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

**Revīzijas komiteja**

**CR 24/NOT/Add.3**

**21.12.2009.**

Oriģināls: angļu valodā

**24. sesija**

1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) 1999. gada 3. jūnija protokola (Viļņas protokols) redakcijas F papildinājuma “Vienveida noteikumi tehnisko standartu apstiprināšanai un vienveida tehnisko priekšrakstu pieņemšanai, kas piemērojami attiecībā uz izmantošanu starptautiskajā satiksmē paredzētajiem dzelzceļa materiāliem” (*APTU*) daļēja pārskatīšana

(Grozītais teksts un paskaidrojuma ziņojums)

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

**1. pants**

# Darbības sfēra

Šajos vienveida noteikumos nosaka tehnisko standartu apstiprināšanas un vienveida tehnisko priekšrakstu (VTP) pieņemšanas kārtību attiecībā uz dzelzceļa materiāliem, kas paredzēti izmantošanai starptautiskajiem pārvadājumiem.

# 2. pants

# Definīcijas

Šajos vienveida noteikumos, to pielikumā(-os) un VTP papildus terminiem, kas definēti *ATMF* 2. pantā, termins:

a) “pasažieru vagons” nozīmē dzelzceļa transportlīdzekli, kas nav aprīkots ar vilces līdzekļiem un ir paredzēts pasažieru pārvadāšanai; termins ietver arī bagāžas vagonu, kas paredzēts iekļaušanai pasažieru vilciena sastāvā;

b) “projekts izstrādes nobeiguma stadijā” nozīmē jebkuru projektu, kura plānošanas/projektēšanas stadija ir sasniegusi punktu, kad izmaiņas tehniskajā specifikācijā būtu nepieņemamas attiecīgajai Līgumslēdzējai valstij. Šādam šķērslim var būt juridisks, līgumisks, ekonomisks, finansiāls, sociāls vai ekoloģisks iemesls, un tas ir pienācīgi jāpamato;

c) “aizstāšana saistībā ar tehnisko apkopi” nozīmē komponentu nomaiņu ar detaļām, kam ir identiskas funkcijas un darbības parametri, gadījumā, ja tiek veikta profilaktiskā vai korektīvā tehniskā apkope;

d) “tehniskais priekšraksts” nozīmē noteikumu, kas nav tehniskais standarts un kas ir ietverts VTP, attiecībā uz konstrukciju, darbību, tehnisko apkopi vai drošības aspektiem vai attiecībā uz procedūru, kas saistīta ar dzelzceļa materiāliem;

e) “tehniskais standarts” nozīmē brīvprātīgi ieviestu standartu, ko pieņēmusi atzīta starptautiska standartizācijas iestāde saskaņā ar tai piemērojamajām procedūrām;

f) “vilces vienība” nozīmē dzelzceļa transportlīdzekli, kas aprīkots ar vilces līdzekļiem;

g) “preču vagons” nozīmē dzelzceļa transportlīdzekli, kas nav aprīkots ar vilces līdzekļiem un ir paredzēts preču pārvadāšanai.

# 3. pants

# Mērķis

1. §. Ar dzelzceļa materiāliem saistīto tehnisko standartu apstiprināšana un dzelzceļa materiāliem piemērojamo VTP pieņemšana tiek veikta ar šādu mērķi:

a) veicināt ritekļu brīvu apriti un citu dzelzceļa materiālu brīvu izmantošanu starptautiskajiem pārvadājumiem;

b) sekmēt starptautisko pārvadājumu drošību, efektivitāti un pieejamību;

c) ņemt vērā vides un sabiedrības veselības aizsardzības apsvērumus.

2. §. Apstiprinot tehniskos standartus vai pieņemot VTP, ņem vērā tikai tos standartus un priekšrakstus, kas ir sagatavoti starptautiskā līmenī.

3. §. Ciktāl tas ir iespējams,

a) vēlams nodrošināt tehnisko sistēmu un starptautiskajiem pārvadājumiem nepieciešamo komponentu savietojamību;

b) tehniskajiem standartiem un VTP jābūt saistītiem ar paredzētajiem darbības rezultātiem; piemērotos gadījumos tiem var būt varianti.

# 4. pants

**Tehnisko standartu un VTP sagatavošana**

1. §. Atzītas valsts vai starptautiskas standartizācijas iestādes ir atbildīgas par tehnisko standartu sagatavošanu attiecībā uz dzelzceļa materiāliem un rūpniecības ražojumu un procedūru standartizāciju.

2. §. Par VTP sagatavošanu ir atbildīga Tehnisko ekspertu komiteja sadarbībā ar attiecīgo darba grupu un Ģenerālsekretāru, pamatojoties uz 6. pantā minētajiem iesniegumiem.

# 5. pants

**Tehnisko standartu apstiprināšana**

1. §. Tehnisko ekspertu komiteja lemj par tehniskā standarta vai atsevišķu tā daļu apstiprināšanu saskaņā ar Konvencijas 16. un 20. pantā, kā arī 33. panta 6. § noteikto procedūru. Šie lēmumi stājas spēkā saskaņā ar Konvencijas 35. panta 3. un 4. §.

2. §. Iesniegumu par tehnisko standartu apstiprināšanu var iesniegt:

a) jebkura Līgumslēdzēja valsts;

b) jebkura reģionāla organizācija, kas definēta *ATMF* 2. panta x) punktā;

c) jebkura valsts vai starptautiska standartizācijas iestāde, kuras uzdevums ir veikt standartizāciju dzelzceļa jomā; tiek ņemts vērā 3. panta 2. §;

d) jebkura starptautiska pārstāvju asociācija, kuras dalībniekiem dzelzceļa materiālu tehnisko standartu pastāvēšana ir nepieciešama to darbības veikšanai drošības un ekonomisku apsvērumu dēļ.

3. §. Ģenerālsekretārs Organizācijas tīmekļa vietnē publicē atsauces uz apstiprinātiem tehniskajiem standartiem. Tiklīdz atsauce ir publicēta, uzskata, ka šo tehnisko standartu piemērošana nodrošina atbilstību atbilstošajiem VTP.

4. §. Apstiprinātu tehnisko standartu piemērošana ir brīvprātīga, tomēr VTP noteikumos var paredzēt, ka kāds standarts vai tā daļa ir piemērojama obligāti.

**6. pants**

**VTP pieņemšana**

1. §. Tehnisko ekspertu komiteja lemj par VTP vai to grozījumu noteikumu pieņemšanu saskaņā ar Konvencijas 16. un 20. pantā, kā arī 33. panta 6. § noteikto procedūru. Šie lēmumi stājas spēkā saskaņā ar Konvencijas 35. panta 3. un 4. §.

2. §. Iesniegumu par VTP vai to grozījumu noteikumu pieņemšanu saskaņā ar 1. § var iesniegt:

a) jebkura Līgumslēdzēja valsts;

b) jebkura reģionāla organizācija, kas definēta *ATMF* 2. panta x) punktā;

c) jebkura starptautiska pārstāvju asociācija, kuras dalībniekiem dzelzceļa materiālu VTP pastāvēšana ir nepieciešama to darbības veikšanai drošības un ekonomisku apsvērumu dēļ.

# 7. pants

# Iesniegumu forma

Iesniegumus, kas minēti 5. un 6. pantā, nosūta Ģenerālsekretāram un adresē Tehnisko ekspertu komitejai vienā no Konvencijas 1. panta 6. § norādītajām darba valodām. Tehnisko ekspertu komiteja var noraidīt iesniegumu, ja tā uzskata, ka iesniegums nav pilnīgs, saprotams, pienācīgi argumentēts vai pamatots. Iesniegumā iekļauj novērtējumu par sociālajām un ekonomiskajām sekām, kā arī ietekmi uz vidi.

# 7.a pants

# Seku novērtējums

1. §. Tehnisko ekspertu komiteja pieņem lēmumu pēc tam, kad ir apsvērusi pretendenta sniegtos argumentus un pamatojumu.

2. §. Novērtējumā norāda iespējamo ietekmi uz visām Līgumslēdzējām valstīm, operatoriem un citiem attiecīgajiem iesaistītajiem dalībniekiem. Ja priekšlikums ietekmē ne tikai tos VTP, uz kuriem tieši attiecas priekšlikums, bet arī citus VTP, ņem vērā arī šo mijiedarbību.

3. §. Visi iesaistītie dalībnieki piedalās novērtējumā, bez maksas sniedzot nepieciešamos datus, ja vien uz tiem neattiecas intelektuālā īpašuma tiesības.

# 8. pants

# VTP

1. §. Pieņemtos VTP publicē Organizācijas tīmekļa vietnē.

2. §. Uz katru apakšsistēmu parasti attiecas viens VTP dokuments. Vajadzības gadījumā uz apakšsistēmu var attiecināt vairākus VTP un viens VTP dokuments var attiekties uz vairākām apakšsistēmām.

2.a §. VTP piemēro jaunām apakšsistēmām. Tos piemēro arī pastāvošai apakšsistēmai pēc tam, kad tā ir atjaunota vai uzlabota un atbilst 4. § f) punktā minētajai migrācijas stratēģijai.

3. §. Pēc tam, kad ir pabeigta Konvencijas 35. panta 3. un 4. § minētā paziņošana, un vismaz vienu mēnesi pirms stāšanās spēkā Ģenerālsekretārs Organizācijas tīmekļa vietnē publicē:

a) pieņemtos un paziņotos VTP;

b) to spēkā stāšanās datumu;

c) to Līgumslēdzēju valstu sarakstu, uz kurām attiecas konkrētie VTP;

d) visu VTP un to spēkā stāšanās datumu atjaunināto sarakstu.

4. §. Ciktāl vajadzīgs 3. pantā minēto mērķu sasniegšanai, VTP, kas attiecas uz apakšsistēmām, iekļauj vismaz šādu informāciju:

a) paredzēto darbības jomu (tīkla vai ritekļu daļu, apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu);

b) būtiskās prasības, kas attiecas uz visām attiecīgajām apakšsistēmām un to saskarnēm ar citām apakšsistēmām;

c) funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas jāievēro apakšsistēmā un tās saskarnēs ar citām apakšsistēmām. Vajadzības gadījumā šīs specifikācijas var atšķirties atbilstoši apakšsistēmas izmantošanas veidam, piemēram, atbilstoši līniju, mezgla un/vai ritekļu kategorijām;

d) konstrukcijas elementus vai savietojamības komponentus un saskarnes, uz kuriem jāattiecina tehniskie standarti, kas vajadzīgi dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības nodrošināšanai;

e) katrā konkrētā gadījumā procedūras, kas jāizmanto, lai novērtētu atbilstību VTP noteikumiem. Šīs procedūras ir balstītas uz novērtējuma moduļiem, kas noteikti 8. § norādītajos vispārīgajos VTP;

f) VTP ieviešanas stratēģiju. Proti, ir jāprecizē posmi, kas jāveic, lai pakāpeniski pārietu no pašreizējās situācijas uz galīgo situāciju, kurā par normu uzskatāma atbilstība VTP; iekļauj katram posmam atbilstošos pārejas noteikumus;

g) attiecīgajam personālam vajadzīgo profesionālo kvalifikāciju, kā arī veselības un drošības nosacījumus darbā, kas vajadzīgi apakšsistēmas darbībai un tehniskajai apkopei, kā arī VTP īstenošanai.

5. §. Katru VTP dokumentu izstrādā, pamatojoties uz pastāvošās apakšsistēmas pārbaudi, un norāda vienu vai vairākas mērķa apakšsistēmas, kuras varētu pakāpeniski iegūt pieņemamā laika posmā. Attiecīgi pakāpeniska VTP pieņemšana un to ievērošana palīdzēs pakāpeniski nodrošināt dzelzceļa sistēmas savstarpējo izmantojamību.

6. §. VTP pienācīgā veidā saglabā katrā Līgumslēdzējā valstī pastāvošās dzelzceļa sistēmas savietojamību. Šajā saistībā katrā VTP dokumentā var paredzēt “īpašus gadījumus”, kas attiecas uz vienu vai vairākām Līgumslēdzējām valstīm, attiecībā uz tīklu un ritekļiem; īpaša uzmanība jāpievērš gabarītam, sliežu platumam vai atstarpei starp sliežu ceļiem, kā arī ritekļiem, kuru izcelsme ir trešās valstīs vai kuri paredzēti trešām valstīm. Saistībā ar katru īpašo gadījumu VTP nosaka 4. § c)–g) punktā norādīto elementu īstenošanas noteikumus.

7. §. Ja noteiktus tehniskos aspektus, kas atbilst būtiskajām prasībām, nevar tieši ietvert VTP, tos skaidri norāda kā “atklātos punktus”.

8. §. Tehnisko ekspertu komiteja var pieņemt VTP, kas neattiecas uz apakšsistēmām, piemēram, vispārīgos noteikumus, būtiskās prasības vai novērtēšanas moduļus.

9. §. VTP dokumentam ir divas slejas. Teksts, kas redzams pilnā platumā bez slejām, ir identisks attiecīgajiem Eiropas Kopienas savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) tekstam. Teksts, kas sadalīts divās slejās, atšķiras no VTP un attiecīgā SITS vai citiem atbilstošajiem Eiropas Kopienas noteikumiem. Kreisajā slejā ievieto VTP tekstu (*OTIF* noteikumus), bet labajā slejā – Eiropas Kopienas SITS tekstu. Malā labajā pusē norāda atsauci uz SITS.

# 8.a pants

# Nepilnības VTP

1. §. Ja Tehnisko ekspertu komitejai tiek darīts zināms, ka pieņemtajos VTP ir kļūdas vai nepilnības, tostarp gadījumos, kad pieņemtie VTP nav pilnīgi atbilstoši būtiskajām prasībām, Komiteja veic attiecīgus pasākumus, tostarp:

a) pieņem lēmumu par to, vai attiecīgos VTP būtu jāgroza saskaņā ar 6. un 8. pantu;

b) piedāvā ieteikumus pamatotiem pagaidu risinājumiem.

2. §. Līgumslēdzējām valstīm, reģionālajām organizācijām un novērtēšanas iestādēm ir pienākums nekavējoties informēt Ģenerālsekretāru, ja tās konstatē kļūdas vai nepilnības VTP.

# 9. pants

# Deklarācijas

1. §. Jebkura Līgumslēdzēja valsts četru mēnešu laikā no dienas, kad Ģenerālsekretārs paziņojis par Tehnisko ekspertu komitejas lēmumu, var iesniegt pamatotu deklarāciju, kurā informē viņu par to, ka tā nepiemēros vai tikai daļēji piemēros apstiprinātos tehniskos standartus vai pieņemtos VTP, ciktāl tie attiecas uz dzelzceļa infrastruktūru, kas atrodas tās teritorijā, un pārvadājumiem, kas tiek veikti, izmantojot šo infrastruktūru.

2. §. Līgumslēdzējas valstis, kas iesniegušas deklarāciju saskaņā ar 1. §, netiek ņemtas vērā, nosakot to valstu skaitu, kurām saskaņā ar Konvencijas 35. panta 4. § ir jāiesniedz iebildumi, lai Tehnisko ekspertu komitejas lēmums nestātos spēkā.

3. §. Valsts, kas iesniegusi deklarāciju saskaņā ar 1. §, var to jebkurā laikā atsaukt ar Ģenerālsekretāram adresētu paziņojumu. Šis atsaukums stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc šīs paziņošanas.

# 10. pants

# Tehniskās vienotības anulēšana

Tiklīdz ir stājušies spēkā VTP, kurus saskaņā ar 6. panta 1. § pieņēmusi Tehnisko ekspertu komiteja, visās valstīs, kuras ir puses 1882. gada 21. oktobrī Bernē parakstītajai Starptautiskajai dzelzceļa tehniskās vienotības konvencijai tās 1938. gada redakcijā, minētā konvencija tiek atcelta.

# 11. pants

# VTP prioritāte

1. §. Tiklīdz ir stājušies spēkā VTP, kurus saskaņā ar 6. panta 1. § pieņēmusi Tehnisko ekspertu komiteja, tehniskajiem standartiem un VTP ir prioritāte attiecībās starp Līgumslēdzējām valstīm salīdzinājumā ar 1882. gada 21. oktobrī Bernē parakstītās Starptautiskās dzelzceļa tehniskās vienotības konvencijas noteikumiem 1938. gada redakcijā.

2. §. Tiklīdz ir stājušies spēkā VTP, kurus saskaņā ar 6. panta 1. § pieņēmusi Tehnisko ekspertu komiteja, šiem Vienveida noteikumiem, kā arī tehniskajiem standartiem un VTP ir prioritāte Līgumslēdzējās valstīs salīdzinājumā ar turpmāk minēto dokumentu tehniskajiem noteikumiem:

a) Noteikumi par pasažieru vagonu un bagāžas vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā satiksmē (*RIC*);

b) Noteikumi par vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā satiksmē (*RIV*).

# 12. pants

**Valsts tehniskās prasības**

1. §. Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka Ģenerālsekretārs tiek informēts par valsts tehniskajām prasībām, kas attiecas uz dzelzceļa transportlīdzekļiem un citiem dzelzceļa materiāliem. Ģenerālsekretārs publicē šīs prasības datu bankā, kas minēta *ATMF* Vienveida noteikumu 13. pantā.

Ģenerālsekretārs informāciju saņem trīs mēnešu laikā no dienas, kad stājas spēkā pārskatītie Vienveida noteikumi.

Šāda prasība var palikt spēkā tikai līdz brīdim, kad saskaņā ar iepriekšējiem pantiem tiek pieņemti priekšraksti, kuru dēļ tā vai analoga prasība stājas spēkā. Līgumslēdzēja valsts jebkurā laikā var atsaukt pagaidu noteikumu un paziņot par to Ģenerālsekretāram.

2. §. Kad VTP ir pieņemti vai grozīti, Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka Ģenerālsekretāram tiek sniegta pamatota informācija par 1. § minētajām valsts tehniskajām prasībām, kuras tai joprojām būs jāievēro, lai nodrošinātu tehnisko savietojamību starp ritekļiem un tās attiecīgo tīklu; šādas prasības ietver valsts noteikumus, kas piemērojami tehnisko priekšrakstu “atklātajos punktos”, kā arī īpašos gadījumos, kas pienācīgi identificēti tehniskajos priekšrakstos.

Informācijā ietver norādes par “atklāto(-ajiem) punktu(-iem)” un/vai “īpašo(-iem) gadījumu(-iem)” tajos VTP, uz kuriem attiecas katra valsts tehniskā prasība.

Valsts tehniskās prasības paliek spēkā tikai tad, ja Ģenerālsekretārs paziņojumu saņem sešu mēnešu laikā no dienas, kad ir stājušies spēkā attiecīgie tehniskie priekšraksti vai to izmaiņas.

3. §. Informācija satur valsts tehnisko noteikumu pilnu tekstu Līgumslēdzējas valsts oficiālajā valodā, kā arī virsrakstu un kopsavilkumu vienā no *OTIF* oficiālajām valodām.

# 13. pants

# Atbilstību tabula

1. §. Lai samazinātu novērtējumu skaitu un tādējādi arī izmaksas par iesniegumiem saistībā ar tehnisko pieņemšanu, saskaņā ar 12. pantu valsts tehniskās prasības klasificē atbilstoši parametru un principu sarakstam, kas izklāstīts šo vienveida noteikumu pielikumā. Par klasifikācijas veikšanu ir atbildīga Tehnisko ekspertu komiteja. Šā uzdevuma izpildē Līgumslēdzējas valstis un reģionālās organizācijas sadarbojas ar Tehnisko ekspertu komiteju un Ģenerālsekretāru.

2. §. Tehnisko ekspertu komiteja var pārskatīt pielikumu, ņemot vērā ritekļu savstarpējās atzīšanas praksi Līgumslēdzējās valstīs.

3. §. Tehnisko ekspertu komiteja nodrošina tāda atsauces dokumenta sagatavošanu, kurā sniegtas mijnorādes uz visām paziņotajām valstu tehniskajām prasībām. Atsauces dokumentā norāda arī attiecīgos VTP noteikumus un atbilstošo SITS (8. panta 9. §). Atsauces dokumentu publicē Organizācijas tīmekļa vietnē un regulāri atjaunina.

4. §. Pienācīgi ņemot vērā iesaistīto Līgumslēdzēju valstu un iesaistīto reģionālo organizāciju viedokli, Tehnisko ekspertu komiteja var nolemt atzīt, ka dzelzceļu drošības ziņā pastāv līdzvērtība:

a) starp dažādu Līgumslēdzēju valstu tehniskajām prasībām;

b) starp VTP noteikumiem un atbilstošo SITS un

c) starp vienas vai vairāku Līgumslēdzēju valstu tehniskajām prasībām un VTP noteikumiem un/vai SITS noteikumiem.

Atzīto līdzvērtību norāda atsauces dokumenta atbilstību tabulā, kas minēta 3. §.

# PIELIKUMS

**TO PARAMETRU SARAKSTS, KAS JĀPĀRBAUDA SAISTĪBĀ AR TĀDU RITEKĻU TEHNISKO PIEŅEMŠANU, KAS NEATBILST VTP, UN VALSTS TEHNISKO PRASĪBU KLASIFICĒŠANA**

**1. PARAMETRU SARAKSTS**

1.1. Vispārējā dokumentācija

*Vispārējā dokumentācija (tostarp informācija par jauno, atjaunoto vai modernizēto ritekli un tā paredzēto lietojumu, konstrukciju, remontu, ekspluatāciju un tehnisko apkopi, kā arī tehniskā dokumentācija u. c.).*

1.2. Konstrukcija un mehāniskās daļas

*Ritekļu mehāniskā integritāte un saskarnes (tostarp vilces iekārta, buferierīces un pārejas tiltiņi), ritekļa konstrukcijas un aprīkojuma (piemēram, sēdekļu) stiprība, pieļaujamā slodze, pasīvā drošība (tostarp iekšējā un ārējā triecienizturība).*

1.3. Savstarpējā mijiedarbība ar sliežu ceļu un gabarītu noteikšana

*Mehāniskās saskarnes ar infrastruktūru (tostarp statiskās un dinamiskās īpašības, klīrensa zonas un gabarīti, sliežu platums, ritošā daļa u. c.).*

1.4. Bremžu iekārta

*Bremžu iekārtas darbība (tostarp riteņu pretslīdes aizsardzība, bremzēšanas ierīces un bremžu darbība dienesta bremzēšanas režīmā, avārijas bremzēšanas režīmā un bremzēšanas režīmā stāvot).*

1.5. Pasažieriem paredzētais aprīkojums

*Pasažieriem un pasažieru ērtībām paredzētais aprīkojums (tostarp pasažieriem paredzētie logi un durvis, prasības saistībā ar personām ar kustību traucējumiem u. c.).*

1.6. Vides apstākļi un aerodinamiskie efekti

*Vides ietekme uz ritekli un ritekļa ietekme uz vidi (tostarp aerodinamiskie apstākļi, kā arī ritekļa saskarne ar dzelzceļa sistēmas sliežu ceļu lauka iekārtām un saskarne ar ārējo vidi).*

1.7. Prasības par ārējām brīdinājuma ierīcēm, uzrakstiem, programmatūras funkcijām un integritāti

*Ārējās brīdinājuma ierīces, uzraksti, programmatūras funkcijas un integritāte, piemēram, ar drošību saistītas funkcijas, kurām ir ietekme uz vilciena, tostarp vilciena vagonu, kustību.*

1.8. Borta energoapgāde un vadības sistēmas

*Borta vilces, elektriskās un vadības sistēmas, kā arī ritekļa saskarne ar energoapgādes infrastruktūru un visi ar elektromagnētisko savietojamību saistītie aspekti.*

1.9. Personālam paredzētais aprīkojums, saskarnes un vide

*Personālam paredzētās borta iekārtas, saskarnes, darba apstākļi un vide (tostarp vadītāja kabīne, vadītāja un mašīnas saskarne).*

1.10. Ugunsdrošība un evakuācija

1.11. Apkalpošana

*Apkalpošanai paredzētās borta iekārtas un saskarnes.*

1.12. Borta kontroles, vadības un signalizācijas iekārtas

*Visas borta iekārtas, kas nepieciešamas kustības drošības garantēšanai, kā arī to vilcienu kustības vadībai un kontrolei, kuriem atļauts izmantot konkrēto tīklu, un to ietekme uz dzelzceļa sistēmas sliežu ceļu lauka iekārtām.*

1.13. Īpašas ekspluatācijas prasības

*Īpašas ekspluatācijas prasības ritekļiem (tostarp nelabvēlīgas darbības režīms, ritekļa atjaunošanu u. c.).*

1.14. Kravu pārvadājumu aprīkojums

*Īpašas prasības kravu pārvadājumiem un vide (tostarp īpašas iekārtas bīstamo preču pārvadāšanai).*

Paskaidrojumi un piemēri *slīprakstā* doti tikai informācijai, un tie nav parametru definīcijas.

# 2. VALSTS TEHNISKO PRASĪBU KLASIFICĒŠANA

Valsts tehniskās prasības, uz ko attiecas 1. iedaļā norādītie parametri, iekļauj vienā no trim turpmāk nosauktajām grupām. Vietēja mēroga noteikumi un ierobežojumi nav iekļauti; to pārbaudes veic saskaņā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja savstarpēju vienošanos.

# A grupa

A grupā ir ietverti:

* starptautiskie standarti;
* valsts noteikumi, kurus dzelzceļa drošības ziņā uzskata par līdzvērtīgiem citu dalībvalstu noteikumiem;
* valsts noteikumi, kurus dzelzceļa drošības ziņā uzskata par līdzvērtīgiem VTP un/vai SITS noteikumiem.

# B grupa

B grupā ietverti visi noteikumi, kas neietilpst A vai C grupas darbības sfērā vai kas vēl nav iedalīti vienā no minētajām grupām.

# C grupa

C grupā ietverti noteikumi, kas noteikti ir vajadzīgi un ir saistīti ar infrastruktūras tehniskajiem parametriem, lai nodrošinātu drošu ekspluatāciju un savstarpēju izmantojamību attiecīgajā tīklā (piemēram, gabarīti).

# Paskaidrojuma ziņojums

**PIEZĪME.** Šajā paskaidrojuma ziņojumā ietvertās vispārīgās piezīmes un piezīmes par atsevišķiem noteikumiem ir informatīvs kopsavilkums par turpmāk minēto:

a) Revīzijas komitejai iesniegto un tās pieņemto grozījumu paskaidrojumu un pamatojumu;

b) apspriešanos par noteikumiem, par kuru grozīšanu, tostarp redakcionāliem grozījumiem, ir atbildīga Ģenerālā asambleja saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § f) punktu.

Minēto informāciju

a) kopā ar apstiprinātajiem grozījumiem ir izskatījusi un apstiprinājusi Revīzijas komiteja, un Ģenerālā asambleja ar tiem ir iepazinusies;

b) ir izskatījusi un apstiprinājusi Ģenerālā asambleja, ievērojot Revīzijas komitejas apsvērumus un ieteikumus šajā saistībā.

# Vispārīgas piezīmes

1. Ģenerālās asamblejas lēmumos, kas pieņemti tās 7. un 8. sesijā, lai atbalstītu iniciatīvas juridisko un praktisko problēmu risināšanai starp Eiropas Kopienas (EK) tiesībām un *COTIF*1999, paredzēts, ka atvērtie jautājumi attiecībā uz *COTIF* 1999 F un G pielikumu jāapspriež tehniskā līmenī saistībā ar to ieviešanu, lai rastu praktiskus risinājumus. Šajā saistībā varētu tikt rīkotas Ģenerālsekretāra un Eiropas Komisijas sanāksmes un/vai izveidotas atbilstošas darba grupas.

2. Pārskatīšanas darba grupa jeb tā sauktā Šveinsberga [*Schweinsberg*] grupa, kas tika izveidota 2004. gadā, izskatīja šo lēmumu īstenošanas iespējas un ņēma vērā tos būtiskos pilnveidojumus attiecīgajos EK noteikumos, kas veikti kopš Viļņas protokola pieņemšanas, jo īpaši to, ka izstrādātas saskaņotas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas un pieņemšanas procedūras (Direktīva 96/48/EK, Direktīva 2001/16/EK, Direktīva 2004/49/EK un Direktīva 2004/50/EK). Visas *OTIF* dalībvalstis, Eiropas Komisija un nozaru organizācijas tika uzaicinātas piedalīties šajā grupā. Grupa izvirzīja mērķi nodrošināt saderību starp *COTIF* noteikumiem un EK tiesību aktiem, jo īpaši savstarpējās izmantojamības direktīvām, pārskatot un rediģējot *APTU* un *ATMF* papildinājumus saskaņā ar šādiem principiem:

a) *OTIF* dalībvalstis, kas ir arī EK vai EEZ dalībvalstis, ir tiesīgas veikt pārvadājumus, kas notiek vienīgi starp to teritorijām, vienīgi saskaņā ar EK tiesību aktiem;

b) dzelzceļa transportlīdzekļus un citus dzelzceļa materiālus no EK/EEZ dalībvalstīm var apstiprināt starptautiskajiem pārvadājumiem *OTIF* dalībvalstīs, kas nav EK vai EEZ dalībvalstis, pamatojoties uz sertifikātiem un apstiprinājumiem, kas izdoti saskaņā ar EK tiesību aktiem;

c) dzelzceļa transportlīdzekļus un citus dzelzceļa materiālus no *OTIF* dalībvalstīm, kas nav EK vai EEZ dalībvalstis, var apstiprināt starptautiskajiem pārvadājumiem EK/EEZ dalībvalstīs, pamatojoties uz sertifikātiem un apstiprinājumiem, kas izdoti saskaņā ar *COTIF* 1999 noteikto sistēmu.

3. Tika panākta vienošanās, ka savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS), kā paredzēts EK tiesību aktos par savstarpējo izmantojamību, tiks izmantotas kā *COTIF* 1999 “standarta līmenis”, tādējādi nodrošinot pilnīgu savietojamību, un ka “variants” veidos virkni noteikumu, kas ietverti *APTU* pielikumā un kas grupai trešo valstu dos iespēju piemērot specifikāciju, kura atbilst *RAMS* (drošums, darbgatavība, remontējamība un drošība) līmenim, nevis SITS.

4. Pārskatīšanas darba grupas sanāksmju darbības pirmajā posmā (2004.–2006.) tika izstrādāts priekšlikums grozīt *APTU* un *ATMF* papildinājumus tādā veidā, lai:

a) pietiktu ar to, ka *OTIF* dalībvalstis, kas ir EK/EEZ dalībvalstis, apstiprina darbības starp EK/EEZ dalībvalstīm, pamatojoties vienīgi uz EK tiesību aktiem;

b) pietiktu ar to, ka EK/EEZ dalībvalstu dzelzceļa transportlīdzekļiem un citiem dzelzceļa materiāliem ir saskaņā ar EK tiesību aktiem izdoti sertifikāti un apstiprinājumi, kā arī atbilstoši attiecīgās valsts tīkla prasībām (savietojamība) izdoti novērtējumi, lai ritekļus un dzelzceļa materiālus apstiprinātu starptautiskajiem pārvadājumiem *OTIF* dalībvalstīs, kas nav EK/EEZ dalībvalstis;

c) tādi dzelzceļa transportlīdzekļi un citi dzelzceļa materiāli no *OTIF* ārpuskopienas dalībvalstīm, kuri:

* + - ir apstiprināti pārvadājumiem (“piešķirta darbības atļauja”), pamatojoties uz *COTIF* 1999 noteikto “standarta līmeni” (identisku SITS), tiek apstiprināti arī pārvadājumiem vai izmantošanai EK dalībvalstīs, pamatojoties uz sertifikātiem un apstiprinājumiem, kas izdoti saskaņā ar *COTIF* 1999 noteikto sistēmu, kā arī novērtējumiem atbilstoši valsts prasībām attiecībā uz attiecīgo tīklu, vai
    - gadījumā, ja minētie ritekļi un dzelzceļa materiāli ir apstiprināti pārvadājumiem (“piešķirta darbības atļauja”), pamatojoties uz *COTIF* “variantu” (sk. turpmāk), tos apstiprinātu arī pārvadājumiem vai izmantošanai EK dalībvalstīs, pamatojoties uz sertifikātiem un apstiprinājumiem, kas izdoti saskaņā ar *COTIF* 1999 noteikto sistēmu, un novērtējumiem atbilstoši valsts prasībām attiecīgajam tīklam, ar nosacījumu, ka tiek izpildītas konkrētas standarta līmeņa prasības, jo īpaši attiecībā uz drošību.

5. Priekšlikumā ietverta:

a) virkne *APTU* grozījumu, kuru mērķis ir saskaņot *APTU* pielikumus ar spēkā esošo un plānoto SITS, lai radītu iespēju iekļaut īpašus gadījumus un variantus, kā arī jaunus noteikumus, lai precizētu saistību starp spēkā esošajām valsts tehniskajām prasībām un *APTU* pielikumiem, un

b) virkne *ATMF* grozījumu, kuru mērķis ir nodrošināt līdzvērtību starp dažādiem EK savstarpējās izmantojamības direktīvā noteiktajiem apstiprināšanas procesa posmiem un *COTIF* 1999 noteiktajiem apstiprināšanas procesa posmiem, un tādējādi padarīt iespējamu novērtējumu apstiprinājumu un atļauju/apstiprinājumu savstarpēju atzīšanu.

6. Ja salīdzina procedūru, kas noteikta EK tiesību aktos, un attiecīgi grozītās *ATMF* procedūru, dažādiem elementiem ir šāda savstarpējā atbilstība:



7. Pārskatītajos papildinājumos būtisks noteikums ir tas, ka šie dokumenti ir savstarpēji atzīti. Verifikāciju veic saskaņā ar tiem pašiem tehniskajiem noteikumiem (ar nosacījumu, ka *APTU* pielikums atbilst attiecīgajai SITS), un to veic iestādes, kas ir norīkotas, izvirzot tām skaidri noteiktus pienākumus un kritērijus attiecībā uz to kvalifikāciju un neatkarību.

8. Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem bija tas, ka *OTIF* Revīzijas komitejai bija jāspēj pieņemt pieprasītos papildinājumu grozījumus. Tādējādi grozījumi nevarētu attiekties uz tiem pantiem, kurus saskaņā ar Konvenciju var grozīt tikai *OTIF* Ģenerālā asambleja un kuri pēc tam ir jāratificē, citiem vārdiem sakot, bija jāizvairās no situācijas, kad tādas aizkavēšanas dēļ, ko rada grozījumu ratificēšana, grozījumi varētu stāties spēkā tikai pēc vairākiem gadiem.

9. *APTU* un *ATMF* papildinājumu pārskatīto redakciju projekti tika iesniegti Tehniskajai ekspertu komitejai (TEK) tās pirmajā sesijā 2006. gada jūlijā, taču tad vēl nebija iespējams iesniegt projektus Revīzijas komitejai turpmākai izvērtēšanai, jo EK lūdza vairāk laika projektu pārskatīšanai. TEK otrajā sesijā 2007. gada jūnijā EK dalībvalstis iesniedza kopēju Kopienas nostāju ar vairākām būtiskām piezīmēm, galvenokārt par to, ka *APTU* un *ATMF* papildinājumus būtu jāturpina pārskatīt, lai tos vienkāršotu (jēdziens “variants” pārklājās ar citām iespējām, piemēram, īpašiem gadījumiem un izņēmumiem) un lai ņemtu vērā EK jaunos plānus grozīt savus noteikumus, piemēram, tos, kas saistīti ar savstarpēju atzīšanu, un tajos iekļaut iestādes, kas atbildīgas par ritekļa tehnisko apkopi.

10. Papildus tehniskajai darba grupai (DG *TECH*), kas sāka darbu pēc TEK pirmās sesijas, TEK otrajā sesijā tika izveidota vēl viena darba grupa, lai apspriestu to grozījumu juridiskos aspektus, kas attiecas uz tehniskajiem F un G papildinājumiem, – DG *LEGAL*.

11. DG *LEGAL* vispirms apsprieda Sekretariāta priekšlikumu par *ATMF* jauno 3.a pantu un plašāku saikni starp savstarpējās izmantojamības direktīvām un *APTU* un *ATMF* papildinājumiem. *ATMF* 3.a pants tika izstrādāts, lai šajā pantā iekļautu īpašos tiesību aktus, kas paredz, ka EK/EEZ dalībvalstis piemēro Kopienas tiesību aktus ritekļiem, kurus izmanto tikai pārvadājumos starp EK/EEZ dalībvalstīm. Attiecībā uz *APTU* pielikumu formātu DG *LEGAL* secināja, ka vienkārša atsauce uz SITS nebūtu pieņemama, un tā vietā atbalstīja Sekretariāta priekšlikumu par divu sleju formātu; identiski/līdzvērtīgi noteikumi tiktu parādīti visas lappuses (abu sleju) platumā, savukārt noteikumi, kas attiecas uz *COTIF*1999, tiktu parādīti kreisajā slejā, un attiecīgie EK noteikumi (SITS un/vai citi) tiktu parādīti labajā slejā, bet tikai informatīvā nolūkā. Tādā veidā abi noteikumu kopumi varētu tikt parādīti vienā dokumentā.

12. Attiecībā uz *APTU* un *ATMF* pielikumu turpmāku pārskatīšanu tika secināts, ka ir jāaktivizē Šveinsberga grupa un ka tai jādod uzdevums izpētīt, vai būtu nepieciešami turpmāki F un G papildinājuma grozījumi, kas izrietētu no pilnveidojumiem EK noteikumos. Grupai tika lūgts sagatavot nepieciešamos grozījumus, pārskatot redakcijas, kas tika izstrādātas laikā no 2004. gada līdz 2006. gadam.

13. Galvenais mērķis bija saskaņot abus papildinājumus ar EK savstarpējās izmantojamības direktīvas (Direktīva 2008/57/EK) jaunās redakcijas principiem. Pēc darba sākšanas grupa pievērsās arī EK drošības direktīvas (2008/110/EK), kuru drīzumā bija paredzēts pieņemt, pārskatītajai redakcijai ciktāl tā attiecās uz ritekļu tehnisko apkopi.

14. 2008. gada jūnijā tika nolemts atteikties no variantiem, kas iekļauti no 2004. gada līdz 2006. gadam izstrādātajos priekšlikumos, un tā vietā izmantot citus līdzekļus, lai sasniegtu to pašu mērķi, proti, iekļaut īpašus gadījumus (paplašinātus un kopīgus vairāk nekā vienai valstij) vai alternatīvas mērķa sistēmas, kas iekļautas *APTU* VTP, un apsvērt izņēmumus. Dalībvalsts pieteikumu piemērot šādu risinājumu papildus tehniskiem apsvērumiem var pamatot arī ekonomiski apsvērumi.

15. TEK 3. sesijā (2009. gada 11. un 12. februārī) vēlreiz tika apspriesti priekšlikumi grozīt *APTU* un *ATMF* papildinājumus un tika nolemts, ka tie jāiesniedz Revīzijas komitejai pieņemšanai. Iesniedzot tos, Sekretariātam jāņem vērā sanāksmē izteiktie trīs ieteikumi par paskaidrojumiem un jānodrošina pareiza terminoloģija un konsekvence.

16. Eiropas Komisija paskaidroja, ka no tehniskā viedokļa tai nav iebildumu pret *APTU* un *ATMF* papildinājumu grozījumu tekstiem. Juridiskais dienests pēc tam iesniedza komentārus par juridiskajiem aspektiem, un tie tika ņemti vērā paskaidrojumos par attiecīgajiem noteikumiem.

17. Paskaidrojuma ziņojumā ietvertās norādes uz EK dalībvalstīm ir *mutatis mutandis* attiecināmas arī uz tām valstīm, kurās Kopienas tiesību akti tiek piemēroti, pamatojoties uz starptautiskajiem līgumiem ar Eiropas Kopienu.

18. Revīzijas komiteja (24. sesijā, kas notika Bernē 2009. gada 23.–25. jūnijā) lielā mērā ņēma vērā Šveinsberga grupas ierosinājumus, ko bija apstiprinājusi TEK. Tika grozīts 4. panta 2. §, lai izvairītos no pārpratumiem attiecībā uz procedūru, kas jāievēro saskaņā ar 6. pantu un attiecīgajiem Konvencijas noteikumiem. Turklāt 8. pantā tika iekļauts jauns 2.a §, lai precizētu ietekmi, kāda nesen pieņemtajiem VTP ir uz pastāvošajām apakšsistēmām. Pielikuma 1. iedaļa tika aizstāta ar jaunāku redakciju. Revīzijas komiteja vienojās arī par papildu tekstu, kas jāiekļauj paskaidrojuma ziņojumā, jo īpaši par 9.–11. pantu (sīkāku informāciju skatīt attiecīgajās sīkākajās piezīmēs).

19. Ģenerālā asambleja 9. sesijā (Bernē, 2009. gada 9. un 10. septembrī) iepazinās ar Revīzijas komitejas 24. sesijas rezultātiem attiecībā uz grozījumiem Konvencijas F papildinājumā (*APTU*) un paskaidrojuma ziņojumu, kā arī apstiprināja redakcionālus labojumus un paskaidrojuma ziņojumu par *APTU* 1., 3., 9. un 11. pantu. Tā norādīja, ka šie grozījumi nav lēmumi, uz kuriem attiecas Konvencijas 34. pants, un uzdeva Ģenerālsekretāram attiecībā uz šo grozījumu stāšanos spēkā rīkoties saskaņā ar *COTIF* 35. pantu. Turklāt tā pilnvaroja Ģenerālsekretāru paskaidrojuma ziņojuma vispārīgajā daļā sniegt kopsavilkumu par tās lēmumiem saistībā ar Revīzijas komitejas darba rezultātiem.

# Sīkāks skaidrojums

**Pantus, kas atzīmēti ar \*, drīkst grozīt tikai Ģenerālā asambleja, nevis Revīzijas komiteja**

**1. pants\***

**Darbības sfēra**

Saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § f) punktu par šā panta grozījumiem varēja lemt tikai Ģenerālā asambleja, nevis Revīzijas komiteja. Šis pants nosaka vispārīgo darbības sfēru. Grozītajā *ATMF* ir aplūkoti īpašie noteikumi attiecībā uz gadījumiem, kuros piemērojami noteikumi, kas pieņemti saskaņā ar *APTU* izklāstītajām procedūrām par dzelzceļa materiālu izmantošanu starptautiskos pārvadājumos, jo īpaši tad, ja tas attiecas uz valstīm, kurās piemēro EK tiesību aktus. Ja konkrētus jautājumus neaptver *APTU* un *ATMF* vai, pamatojoties uz tiem, izstrādāti noteikumi, minētajās valstīs parasti piemēro Kopienas tiesību aktus par apstiprinājumiem (“atļaujām”), savstarpējo izmantojamību un drošību.

# 2. pants

# Definīcijas

Lai nevajadzīgi nepaplašinātu tekstu, tika nolemts tikai *ATMF* 2. pantā iekļaut abos papildinājumos izmantotos terminus. Tāpēc šajā *APTU* pantā ir atsauce uz definīcijām *ATMF*, kā arī iekļautas to terminu definīcijas, kurus izmanto tikai *APTU*. Angļu valodas versijā termini ir sakārtoti alfabēta secībā. Pārējo valodu versijās ir ievērota angļu valodas versijas kārtība.

# 3. pants\*

# Mērķis

Saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § f) punktu par šā panta grozījumiem varēja lemt tikai Ģenerālā asambleja, nevis Revīzijas komiteja. Termins “varianti”, kas izmantots 3. §, jāsaprot nevis kā *terminus technicus*, bet gan kā visaptverošs termins atbilstošajiem SITS terminiem, piemēram, terminam “alternatīva mērķa sistēma”, “īpašs gadījums” un “atklāts punkts”.

# 4. pants

**Tehnisko standartu un VTP sagatavošana**

1. Šajā pantā precizētas atbildības jomas:

a) standartizācijas iestādēm, kas izstrādā tehniskos standartus attiecībā uz dzelzceļa materiāliem, kā arī rūpniecības ražojumu un procedūru standartizēšanas iestādēm (1. §) un

b) Konvencijas 20. pantā un 33. panta 6. § paredzētajām Tehnisko ekspertu komitejām, kas sadarbībā ar darba grupām un Ģenerālsekretāru izstrādā VTP.

2. Šā panta 2. § neliedz Ģenerālsekretāram atbalstīt pretendentus saskaņā ar 6. panta 2. §.

# 5. pants

**Tehnisko standartu apstiprināšana**

1. Šā panta 1. §, kas atbilst *APTU* 1999. gada redakcijas 2. §, ir atsauce uz Konvencijas noteikumiem, kas ir svarīgi, kad tiek pieņemts apstiprināšanas lēmums. Standarta apstiprināšana nozīmē, ka TEK pārliecinās, ka šā standarta vai tā precīzāk izstrādāto daļu noteikumu izpildi var uzskatīt par piemērotu pamatojumu, lai pierādītu juridisko prasību izpildi. Apstiprinātu standartu piemērošana ir brīvprātīga. Tomēr VTP noteikumos var paredzēt, ka šādu apstiprināto standartu vai apstiprinātu standarta daļu izmantošana ir obligāta.

2. Šā panta 2. § atbilst 1. § *APTU* 1999. gada redakcijā.

3. Ir iekļauts jauns 3. un 4. §. Šā panta 3. § ir noteikta prasība, ka Ģenerālsekretāram *OTIF* tīmekļa vietnē jāpublicē atsauces uz apstiprinātiem tehniskajiem standartiem; savukārt 4. § paredz, ka publicētā tehniskā standarta brīvprātīga piemērošana rada pozitīvas juridiskās sekas. Apstiprināta standarta brīvprātīga piemērošana neliedz novērtēšanas iestādei pārbaudīt tā izmantošanas pareizību un atbilstību noteikumiem.

# 6. pants

# VTP pieņemšana

Šā panta 1. §, kas būtībā atbilst *APTU* 1999. gada redakcijas 2. §, ir atsauce uz Konvencijas noteikumiem, kas ir svarīgi, kad tiek pieņemts lēmums par VTP apstiprināšanu. Šim paragrāfam un 2. §, kas atbilst *APTU* 1999. gada redakcijas 1. §, tika pievienots teksts, lai noteiktu, ka lēmums var ietekmēt arī pieņemto VTP grozījumus.

# 7. pants

# Iesniegumu forma

Šis pants ir paplašināts. Tika skaidrāk precizēts, ka:

* pieteikums ir jānosūta Ģenerālsekretāram, lai gan tas ir paredzēts TEK;
* pieteikumā jāietver arī sociālo un ekonomisko seku, kā arī ietekmes uz vidi novērtējums, un
* konkrētu iemeslu dēļ TEK pieteikumu var noraidīt.

# 7.a pants

# Seku novērtējums

1. Šis ir jauns pants. Ir jānovērtē sekas, kas var rasties visām:

* + Līgumslēdzējām valstīm;
  + pārvadājumu uzņēmumiem;
  + citiem dalībniekiem attiecīgajās darbības jomās un
  + citiem VTP, ja ir saskarpunkti.

2. Saskaņā ar 3. § attiecīgajām iestādēm ir pienākums bez maksas sniegt datus.

# 8. pants

# VTP

1. Nosaukums tika grozīts, jo *APTU* 1999. gada redakcijā norādītie pielikumi ir aizstāti ar VTP, kas atbilst SITS un kas saskaņā ar 1. un 3. § ir jāpublicē *OTIF* tīmekļa vietnē. VTP jāpublicē, norādot arī to spēkā stāšanās datumu. Tīmekļa vietnē tiks parādīts atjaunināts VTP saraksts ar informāciju par to, kuras Līgumslēdzējas valstis tos piemēro.

2. Tika pilnīgi pārskatīts arī panta teksts, ievērojot SITS principus.

3. Ir iekļauts 2.a §, lai precizētu jaunāko pieņemto VTP ietekmi uz pastāvošajām apakšsistēmām, piemēram, vagonu, lokomotīvi, pasažieru vagonu vai infrastruktūras elementu.

4. Šā panta 9. § ir izklāstīts divu sleju izkārtojums. VTP teksti, kuriem ir tāds pats formulējums kā SITS, tiek rakstīti visā lappuses platumā, savukārt VTP teksti, kas atšķiras no SITS, tiek rakstīti kreisajā slejā, bet labajā slejā informatīvā nolūkā tiek parādīts atbilstošais SITS teksts.

# 8.a pants

# Nepilnības VTP

Šis ir jauns pants. Šā panta 1. § tiek norādīts, kā jārīkojas TEK, ja tā konstatē, ka jau pieņemtā VTP ir kļūdas vai citas nepilnības, it īpaši tad, ja minētos trūkumus konstatējušas iestādes, kurām saskaņā ar 2. § ir pienākums informēt Ģenerālsekretāru. No galvenā piemēra (pretruna būtiskajām prasībām vai nepietiekami būtisko prasību noteikumi) un visiem veicamajiem pasākumiem (VTP grozījums un pagaidu risinājums) izriet, ka šis pants attiecas tikai uz tādām nepilnībām, kuru ietekmi uz noteikumu būtisko saturu nevar *a priori* izslēgt.

# 9. pants\*

# Deklarācijas

1. Saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § f) punktu par šā panta grozījumiem varēja lemt tikai Ģenerālā asambleja, nevis Revīzijas komiteja.

2. Šā panta 1. § nosaka, ka deklarācijas par nepiemērošanu var iesniegt ne tikai attiecībā uz pieņemtajiem VTP, bet arī apstiprinātu tehnisko standartu. Saskaņā ar 5. panta 4. § apstiprinātu tehnisko standartu piemērošana principā ir brīvprātīga, tomēr VTP noteikumos var paredzēt, ka kāds standarts vai tā daļa ir obligāti piemērojami. Tādēļ šajā saistībā uzskatāms, ka 1. § piedāvā iespēju paziņot par tāda apstiprināta tehniskā standarta vai tādas apstiprināta standarta daļas nepiemērošanu, kas noteikta kā obligāta VTP noteikumos.

# 10. pants\*

# Tehniskās vienotības anulēšana

1. Saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § f) punktu par šā panta grozījumiem varēja lemt tikai Ģenerālā asambleja, nevis Revīzijas komiteja.

2. Šajā pantā, kas redakcionāli pielāgots tā, lai ņemtu vērā grozījumus citos pantos[[1]](#footnote-1), ir noteikts, ka tādu VTP stāšanās spēkā, ko TEK pieņēmusi saskaņā ar 6. panta 1. §, visās valstīs, kas ir puses[[2]](#footnote-2) Starptautiskajai dzelzceļa tehniskās vienotības konvencijai tās 1938. gada redakcijā (1938. gada Tehniskās vienotības konvencija), minētā konvencija tiek atcelta. Tomēr nešķiet, ka šā noteikuma formulējums sniedz precīzu atbildi uz jautājumu, vai un kad stājas spēkā šīs konvencijas atcelšana. Tiek pieņemts, ka tas notiktu, ja būtu spēkā visi attiecīgie VTP un apstiprinātie standarti, kas aptver 1938. gada Tehniskās vienotības konvencijas noteikumus. Tomēr maz ticams, ka *OTIF* dalībvalstis un 1938. gada Tehniskās vienotības konvencijas puses varētu viegli vienoties par kopēju interpretāciju. Īpaši ņemot vērā to, ka ir valstis, kurās 1938. gada Tehniskās vienotības konvencijas atcelšana ietekmētu valsts tiesību aktus, jāsaglabā šīs konvencijas pušu prerogatīva jebkādi interpretēt 1938. gada Tehniskās vienotības konvencijas vai tās daļu spēkā esību.

# 11. pants\*

# VTP prioritāte

1. Saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § f) punktu par šo pantu grozījumiem varēja lemt tikai Ģenerālā asambleja, nevis Revīzijas komiteja.

2. Šis pants, kas redakcionāli pielāgots tā, lai ņemtu vērā grozījumus citos pantos[[3]](#footnote-3), ietver prioritātes noteikumus attiecībā uz 1938. gada Tehniskās vienotības konvenciju, kā arī *RIC* un *RIV* noteikumiem. Saistībā ar 1938. gada Tehniskās vienotības konvencijas noteikumiem skatīt piezīmes par 10. pantu.

3. Šā panta 2. §, kas attiecas uz *RIC* un *RIV*, kuri bija piemērojami pirms 2000. gada, jāsaprot tā, ka *APTU* un VTP ir arī prioritāri pār nolīgumiem, kas aizstāj *RIC* un *RIV*; piemēram, no 01.07.2006. *RIV* daļas ir aizstātas ar Izmantošanas vispārējo līgumu (*GCU*).

# 12. pants

**Valsts tehniskās prasības**

1. Šis ir jauns pants.

2. Stājoties spēkā jaunajai, 2009. gadā pieņemtajai *APTU* papildinājuma redakcijai, Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka Ģenerālsekretārs tiek informēts par visām piemērojamajām valsts tehniskajām prasībām. Lai izvairītos no tā, ka EK dalībvalstīm būtu divreiz jāpaziņo par vienu un to pašu noteikumu (vienreiz Eiropas Komisijai, vienreiz Ģenerālsekretāram), Eiropas Komisija nodrošinās, ka Ģenerālsekretāram ir piekļuve datubāzei, kuru izveidojis *TREN* ģenerāldirektorāts un Eiropas Dzelzceļa aģentūra (*ERA*). Tādā gadījumā attiecībā uz Līgumslēdzējām valstīm, kas ir arī Eiropas Kopienas dalībvalstis, datubāzē līdz 1. § otrajā teikumā norādītajam termiņam ievietoto to informāciju par valsts tehniskajām prasībām, kas noteikta šajā pantā, un šādas informācijas esība vai neesība EK datubāzē tiek uzskatīta par juridisku pierādījumu šā panta izpratnē. Valstu tehniskās prasības, kas ietvertas spēkā stājušos VTP, automātiski zaudē spēku, ja vien Ģenerālsekretārs iepriekš nesaņem paziņojumu, kurā pamatota nepieciešamība saglabāt attiecīgās valsts prasības.

3. Šā panta 1. § termins “analogs” nozīmē, ka prasība attiecas uz tādu pašu mērķi, bet tai nav obligāti jānosaka tāds pats risinājums, piemēram, attiecībā uz ritekļa redzamību.

# 13. pants

# Atbilstību tabula

1. Šis ir jauns pants.

2. Atbilstību tabulā sniegts jauns veids, kā apkopot mijnorādes starp valsts prasībām, VTP un SITS, kā arī galu galā atvieglot to ritekļu savstarpēju atzīšanu, kas izgatavoti un apstiprināti saskaņā ar dažādiem standartiem. TEK var pieņemt lēmumu par līdzvērtību starp:

* + dažādu Līgumslēdzēju valstu tehniskajām prasībām;
  + VTP un SITS;
  + VTP un valsts prasībām.

3. Līdzvērtība jānorāda publicētajā atsauces (līdzvērtības) dokumentā.

# PIELIKUMS

**TO PARAMETRU SARAKSTS, KAS JĀPĀRBAUDA SAISTĪBĀ AR TĀDU RITEKĻU TEHNISKO PIEŅEMŠANU, KAS NEATBILST VTP, UN VALSTS TEHNISKO PRASĪBU KLASIFICĒŠANA**

Šis pielikums atbilst VII pielikumam Direktīvā 2008/57/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2009/131/EK. A grupa ir paplašināta, lai iekļautu valstu noteikumus, kas līdzvērtīgi VTP noteikumiem (kā 13. pantā).

1. Sk. “Paskaidrojuma ziņojuma” PIEZĪMES b) punktu. [↑](#footnote-ref-1)
2. Beļģija, Bulgārija, Čehoslovākija, Dānija, Dienvidslāvija, Francija, Grieķija, Itālija, Luksemburga, Nīderlande, Norvēģija, Polija, Rumānija, Šveice, Turcija, Vācija, Ungārija, Zviedrija. [↑](#footnote-ref-2)
3. Sk. “Paskaidrojuma ziņojuma” PIEZĪMES b) punktu. [↑](#footnote-ref-3)