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

**Revīzijas komiteja**

**CR 24/NOT/Add.4**

**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 G papildinājuma “Vienveida noteikumi attiecībā uz starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu” (*ATMF*) 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** |

# Teksta grozījumi

**1. pants**

**Darbības sfēra**

Šajos vienveida noteikumos nosaka kārtību, kādā dzelzceļa transportlīdzekļi un citi dzelzceļa materiāli tiek laisti apritē vai pieņemti izmantošanai starptautiskajos pārvadājumos.

# 2. pants

# Definīcijas

Šajos vienveida noteikumos un to pielikumos, *APTU* Vienveida noteikumos, to pielikumos un *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.;

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

c) “darbības atļauja” nozīmē tādu tiesību piešķiršanu, kas apliecina, ka kompetentā iestāde ir atzinusi dzelzceļa transportlīdzekli un citus dzelzceļa materiālus par izmantojamiem starptautiskajos pārvadājumos;

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) “deklarācija” nozīmē pierādījumu tam, ka ir veikts novērtējums vai kāds novērtējuma elements, kas ļauj apstiprināt, ka riteklis, konstrukcijas tips vai konstrukcijas elements atbilst *APTU* Vienveida noteikumiem un attiecīgo VTP noteikumiem (tostarp piemērojamajiem īpašajiem gadījumiem un spēkā esošajām valsts prasībām saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantu);

g) “konstrukcijas elements” vai “komponents” nozīmē jebkuru atsevišķu komponentu vai komponentu grupu, iekārtas mezgla daļu vai veselu mezglu, kas iekļauti vai paredzēti iekļaušanai dzelzceļa transportlīdzeklī, citos dzelzceļa materiālos vai infrastruktūrā; jēdziens ‘konstrukcijas elements’ ietver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru;

h) “uzņēmums, kas ir atbildīgs par uzturēšanu” (*ECM*) nozīmē iestādi, kas atbildīga par ritekļa tehnisko apkopi un kā tāda reģistrēta ritekļu reģistrā saskaņā ar 13. pantu; šī definīcija piemērojama arī citiem dzelzceļa materiāliem;

i) “būtiskās prasības” nozīmē visus *APTU* Vienveida noteikumos izklāstītos nosacījumus, kuriem jāatbilst dzelzceļu sistēmai, 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 kas ietekmē darbības drošību;

k) “infrastruktūras pārvaldītājs” nozīmē uzņēmumu vai valsts iestādi, 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, izmantojot (konkrēta tipa) ritekli vai citus dzelzceļa materiālus, un kurš(-i) izstrādāts(-i) saskaņā ar VTP noteikumiem un specifikācijām, tostarp īpašiem gadījumiem un paziņotajām spēkā esošajām valsts tehniskajām prasībām, ja tādas ir, saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantu;

p) “tehniskās apkopes uzskaites dokumentācija” nozīmē dokumentāciju, kura attiecas uz ekspluatācijā pieņemto ritekli vai citu dzelzceļa materiālu 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 tehniskos aspektus, kas saistīti ar būtiskajām prasībām un kas nav skaidri ietverti VTP;

s) “citi dzelzceļa materiāli” nozīmē jebkuru kustīgu dzelzceļa materiālu, kas ir paredzēts izmantošanai starptautiskajos pārvadājumos un kas nav dzelzceļa transportlīdzeklis;

t) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” nozīmē privātu vai valsts uzņēmumu, kas:

* ir pilnvarots pārvadāt pasažierus vai preces un kas nodrošina vilci, vai
* tikai nodrošina 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 un citu dzelzceļa materiālu savstarpējai izmantojamībai un drošai apritei;

v) “dzelzceļa materiāli” nozīmē dzelzceļa transportlīdzekļus, citus dzelzceļa materiālus un dzelzceļa infrastruktūru;

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

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;

ya) “*RID*” nozīmē Konvencijas C papildinājumu;

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, attiecībā uz kuru VTP vajadzīgi īpaši pagaidu vai galīgi noteikumi ģeogrāfisko, topogrāfisko vai pilsētvides ierobežojumu dēļ vai tādu ierobežojumu dēļ, kas ietekmē savietojamību ar pastāvošo sistēmu. Šeit var, piemēram, minēt tādas dzelzceļa līnijas un tīklus, kas ir nošķirti no pārējā tīkla, gabarītus, sliežu platumu vai attālumu starp sliežu ceļiem, kā arī ritekļus un citus dzelzceļa materiālus, kas paredzēti vienīgi vietējai, reģionālai vai vēsturiskai izmantošanai, kā arī ritekļus un citus dzelzceļa materiālus, 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 iestāde, lai atzītu dzelzceļa transportlīdzekli vai citu dzelzceļa materiālu par derīgu ekspluatācijai starptautiskajos pārvadājumos vai lai atzītu konstrukcijas tipu;

dd) “tehniskais sertifikāts” nozīmē oficiālu pierādījumu tam, ka ir veiksmīgi notikusi tehniskā pieņemšana un ir piešķirts derīgs konstrukcijas tipa sertifikāts vai derīgs darbības atļaujas sertifikāts;

ee) “tehniskā dokumentācija” nozīmē dokumentāciju, kas attiecas uz ritekli vai citu dzelzceļa materiālu un kas ietver visus tā (tipa) tehniskos raksturojumus, tostarp šāda dokumentācija var būt lietotāja rokasgrāmata un raksturojumi, kas nepieciešami attiecīgā(-o) objekta(-u) identifikācijai;

eea) “SITS” nozīmē Savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju, kura pieņemta saskaņā ar Direktīvu 96/48/EK, Direktīvu 2001/16/EK un 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 vai cita dzelzceļa materiāla konstrukcijas galvenos raksturojumus, kas iekļauti VTP *SB* novērtēšanas modulī minētajā vienotajā tipa pārbaudes sertifikātā;

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

# 3. pants

**Pieņemšana starptautiskajiem pārvadājumiem**

1. §. Lai dzelzceļa transportlīdzekli varētu laist apritē starptautiskajiem pārvadājumiem, tam jābūt pieņemtam saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem.

2. §. Tehniskās pieņemšanas mērķis ir pārliecināties par to, vai attiecīgais dzelzceļa transportlīdzeklis atbilst:

a) konstrukcijas priekšrakstiem, kas ietverti VTP;

b) konstrukcijas un aprīkojuma priekšrakstiem, kas ietverti *RID*;

c) īpašiem pieņemšanas nosacījumiem saskaņā ar 7.a pantu.

3. § Šā panta 1. un 2. §, kā arī turpmākos pantus piemēro *mutatis mutandis* attiecībā uz citu dzelzceļa materiālu, kā arī ritekļu vai citu dzelzceļa materiālu konstrukcijas elementu tehnisko pieņemšanu.

# 3.a pants

**Mijiedarbība ar citiem starptautiskajiem līgumiem**

1. §. Uzskata, ka dzelzceļa transportlīdzekļiem un citiem dzelzceļa materiāliem, kas nodoti ekspluatācijā saskaņā ar piemērojamajiem Eiropas Kopienas (EK) 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 vai citiem dzelzceļa materiāliem 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 un

d) ja uz ritekli vai citu dzelzceļa materiālu neattiecas atkāpe.

Ja šie nosacījumi nav izpildīti, uz ritekli vai citu dzelzceļa materiālu attiecas 6. panta 4. §.

2. §. Dzelzceļa transportlīdzekļus un citus dzelzceļa materiālus, kam piešķirta darbības atļauja saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem, uzskata par nodotiem ekspluatācijā Eiropas Kopienas dalībvalstīs un valstīs, kas piemēro Kopienas tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskiem līgumiem ar Eiropas Kopienu, 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 vai citiem dzelzceļa materiāliem 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 un

d) ja uz ritekli vai citu dzelzceļa materiālu neattiecas atkāpe.

Ja šie nosacījumi nav izpildīti, riteklim vai citam dzelzceļa materiālam ir vajadzīga atļauja saskaņā ar tiesību aktiem, kas piemērojami Eiropas Kopienas dalībvalstīs un valstīs, kuras piemēro Kopienas tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskajiem nolīgumiem ar Eiropas Kopienu.

3. §. Attiecībā uz dzelzceļa transportlīdzekļiem un citiem dzelzceļa materiāliem, ko izmanto tikai Eiropas Kopienas dalībvalstīs, darbības atļaujas piešķiršanu, ekspluatāciju un tehnisko apkopi reglamentē piemērojamie Kopienas un valstu tiesību akti. Šis noteikums ir piemērojams arī tām Līgumslēdzējām valstīm, kas piemēro attiecīgos Eiropas Kopienas tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskajiem nolīgumiem ar Eiropas Kopienu.

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

5. §. Uzņēmums, kas ir atbildīgs par uzturēšanu (*ECM*) un kas sertificēts saskaņā ar 15. panta 2. §, uzskatāms par sertificētu saskaņā ar piemērojamajiem Eiropas Kopienas un attiecīgajiem valsts tiesību aktiem un otrādi, ja sertifikācijas sistēma, kas pieņemta saskaņā ar EK 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. §.

# 4. pants

# Procedūra

1. §. Ritekļa tehniskā pieņemšana tiek veikta:

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

b) divos secīgos etapos, izsniedzot:

* + 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.

2. §. Ritekļa vai konstrukcijas elementa atbilstības VTP noteikumiem novērtēšanu, kas ir pamatā pieņemšanai, var sadalīt vairākos novērtējuma elementos un katru apliecināt ar deklarāciju. Novērtējuma elementus un deklarācijas formātu nosaka Tehnisko ekspertu komiteja.

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

# 5. pants

# Kompetentā iestāde

1. §. Dzelzceļa transportlīdzekļu tehniskā pieņemšana ir to valsts vai starptautisko iestāžu uzdevums, kas šajā jomā ir kompetentas saskaņā ar katrā Līgumslēdzējā valstī spēkā esošajiem tiesību aktiem un priekšrakstiem.

2.§. Šā panta 1. § minētās iestādes savu kompetenci veikt novērtējumus, tostarp izsniegt attiecīgās deklarācijas, var daļēji vai pilnīgi nodot vai saskaņā savā valstī spēkā esošajiem noteikumiem tās daļēji vai pilnīgi nodod citām iestādēm, kas atrodas valstī un ir atzītas par piemērotām.

Kompetenci ir aizliegts nodot:

a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam;

b) infrastruktūras pārvaldītājam;

c) turētājam;

d) uzņēmumam, kas ir atbildīgs par uzturēšanu (*ECM*);

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

tostarp iepriekšminēto vienību meitasuzņēmumiem.

3. §. Lai 2. § minētās iestādes tiktu atzītas par piemērotām, tām ir jāatbilst šādiem nosacījumiem:

a) iestādei tās uzbūvē, juridiskajā struktūrā un lēmumu pieņemšanā jābūt neatkarīgai no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, infrastruktūras pārvaldītāja, pretendenta un valsts pasūtījuma piešķīrēja; tās direktors un personāls, kas atbildīgs par novērtēšanu vai sertifikātu un deklarāciju izsniegšanu, nedrīkst tieši vai kā pilnvaroti pārstāvji iesaistīties komponentu, ritekļu vai dzelzceļa materiālu projektēšanā, ražošanā, montāžā, tehniskajā apkopē vai izmantošanā. Tas neizslēdz iespēju ražotājam vai projektētājam un minētajai iestādei savstarpēji apmainīties ar tehnisko informāciju;

b) iestāde un par novērtēšanu atbildīgais personāls veic novērtējumus ar visaugstāko profesionālo godīgumu un tehnisko kompetenci, kā arī ir neatkarīgi no jebkādas ietekmes un stimula, jo īpaši finansiāla, ko varētu radīt personas vai personu grupas, kuru intereses skar novērtējuma rezultāti, un kas varētu iespaidot lēmumus vai pārbaužu rezultātus;

c) iestāde un par novērtēšanu atbildīgais personāls ir funkcionāli neatkarīgs no iestādēm, kas ir atbildīgas par nelaimes gadījumu izmeklēšanu;

d) iestāde nodarbina personālu, un tās rīcībā ir līdzekļi, kas vajadzīgi, lai pienācīgi veiktu ar novērtējumiem saistītos tehniskos un administratīvos uzdevumus; tai ir pieejams arī aprīkojums, kas vajadzīgs ārkārtas novērtējumiem;

e) par novērtējumiem atbildīgie darbinieki:

* + ir atbilstoši tehniski un profesionāli apmācīti;
  + pietiekami izprot veicamo novērtējumu prasības, un viņiem ir pietiekama pieredze šādu novērtējumu veikšanā;
  + spēj sagatavot sertifikātus, protokolus un ziņojumus, kas ir veikto novērtējumu oficiāla uzskaite;

f) nodrošina par novērtējumiem atbildīgā personāla neatkarību. Amatpersonas nedrīkst saņemt atlīdzību, pamatojoties uz veikto novērtējumu skaitu vai šo novērtējumu rezultātiem;

g) iestāde apdrošina civiltiesisko atbildību, ja vien šo apdrošināšanu saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem nesedz valsts vai ja šos novērtējumus neveic pati dalībvalsts;

h) iestādes darbinieki glabā dienesta noslēpumus attiecībā uz visu, ko viņi uzzina, pildot savus pienākumus (tas neattiecas uz kompetentajām iestādēm valstī, kur viņi veic šo darbu), saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem vai visām Līgumslēdzējas valsts juridiskajām prasībām un/vai noteikumiem, tostarp attiecīgā gadījumā saskaņā ar Eiropas Kopienas tiesību aktiem.

4. §. Šā panta 3. § prasības *mutatis mutandis* attiecas uz iestādēm, kas veic tehnisko pieņemšanu.

5. §. Izmantojot paziņojumu vai attiecīgā gadījumā līdzekļus, kas paredzēti Eiropas Kopienas tiesību aktos vai to valstu tiesību aktos, kuras piemēro Kopienas tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskajiem līgumiem ar Eiropas Kopienu, Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka Ģenerālsekretārs ir informēts par iestādēm, kas atbildīgas par novērtējumu, pārbaužu un apstiprinājumu veikšanu, norādot katras iestādes atbildības jomu. Ģenerālsekretārs publicē iestāžu sarakstu, to identifikācijas numurus un atbildības jomas, kā arī atjaunina šo sarakstu.

6. §. Līgumslēdzēja valsts nodrošina pastāvīgu 2. § norādīto iestāžu uzraudzību un atsauc kompetenci 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 apstiprināšanas iestāde vai iestāde, kurai tiek nodota kompetence, neatbilst 3. § kritērijiem, jautājuma risināšanu nodod Tehnisko ekspertu komitejai, kas četru mēnešu laikā informē attiecīgo Līgumslēdzēju valsti par visām veicamajām izmaiņām, kas vajadzīgas, lai iestāde saglabātu tai piešķirto statusu. Šajā saistībā Tehnisko ekspertu komiteja var nolemt uzdot Līgumslēdzējai valstij apturēt vai atsaukt apstiprinājumus, kas izsniegti, pamatojoties uz attiecīgās iestādes veikto darbu.

# 6. pants

**Tehnisko sertifikātu derīgums**

1. §. Tehniskie sertifikāti, ko saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem izsniegusi Līgumslēdzējas valsts kompetentā iestāde, ir derīgi visās pārējās Līgumslēdzējās valstīs. Tomēr attiecībā uz apriti un izmantošanu 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 piemērojamajiem VTP, ļauj riteklim būt brīvā apritē citu Līgumslēdzēju valstu teritorijās ar nosacījumu, ka:

a) šajos VTP ir ietvertas visas būtiskās prasības, un

b) uz ritekli neattiecas:

* + īpašs gadījums;
  + atklātie punkti, kas attiecas uz 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, atklāts punkts, kas attiecas uz 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 iestādes var lūgt, lai pretendents sniedz 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 iestādēm ir jāatzīst pārbaudes, ko saskaņā ar VTP ir veikušas citas kompetentās iestādes. Attiecībā uz pārējo ritekļa daļu kompetentās iestādes pilnīgi ņem vērā atbilstību tabulu, kas minēta *APTU* Vienveida noteikumu 13. pantā.

Atkārtoti nevērtē to, vai ir izpildīti:

a) identiski noteikumi un noteikumi, kas atzīti par līdzvērtīgiem;

b) noteikumi, kas neattiecas uz īpašu gadījumu;

c) 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. §. Valsts iestādes 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 uzskaites dokumentāciju un ekspluatācijas testiem, piemēram, vilciena bremžu pārbaudi.

# 7. pants

# Ritekļiem piemērojamie priekšraksti

1. §. Lai dzelzceļa transportlīdzeklis tiktu laists apritē starptautiskajiem pārvadājumiem un saglabātu šo statusu, tam jāatbilst:

a) VTP un

b) attiecīgā gadījumā *RID* noteikumiem.

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 VTP neaptver visas būtiskās prasības vai ja ir īpaši gadījumi vai atklāti punkti, tehniskā pieņemšana balstās uz:

a) VTP noteikumiem;

b) attiecīgā gadījumā *RID* noteikumiem un

c) spēkā esošajām piemērojamajām valsts tehniskajām prasībām saskaņā ar *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantu.

# 7.a pants

# Atkāpes

Tehnisko ekspertu komiteja pieņem pamatnostādnes vai obligātos noteikumus attiecībā uz atkāpēm no 7. panta noteikumiem un novērtēšanas metodēm, kuras var izmantot vai kuras tiek izmantotas.

# 8. pants

**Dzelzceļa infrastruktūrai piemērojamie priekšraksti**

1. §. Lai nodrošinātu, ka dzelzceļa transportlīdzeklis, kas pieņemts ekspluatācijā starptautiskajā satiksmē saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem, darbojas droši un ir savietojams ar izmantojamo dzelzceļa infrastruktūru, minētajai dzelzceļa infrastruktūrai ir jāatbilst:

a) VTP noteikumiem un

b) attiecīgā gadījumā *RID* noteikumiem.

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.

# 9. pants

# Darbības priekšraksti

1. §. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas ekspluatē dzelzceļa transportlīdzekļus, kuri laisti apritē starptautiskajā satiksmē, jāpilda VTP noteiktie priekšraksti attiecībā uz ritekļa ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē.

2.§. Uzņēmumi un iestādes, kas pārvalda Līgumslēdzēju valstu infrastruktūru, tostarp izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētas un piemērotas ekspluatācijas drošības un kontroles sistēmas, pilda VTP noteiktos tehniskos priekšrakstus, un šīs infrastruktūras konstrukcija un pārvaldība pastāvīgi atbilst šiem priekšrakstiem.

# 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. §. Tehniskā sertifikāta pieteikumu var iesniegt:

a) ražotājs;

b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums;

c) ritekļa turētājs;

d) ritekļa īpašnieks;

e) infrastruktūras pārvaldītājs.

3. §. Tehniskā sertifikāta pieteikumu, tostarp attiecīgās deklarācijas, var iesniegt jebkurai kompetentajai iestādei vai organizācijai, kas ir kompetenta saskaņā ar 5. pantu, vienā no Līgumslēdzējām valstīm.

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 iestādēm 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 piešķirts apstiprinājums, nav noteikts citādi. Tehnisko pieņemšanu nav atļauts veikt peļņas 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 un tehniskās apkopes dokumentāciju, kurā ietverta VTP prasītā informācija. Novērtēšanas iestāde pārbauda, izlabo un pievieno šai dokumentācijai atbilstošo informāciju, lai šajā dokumentācijā būtu sniegtas ritekļa īpašības.

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

8. §. Persona, kas iesniedz darbības atļaujas sertifikāta pieteikumu, izmantojot vienkāršotu tehniskās pieņemšanas procedūru (4. panta 1. § b) punkts), 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.

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. Tipa atjaunotas pieņemšanas gadījumā pārbaudāmie kritēriji var attiekties tikai uz mainītajiem noteikumiem. Tipa pieņemšanas atjaunošana neietekmē darbības atļaujas, kas jau ir piešķirtas, 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 pieņemšana un ja VTP nav pilnīgi piemēroti, Līgumslēdzējas valstis paziņo Ģenerālsekretāram:

a) iemeslu, kāpēc VTP netiek pilnīgi piemēroti;

b) tehnisko raksturojumu, kas piemērojams VTP vietā, un

c) iestādes, kas atbildīgas par a) un b) punktā norādītās informācijas sniegšanu.

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 iestāde, kas nav (pirmās) darbības atļaujas piešķīrēja, atklāj neatbilstību, tā visu informāciju iesniedz (pirmās) atļaujas izdevējiestādei; ja neatbilstība attiecas uz konstrukcijas tipa sertifikātu, informē arī šā sertifikāta izdevējiestādi.

2. §. Darbības atļaujas sertifikātu var atsaukt:

a) ja dzelzceļa transportlīdzeklis vairs neatbilst:

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

b) ja turētājs neievēro kompetentās iestādes 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 iestāde, 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);

a) dzelzceļa transportlīdzekļa nopietnu bojājumu gadījumā netiek ievērots kompetentās iestādes rīkojums parādīt ritekli;

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

c) 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 izņemšanu no ekspluatācijas paziņo kompetentajai iestādei, kas piešķīrusi darbības atļauju.

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 papildu obligātos noteikumus novērtējumu un tehniskās pieņemšanas procedūru veikšanai.

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 un deklarācijas**

1. §. Konstrukcijas tipa pieņemšanu un darbības atļauju apliecina ar atsevišķiem dokumentiem, kuru nosaukumi ir “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 un tehniskās apkopes 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 izdevējiestādi, izdošanas datumu un ietver iestādes pilnvarotās personas parakstu;

g) vajadzības gadījumā norāda tā derīguma termiņu.

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 un tehniskās apkopes dokumentācijā ietver VTP noteikumos prasīto informāciju.

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

7. §. Sertifikātus un deklarācijas izsniedz pretendentam.

8. §. Darbības atļaujas sertifikāts ir saistīts ar objektu. Tiklīdz riteklis ir nodots ekspluatācijā, darbības atļaujas sertifikāta (tostarp tehniskās dokumentācijas un tehniskās apkopes dokumentācijas) turētājs, ja tas nav pašreizējais turētājs, nekavējoties nodod pašreizējam turētājam sertifikātu kopā ar tehniskās apkopes uzskaites dokumentāciju, kā arī dara pieejamas visas sīkāk izstrādātās tehniskās apkopes un ekspluatācijas (papildu) 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, tehniskās apkopes dokumentācijas un tehniskās apkopes uzskaites dokumentācijas prasībās.

# 12. pants

# Vienotas formas

1. §. Organizācija nosaka vienotu formu 11. pantā norādītajiem sertifikātiem, kā arī 4. panta 2. § norādītajām deklarācijām un 10. panta 7. § norādītajam novērtējuma ziņojumam.

2. §. Attiecīgo formu izstrādā un pieņem Tehnisko ekspertu komiteja.

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

**13. pants**

**Reģistri**

1. §. Elektroniskas datu bankas formā izveido reģistru, kurā ir informācija par dzelzceļa transportlīdzekļiem, kam ir izsniegts darbības atļaujas sertifikāts, un konstrukciju tipiem, kam ir izsniegts konstrukcijas tipa sertifikāts, un Organizācija ir atbildīga par šā reģistra pastāvīgu atjaunināšanu. Reģistrā iekļauj dzelzceļa transportlīdzekļus, kas pieņemti ekspluatācijā saskaņā ar 19. pantu; tajā var tikt ietverti dzelzceļa transportlīdzekļi, kas pieņemti ekspluatācijā tikai iekšzemes pārvadājumiem.

2. §. Datu banka ietver arī reģistru ar informāciju par kompetentajām iestādēm un organizācijām, kurām saskaņā ar 5. pantu ir nodota kompetence, un 15. panta 2. § minētajiem akreditētajiem/atzītajiem auditoriem.

3. §. Tehnisko ekspertu komiteja var nolemt datu bankā iekļaut citus datus, kas izmantojami dzelzceļa darbībām, piemēram, informāciju par ekspluatācijā pieņemto ritekļu deklarācijām, pārbaudēm un tehnisko apkopi (tostarp par nākamās pārbaudes veikšanas laiku), informāciju par nelaimes gadījumiem un incidentiem, kā arī reģistrus par ritekļu kodiem, atrašanās vietu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, turētājiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, darbnīcām, ražotājiem, kā arī uzņēmumiem, kas ir atbildīgi par uzturēšanu (*ECM*), utt.

4. §. Tehnisko ekspertu komiteja nosaka datu bankas funkcionālo un tehnisko arhitektūru, kā arī to, kādi dati ir nepieciešami, kad un kā dati tiks sniegti, kādas būs piekļuves tiesības, kā arī citus administratīvos un organizatoriskos noteikumus, tostarp izmantojamo datubāzes struktūru. Visos gadījumos Ģenerālsekretāram nekavējoties paziņo 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 iestādēm 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. §. 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; datu sniegšana un labošana ir bez maksas, turpretim par datu izmantošanu var iekasēt maksu.

**14. pants**

**Uzraksti un apzīmējumi**

1. §. Uz dzelzceļa transportlīdzekļiem, kuriem piešķirta darbības atļauja jābūt:

a) apzīmējumam, kas skaidri norāda, ka tiem ir darbības atļauja attiecībā uz starptautiskajiem pārvadājumiem saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem, un

b) citiem uzrakstiem un apzīmējumiem, kas noteikti VTP, tostarp unikālam identifikācijas kodam (ritekļa numuram).

Kompetentā iestāde, kas piešķir 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 ritekļu reģistrā (VRR) atbilstīgi 13. panta prasībām.

2. §. Tehnisko ekspertu komiteja nosaka 1. § a) punktā minētos apzīmējumus un pārejas termiņus, kuros dzelzceļa transportlīdzekļiem, kas laisti apritē starptautiskajiem pārvadājumiem, var būt uzraksti un apzīmējumi, kas atšķiras no 1. § noteiktajiem.

# 15. pants

# Tehniskā apkope

1. §. Dzelzceļa transportlīdzekļiem un citiem dzelzceļa materiāliem jābūt labā uzturēšanas stāvoklī tādā ziņā, ka tie pastāvīgi atbilst VTP noteikumiem un to stāvoklis nekādā veidā nerada negatīvu ietekmi uz darbības drošību, un to aprite vai izmantošana starptautiskajos pārvadājumos nenodara kaitējumu infrastruktūrai, videi un sabiedrības veselībai. Šajā saistībā dzelzceļa transportlīdzekļi un citi dzelzceļa materiāli jādara pieejami un jāpakļauj apkalpošanas, pārbaudes un tehniskās apkopes darbībām, kas noteiktas darbības atļaujas sertifikātam pievienotajā Tehniskās apkopes dokumentācijā, VTP, 7.a pantā minētajos īpašajos pieņemšanas nosacījumos un *RID* noteikumos.

2. §. Pirms darbības atļaujas piešķiršanas vai izmantošanas tīklā katram dzelzceļa transportlīdzeklim izraugās uzņēmumu, kas ir atbildīgs par uzturēšanu (*ECM*), un šo uzņēmumu reģistrē 13. pantā minētajā datu bankā. *EMC* var būt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs vai turētājs. *ECM*, izmantojot tehniskās apkopes sistēmu, nodrošina, ka ritekļi, par kuru uzturēšanu attiecīgais uzņēmums ir atbildīgs, ir droši ekspluatācijai. *ECM* uzturēšanas darbības veic pats vai izmanto tehniskās apkopes darbnīcas, ar kurām noslēgts līgums.

Kravas vagonu *ECM* ir jābūt derīgam sertifikātam, ko izdevis ārējais auditors, kas akreditēts/atzīts kādā no Līgumslēdzējām valstīm.

Tehnisko ekspertu komiteja pieņem sīki izstrādātus noteikumus par *ECM* sertificēšanu un auditēšanu, akreditētiem/atzītiem auditoriem, viņu akreditāciju/atzīšanu, auditiem un audita apliecinājumiem. Noteikumos norāda, vai tie ir līdzvērtīgi kritērijiem, kas attiecas uz *ECM* sertifikācijas sistēmu, kura pieņemta Eiropas Kopienā vai valstīs, kas piemēro Kopienas tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskiem līgumiem ar Eiropas Kopienu.

Šie noteikumi, kuros ietilpst arī noteikumi par sertifikātu un akreditāciju atsaukšanu un apturēšanu, ir precīzi izklāstīti šo vienveida noteikumu pielikumā un ir to neatņemama daļa.

3. §. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir atbildīgs par savu vilcienu drošu ekspluatāciju un nodrošina izmantoto ritekļu tehniskās apkopes pareizu norisi. Tāpēc *ECM* ir jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir pieejama uzticama informācija par tehniskās apkopes procesiem un dati, kā arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir laikus jāsniedz *ECM* informācija un dati par savām darbībām ar ritekļiem un citiem dzelzceļa materiāliem, par kuriem *ECM* ir atbildīgs. Abos gadījumos attiecīgā informācija un dati tiek sniegti 2. § norādītajā pielikumā.

4. §. Ekspluatācijā pieņemta ritekļa *ECM* glabā un atjaunina attiecīgā ritekļa tehniskās apkopes uzskaites dokumentāciju. Kompetentajai valsts iestādei nodrošina piekļuvi dokumentācijai, lai tā varētu veikt pārbaudi.

5. §. Tehnisko ekspertu komiteja var pieņemt pamatnostādnes vai noteikumus par tehniskās apkopes darbnīcu sertificēšanu un auditēšanu, kā arī par sertifikātu un auditu savstarpēju atzīšanu. Noteikumus saskaņā ar šo paragrāfu precīzi izklāsta šo vienveida noteikumu pielikumā, tie ir šo vienveida noteikumu neatņemama daļa, un tos publicē Organizācijas tīmekļa vietnē.

# 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 iestādei vai organizācijai, kas laidusi ritekli apritē. Šī iestāde 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 apstiprinājuma sertifikāta izdevējiestādi 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 un citu dzelzceļa materiālu 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 iestāde, cits dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs nevar atteikt dzelzceļa transportlīdzekļu pieņemšanu vai aizliegt to kustību, kas neļautu tos ekspluatēt saderīgā dzelzceļa infrastruktūrā, ja ir izpildīti šie vienveida noteikumi, VTP noteikumi, atļaujas izdevējiestādes noteiktie īpašie pieņemšanas nosacījumi, ja tādi ir, kā arī *RID* ietvertie konstrukcijas un darbības priekšraksti.

2. §. Kompetentās iestādes 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 3. § 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 iestāde 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 noteikumi, tostarp noteikumi, kas attiecas uz tiesību normu kolīziju, tajā Līgumslēdzējā valstī, kurā ir infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbības vieta.

**19. pants**

**Pārejas noteikumi**

1. §. Šā papildinājuma 3. panta 1. § attiecas uz modernizētiem, atjaunotiem un pastāvošiem ritekļiem. Šajā pantā ir paredzēti pārejas noteikumi attiecībā uz ritekļiem, kas ir apstiprināti starptautiskajiem pārvadājumiem saskaņā ar *RIV*, *RIC* vai citiem atbilstošiem starptautiskiem līgumiem un kas ir attiecīgi marķēti.

2. §. Uzskata, ka, šiem vienveida noteikumiem stājoties spēkā, pastāvošajiem transportlīdzekļiem, kas marķēti ar *RIV* vai *RIC* kā pierādījumu pašreizējai atbilstībai *RIV* 2000 līguma (pārskatītā 2004. gada 1. janvāra redakcija) vai *RIC* līguma tehniskajiem noteikumiem, ir piešķirta atļauja darbībai Līgumslēdzēju valstu tīklos saskaņā ar šo ritekļu savietojamību ar dzelzceļa infrastruktūrām (atbilstīgi marķējumam uz vagona), attiecībā uz kurām tos ir pieņēmusi viena no Līgumslēdzējām valstīm.

2.a §. Uzskata, ka pastāvošiem ritekļiem, kas nav marķēti ar *RIV* vai *RIC*, bet kas ir pieņemti ekspluatācijā un marķēti saskaņā ar Organizācijai paziņotiem divpusējiem vai daudzpusējiem līgumiem starp Līgumslēdzējām valstīm, arī ir piešķirta atļauja darbībai tīklos, uz kuriem attiecas līgums.

3. §. Šā panta 2. un 2.a § minētā pārejas perioda atļauja ir derīga līdz brīdim, kad riteklim ir nepieciešama jauna atļauja saskaņā ar 10. panta 11. §.

4. §. Uzraksts *RIV*, *RIC* vai cits Tehnisko ekspertu komitejas apstiprināts marķējums uz ritekļa un dati, kas glabājas 13. pantā norādītajā datubāzē, tiek uzskatīti par pietiekamu apstiprinājuma pierādījumu. 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 noteikumiem par marķēšanu un tehnisko apkopi; vajadzības gadījumā nodrošina atbilstību arī spēkā esošajiem *RID* noteikumiem. Tehnisko ekspertu komiteja var arī nolemt, ka neatkarīgi no pārejas noteikumiem noteiktā termiņā tiek nodrošināta atbilstība tiem VTP noteikumiem, kas attiecas uz drošību.

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

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

**20. pants**

**Strīdi**

Strīdus saistībā ar izmantošanai starptautiskajiem pārvadājumiem paredzētu dzelzceļa transportlīdzekļu un citu dzelzceļa materiālu 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.

# 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. § g) 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. Vispārīgās piezīmes par *APTU* teksta grozījumiem attiecas arī uz *ATMF* papildinājumu.

2. 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.

3. Revīzijas komiteja lielā mērā ņēma vērā Šveinsberga [*Schweinsberg*] grupas ierosinājumus, ko bija apstiprinājusi Tehnisko ekspertu komiteja. Tekstā un paskaidrojuma ziņojumā tika pievienoti precizējumi, jo īpaši attiecībā uz 3.a un 15. pantā minēto “uzņēmumu, kas ir atbildīgs par uzturēšanu”, kā arī ierobežojumiem saistībā ar darbības atļauju un 6. pantā noteiktajiem kompetentās iestādes pienākumiem.

4. Ģenerālā asambleja 9. sesijā (Bernē, 2009. gada 9. un 10. septembrī) iepazinās ar Revīzijas komitejas 24. sesijas rezultātiem attiecībā uz grozījumiem Konvencijas G papildinājumā (*ATMF*) un paskaidrojuma ziņojumu, kā arī apstiprināja redakcionālus labojumus un paskaidrojuma ziņojumu par *ATMF* 1., 3. un 9. 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**

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

2. Šis pants nosaka vispārīgo darbības sfēru. Šajā papildinājumā 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, ir aplūkoti šajā papildinājumā. Tiek pievērsta uzmanība pārvadājumiem starp šādām valstu grupām:

a) tikai starp *OTIF* dalībvalstīm, kas nav EK vai Eiropas ekonomikas zonas līguma (EEZ) dalībvalstis, 6. panta 3. §;

b) tikai starp *OTIF* dalībvalstīm, kas ir arī EK vai EEZ dalībvalstis, 3.a panta 3. §;

c) no *OTIF* dalībvalsts, kas ir arī EK vai EEZ dalībvalsts, uz *OTIF* dalībvalsti, kas nav EK vai EEZ dalībvalsts, 3.a panta 1. §;

d) no *OTIF* dalībvalsts, kas nav EK vai EEZ dalībvalsts, uz *OTIF* dalībvalsti, kas ir arī EK vai EEZ dalībvalsts, 3.a panta 2. §.

3. Attiecībā uz jautājumiem, uz kuriem neattiecas vai tikai daļēji attiecas VTP, skatīt piezīmes par 7. pantu.

4. Ja konkrētus jautājumus neaptver *APTU* un *ATMF* vai, pamatojoties uz tiem, izstrādātie noteikumi, parasti piemēro tos tehniskos noteikumus, kas ir spēkā tajā Līgumslēdzējā valstī, kurā tiek iesniegts tehniskā apstiprinājuma pieteikums (sk. 7. pantu). Valstīs, kurās piemēro EK tiesību aktus, tas īpaši attiecas uz aspektiem, kas reglamentēti EK direktīvās par savstarpēju izmantojamību (savstarpējās izmantojamības komponentu laišanu tirgū, atbilstības novērtēšanu un verificēšanu, ko veic pilnvarotās iestādes, utt.), drošību (drošības sertifikāciju, drošības atļauju, atbilstību kopīgajām drošības metodēm un kopīgajiem drošības mērķiem, pienākumu ziņot par kopīgajiem drošības rādītājiem, nelaimes gadījumu izmeklēšanas procedūrām utt.) un piekļuvi tirgum (Direktīva 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu, Direktīva 2001/12/EK par Kopienas dzelzceļa attīstību, Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju utt.).

# 2. pants

# Definīcijas

1. Lai nevajadzīgi nepaplašinātu tekstu, tika nolemts tikai *ATMF* 2. pantā iekļaut abos papildinājumos izmantotos terminus. Tāpēc šajā pantā ir ietvertas to terminu definīcijas, kas izmantoti *APTU* un *ATMF*, kā arī to terminu definīcijas, kas izmantoti tikai *ATMF*. Angļu valodas versijā termini ir sakārtoti alfabēta secībā. Pārējo valodu versijās ir ievērota angļu valodas versijas kārtība.

2. Attiecībā uz d) punktā ietverto terminu “Tehnisko ekspertu komiteja” jānorāda, ka, kad infrastruktūras objekti, piemēram, tuneļi, tilti utt., šķērso robežu, divas Līgumslēdzējas valstis var vienoties par īpašas kopīgas iestādes izveidi, kas ir līdzīga, piemēram, Eirotuneļa starp Franciju un Apvienoto Karalisti Starpvaldību drošības komisijai. Saskaņā ar Konvencijas 16. panta 5. § c) punktu šādām iestādēm ir atļauts būt atsevišķi pārstāvētām Tehnisko ekspertu komitejā, t. i., bez balsstiesībām.

3. Šā punkta s) punktā ietvertā termina “citi dzelzceļa materiāli” definīcijā ietilpst kustīgas iekārtas, kuras nav dzelzceļa transportlīdzekļi, bet attiecībā uz kurām tomēr ir ļoti svarīgi ievērot kopīgas iekārtu specifikācijas, lai nodrošinātu savstarpēju izmantojamību.

4. Šā punkta z) punktā ietvertā termina “smags nelaimes negadījums” definīcijā ir norādīta summa SDR. SDR ir Starptautiskā valūtas fonda (SVF) valūta, kas saskaņā ar Konvencijas 9. pantu ir tās papildinājumos minētā norēķinu vienība. 1 SDR ir aptuveni 1,10 EUR (2009. gada jūlijā).

# 3. pants\*

**Pieņemšana starptautiskajiem pārvadājumiem**

Saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § g) punktu par šā panta grozījumiem varēja lemt tikai Ģenerālā asambleja, nevis Revīzijas komiteja. Par redakcionālajiem grozījumiem 2. § b) un c) punktā sk. “Paskaidrojuma ziņojuma” PIEZĪMES b) punktu.

# 3.a pants

**Mijiedarbība ar citiem starptautiskajiem līgumiem**

1. Šis ir jauns pants.

2. Šā panta 1. § nosaka, kādos gadījumos saskaņā ar *ATMF* darbībai apstiprina dzelzceļa transportlīdzekli un citus dzelzceļa materiālus, kurus ir apstiprinājusi Līgumslēdzēja valsts saskaņā ar piemērojamajiem EK tiesību aktiem. Uzskata, ka šādai vienībai ir piešķirta darbības atļauja saskaņā ar *ATMF*, ja:

a) pastāv pilnīga līdzvērtība starp piemērojamajām SITS, kam jāaptver visas ritekļa apakšsistēmas, un piemērojamajiem VTP saskaņā ar *APTU*;

b) piemērojamajās SITS nav atklātu punktu par tehnisko savietojamību ar infrastruktūru un

c) uz šo vienību neattiecas atkāpe.

3. Šā panta 2. § nosaka, kādos gadījumos dzelzceļa transportlīdzekli un citus dzelzceļa materiālus, kas apstiprināti saskaņā ar *ATMF*, atļauj nodot ekspluatācijā EK dalībvalstīs un Līgumslēdzējās valstīs, kas piemēro EK tiesību aktus, pamatojoties uz starptautiskiem līgumiem ar Eiropas Kopienu. Uzskata, ka šādu vienību ir atļauts nodot ekspluatācijā saskaņā ar EK tiesību aktiem, ja:

a) pastāv pilnīga līdzvērtība starp piemērojamajiem VTP, kam jāaptver visas ritekļa apakšsistēmas, un atbilstošajām SITS;

b) piemērojamajās SITS nav atklātu punktu par tehnisko savietojamību ar infrastruktūru un

c) uz šo vienību neattiecas atkāpe.

4. Šā panta 3. § attiecas uz dzelzceļa transportlīdzekļiem un citiem dzelzceļa materiāliem, kurus izmanto tikai tajās Līgumslēdzējās valstīs, kas piemēro EK likumus kā EK dalībvalstis vai pamatojoties uz starptautiskiem līgumiem. Uz šādām vienībām attiecas piemērojamie EK tiesību akti.

5. Savstarpējā atzīšana, kas apskatīta 1. un 2. §, attiecas ne tikai uz individuāliem apstiprinājumiem, bet arī uz ritekļu tipu pieņemšanu saskaņā ar 4. §.

6. Šā panta 5. § minētās EK direktīvas pilnais nosaukums ir “Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva)”. Direktīva tika publicēta EK Oficiālajā Vēstnesī (OV) L 164, 30.04.2004., 44.–113. lpp. un grozīta ar Direktīvu 2008/110/EK, kas publicēta OV L 345, 23.12.2008., 62.–67. lpp.

# 4. pants

# Procedūra

1. Šis pants attiecas tikai uz ritekļu apstiprināšanas procedūru, savukārt attiecībā uz infrastruktūras apstiprināšanu 3. § ir vispārīga norāde uz noteikumiem, kas piemērojami attiecīgajā valstī (sīkāk paskaidrots 8. panta 2. §). EK dalībvalstīm šie noteikumi ietver attiecīgos EK tiesību aktus.

2. Saskaņā ar 1. § procedūra tiek veikta vienā etapā (ritekļa pieņemšana) vai divos etapos (konstrukcijas tipa pieņemšana un pēc tam visu to ritekļu pieņemšana, kas atbilst šim konstrukcijas tipam).

3. Atbilstības novērtēšana, kas jāveic apstiprināšanas procedūrā saskaņā ar 2. §, var attiekties uz visu ritekli vai, pamatojoties uz atbilstošajām TEK pamatnostādnēm, to var sadalīt novērtējuma elementos – tad katra elementa atbilstība ir jāapstiprina ar deklarāciju saskaņā ar modeli, par kuru arī ir jālemj TEK.

4. Saskaņā ar 3. panta 3. § šā panta noteikumi attiecas arī uz citiem dzelzceļa materiāliem.

# 5. pants

# Kompetentā iestāde

1. Attiecībā uz oficiālo atbildību 1. § principā atsaucas uz tiesību aktiem, kas piemērojami attiecīgajā Līgumslēdzējā valstī un kas EK dalībvalstu gadījumā ietver attiecīgos EK tiesību aktus. Tomēr saskaņā ar 4. § noteiktas prasības attiecas uz šīm kompetentajām iestādēm un šo iestāžu norīkotām “piemērotām atzītām iestādēm”. Tikai kompetentā iestāde var izsniegt darbības atļaujas sertifikātus un konstrukcijas tipa sertifikātus.

2. Atbilstoši 2. § kompetentajai iestādei nav aizliegts savu kompetenci attiecībā uz atbilstības novērtējumu veikšanu saskaņā ar 1. § pilnīgi vai daļēji nodot piemērotām un atzītām iestādēm, kas atbilst 3. § nosacījumiem, tomēr šīs iestādes nedrīkst būt:

* + dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (*RU*);
  + infrastruktūras pārvaldītāji (*IM*);
  + turētāji;
  + uzņēmumi, kas ir atbildīgi par uzturēšanu (*ECM*);
  + projektēšanas uzņēmumi, kas tieši vai netieši piedalās dzelzceļa materiālu ražošanā vai uzturēšanā, vai
  + jebkuras iepriekšminētās vienības meitasuzņēmumi.

Norādītās iestādes lielā mērā ir tās pašas, kas saskaņā ar 10. panta 2. § ir tiesīgas iesniegt pieteikumus tehniskā sertifikāta izsniegšanai.

Vārds “daļēji” norāda, ka piemērotai iestādei kompetenci var piešķirt tikai konkrētu tehnisko jautājumu risināšanai, piemēram, attiecībā uz konkrētiem VTP/SITS.

3. Šā panta 2. § ļaus Līgumslēdzējai valstij norīkot piemērotas iestādes, kas attiecīgajā valstī pastāvīgi veic saimniecisko darbību. Tās var veikt tādus pašus uzdevumus, kādus veic EK pilnvarotās iestādes. Savukārt 6. panta 1. § nodrošina, ka ikvienas Līgumslēdzējas valsts apstiprināšanas iestāde un citas piemērotās iestādes pieņem piemērotās iestādes veiktos novērtējumus par atbilstību VTP. Šā panta 3. § sniegti sīki izstrādāti nosacījumi par to, kādas iestādes tiek atzītas par piemērotām, šajā saistībā ņemot vērā noteikumus, kas piemērojami EK, jo īpaši attiecībā uz šo iestāžu uzbūvi, darbaspēku, darba metodēm, spējām, neatkarību un rīcības brīvību.

4. Šā panta 5. § noteikts, ka Ģenerālsekretārs ir jāinformē par iestādēm, kas ir atbildīgas par novērtēšanu, sertifikāciju un apstiprināšanu, un ka viņam šī informācija jāpublicē sarakstā, kas tiek regulāri atjaunināts.

5. Šā panta 6. § noteikts, ka Līgumslēdzējām valstīm ir pienākums “konsekventi pārraudzīt” (pastāvīgi uzraudzīt) 2. § minētās iestādes. Ja tiek konstatēts, ka tās neatbilst 3. § noteiktajām prasībām, to kompetence ir jāatsauc un attiecīgi jāinformē Ģenerālsekretārs.

6. Šā panta 7. § attiecas uz rīcību gadījumos, kad Līgumslēdzēja valsts uzskata, ka iestāde vai organizācija, par kuru ir atbildīga cita Līgumslēdzēja valsts, neatbilst 3. § noteiktajām prasībām. Šādu gadījumu risināšana jānodod TEK, kam jāveic noteikti pasākumi.

# 6. pants

**Tehnisko sertifikātu derīgums**

1. Šā panta 1. § nosaka, ka Līgumslēdzējas valsts kompetentās iestādes izsniegti tehniskie sertifikāti (5. pants) parasti ir derīgi visās pārējās Līgumslēdzējās valstīs. Tomēr, lai tos izmantotu noteiktiem ritekļiem vai konstrukcijas tipiem (5. §), ievēro turpmāk izklāstītos nosacījumus.

2. Saskaņā ar 2. § dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam (*RU*), kas ekspluatē ritekli, jāpārliecinās, ka tas ir saderīgs ar izmantojamo infrastruktūru.

3. Ja riteklim ir izdota darbības atļauja, kas apliecina, ka riteklis atbilst visiem piemērojamajiem VTP, šī atļauja ir derīga visās citās Līgumslēdzējās valstīs, ja šajos VTP ir ietvertas visas būtiskās prasības un tajos nav atklātu punktu attiecībā uz savietojamību ar infrastruktūru, un uz ritekli neattiecas nekādi īpaši gadījumi vai atkāpes.

4. Saistībā ar ritekļiem, kas neatbilst 3. § nosacījumiem, pretendentam jāizpilda 4. § minētie nosacījumi, lai varētu saņemt darbības papildatļauju. Šos nosacījumus saskaņā ar paziņotajiem un valstī piemērojamajiem valsts tehniskajiem noteikumiem nosaka attiecīgās Līgumslēdzēju valstu kompetentās iestādes, kurās pretendentam jāsniedz pieteikums atļaujas saņemšanai. Šādi nosacījumi var ietvert riska analīzi un/vai papildu testus, lai gan nedrīkst pieļaut dublēšanos un atkārtošanos un ņem vērā atbilstību tabulu; turklāt pirms darbības papildatļaujas izsniegšanas nav jāpārbauda atbilstība valsts tehniskajiem noteikumiem attiecībā uz atklātajiem punktiem, kas neattiecas uz savietojamību ar infrastruktūru, jo nepieciešamās pārbaudes saistībā ar šādiem atklātiem punktiem tika jau veiktas, kad ritekli pieņēma ekspluatācijā pirmā Līgumslēdzēja valsts saskaņā ar šīs valsts prasībām, un šīs prasības ir savstarpēji apstiprinātas. Šis princips ir ietverts arī savstarpējās izmantojamības direktīvā.

5. Ritekļa darbības atļaujas sertifikāts nepiešķir tā īpašniekam tiesības vadīt vilcienus vai citas tiesības. Ekspluatējot ritekli vilciena sastāvā, ir jāievēro tiesību akti par infrastruktūras izmantošanu, tostarp vajadzības gadījumā E papildinājums (*CUI*) par atbildību un apdrošināšanu, kā arī tās valsts tiesību akti, kurā pārvadātājs veic pārvadājumus. Ja tie ir EK tiesību akti vai atbilstošie valsts tiesību akti, ir jāievēro attiecīgie nosacījumi, jo īpaši prasība attiecībā uz licencēšanu, drošības sertifikāciju utt., un pārvadātājam, iespējams, būs jāiegādājas civiltiesiskās atbildības apdrošināšana.

# 6.a pants

**Procedūru dokumentācijas atzīšana**

**6.b pants**

**Tehnisko un ekspluatācijas testu atzīšana**

Šo noteikumu mērķis ir nepieļaut administratīvo procesu dublēšanos un atkārtošanos, jo īpaši attiecībā uz tehniskajiem novērtējumiem un testiem.

# 7. pants

# Ritekļiem piemērojamie priekšraksti

1. Šā panta 1. § nosaka, ka ritekļi var tikt pieņemti ekspluatācijā starptautiskajiem pārvadājumiem tikai tad, ja tie atbilst VTP un – bīstamu preču pārvadājumu gadījumā – *RID*.

2. Ja apakšsistēmai nav piemērojama VTP, t. i., būtiskās prasības (vēl) nav iekļautas VTP, tad saskaņā ar 2. § piemērojamie tehniskie noteikumi ir *APTU* Vienveida noteikumu 12. pantā minētās valsts tehniskās prasības, kas ir spēkā valstī, kurā riteklis ir jāapstiprina.

3. Ja VTP neaptver visas būtiskās prasības vai ja ir īpašs gadījums vai atklāts punkts attiecībā uz ritekļa saderību ar infrastruktūru, ir jāievēro arī valsts tehniskie noteikumi, kas piemērojami šādās situācijās. Šajā gadījumā jāpatur prātā, ka piemēro atbilstību tabulu un ka valsts tehniskos noteikumus attiecībā uz atklātiem punktiem, kas neattiecas uz saderību ar infrastruktūru, var pārbaudīt tikai tā Līgumslēdzēja valsts, kura pirmā izdod apstiprinājumu.

# 7.a pants

# Atkāpes

Šajā pantā tiek norādīts, ka TEK ir jāpieņem vajadzīgie noteikumi attiecībā uz atkāpēm un ar tām saistītajām novērtēšanas metodēm.

# 8. pants

**Dzelzceļa infrastruktūrai piemērojamie priekšraksti**

1. Šā panta 1. § tiek skaidri norādīts, ka ir jāievēro VTP un *RID* noteikumi attiecībā uz infrastruktūru.

2. Šā panta 2. § papildina prasības, kas jau noteiktas 4. panta 3. §.

3. Šā panta 3. § paredz, ka noteikumus attiecībā uz gadījumiem, kas nav aplūkoti vai nav pietiekami aplūkoti VTP, kā arī attiecībā uz atkāpēm analoģiski piemēro arī dzelzceļa infrastruktūras jomā.

4. *APTU* 8. pantā ir aplūkota infrastruktūras VTP piemērošana pastāvošajai infrastruktūrai.

# 9. pants\*

# Darbības priekšraksti

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

# 10. pants

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

1. Saskaņā ar 1. § tehniskos sertifikātus var izsniegt konstrukcijas tipiem vai atsevišķiem ritekļiem.

2. Šā panta 2. § ir sniegts pilnīgs to personu saraksts, kurām ir tiesības iesniegt pieteikumu. Tās lielā mērā ir personas, kurām saskaņā ar 5. panta 2. § nedrīkst nodot lēmumu pieņemšanas kompetenci.

3. Šā panta 3. § skaidri noteikts, ka pieteikumu var iesniegt jebkuras Līgumslēdzējas valsts kompetentajai iestādei (5. pants), t. i., nav jābūt nekādai ģeogrāfiskai saiknei.

4. Šā panta 4. § attiecas uz tehniskajiem sertifikātiem tādiem ritekļiem, kuriem to ierobežotās atbilstības dēļ saskaņā ar 6. panta 4. § ir nepieciešama darbības papildatļauja. Atļaujas pieteikumā precīzi jāizklāsta darbības joma. Ja tādēļ pieņemšana/novērtējumi jāveic vairākām kompetentajām iestādēm, tām savstarpēji jākoordinē darbības, lai paātrinātu apstiprināšanu un samazinātu izmaksas pretendentam.

5. Šā panta 5. § paredz, ka pieņemšanu nedrīkst veikt, lai gūtu peļņu, un visas izmaksas, kas saistītas ar pieņemšanas procedūru, jāsedz pretendentam. Tomēr pēdējo nosacījumu piemēro tikai tad, ja tas ir saskaņā ar tās valsts tiesību aktiem, kurā tiek izsniegts apstiprinājums.

6. Šā panta 5.a § tiek skaidri noteikts, ka visām tehniskās pieņemšanas/novērtēšanas procedūrām jābūt nediskriminējošām.

7. Šā panta 6. § ir noteiktas prasības attiecībā uz pieteikuma dokumentiem. Šajos dokumentos vienmēr jāietver tehniskā dokumentācija un ekipēšanas dokumentācija, kā arī jāsniedz dati par ritekļa raksturojumiem tādā apjomā, lai nodrošinātu visu informāciju, ko pieprasa novērtēšanas iestāde.

8. Saskaņā ar 7. § vērtētājiem vērtējuma ziņojumā jādokumentē novērtējumu saturs un rezultāti.

9. Šā panta 8. § nosaka, ka tādu ritekļu (vienkāršotā) pieņemšanā, kuru konstrukcijas tips jau ir pieņemts, pretendentam jāpievieno pieteikumam konstrukcijas tipa sertifikāts un piemērotā veidā jāapliecina, ka pieņemtie ritekļi atbilst konstrukcijas tipam.

10. Šā panta 9. § pirmais teikums skaidri norāda, ka principā tehniskos sertifikātus izsniedz uz neierobežotu laiku. Tomēr tas nenozīmē, ka tos var arī izmantot neierobežotu laiku. Otrais teikums lietotājiem atgādina, ka sertifikāta darbības joma var būt ierobežota, lai gan to nenosaka izdevējiestāde, bet tā ir atkarīga no konkrētajiem nosacījumiem.

11. Šā panta 10. § ir izklāstīti nosacījumi konstrukcijas tipa tehniskās pieņemšanas turpmākas izmantošanas iespējām gadījumā, ja tiek grozīti tās izsniegšanas noteikumi (7. pants). Līgumslēdzējai valstij, kurā tika pieņemts konstrukcijas tips, un valstīm, kurās šo pieņemšanas sertifikātu varētu izmantot, ir savstarpēji jāapspriež šis jautājums un vajadzības gadījumā jāvienojas par sertifikāta atkārtotu izsniegšanu. Tomēr pat tad, ja tiek nolemts, ka pieņemšanas sertifikāts ir jāizsniedz atkārtoti, drīkst pārbaudīt tikai konstrukcijas tipa atbilstību grozītajiem noteikumiem un darbības atļaujas paliek spēkā.

12. Šā panta 11. § attiecas uz darbības atļaujas – un saskaņā ar 12. § arī citu sertifikātu – turpmāku izmantošanu, kad ritekļus atjauno vai modernizē. Pienācīgi pamatota projekta dokumentācija ir jāiesniedz Līgumslēdzējai valstij. Šai valstij jāiesaista TEK, ja jauns apstiprinājums jāizsniedz gadījumā, kad nav nodrošināta pilnīga atbilstība piemērojamajiem VTP.

# 10.a pants

**Noteikumi par tehnisko sertifikātu atsaukšanu vai apturēšanu**

1. Šā panta 1. § attiecas uz procedūru, kas jāizmanto tehnisko sertifikātu atsaukšanai vai apturēšanai starptautiskā līmenī.

2. Šā panta 2., 3. un 5. § ir izklāstīti darbības atļaujas atsaukšanas noteikumi, kas saskaņā ar 6. § pēc analoģijas attiecas arī uz konstrukcijas tipa pieņemšanu, savukārt 4. § ir sniegti šo sertifikātu (derīguma/izmantošanas) apturēšanas noteikumi.

3. Apturēšana obligāti notiek šādos gadījumos:

* + nepietiekama ritekļa tehniskā apkope (pārbaudes, ekipēšana utt.);
  + nav ievērots rīkojums parādīt ritekli, kuram ir nopietni bojājumi, un
  + neatbilstība *ATMF* noteikumiem, VTP vai valsts noteikumiem, uz kuriem pamatojoties izdots apstiprinājums.

4. Atsaukšana var notikt šādos gadījumos:

* + neatbilstība piemērojamajām tehniskajām prasībām saskaņā ar VTP utt.;
  + dažos gadījumos tādu nepilnību nenovēršana, kas izraisa neatbilstību, un
  + neatbilstība nosacījumiem, kas noteikti apstiprinājuma ierobežojumos.

5. Saskaņā ar 3. § tikai tā iestāde, kas piešķīrusi konstrukcijas tipa sertifikātu vai darbības atļaujas sertifikātu, var to arī atsaukt (pretstatā apturēšanai).

# 10.b pants

**Novērtējumu un procedūru noteikumi**

1. Šā panta 1. § Tehnisko ekspertu komiteja tiek pilnvarota pieņemt papildu obligātos noteikumus novērtējumu un tehniskās pieņemšanas procedūru veikšanai.

2. Šā panta 2. § noteikts, ka gadījumā, ja Līgumslēdzējās valstīs vai EK līmenī ir papildu noteikumi, par tiem jāpaziņo Ģenerālsekretāram, lai TEK varētu tos izskatīt un publicēt.

# 11. pants

**Tehniskie sertifikāti un deklarācijas**

1. Šā panta 1. § noteikts, ka konstrukcijas tipa sertifikātam un darbības atļaujas sertifikātam vienmēr ir jābūt atsevišķiem dokumentiem, tomēr saskaņā ar 4. § vienu darbības atļaujas sertifikātu var izsniegt vairākiem viena konstrukcijas tipa ritekļiem.

2. Sīkāka informācija par to, kas jāietver abos sertifikātos, ir norādīta 2. un 3. §.

3. Tehniskās dokumentācijas un ekipēšanas dokumentācijas saturam ir jāatbilst VTP.

4. Sertifikāts jāsagatavo vienā no *OTIF* darba valodām (pašlaik vācu, franču un angļu), un tam jābūt pieejamam drukātā formā.

5. Šā panta 7.–9. § noteikts, ka gadījumā, ja mainās ritekļa ekspluatācijas tiesības, ir jānodod sākotnēji pretendentam izsniegtie sertifikāti.

# 12. pants

# Vienotas formas

TEK izstrādā un pieņem obligātās vienotās formas *ATMF* norādītajiem sertifikātiem, deklarācijām un novērtējuma ziņojumiem. TEK var atzīt par līdzvērtīgām arī citas pastāvošās formas, ja šādi dokumenti ietver vismaz tādu pašu informāciju.

# 13. pants

# Reģistri

1. Šis pants ir tiesiskais pamats starptautiskai datu bankai, kurā ir reģistri saistībā ar apstiprinātiem dzelzceļa transportlīdzekļiem (atsevišķiem ritekļiem vai konstrukcijas tipiem) (1. §) un apstiprinājumus izsniedzošām kompetentām iestādēm (2. §). TEK datu bankā var iekļaut arī citu informāciju (3. §).

2. TEK ir jānosaka turpmāk norādītie elementi (4. §), lai gan ir jāņem vērā Līgumslēdzējās valstīs vai EK (*ERA*) jau pastāvošās struktūras (valsts ritekļu reģistri (VRR)) (5. §):

a) datu bankas funkcionālā un tehniskā arhitektūra;

b) kad un kā jāsniedz vajadzīgie dati;

c) piekļuves tiesības;

d) datu bankas struktūra;

e) citi administratīvie un organizatoriskie noteikumi.

3. Datu bankas pamatā var būt Līgumslēdzēju valstu decentralizētie elektroniskie reģistri, tostarp valsts ritekļu reģistri (VRR), bet informācijai ir izgūstama, izmantojot centrālo meklētājprogrammu; datu banka un tās darbības noteikumi jāsaskaņo ar valstu ritekļu reģistriem, kurus ES dalībvalstis izveidojušas saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2007/756/EK.

4. Turklāt 7. § TEK dod tiesības iekasēt maksu no datu bankas lietotājiem. Tomēr datu sniegšana un grozīšana ir bez maksas.

5. Konkrēta svarīga informācija, piemēram, par turētāja maiņu, izņemšanu no ekspluatācijas vai ritekļu kustības aizliegumiem, nekavējoties jāpaziņo Ģenerālsekretāram.

6. Datu reģistrēšanai datu bankā ir būtiska nozīme pierādījumu sniegšanā (6. §).

# 14. pants

# Uzraksti un apzīmējumi

1. Dzelzceļa transportlīdzekļiem piešķirtā darbības atļauja ir uzskatāmi jāparāda, piestiprinot ritekļiem apzīmējumu (1. § a) punkts). TEK noteiks, kādam jābūt apzīmējumam.

2. Uz ritekļiem jābūt arī šādam marķējumam: burtu un ciparu kodam (“ritekļa numuram”), kuru izmanto, lai skaidri identificētu ritekli, un kuru piešķir kompetentā iestāde, kas izsniegusi darbības atļauju, un kurā jāietver pirmās atļaujas izdevējvalsts valsts kods un citi VTP paredzētie uzraksti un apzīmējumi (1. § b) punkts).

3. Iestādei, kas piešķir darbības atļauju, ir jāpārliecinās, ka riteklis ir marķēts ar apzīmējumiem un uzrakstiem un ka ritekļa numurs ir reģistrēts VRR (13. pants).

4. Saskaņā ar 2. § TEK jāpieņem pārejas noteikumi attiecībā uz ekspluatācijā jau esošiem ritekļiem.

# 15. pants

# Tehniskā apkope

1. Šā panta 1. § ir noteikti tehniskās apkopes mērķi un elementi.

2. Saskaņā ar 2. § katra ritekļa tehnisko apkopi organizē attiecīgi pilnvarota iestāde (uzņēmums, kas ir atbildīgs par uzturēšanu (*ECM*)), kurai jābūt reģistrētai datu bankā. Šāda iestāde ir nepieciešama arī saskaņā ar EK tiesību aktiem (sk. Dzelzceļu drošības direktīvas 2004/49/EK 14.a pantu).

3. Šā panta 3.–5. § ietverti noteikumi par *ECM* un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu savstarpējo sadarbību, tehniskās apkopes uzskaites dokumentāciju un iespēju norādīt sīkāku informāciju *ATMF* pielikumos.

4. Šā panta 4. § noteikts, ka *ECM* katram riteklim, kuram tas ir reģistrēts kā *ECM*, uztur un atjaunina tehniskās apkopes uzskaites dokumentāciju, lai tajā būtu informācija, kas attiecībā uz šo ritekli nepieciešama saskaņā ar 3. §. Minētā dokumentācija ietver informāciju par pašu ritekli un visām tvertnēm un aprīkojumu, kas jāpārbauda un jātestē. Šī tehniskās apkopes uzskaites dokumentācija ir pieejama kompetentajām iestādēm to parasto pārbaužu laikā, kā arī izmeklēšanas vajadzībām, ja riteklis ir iesaistīts incidentos vai nelaimes gadījumos.

5. Saskaņā ar 5. § TEK var pieņemt pamatnostādnes vai noteikumus par tehniskās apkopes darbnīcām un iekļaut tos *ATMF* pielikumā.

# 16. pants

**Nelaimes gadījumi, incidenti un nopietni bojājumi**

1. Saskaņā ar 1. §, nelaimes gadījuma, incidenta vai nopietnu bojājumu gadījumā visām iesaistītajām pusēm, jo īpaši IP, turētājiem, *ECM* un *RU*:

* + ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu dzelzceļa pārvadājumu drošību, saudzīgu attieksmi pret apkārtējo vidi un sabiedrības veselību;
  + ir jānoskaidro cēloņi.

2. Šā panta 1.a § papildina 1. § izvirzītās prasības un nosaka, ka minētie pasākumi galvenokārt jākoordinē IP un minētās izmeklēšanas un jebkādas izmeklēšanas, kuru veikšanu pieprasa attiecīgā valsts, ir jāuzskata par savstarpēji neatkarīgām.

3. Šā panta 2. § noteikts, ka bojājumi uzskatāmi par “nopietniem”, ja to novēršana prasa vismaz 72 stundas vai radītās izmaksas ir vismaz 0,18 miljoni SDR. SDR ir Starptautiskā valūtas fonda (SVF) valūta, kas saskaņā ar Konvencijas 9. pantu ir tās papildinājumos minētā norēķinu vienība. 1 SDR ir aptuveni 1,10 EUR (2009. gada jūlijā). Saskaņā ar 5. § TEK var mainīt 2. § minēto minimālo summu.

4. Šā panta 3. § ir ietverts pienākums – kas 1.§ a) punkta izpratnē galvenokārt attiecas uz IP – paziņot iestādei vai organizācijai par visiem nelaimes gadījumiem, incidentiem vai nopietniem bojājumiem (5. pants), kas ritekli laidusi apritē. Šī iestāde vai organizācija var prasīt nodot bojāto ritekli – iespējams, jau salabotu – pārbaudei, lai noteiktu, vai joprojām ir derīga izsniegtā darbības atļauja, un izlemtu, vai ir atkārtoti jāveic darbības atļaujas piešķiršanas procedūra.

5. Šā panta 4. § attiecas uz nelaimes gadījumu novērtēšanu un saistītajiem jautājumiem, kas jārisina, lai vajadzības gadījumā grozītu VTP konstrukcijas un darbības noteikumus un veiktu pasākumus attiecībā uz iesaistītajiem tehniskajiem sertifikātiem. TEK ir galvenā loma šo darbību veikšanā.

# 17. pants

# Ritekļu kustības aizliegums un pieņemšanas atteikums

1. Šā panta 1. § noteikts, ka, izņemot 2. un 3. § paredzētos gadījumus, parasti nedrīkst aizliegt kustību vai atteikt pieņemšanu dzelzceļa transportlīdzekļiem, kas atbilst visām prasībām, kuras uz tiem attiecas.

2. Šā panta 2. § ir skaidri noteikts, ka iestādes (un to struktūras), kas ir pilnvarotas pārbaudīt ritekli, var aizliegt ritekļa kustību, ja ir aizdomas par neatbilstību prasībām, taču situācijas noskaidrošanas pārbaude jāveic pēc iespējas ātrāk un jebkurā gadījumā 24 stundu laikā.

3. Šā panta 3. § nosaka, ka kustības aizliegšana un pieņemšanas atteikums ir pilnīgi pieļaujami, ja Līgumslēdzējām valstīm ir neatrisinātas domstarpības par kompetentās iestādes kvalifikāciju (5. panta 7. §) un nelaimes gadījuma novērtējuma rezultātu sekām (16. panta 4. §).

# 18. pants

**Neatbilstība priekšrakstiem**

Priekšrakstu neievērošanas gadījumā rodas ne tikai tās sekas, kas 10.a pantā noteiktas attiecībā uz tehniskajiem sertifikātiem, bet arī juridiskās sekas, ko paredz valstu tiesību akti (tostarp noteikumi, kas attiecas uz tiesību kolīziju), t. i.:

* tās Līgumslēdzējas valsts tiesību akti, kurā atrodas IP uzņēmējdarbības vieta, civillikumā un krimināllikumā noteiktās sekas saistībā ar infrastruktūru;
* visos citos gadījumos tās Līgumslēdzējas valsts tiesību akti, kuras kompetentā iestāde (5. pants) izsniedza pirmo darbības atļauju.

# 19. pants

# Pārejas noteikumi

1. Šis ir jauns pants.

2. Turpmāk norādītos ritekļus, kas neatbilst 3. panta 1. § prasībām, var turpināt izmantot, ja tie jau tiek ekspluatēti, kad šis pants stājas spēkā, līdz to atjaunošanai/modernizācijai (3. §):

* + ritekļus, kas marķēti ar “*RIC*” vai “*RIV*” saskaņā ar 2., 4. un 5. § izklāstītajiem nosacījumiem;
  + ritekļus bez šāda marķējuma, ja tiem ir apstiprinājums un marķējums saskaņā ar līgumiem, kas noslēgti starp divām vai vairākām Līgumslēdzējām valstīm un par ko paziņots *OTIF*, saskaņā ar 2.a §, kā arī 4. un 5. § izklāstītajiem nosacījumiem;
  + citus ritekļus, pamatojoties uz darbības papildatļauju, kas jāpieprasa kompetentajā iestādē saskaņā ar 6. § izklāstītajiem nosacījumiem.

3. *RIV* 2004 21.1. iedaļā noteikts, ka *RIV* marķējumu drīkst lietot tikai tad, ja vagonu ir apstiprinājusi kompetentā iestāde saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem (apstiprināšanas laikā un vietā) un ja tas atbilst “tehniskajai vienotībai” (TV) un *UIC* standartiem. 31. iedaļa ietver noteikumus par tehnisko apkopi (pilna pārbaude). Līdzīgi noteikumi ir iekļauti *RIC*.

4. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir *RIV* vai *RIC* līgumslēdzēja puse, tā apstiprinājumu uzskata par valsts apstiprinājumu gadījumā, ja brīdī, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to apstiprināja, nebija citas iestādes, kas būtu atbildīga par dzelzceļa transportlīdzekļu apstiprināšanu.

5. Ja TEK turpmāk pieņemtie lēmumi radītu vajadzību izstrādāt papildu pārejas noteikumus, TEK var tos pieņemt pati saskaņā ar 7. §, t. i., Revīzijas komitejai nav attiecīgais papildinājums jāievieš 19. pantā.

# 20. pants

# Strīdi

Strīdu izšķiršanai starp Līgumslēdzējām pusēm attiecībā uz jautājumiem par *ATMF* izpildi ir vairāki posmi:

* tiešas sarunas;
* jautājuma iesniegšana TEK un
* jautājuma nodošana šķīrējtiesai saskaņā ar *COTIF* V sadaļas noteikumiem. Šķīrējtiesas iesaistīšana ir izvēles iespēja, nevis obligāts nosacījums.