18. pants

**Neatbilstība priekšrakstiem**

1. §. Saskaņā ar 2. § un 10.a panta 4. § c) punktu juridiskās sekas, kas rodas gadījumā, ja netiek izpildīti šie vienveida noteikumi un VTP, reglamentē spēkā esošie noteikumi, tostarp noteikumi, kas attiecas uz tiesību normu kolīziju, tajā Līgumslēdzējā valstī, kuras kompetentā institūcija ir izsniegusi pirmo darbības atļauju.

2. §. Civillikuma un krimināllikuma sekas, kas rodas gadījumā, ja netiek izpildīti šie vienveida noteikumi un VTP, reglamentē – ciktāl tas skar infrastruktūru – spēkā esošie priekšraksti, tostarp noteikumi, kas attiecas uz tiesību normu kolīziju, tajā Līgumslēdzējā valstī, kurā ir infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbības vieta.

# 19. pants

# Pārejas noteikumi

1. §. [nav izteikts viedoklis]

2. §. Šie vienveida noteikumi neietekmē darbības atļaujas, kas izdotas pirms 01.01.2011. attiecībā uz ritekļiem, kuri ir pastāvējuši līdz 01.01.2011. un kuri ir marķēti ar *RIV* vai *RIC* kā pierādījums to pašreizējai atbilstībai *RIV* 2000 līguma (pārskatītā 2004. gada 1. janvāra redakcija) vai *RIC* līguma tehniskajiem noteikumiem, un attiecībā uz pastāvošiem ritekļiem, kuri nav marķēti ar *RIV* vai *RIC*, bet ir saņēmuši atļauju un marķēti saskaņā ar Līgumslēdzēju valstu divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, par ko paziņots Organizācijai.

3. §. Neierobežojot 5. §, šā panta 2. § minētā oriģinālā atļauja ir derīga līdz brīdim, kad riteklim ir nepieciešama jauna atļauja saskaņā ar 10. panta 11. §.

4. §. Uzrakstus un apzīmējumus, kas minēti 14. pantā, kā arī datus, kas glabājas 13. panta 1. § minētajā datubāzē, uzskata par pietiekamu pierādījumu atļaujas piešķiršanai. Šā marķējuma neatļautu mainīšanu uzskata par krāpšanu, un tādā gadījumā tiek ierosināta krimināllieta saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

5. §. Neatkarīgi no šiem pārejas noteikumiem riteklis un tā dokumentācija atbilst spēkā esošajiem VTP priekšrakstiem par marķēšanu un tehnisko apkopi; vajadzības gadījumā nodrošina atbilstību arī spēkā esošajiem *RID* priekšrakstiem. Tehnisko ekspertu komiteja var arī pieņemt lēmumu, ka pienācīgi pamatotu drošības vai savietojamības iemeslu dēļ noteiktā termiņā ir jānodrošina atbilstība VTP noteiktajiem priekšrakstiem.

6. §. Pastāvošajiem ritekļiem, kas neietilpst 2. § darbības jomā, var piešķirt darbības atļauju pēc pretendenta pieprasījuma kompetentajai institūcijai. Minētā iestāde var pieprasīt pretendentam papildu tehnisko informāciju, riska analīzi un/vai ritekļa testus, pirms tā piešķir darbības papildatļauju. Tomēr kompetentās institūcijas pilnīgi ņem vērā *APTU* Vienveida noteikumu 13. pantā minēto atbilstību tabulu.

7. §. Tehnisko ekspertu komiteja var pieņemt papildu pārejas noteikumus.

# 20. pants

# Domstarpības

Strīdus saistībā ar izmantošanai starptautiskajiem pārvadājumiem paredzētu dzelzceļa transportlīdzekļu tehnisko pieņemšanu var risināt Tehnisko ekspertu komitejā, ja iesaistītās puses nav panākušas izlīgumu tiešās sarunās. Šādu strīdu izšķiršana var tikt nodota arī šķīrējtiesai saskaņā ar Konvencijas V sadaļā noteikto procedūru. ”

1. \* Kvadrātiekavās norādīts Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) un iepriekšējā dokumenta redakcijā un Konvencijā lietotais termins. [↑](#footnote-ref-1)
2. Prasības attiecībā uz uzņēmumu, kas ir atbildīgs par uzturēšanu, ir noteiktas 15. pantā. [↑](#footnote-ref-2)