

ЗАКОН

О ПОТВРЂИВАЊУ ИЗМЕНА И ДОПУНА КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗИМА (COTIF)

Члан 1.

Потврђују се Измене и допуне Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године, донете од стране Комисије стручњака за техничка питања 11. и 12. фебруара 2009. године у Берну и од стране Ревизионе комисије 23-25. јуна 2009. године у Берну, у оригиналу на француском, немачком и енглеском језику.

Члан 2.

Текст Измена и допуне Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године, у оригиналу на француском језику и у преводу на српски језик, гласе:

24^{ème} session

Amendements aux articles 9 et 27 de la Convention
(Texte tel que modifié et Rapport explicatif)

Modifications du texte

Titre II
Dispositions communes

Article 9
Unité de compte

1. Le § 4 sera supprimé.
2. Les §§ 5 et 6 deviendront §§ 4 et 5.
3. Le § 4 (anciennement § 5) sera lu comme suit :

« § 4

Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3. Ce dernier notifie ces informations aux Etats membres. »

Titre IV
Finances

Article 27
Vérification des comptes

1. Les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 seront supprimés.
2. Le § 4 deviendra § 3.
3. Le § 7 deviendra § 4.
4. Le § 9 deviendra § 5.

24^{ème} session

Révision partielle de l'Appendice E (CUI) à la Convention
(Texte tel que modifié et Rapport explicatif)

Modifications du texte

Titre premier Généralités

Article 3 Définitions

Modifier les lettres b), c), f) et g) comme suit :

(Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme)

- b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;
- c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;
- f) « licence » désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;
- g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,
l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure,
répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Titre II Contrat d'utilisation

Article 5 Contenu et forme

Modifier les §§ 1 et 2 comme suit :

« § 1

Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.

§ 2

Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. »

Insérer, après l'article 5, un nouvel article 5bis ainsi libellé :

« Article 5bis Droit non affecté

- § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur

dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit communautaire.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3 Les dispositions des §§ 1 et 2 concernent en particulier :

les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,

l'octroi des licences,

la certification en matière de sécurité,

l'assurance,

la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,

les mesures d'indemnisation en faveur des clients et

le règlement des litiges. »

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1 - *Modification rédactionnelle ne concernant que le texte anglais.*

Article 7

Durée du contrat

Supprimer le § 1, renuméroter les §§ 2 à 6 en conséquence et modifier le titre comme suit : « Fin du contrat »

24^{ème} session

Révision partielle de l'Appendice F (APTU) à la Convention
(Texte tel que modifié et Rapport explicatif)

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme

Anm.: « voiture » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs ; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs ;

Anm.: « projet à un stade avancé de développement » désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré ;

Anm.: « substitution dans le cadre de la maintenance » désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective ;

Anm.: « prescription technique » désigne toute règle, autre qu'une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire ;

Anm.: « norme technique » désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres ;

Anm.: « véhicule de traction » désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction ;

Anm.: « wagon » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises.

Article 3

But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international ;

Anm.: contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international ;

Anm.: tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible,

il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ;

Ann.: les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances ; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4

Elaboration de normes techniques et de PTU

§ 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

§ 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

Article 5

Validation de normes techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation en tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :

tout État partie ;

toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;

tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire ; l'article 3, § 2, est pris en compte ;

toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

§ 4 L'application de normes techniques validées est volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

Article 6

Adoption de PTU

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1 :

tout État partie ;

toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;

toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

Article 7

Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1^{er}, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Article 7a

Evaluation des conséquences

- § 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur.
- § 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.
- § 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

Article 8

PTU

- § 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.
- § 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.
- § 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).
- § 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation
 - la PTU adoptée et notifiée ;
 - la date de son entrée en vigueur ;
 - la liste des États parties auxquels elle s'applique ;
 - la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.
- § 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum :
 - indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système) ;

fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes ;

définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyen et/ou de véhicules ;

déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire ;

préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8 ;

indiquer la stratégie de mise en œuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme ; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et

précisent, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en œuvre de la PTU.

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules ; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en œuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme « points ouverts ».

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres

réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

Article 8a

Lacunes constatées dans les PTU

§ 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment :

décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et

Ann.: fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

§ 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

Article 9

Déclarations

§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'État, qui a fait une déclaration conformément au § 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10

Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les États parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, entraîne l'abrogation de ladite Convention.

Article 11

Primauté des PTU

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes

ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques :

du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Article 12

Spécifications techniques nationales

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau ; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du/des « point(s) ouvert(s) » et/ou du/des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale.

Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

Article 13

Tableau d'équivalence

§ 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

- § 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.
- § 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.
- § 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire :
- entre les spécifications techniques nationales de différents États parties ;
 - entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes ;
 - entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.
- L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

ANNEXE

PARAMETRES A VERIFIER EN RAPPORT AVEC L'ADMISSION TECHNIQUE DE VEHICULES NON CONFORMES AUX PTU ET CLASSIFICATION DES SPECIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

1. LISTE DES PARAMÈTRES

1.1 Documentation générale

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)

1.2 Structure et parties mécaniques

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)

1.3 Interactions véhicule/voie et gabarit

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)

1.4 Equipements de freinage

Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)

1.5 Dispositifs associés aux passagers

Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)

1.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques

L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)

1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel

Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train

1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord

La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique

1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement

Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)

1.10 Protection contre l'incendie et évacuation

1.11 Maintenance

Installations à bord et interfaces de la maintenance

1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord

L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire

1.13 Besoins opérationnels spécifiques

Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)

1.14 Dispositifs associés au fret

Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)

Les explications et exemples *en italiques* ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

2. CLASSIFICATION DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées ; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

Groupe A

Le Groupe A comprend :


- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 17 sur 7	
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009	

Annexe 1–A des RU APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes applicables à l'ensemble des véhicules et autres matériels ferroviaires (Dispositions générales)

EXIGENCES ESSENTIELLES

Note explicative :

Les textes des présentes Annexes APTU qui apparaissent sans colonnes sont identiques aux textes correspondants des dispositions de l'Union européenne. Les textes qui apparaissent en deux colonnes diffèrent les uns des autres ; la colonne de gauche contient les dispositions de l'Annexe APTU, la colonne de droite comporte le texte des dispositions de l'UE correspondantes. Le texte dans la colonne de droite sert uniquement comme information et ne fait pas partie des dispositions de l'OTIF.

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE

INTRODUCTION

Afin d'assurer l'interopérabilité et la sécurité du système ferroviaire de la COTIF, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité et les interfaces doivent répondre à l'exigence essentielle spécifiée dans la présente Annexe APTU.

Les dispositions définies dans la présente Annexe APTU et dans les Annexes de cette dernière doivent indiquer les exigences essentielles concernant l'objet, y compris les interfaces avec d'autres objets.

Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans

une Annexe APTU,

une STI

ils sont clairement recensés dans une annexe de l'

Annexe APTU

de la STI

en tant que «points ouverts».


1. Exigences de portée générale

Annexe
III ↓

1.1 Sécurité

- 1.1.1 La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y

¹ Directive 2008/57/EC, publiée dans le Journal officiel de l'UE L191, le 18.07.2008.

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 18 sur 7
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE

compris dans les situations dégradées spécifiées

1.1.2 Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3 Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4 La conception

des installations fixes

et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5 Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2 Fiabilité, disponibilité

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3 Santé

1.3.1 Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains.

et les infrastructures ferroviaires

1.3.2 Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4 Protection de l'environnement

1.4.1 Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions

de l'État demandeur

communautaires

en vigueur.

1.4.2 Les matériaux utilisés dans les trains


et dans les infrastructures

doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3 Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4 L'exploitation du système ferroviaire doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

1.4.5 L'exploitation du système ferroviaire ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 19 sur 7
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE

normal d'entretien.

1.5 Compatibilité technique

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en œuvre.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1 Infrastructures

Etant donné que la COTIF a trait à l'infrastructure uniquement en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles, il n'y a pas d'autres exigences essentielles que celles indiquées dans les exigences générales au chapitre 1 ci-dessus.

2.1.1 Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.2 Énergie


La COTIF concerne les systèmes d'alimentation en énergie en relation avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles ; les installations fixes sont uniquement concernées en relation avec leurs interfaces avec le matériel roulant.

2.2.1 Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2 Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 20 sur 7
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE

2.2.3 Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3 Contrôle-commande et signalisation

2.3.1 Sécurité

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des trains autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2 Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de

systèmes de contrôle-commande

de l'Annexe APTU « Systèmes de contrôle-commande et de signalisation par la Commission d'experts techniques

systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles

doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire.

2.4 Matériel roulant

2.4.1 Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.


En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 21 sur 7
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2 Fiabilité, disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3 Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4 Contrôle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisés.

2.5 Entretien

2.5.1 Santé et sécurité

2.5.1 Les installations techniques et les procédures utilisées.

dans les centres

doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité

2.5.2 Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres d'entretien ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3 Compatibilité technique

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.


2.6 Exploitation et gestion du trafic

2.6.1 Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2 Fiabilité, disponibilité

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 22 sur 7
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et d'entretien doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3 Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.7 Applications télématiques au service des passagers et du fret

2.7.1 Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux passagers et aux clients du secteur marchandises, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

- les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,
- les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2 Fiabilité, disponibilité

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3 Santé

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4 Sécurité

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.


2.8 Autre matériel (roulant) ferroviaire

Ce la ne figure pas dans le champ d'application des réglementations de l'UE.

2.8.1 Sécurité

Les structures de ce matériel ferroviaires et les liaisons entre ce matériel et le véhicule doivent, si le matériel est embarqué, être conçues de manière à ce qu'il ne puisse pas bouger de manière fortuite, même en cas de freinage d'urgence ou de manœuvre.

L'équipement électrique ne doit pas affecter la sécurité et le bon fonctionnement des installations de command-control et de signalisation des installations d'infrastructure et des trains.

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 23 sur 7	
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009	

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE


2.8.2 Compatibilité technique

Les caractéristiques de ce matériel ferroviaire doivent être telles qu'il puisse être utilisé sur toutes les lignes sur lesquelles il est prévu de circuler en tenant compte des conditions climatiques.

2.8.3 Santé

Le personnel et, le cas échéant, les voyageurs, doivent être protégés contre les dangers et désagréments.

(Fin du document)

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 24 sur 7	
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009	

Annexe 1–B des RU APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes applicables à l'ensemble des véhicules et autres matériels ferroviaires (Dispositions générales)

SOUS-SYSTÈMES

Note explicative :

Les textes des présentes Annexes APTU qui apparaissent sans colonnes sont identiques aux textes correspondants des dispositions de l'Union européenne. Les textes qui apparaissent en deux colonnes diffèrent les uns des autres ; la colonne de gauche contient les dispositions de l'Annexe APTU, la colonne de droite comporte le texte des dispositions de l'UE correspondantes. Le texte dans la colonne de droite sert uniquement comme information et ne fait pas partie des dispositions de l'OTIF.

Annexe APTU

0. INTRODUCTION

Afin de structurer les exigences fonctionnelles et techniques en relation avec les différents types d'objets pour lesquels une admission technique est prévue conformément à la COTIF (Appendices F et G), le système ferroviaire est divisé en sous-systèmes comme indiqué ci-dessous :

1. LISTE DES SOUS-SYSTÈMES

Le système ferroviaire est

divisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant soit

a) à des domaines de nature structurelle:


- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation,
- matériel roulant,
- autre matériel ferroviaire (mobile)

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE¹ Réf. UE

Annexe II ↓

Aux fins de la présente directive, le système constituant le système ferroviaire peut être

¹ Directive 2008/57/EC, publiée dans le Journal officiel de l'UE L191; le 18.07.2008.

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 25 sur 7
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE¹ Réf. UE

b) à des domaines de nature fonctionnelle:

- exploitation et gestion du trafic,
- entretien,
- applications télématiques au service des passagers et au service du fret.²

2. DESCRIPTION DES SOUS-SYSTEMES

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des constituants et aspects liés à l'interopérabilité est

incluse dans l'Annexe/les Annexes APTU relatives à ce sous-système | proposée par l'Agence lors de l'élaboration du projet de STI correspondant.

Sans préjuger la détermination de ces aspects ou des constituants d'interopérabilité, ni de l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des

Annexes APTU,
les sous-systèmes comprennent notamment:

STI

2.1 Infrastructure (INF)

La COTIF inclut l'infrastructure uniquement en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles. Pour cette raison, le sous-système « Infrastructure » inclut uniquement la voie courante et les appareils de voie

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2 Energie (ENE)

La COTIF inclut le système « Energie » uniquement en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles. Pour cette raison, le sous-système « Energie » inclut uniquement le matériel aérien (caténaires) et la qualité de l'énergie fournie.

Le système d'électrification, y compris le matériel aérien et les parties embarquées du dispositif de mesure de la consommation électrique.

2.3 Contrôle-commande et signalisation (CCS)

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

La COTIF n'inclut cela uniquement en ce qui concerne les véhicules et les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires roulants.

2.4 Exploitation et gestion du trafic


Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la formation et la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

Les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

2.5 Applications télématiques

Conformément à l'annexe I (à la directive),

² Les futures Annexes APTU : « Bruit émis par le matériel roulant », « Sécurité dans les tunnels ferroviaires » et « Personnes à mobilité réduite » ne son pas des sous-systèmes, mais des Annexes APTU en relation avec un ou plusieurs sous-systèmes.

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES EXIGENCES ESSENTIELLES			APTU Annexe 1-A Page 26 sur 7
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01A/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE¹ Réf. UE

ce sous-système comprend deux parties

- a) les applications au service des passagers, y compris les systèmes d'information des passagers avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation, les systèmes de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport;
- b) les applications au service du fret, y compris les systèmes d'information (suivi en temps réel de la marchandise et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents électroniques d'accompagnement.

2.6 Matériel roulant

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les dispositifs de captage du courant, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

Le sous-système « Matériel roulant » est divisé en

- 1) wagons de marchandises et
- 2) autres véhicules
 - trains à autopropulsion thermique ou électrique ;
 - unités de traction thermiques ou électriques ;
 - voitures voyageurs ;
 - équipement de construction et d'entretien ferroviaire mobile.


2.7 Entretien

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif à caractère obligatoire prévues pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire et garantir les performances nécessaires.

2.8 Autre matériel roulant (mobile)

La structure, le dispositif de liaison avec le véhicule-porteur, portes, serrures et dispositifs de confinement, dispositifs de sécurité passifs ou actifs, systèmes d'énergie, systèmes de surveillance et de communication, dispositifs pour l'exploitation par le personnel, marquages, dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord exposés au matériel.

(fin du document)

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES DOSSIER TECHNIQUE			APTU Annexe 1-C Page 27 sur 2	
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01C/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009	

Annexe 1–C des RU APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes applicables à l'ensemble des véhicules et autres matériels ferroviaires (Dispositions générales)

DOSSIER TECHNIQUE

Note explicative :

Les textes des présentes Annexes APTU qui apparaissent sans colonnes sont identiques aux textes correspondants des dispositions de l'Union européenne. Les textes qui apparaissent en deux colonnes diffèrent les uns des autres ; la colonne de gauche contient les dispositions de l'Annexe APTU, la colonne de droite comporte le texte des dispositions de l'UE correspondantes. Le texte dans la colonne de droite sert uniquement comme information et ne fait pas partie des dispositions de l'OTIF.

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹

Réf. UE

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien

Dir IO.
Article 18,
point 3

2. EXIGENCES DÉTAILLÉES CONCERNANT LE DOSSIER TECHNIQUE

Annexe VI,
point 4,
matériel
roulant

Le dossier technique

qui accompagne la déclaration de vérification

doit être constitué comme suit et

inclure :

- une description du sous-système (véhicule/matériel ferroviaire) ;
- pour les autres sous-systèmes:
- plans généraux et de détail conformes

le sous-système tel que construit

à l'exécution,

schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc.,


- liste des constituants d'interopérabilité

visés à l'article 3

incorporés dans le sous-système

- si disponible,

¹ Directive 2008/57/EC, publiée dans le Journal officiel de l'UE L191, le 18.07.2008.

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES DOSSIER TECHNIQUE			APTU Annexe 1-C Page 28 sur 2
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01C/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009


Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE¹

Réf. UE

copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants	dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive,
accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des organismes d'évaluation,	spécifications techniques communes
- le rapport/certificat d'examen du type et le certificat de conformité établi par l'organisme d'évaluation	- le cas échéant, les ACI et, si tel est le cas, les déclarations «CE» de conformité intermédiaire du sous-système accompagnant le certificat de vérification «CE», - y compris le résultat du contrôle de leur validité effectué par l'organisme notifié, - certificat de l'organisme notifié chargé de la vérification «CE»,
certifiant que le projet est conforme aux dispositions aux Règles uniformes APTU et, le cas échéant, aux dispositions du RID,	de la présente directive
accompagné des notes de calcul correspondantes et visé par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; le certificat est également accompagné des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission,	comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

(fin du document)

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDEPENDANCE			APTU Annexe 1-E Page 29 sur 2
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01E/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe 1–E des RU APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes applicables à l'ensemble des véhicules et autres matériels ferroviaires (Dispositions générales)

ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDÉPENDANCE

Note explicative : Les textes des présentes Annexes APTU qui apparaissent sans colonnes sont identiques aux textes correspondants des dispositions de l'Union européenne. Les textes qui apparaissent en deux colonnes diffèrent les uns des autres ; la colonne de gauche contient les dispositions de l'Annexe APTU, la colonne de droite comporte le texte des dispositions de l'UE correspondantes. Le texte dans la colonne de droite sert uniquement comme information et ne fait pas partie des dispositions de l'OTIF.

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE ¹ Réf. UE

1. DÉFINITIONS

« Organisme d'évaluation » désigne une autorité compétente ou un organe approprié conformément à l'article 5 des Règles uniformes ATMF.

2. DISPOSITIONS :

Afin d'être reconnu et pouvoir exercer la fonction d'organisme d'évaluation, l'organisme doit remplir les conditions suivantes :

1. L'organisme d'évaluation

son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et

l'organisme d'évaluation.

L'organisme

1.

2. L'organisme d'évaluation

et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

En particulier,

l'organisme d'évaluation


L'organisme

2.

et le personnel chargés des vérifications doivent,

l'organisme

¹ Directive 2008/57/EC, publiée dans le Journal officiel de l'UE L191, le 18.07.2008.

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES ORGANISME D’EVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDEPENDANCE			APTU Annexe 1-E Page 30 sur 2
Statut: ADOPTÉE	Version: 04	Ref.: A 94-01E/1.2009	Original : EN	Date: 12.02.2009

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE
Réf. UE

si l'Etat contractant le prescrit,

être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer

les Certificats techniques

les autorisations de mise en service dans le cadre de la présente directive, les licences dans le cadre de la directive 95/18/CE, et les certificats de sécurité dans le cadre de la directive 2004/49/CE,

des entités chargées des enquêtes en cas d'accident ou d'incident.

- | | | |
|---|---|---|
| <p>3. L'organisme d'évaluation</p> <p>doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.</p> <p>4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder</p> <ul style="list-style-type: none"> - une formation technique et professionnelle adéquate, - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications, - l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués. <p>5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.</p> <p>6. L'organisme d'évaluation</p> <p>doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par</p> <p>l'Etat partie.</p> <p>7. Le personnel de</p> <p>l'organisme d'évaluation</p> <p>est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'État où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes contrôlés) en vertu</p> <p>des Règles uniformes de la COTIF ou de toute autre exigence et/ou disposition légale de l'Etat partie ou de l'organisation régionale qui a adhéré à la COTIF conformément à l'article 38 de la COTIF.</p> | <p>L'organisme</p> <p>3.</p> <p>L'organisme</p> <p>6.</p> <p>L'État membre.</p> <p>7.</p> <p>l'organisme</p> <p>de la présente directive ou de toute disposition de droit interne la mettant en œuvre</p> | <p>3.</p> <p>4.</p> <p>5.</p> <p>6.</p> <p>7.</p> |
|---|---|---|

fin du document)

24^{ème} session

Révision partielle de l'Appendice G (ATMF) à la Convention
(Texte tel que modifié et Rapport explicatif)

Modifications du texte

Article premier Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent :

- Anm.:** « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'évènements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
- Anm.:** « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction ;
- c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international ;
- d) « Commission d'experts techniques » désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention ;
- da) « entité adjudicatrice » désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un du projet ;
- e) « Etat partie » désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la Convention ;
- f) « déclaration » désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU) ;
- g) « élément de construction » ou « constituant » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;

- h) « entité chargée de la maintenance » (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires ;
- i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;
- j) « incident » désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation ;
- k) « gestionnaire d'infrastructure » désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire ;
- l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties ;
- m) « enquête » désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- n) « détenteur » désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;
- o) « fichier de maintenance » désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur ;
- p) « fichier de relevé de maintenance » désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule ;
- q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire ;
- r) « points ouverts » désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU ;
- s) « autre matériel ferroviaire » désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui n'est pas un véhicule ferroviaire ;
- t) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public
 - qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou

- qui assure uniquement la traction ;
- u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires ;
- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires ;
- w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction ;
- x) « organisation régionale » désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties ;
- y) « renouvellement » désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales ;
- ya) « RID » désigne l'Appendice C à la Convention ;
- z) « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS ;
- aa) « cas spécifique » désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers ;
- bb) « sous-système » désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU ; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
- cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction ;
- dd) « certificat technique » désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides ;

- ee) « fichier technique » désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s).
- eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU ;
- gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

Article 3

Admission au trafic international

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.
- § 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :
 - prescriptions de construction contenues dans les PTU,
 - Anm.: prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
 - Anm.: conditions particulières d'admission selon l'article 7a.
- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

- § 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties conformément aux présentes Règles uniformes
 - en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et
 - Anm.: à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
 - Anm.: à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et
 - Anm.: à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

Article 4 **Procédure**

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue

soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,

Ann.: soit, en deux étapes successives, en octroyant

- l'admission de type de construction à un type de construction donné,

- puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5

Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Le transfert de compétence à

une entreprise de transport ferroviaire,

un gestionnaire d'infrastructure,

un détenteur,

une entité chargée de la maintenance (ECM),

un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes :

- a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés ; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.
- b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en

particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.

- c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.
- d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations ; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.
- e) Le personnel responsable des évaluations possède
 - une formation technique et professionnelle appropriée ,
 - une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et
 - l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.
- f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.
- g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.
- h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il

conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6

Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et

Ann.: le véhicule ne soit pas sujet à

- un cas spécifique ou
- des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
- une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui

- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou

b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

les autorités compétentes des autres Etats peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect

de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,

Anm.:de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et

Anm.:de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a

Reconnaissance de la documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les Etats parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

Article 6b

Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7

Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être et rester admis à la circulation en trafic international, un véhicule ferroviaire doit répondre :

aux PTU et

si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

a) les dispositions contenues dans les PTU,

b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et

c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Article 7a

Dérogations

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

Article 8

Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

- § 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre
- aux dispositions contenues dans les PTU et
- si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.
- § 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.
- § 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

- § 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.
- § 2 Les entreprises et administrations qui gèrent dans les Etats parties l'infrastructure, y compris les systèmes de sécurité et de contrôle de l'exploitation, qui est destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire de façon permanente lors de la construction et de la gestion de cette infrastructure.

Article 10

Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

- § 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.
- § 2 Une demande de certificat technique peut être faite par :
- le constructeur,
- une entreprise de transport ferroviaire,
- Ann.:le détenteur du véhicule,
- Ann.:le propriétaire du véhicule,
- Ann.:le gestionnaire d'infrastructure.
- § 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.
- § 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation ; dans ce cas, les autorités et

les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

- § 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.
- § 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.
- § 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.
- § 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.
- § 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.
- § 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée ; son champ d'application peut être général ou restreint.
- § 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.
- § 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,

Anm.:les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et

Anm.:les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

- § 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Article 10a

Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

- § 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission ; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

- § 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré

lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux

- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
- conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou
- prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou

Anm.:si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou

Anm.:lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

- § 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

- § 4 Le certificat d'exploitation est suspendu

lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;

Anm.:si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;

Anm.:en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;

Anm.:si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s).

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

Article 10b

Règles relatives aux évaluations et procédures

§ 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Article 11

Certificats techniques et déclarations

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : « Certificat de type de conception » et « Certificat d'exploitation ».

§ 2 Le certificat de type de conception :

spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire ;

Anm.: contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes ;

Anm.: le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;

Anm.: contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;

Anm.: le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées ;

Anm.: spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité ;

Anm.: contient, le cas échéant, sa période de validité.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

toutes les informations indiquées au § 2, et

Anm.: le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat ;

Anm.: des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance ;

Anm.: le cas échéant, sa période de validité.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce

groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

- § 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.
- § 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1^{er}, § 6 de la Convention.
- § 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.
- § 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.
- § 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12

Modèles uniformes

- § 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.
- § 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

Article 13

Registres

- § 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.
- § 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et

les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

- § 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.
- § 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.
- § 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.
- § 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs ; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

Article 14 **Inscriptions et signes**

- § 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :
- un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- Ann.**: les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).
- L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.
- § 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a), ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

Article 15

Maintenance

§ 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

§ 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de

maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

Article 16

Incidents, accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus

de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et

Ann.: d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

- § 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.
- § 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.
- § 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18

Non-respect des prescriptions

- § 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 3, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.
- § 2 Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Dispositions transitoires

- § 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.
- § 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.
- § 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

- § 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.
- § 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.
- § 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance ; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.
- § 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.
- § 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

Article 20

Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

Измене и допуне Конвенције

Део II Заједничке одредбе Члан 9. Обрачунска јединица

1. Тачка 4. брише се.
2. Тач. 5. и 6. постају тач. 4. и 5.
3. Тачка 4 (досадашња тачка 5) мења се и гласи:

„Тачка 4

Сваки пут када се измени њихов поступак израчунавања, односно вредност њихове домаће валуте у односу на обрачунску јединицу, државе чланице саопштавају Генералном секретару свој поступак за израчунавање према тачки 3. Генерални секретар обавештава остале државе чланице о овим саопштењима.”

Део IV Финансирање Члан 27. Ревизија рачуна

1. Тач. 3, 5, 6, 8. и 10. бришу се.
2. Тачка 4. постаје тачка 3.
3. Тачка 7. постаје тачка 4.
4. Тачка 9. постаје тачка 5.

Измене и допуне Додатка Е (CUI) Конвенције

Део I

Општи део

Члан 3.

Дефиниције

Тач. б), ц), ф) и г) мењају се и гласе:

(За сврхе ових јединствених правила, израз)

„б) „управљач инфраструктуре” означава оног ко ставља на располагање железничку инфраструктуру и одговоран је у складу са важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура;

ц) „превозник” означава оног који железницом превози лица или робу у међународном превозу уз поштовање Јединствених правила ЦИВ или Јединствених правила ЦИМ и који поседује лиценцу у складу са законима и прописима о издавању и признавању важећих лиценци у држави у којој лице врши ту активност;

ф) „лиценца” означава одобрење издато железничком предузећу од стране државе, у складу са важећим законима и прописима у тој држави, којим се признаје његова способност за обављање послова превозника;

г) „сертификат о безбедности” означава документ којим се, у складу са важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура, потврђује да, што се тиче превозника,

интерна организација предузећа, као и

особље које ће бити запослено и возила која ће се користити на инфраструктури,

испуњавају захтеве у погледу безбедности у циљу обезбеђивања безбедног саобраћаја на тој инфраструктури.”

Део II

Уговор о коришћењу

Члан 5.

Садржај и облик

Тач. 1. и 2. мењају се и гласе:

„1. Односи између управљача инфраструктуре и превозника или било којег другог лица овлашћеног да закључи такав уговор у складу са важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура регулисани су уговором о коришћењу.

2. Уговором се регулишу детаљи потребни за одређивање административних, техничких и финансијских услова коришћења.”

После члана 5. додаје се члан 5бис, који гласи:

„Члан 5бис

Нетакнуто право

1. Одредбе члана 5, као и одредбе чл. 6, 7. и 22. не утичу на обавезе које морају да испуне уговорне стране уговора о коришћењу

инфраструктуре према важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура, укључујући, ако је потребно, и право Европске заједнице.

2. Одредбе чл. 8. и 9. не утичу на обавезе које уговорне стране уговора о коришћењу инфраструктуре морају да испуне у држави чланици ЕЗ или у држави у којој се законодавство заједнице примењује на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом.

3. Одредбе тач.1. и 2. се посебно односе на:

- споразуме који се закључују између железничких предузећа или овлашћених подносилаца захтева и управљача инфраструктуре,
- издавање лиценци,
- издавање уверења у области безбедности,
- осигурање,
- наплата, укључујући и системе за побољшање перформанси како би се кашњења и поремећаји у саобраћају на железничкој мрежи свели на минимум,
- мере обештећења у корист корисника, и
- решавање спорова.”

Члан 7.

Трајање уговора

Тачка 1. брише се, тач. од 2. до 6. постају тач. од 1. до 5, а и наслов се мења и гласи: „Престанак уговора”

Измене и допуне Додатка Ф (АРТУ) Конвенције

Члан 1.

Подручје примене

Овим Јединственим правилима утврђује се поступак признавања техничких стандарда и усвајање Јединствених техничких прописа (ЈТП) за железничка средства која су намењена за коришћење у међународном саобраћају.

Члан 2.

Дефиниције

За сврхе ових Јединствених правила, њихових прилога и ЈТП, поред израза дефинисаних у члану 2. АТМФ, израз:

а) „путничка кола” означава железничко возило које је намењено за превоз путника а није опремљено средством за вучу; овај назив обухвата и пртљажна кола намењена за превоз у путничком возу;

б) „пројекат у поодмаклој фази израде” означава сваки пројекат чија је фаза планирања/изградње достигла такав ниво да би свака измена техничких захтева била неприхватљива за дотичну државу уговорницу. Таква препрека може да буде правне, уговорне, економске, финансијске, друштвене или еколошке природе и треба адекватно да се образложи;

ц) „замена у оквиру одржавања” означава сваку замену компоненти деловима који имају исте функције и перформансе у оквиру превентивног и корективног одржавања;

д) „технички пропис” означава она правила, која нису технички стандарди, укључена у ЈТП, а која се односе на градњу, експлоатацију, одржавање, безбедност или на неки поступак у вези са железничким средствима;

е) „технички стандард” означава добровољни стандард усвојен од стране признатог националног или међународног тела за стандардизацију у складу са важећим поступком;

ф) „вучно возило” означава железничко возило опремљено средством за вучу;

г) „теретна кола” означава железничко возило које није опремљено средством за вучу и које је намењено за превоз робе.

Члан 3.

Циљ

1. Признавање техничких стандарда за железничка средства и усвајање јединствених техничких прописа (ЈТП) који се примењују на железничка средства имају следеће за циљ:

а) олакшавање слободног саобраћаја возила и слободног коришћења других железничких средстава у међународном саобраћају;

б) допринос осигурању безбедности, ефикасности и расположивости у међународном саобраћају;

ц) вођење рачуна о заштити животне средине и јавног здравља.

2. Приликом признавања техничких стандарда или усвајања ЈТП, узимаће се у обзир само они који су урађени на међународном нивоу.

3. У оној мери у којој је могуће:

а) треба обезбедити интероперабилност техничких система и компонената који су неопходни за међународни саобраћај;

б) технички стандарди и ЈТП су везани за функционалне карактеристике; у случају потребе, обухватаће и варијанте.

Члан 4.

Израда техничких стандарда и прописа

1. Израда техничких стандарда за железничка средства и стандардизација индустријских производа и процедура спадају у надлежност признатих националних и међународних тела за стандардизацију.

2. Израда ЈТП, на основу захтева поднетих у складу са чланом 6, спада у надлежност Комисије стручњака за техничка питања којој у раду помажу одговарајуће радне групе и Генерални секретар.

Члан 5.

Признавање техничких стандарда

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку о признавању техничког стандарда или његових одређених делова у складу са поступком наведеним у чл. 16, 20. и 33, тачка 6. Конвенције. Одлуке ступају на снагу у складу са чланом 35, тач. 3. и 4. Конвенције.

2. Захтев за признавање техничког стандарда може поднети:

а) било која држава уговорница;

б) било која регионална организација дефинисана чланом 2, под х) из АТМФ;

ц) било које национално или међународно тело за стандардизацију које је задужено за стандардизацију у домену железнице; узима се у обзир члан 3, тачка 2;

д) било које репрезентативно међународно удружење, за чије чланове је неопходно постојање техничких стандарда за железничка средства из разлога безбедности и економичности у реализацији њиховог пословања.

3. Референце признатих техничких стандарда објављује Генерални секретар на веб сајту Организације. Након што се референца објави, сматра се да је технички стандард усаглашен са одговарајућим ЈТП.

4. Примена признатих техничких стандарда је добровољна међутим, стандард или неки његов део може да постане обавезан на основу одредби садржаних у ЈТП.

Члан 6.

Усвајање јединствених техничких прописа

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку о усвајању ЈТП или одредбе којом се он мења у складу са поступком наведеним у чл. 16, 20. и 33, тачка 6. Конвенције. Одлуке ступају на снагу сходно члану 35, тач. 3. и 4. Конвенције.

2. Захтев за усвајање ЈТП или одредбе којом се он мења у складу са тачком 1. може поднети:

а) било која држава уговорница;

б) било која регионална организација дефинисана чланом 2, под х) АТМФ;

ц) било које репрезентативно међународно удружење, за чије чланове је неопходно постојање техничких стандарда за железничка средства из разлога безбедности и економичности у реализацији њиховог пословања.

Члан 7.

Облик захтева

Захтеве наведене у чл. 5. и 6. треба доставити Генералном секретару и упутити на адресу Комисије стручњака за техничка питања на једном од радних језика, у складу са чланом 1, тачка 6. Конвенције. Комисија стручњака за техничка питања може да одбаци захтев уколико га сматра непотпуним, непрецизним, неправилно образложеним или неоправданим. Захтев треба да садржи процену друштвених, економских и еколошких последица.

Члан 7а

Процена последица

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку након што размотри образложења достављена од стране подносиоца захтева.

2. У оцени се наводи могућ утицај на све државе уговорнице, оператере и друге учеснике на које се то односи. Уколико захтев има неке друге утицаје на ЈТП, осим оних директно наведених у захтеву, те утицаје треба такође узети у обзир.

3. Сва заинтересована лица учествују у оцењивању тако што бесплатно достављају захтеване податке, осим уколико ти подаци нису заштићени правом на интелектуалну својину.

Члан 8.

ЈТП

1. Усвојени ЈТП се објављују на Веб сајту Организације.

2. У принципу, сваки подсистем се регулише једним ЈТП. По потреби, један подсистем може да буде покривен са више ЈТП, а један ЈТП може да покрива више подсистема.

2а ЈТП се примењују на нове подсистеме. Такође се примењују на постојећи подсистем ако се он реновира или унапреди у складу са стратегијом преласка с једног система на други наведеном у тачки 4, под ф.

3. По завршетку поступка обавештавања предвиђеног чланом 35, тач. 3. и 4. Конвенције, а најмање месец дана пре ступања на снагу, Генерални секретар објављује на веб сајту Организације

а) усвојена ЈТП о којима је достављено обавештење;

б) датум његовог ступања на снагу;

ц) списак држава уговорница на које се примењује;

д) ажуриран списак ЈТП и датуме њиховог ступања на снагу.

4. У оној мери у којој је то потребно како би се остварио циљ одређен у члану 3, у ЈТП који се односе на подсистеме треба најмање:

а) навести предвиђено поље примене (део мреже или возила, подсистем или део подсистема);

б) одредити основне захтеве за сваки предметни подсистем и његове интерфејсе се осталим системима;

ц) одредити техничке и функционалне спецификације које треба да поштује сваки подсистем и његове интерфејсе са другим подсистемима. По потреби, те спецификације могу да се разликују у зависности од употребе подсистема, на пример у зависности од категорије пруге, чворова и/или возила;

д) одредити елементе конструкције или саставне делове интероперабилности и интерфејсе које треба да обухвате технички стандарди и који су неопходни за постизање интероперабилности у железничком систему;

е) навести, за сваки предметни случај, поступке који се примењују при оцењивању усаглашености са одредбама ЈТП. Ти поступци се заснивају на модулима за оцењивање усаглашености дефинисаним у општем ЈТП наведеном у тачки 8;

ф) навести стратегију за спровођење ЈТП. Нарочито је потребно да се одреде фазе кроз које треба да се прође како би се постепено прешло са постојеће ситуације до коначне ситуације, у којој је усаглашеност са ЈТП правило; за сваку фазу треба предвидети одговарајуће прелазне одредбе и

г) навести професионалне квалификације за одговарајуће особље, као и здравствене и безбедносне услове на раду који се захтевају при експлоатацији и одржавању предметног подсистема, као и при спровођењу ЈТП.

5. Сваки ЈТП треба да се изради на основу прегледа постојећег подсистема и као циљ, који може да се постигне поступно и у оквиру примереног рока, треба навести један или више подсистема. У складу са тим, постепено усвајање ЈТП и усаглашеност са њима омогућавају поступно постизање интероперабилности железничког система.

6. ЈТП треба на одговарајући начин да сачувају компатибилност постојећег железничког система сваке државе уговорнице. У сврху остварења овог циља, у сваком ЈТП може да се предвиди одредба о „посебним случајевима” који се примењују у једној или више држава уговорница у домену мреже и возила; посебну пажњу треба обратити на товарни профил, ширину колосека или растојање између колосека и на возила чије је полазно или одредишно место у трећим земљама. За сваки посебан случај, ЈТП ће утврдити правила за увођење елемената наведених у тачки 4, од ц) до г).

7. Ако се одређени технички аспекти који одговарају основним захтевима не могу експлицитно покрити са ЈТП, онда ће они јасно бити означени као „отворена питања”.

8. Комисија стручњака за техничка питања може усвојити ЈТП који се не односе на подсистеме, као што су опште одредбе, основни захтеви или модули за оцењивање усаглашености.

9. ЈТП се раде у формату са две колоне. Текст исписан целом ширином, без колона, је идентичан одговарајућем тексту из Техничких спецификација интероперабилности (ТСИ) Европске заједнице. Текст који је подељен на две колоне је различит за ЈТП и за одговарајући ТСИ или други одговарајући пропис Европске заједнице. Текст у левој колони је текст ЈТП (пропис OTIF), а текст у десној колони је текст ТСИ Европске заједнице. Сасвим десно се назначават ТСИ референца.

Члан 8а

Недостаци у ЈТП

1. Ако Комисија стручњака за техничка питања сазна да усвојени ЈТП садржи грешке или недостатке, укључујући и случај да усвојени ЈТП не испуњава у потпуности основне захтеве, Комисија ће предузети одговарајуће мере које укључују:

а) одлуку да ли предметни ЈТП треба да се измени у складу са чл. 6 и 8, и

б) препоруке за оправдана привремена решења.

2. Државе уговорнице, регионалне организације и тела за оцењивање усаглашености имају обавезу да без одлагања обавесте Генералног секретара о свим уоченим грешкама и недостацима у ЈТП.

Члан 9.

Изјаве

1. Свака држава уговорница може, у року од четири месеца почев од дана достављања обавештења од стране Генералног секретара о одлуци Комисије стручњака за техничка питања, поднети Генералном секретару образложену изјаву према којој та држава неће или ће само делимично примењивати признате техничке стандарде, односно усвојене ЈТП по питању железничке инфраструктуре, која се налази на њеној територији и по питању саобраћаја на тој инфраструктури.

2. Државе уговорнице које су дале изјаву у складу са тачком 1. не узимају се у обзир приликом утврђивања броја држава које морају да уложе приговор у складу са чланом 35, тачка 4. Конвенције да нека одлука Комисије стручњака за техничка питања не би ступила на снагу.

3. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 1. може у било ком тренутку да је повуче обавештавајући о томе Генералног секретара. Ово повлачење изјаве почеће да важи почев од првог дана другог месеца који следи по обавештавању.

Члан 10.

Укидање техничког јединства

Ступањем на снагу, у свим државама уговорницама Међународне конвенције о Техничком јединству железница, која је потписана у Берну, 21. октобра 1882. године, у верзији из 1938. године, ЈТП усвојени од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1. укидају наведену Конвенцију.

Члан 11.

Првенство ЈТП

1. По ступању на снагу ЈТП усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1, технички стандарди и ЈТП у односима између држава уговорница имају првенство над одредбама Међународне конвенције о Техничком јединству железница која је потписана у Берну, 21. октобра 1882. године, у верзији из 1938. године.

2. По ступању на снагу ЈТП, усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1, ова Јединствена правила, као и технички стандарди и ЈТП, у државама уговорницама имају првенство у односу на техничке одредбе:

а) Правилника о узајамној употреби путничких и пртљажних кола у међународном превозу (РИЦ);

б) Правилника о узајамној употреби теретних кола у међународном превозу (РИВ).

Члан 12.

Национални технички захтеви

1. Државе уговорнице воде рачуна о томе да обавесте Генералног секретара о својим националним техничким захтевима који се примењују на железничка возила и друга железничка средства. Генерални секретар објављује те захтеве у банци података наведеној у члану 13. Јединствених правила АТМФ.

Та информација се доставља Генералном секретару у року од три месеца након датума ступања на снагу ревидираних Јединствених правила.

Такав захтев може да остане на снази само док он или аналогни захтев не ступи на снагу усвајањем прописа у складу са претходним члановима. Држава уговорница може у сваком тренутку да повуче своју привремену одредбу обавештавајући о томе Генералног секретара.

2. Када се ЈТП усвоји или измени, држава уговорница треба да обезбеди да Генерални секретар буде обавештен (са образложењем) о националним техничким захтевима наведеним у тачки 1. који и даље треба да се поштују како би се гарантовала техничка компатибилност између возила и њене мреже; ти захтеви обухватају национална правила која се примењују на „отворена питања” у техничким прописима и на посебне случајеве наведене у техничком пропису.

Достављено обавештење садржи назнаку о једном или више „отворених питања” и/или једном или више „посебних случајева” у ЈТП на које се односи сваки национални технички захтев.

Национални технички захтеви остају важећи само уколико Генерални секретар добије обавештење у року од шест месеци почев од дана ступања на снагу предметног техничког прописа или измене која је у њему извршена.

3. Достављено обавештење садржи интегрални текст националне техничке одредбе на званичном језику државе уговорнице, као и наслов и резиме на једном од званичних језика ОТИФ.

Члан 13.

Табеле еквивалентности

1. Како би се оцењивање усаглашености, а самим тим и трошкови везани за подношење захтева за техничко одобравање свели на минимум, национални технички захтеви из члана 12. класификују се у складу са списком параметара и принципа дефинисаних у прилогу уз ова Јединствена правила. За спровођење класификације је одговорна Комисија стручњака за техничка питања. Државе уговорнице и регионалне организације сарађују са Комисијом стручњака за техничка питања и Генералним секретаром у извршењу овог задатка.

2. Комисија стручњака за техничка питања може да изврши ревизију прилога узимајући у обзир искуство стечено при узајамном прихватању возила у државама уговорницама.

3. Комисија стручњака за техничка питања води рачуна о изради референтног документа који садржи референце свих националних техничких

захтева о којима је достављено обавештење. Тај документ у којем се такође наводе и меродавне одредбе ЈТП и одговарајућих ТСИ (члан 8, тачка 9), биће објављен и ажуриран на веб сајту Организације.

4. Узимајући у обзир мишљење заинтересованих држава уговорница и укључених регионалних организација, Комисија стручњака за техничка питања може да одлучи да прогласи еквивалентност, по питању железничке безбедности:

а) између националних техничких захтева различитих држава уговорница;

б) између одредби ЈТП и одговарајућих одредби ТСИ, и

ц) између националних техничких захтева једне или више држава уговорница и одредби ЈТП и/или одредби ТСИ.

Проглашена еквивалентност ће бити наведена у табели еквивалентности у референтном документу наведеном у тачки 3.

АНЕКС

ПАРАМЕТРИ КОЈЕ ТРЕБА ПРОВЕРИТИ У ВЕЗИ СА ТЕХНИЧКИМ ОДОБРАВАЊЕМ ВОЗИЛА КОЈА НИСУ У СКЛАДУ СА ЈТП И КЛАСИФИКАЦИЈА НАЦИОНАЛНИХ ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА

1. СПИСАК ПАРАМЕТАРА

1.1. Општа документација

Општа документација (која обухвата опис новог, реновираног или унапређеног возила и његову предвиђену употребу, информације о конструкцији, оправкама, експлоатацији и одржавању, техничку документацију, итд).

1.2. Конструкција и механички делови

Механички интегритет и интерфејси између возила (укључујући вучно-одбојну опрему, прелазнице), чврстоћа конструкције возила и његове опреме (на пример, седишта), граница товарења, пасивна безбедност (укључујући унутрашњу и спољашњу отпорност на ударе).

1.3 Интеракције између возила/колосека и товарног профила :

Интерфејси у односу на инфраструктуру (укључујући и статичко и динамичко понашање, зазоре и толеранције, товарни профил, трчеће стројеве, итд).

1.4 Кочиона опрема

Уређаји за кочење (укључујући и противклизну заштиту, команду за кочење, понашање кочнице при експлоатацији, обезбеђивању од самопокретања и кочењу у случају опасности).

1.5 Уређаји који се односе на путнике

Инсталације које се користе за путнике и простор који окружује путнике (укључујући прозоре и врата путничких кола, посебне захтеве за особе са смањеном способношћу кретања, итд).

1.6 Услови животне средине и аеродинамички ефекти :

Утицај животне средине на возило и утицај возила на животну средину (укључујући и аеродинамичке услове, интерфејсе између возила и пружног дела железничког система, с једне стране, и возила и спољног окружења, с друге стране).

1.7 Спољашња упозорења, ознаке, захтеви по питању функционисања и интегритета софтвера

Спољашња упозорења, ознаке, функције и интегритет софтвера, на пример функције које се односе на безбедност и утичу на понашање воза, укључујући и пренос информација кроз воз.

1.8 Уграђени извори напајања енергијом и контролни системи :

Погонски, енергетски и управљачки системи, интерфејси између возила и инфраструктуре за снабдевање енергијом, као и сви видови електромагнетске компатибилности.

1.9 Инсталације намењене особљу, интерфејси и окружење :

Уграђене инсталације, интерфејси, радни услови и окружење особља (укључујући и управљачнице, интерфејс машиновођа-машина).

1.10 Противпожарна заштита и евакуација

1.11 Сервисирање

Уграђене инсталације и интерфејси и за сервисирање.

1.12 Контрола, управљање и сигнализација у возу

Сва опрема у возу која служи за безбедност, управљање и контролу кретања возова који имају дозволу за саобраћање на мрежи и њени утицаји на пружни део железничког система.

1.13 Специфични захтеви везани за експлоатацију

Специфични захтеви везани за експлоатацију возила (укључујући отежане услове, отклањање сметњи на возилима, итд).

1.14 Компоненте везане за робу

Захтеви и окружење специфично за робу (укључујући и постројења која су специјално потребна за опасну робу).

Објашњења и примери наведени у курзиву у горњем тексту служе само као информација и нису дефиниције параметара.

2. КЛАСИФИКАЦИЈА НАЦИОНАЛНИХ ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА

Национални технички захтеви који се односе на параметре наведене у одељку 1. припадају једној од три следеће групе. То се не односи на правила и ограничења која су строго локалног карактера; њихова верификација укључује контроле које се спроводе према међусобном споразуму између железничких предузећа и управљача инфраструктуре.

Група А

Група А обухвата:

- међународне стандарде,
- националне прописе који се сматрају еквивалентним са националним прописима других држава чланица по питању железничке безбедности,
- националне прописе који се сматрају еквивалентним са одредбама ЈТП и/или ТСИ по питању железничке безбедности.

Група Б

Група Б обухвата све прописе који не спадају у Групу А или Групу Ц, или које још увек није могуће сместити у једну од ових група.

Група Ц

Група Ц обухвата прописе везане за техничке карактеристике инфраструктуре који су неопходни како би се гарантовала безбедна и интероперабилна употреба на предметној мрежи (на пример товарни профил).

АНЕКС 1-А ЈП АПТУ (Додатак F уз ЦОТИФ 1999)

Технички стандарди и јединствени технички прописи
који се примењују на сва возила и остала железничка средства (Опште
одредбе)

ОСНОВНИ ЗАХТЕВИ

Објашњење:

Текстови овог Прилога АПТУ који су приказани ван колоне идентични су као и одговарајући текстови прописа Европске заједнице. Текстови који су приказани у две колоне се разликују; лева колона садржи одредбе Прилога АПТУ, а десна колона садржи текст одговарајућих прописа ЕЗ. Текст у десној колони служи само као информација и није део прописа ОТИФ.

ОТИФ АПТУ Прилог	Одговарајући текст у прописима ЕЗ ¹	Реф. ЕЗ
УВОД		
У циљу обезбеђивања интероперабилности и безбедности железничког система ЦОТИФ, подсистеми, компоненте интероперабилности и међувезе морају да задовоље основни захтев утврђен у овом Прилогу АПТУ.	„Основни захтеви”: сви захтеви описани у прилогу III које треба да задовољи железнички систем, подсистеми и компоненте интероперабилности, укључујући и међувезе;	Деф.
Одредбама Прилога АПТУ и њихових прилога морају се утврдити основни захтеви који се односе на одређени предмет, укључујући и међувезе са другим предметима.		
Уколико одређени технички аспекти који одговарају основним захтевима не могу бити изричито обухваћени		Чл. 5, 6.
Прилогом АПТУ,	у ТСИ	
они ће бити јасно означени у прилогу		
Прилога АПТУ	ТСИ	
као „отворена питања”.		
1. Општи захтеви		Прилог III ↓
1.1 Безбедност		
1.1.1 Пројектовање, изградња или састављање, одржавање и надзор критичних компоненти за безбедност, а нарочито компоненти које учествују у саобраћају возова, морају да гарантују безбедност на нивоу који одговара циљевима одређеним за железничку мрежу, укључујући оне за посебне отежане ситуације.		
1.1.2 Параметри везани за контакт точак-шина морају да задовоље захтеве стабилности како би се гарантовао безбедан саобраћај при максималној дозвољеној брзини. Параметри кочне опреме морају гарантовати заустављање у оквиру датог зауставног пута при максималној дозвољеној брзини.		

¹ Директива о интероперабилности 2008/57/ЕЗ, објављена у Службеном листу ЕУ Л191, 18.07.2008.

- 1.1.3 Употребљене компоненте морају за време трајања њихове експлоатације издржати сва специфицирана нормална и изузетна оптерећења . Последице њихових непредвиђених отказивања по безбедност морају бити ограничене одговарајућим средствима.
- 1.1.4 Пројектовање
- непокретних постројења и
- возних средстава и избор употребљених материјала, мора да има за циљ да ограничи настанак, ширење и последице ватре и дима у случају пожара.
- 1.1.5 Уређаји за које је предвиђено да њима рукују корисници морају бити тако пројектовани да се не наруши безбедан рад уређаја или здравље и безбедност корисника у случају употребе на предвидљив начин, чак иако није у складу са утврђеним упутствима.
- 1.2 Поузданост и расположивост
- Организација, спровођење и учесталост надзора и одржавања непокретних или покретних компонената који су укључени у возњу воза морају осигурати њихово функционисање у предвиђеним условима.
- 1.3 Здравље
- 1.3.1 Материјали који због њиховог начина употребе могу да доведу у опасност здравље лица која имају приступ тим материјалима не смеју да се користе у возовима
- и железничким инфраструктурама.
- 1.3.2 Ти материјали морају се одабирати, уграђивати и користити тако да се ограничи испуштање штетних и опасних димова или гасова, нарочито у случају пожара.
- 1.4 Заштита животне средине
- 1.4.1 Утицаји изградње и експлоатације железничког система на животну средину морају бити процењени и узети у обзир у фази пројектовања система у складу са важећим прописима државе у којој се примењују. Заједнице
- 1.4.2 Материјали који се користе у возовима
- и инфраструктурама
- морају спречавати испуштање димова и гасова који су штетни и опасни за животну средину, нарочито у случају пожара.
- 1.4.3 Возна средства и системи за напајање енергијом морају бити пројектовани и изведени тако да буду електромагнетски компатибилни са постројењима, опремом и јавним или приватним мрежама са којима могу да дођу у додир.
- 1.4.4 Експлоатација железничког система мора поштовати важеће прописе о заштити од буке.
- 1.4.5 Експлоатација железничког система не сме производити недопуштени ниво вибрације тла за активности и подручја у близини инфраструктуре, и у стању нормалног одржавања.

1.5 Техничка усаглашеност

Техничке карактеристике инфраструктуре и непокретних постројења морају бити усаглашене између себе и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему.

Уколико се покаже да је усклађеност са тим карактеристикама тешко постићи на одређеним деловима мреже, могу се увести привремена решења која ће гарантовати усаглашеност у будућности.

2. Посебни захтеви за сваки подсистем

2.1 Инфраструктура

С обзиром да се ЦОТИФ односи на инфраструктуру само по питању међувезе са возилима и другим покретним железничким средствима, нема других основних захтева осим оних који су наведени у Општим захтевима у горе наведеном поглављу 1.

2.1.1 Безбедност

Одговарајуће мере се морају предузети како би се спречио приступ у постројења или нежељено ометање рада.

Морају се предузети мере како би се ограничила опасност којој се излажу лица, нарочито приликом проласка возова кроз станице.

Инфраструктура којој јавност има приступ мора бити пројектована и изведена тако да се ограниче ризици за безбедности лица (стабилност, пожар, приступ, евакуација, перон, итд).

Морају се донети одговарајуће одредбе како би се узели у обзир посебни безбедносни услови у изузетно дугачким тунелима и на вијадуктима.

2.2 Енергија

ЦОТИФ се односи на системе за напајање енергијом који су повезани са возилима и другим покретним железничким средствима; односи се на непокретна постројења само када је у питању њихова међувеза са возним средствима.

2.2.1 Безбедност

Функционисање система за напајање енергијом не сме нарушити безбедност возова и лица (корисника, оперативног особља, становника уз пругу и трећих лица).

2.2.2 Заштита животне средине

Функционисање система за напајање електричном или топлотном енергијом не сме да утиче на животну средину изван утврђених граница.

2.2.3 Техничка усаглашеност

Системи за напајање електричном/топлотном енергијом који се користе морају:

- омогућити возовима остваривање предвиђених резултата,
- код система за напајање електричном енергијом, бити усклађени са уређајима за преузимање електричне енергије уграђеним на возове.

2.3 Контролно-командни и сигнални подсистем

2.3.1 Безбедност

Контролно-командна и сигнална постројења и процедуре које се користе морају омогућити саобраћај возова на одговарајућем нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу. Контролно-командни и сигнални системи треба да наставе да омогућавају безбедан саобраћај возова који имају дозволу да саобраћају у отежаним условима.

2.3.2 Техничка усаглашеност

Све нове инфраструктуре и нова возна средства произведена или развијена након усвајања

Прилога АПТУ „Контролно-командни и сигнални системи (ККС)” од стране Комисије стручњака за техничка питања

компатибилних система контроле, управљања и сигнализације

морају бити прилагођена за употребу ових система.

Контролно-командна и сигнална опрема инсталирана унутар управљачница возова мора омогућити нормалну експлоатацију, у утврђеним условима, у оквиру железничког система.

2.4 Возна средства

2.4.1 Безбедност

Конструкције возних средстава и веза између возила морају бити пројектоване тако да заштите простор у којем се налазе путници и управљачнице, у случају судара или исклизућа.

Електрична опрема не сме да наруши безбедност и функционисање контролно-командних и сигналних постројења.

Технике и силе кочења морају бити усклађене са конструкцијом колосека, техничким објектима и системима сигнализације.

Морају се предузети мере које онемогућавају приступ компонентама под напоном како се не би угрозила безбедност лица.

У случају опасности, одређени уређаји морају омогућити путницима да обавесте машиновођу, а пратећем особљу да са њим ступи у контакт.

Улазна врата морају имати уграђен систем за отварање и затварање који гарантује безбедност путника.

Излази у нужди морају постојати и бити означени.

Морају се донети одговарајуће одредбе којима се узимају у обзир посебни безбедносни услови у веома дугачким тунелима.

У возовима је обавезан помоћни систем расвете задовољавајућег интензитета и трајања.

Возови морају бити опремљени јавним разгласним системом који омогућује обавештавање путника од стране особља у возу.

2.4.2 Поузданост и расположивост

Конструкција виталне опреме и трчеће, вучне и кочне опреме, као и контролног и командног система мора бити таква да омогућује у посебној отежаној ситуацији даље функционисање воза без штетних последица по опрему која је и даље у функцији.

2.4.3 Техничка усаглашеност

Електрична опрема мора бити усаглашена са радом контролно-командних и сигналних постројења.

У случају електричне вуче, карактеристике уређаја за преузимање струје морају омогућавати саобраћање возова уз системе за енергетско напајање железничког система.

Карактеристике возних средстава морају бити такве да им омогуће да саобраћају на свим линијама које су предвиђене за њихову експлоатацију, узимајући у обзир релевантне климатске услове.

2.4.4 Контрола

Возови морају бити опремљени уређајем за снимање. Подаци које сакупи тај уређај и обрада информација морају бити усклађени.

2.5 Одржавање

2.5.1 Здравље и безбедност

2.5.1 Техничка постројења и процедуре које се користе

у центрима

морају да обезбеде сигуран рад предметног подсистема и да не представљају опасност по здравље и безбедност.

2.5.2 Заштита животне средине

Техничка постројења и процедуре коришћене у центрима за одржавање не смеју да прекораче дозвољени ниво штетности по околину.

2.5.3 Техничка усаглашеност

Постројења за одржавање возних средстава морају бити таква да омогуће извођење радова на сигуран, нешкодљив за здравље и несметан начин на свим возним средствима за које су пројектовани.

2.6 Експлоатација и управљање саобраћајем

2.6.1 Безбедност

Усаглашеност прописа за експлоатацију железничке мреже, као и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља у контролним центрима мора бити таква да гарантује безбедну експлоатацију, узимајући у обзир различите захтеве међународног и домаћег саобраћаја.

Начин и периодичност одржавања, обука и квалификација особља за одржавање и центара за контролу, као и систем за обезбеђење квалитета који је успостављен у центрима за контролу и одржавање од стране надлежног управљача, морају бити такви да гарантују висок ниво безбедности.

2.6.2 Поузданост и расположивост

Начин и периодичност одржавања, обука и квалификација особља за одржавање и центара за контролу, као и систем за обезбеђење квалитета који је успостављен у центрима за контролу и одржавање од стране надлежног управљача, морају бити такви да гарантују висок ниво поузданости и расположивости система.

2.6.3 Техничка усаглашеност

Усаглашеност прописа за експлоатацију железничке мреже, као и квалификације машиновођа, возопратног особља и особља задуженог за управљавање саобраћајем морају бити такви да гарантују ефикасну експлоатацију у оквиру железничког система, узимајући у обзир различите захтеве међународног и домаћег саобраћаја.

2.7 Примена телематике на путнички и теретни саобраћај

2.7.1 Техничка усаглашеност

Основни захтеви у области примене телематике гарантују минимални квалитет превоза путника и робе, нарочито у смислу техничке усаглашености.

Морају се предузети мере да се обезбеди:

- да базе података, софтвери и протоколи за достављање података буду развијени тако да омогућују максималну могућност размене података између различитих апликација и између различитих оператера, искључујући поверљиве комерцијалне податке,

- да информације буду лако доступне корисницима.

2.7.2 Поузданост и расположивост

Начини употребе, управљања, ажурирања и одржавања ових база података, софтвери и протоколи за достављање података морају гарантовати ефикасност ових система и квалитет услуге.

2.7.3 Здравље

Додирне тачке тих система са корисницима морају бити у складу са минималним правилима ергономије и заштите здравља.

2.7.4 Безбедност

Приликом похрањивања или преноса података везаних за безбедност мора бити обезбеђен одговарајући ниво неповредивости и поузданости.

2.8 Остала (покретна) железничка средства

Прописи ЕУ не регулишу ову материју.

2.8.1 Безбедност

Конструкције ових железничких средстава и везе између њих и возила, уколико се превозе, морају бити пројектоване тако да обезбеде да се спречи непредвиђено померање, чак и у случају хитног кочења или маневрисања.

Електрична опрема не сме да наруши безбедност и функционисање контролно-командних и сигналних постројења, било на инфраструктурним постројењима или у возовима.

2.8.2 Техничка усаглашеност

Карактеристике ових железничких средстава морају бити такве да може да се користи на свим линијама на којима је то предвиђено, узимајући у обзир релевантне климатске услове.

2.8.3 Здравље

Особље и, уколико је то применљиво, путници, морају бити заштићени од опасности и неугодности.

(Крај документа)

АНЕКС 1-Б ЈП АПТУ (Додатак F уз ЦОТИФ 1999)

Технички стандарди и јединствени технички прописи
који се примењују на сва возила и остала железничка средства (Опште одредбе)

ПОДСИСТЕМИ

Објашњење:

Текстови овог Прилога АПТУ који су приказани ван колоне идентични су као и одговарајући текстови прописа Европске заједнице. Текстови који су приказани у две колоне се разликују; лева колона садржи одредбе Прилога АПТУ, а десна колона садржи текст одговарајућих прописа ЕЗ. Текст у десној колони служи само као информација и није део прописа ОТИФ.

ОТИФ АПТУ Прилог	Одговарајући текст у прописима ЕЗ ¹	Реф. ЕЗ
0. УВОД Да би се структурисали функционални и технички захтеви у вези са разним типовима средстава који су према СОТИФ (Додаци Ф и Г) предвиђени за техничко одобравање, железнички систем је подељен на доле наведене подсистеме.		
1. ПОДСИСТЕМИ Железнички систем је подељен на следеће подсистеме, према: а) структурним подручјима: — Инфраструктура, — Енергија, — контролно-командни и сигнални подсистем, — возна средства, б) функционалним подручјима: — експлоатација и управљање саобраћајем, — одржавање, — примена телематике на путнички и теретни саобраћај ²	За сврхе ове Директиве железнички систем може бити	Прилог II ↓
2. ОПИС ПОДСИСТЕМА За сваки подсистем или сваки део подсистема листа елемената и аспеката везана за интероперабилност је обухваћена АПТУ прилогом (прилозима) за тај подсистем Без утицаја на одређивање ових аспеката и компоненти интероперабилности или на редослед којим су подсистеми унети у АПТУ прилоге подсистеми обухватају посебно:	предложена од стране Агенције приликом израде одговарајућег нацрта ТСИ. ТСИ	

¹ Директива о интероперабилности 2008/57/ЕЗ, објављена у Службеном листу ЕУ Л191, 18.07.2008.

² Будући АПТУ-прилози: „Бука изазвана од стране возних средстава“, „Безбедност у железничким тунелима“ и „Лица са ограниченом покретљивошћу“ нису подсистеми већ су АПТУ-прилози у вези са једним или више подсистема.

2.1	Инфраструктуру (ИНФ)	Колосеци, скретнице, грађевине (мостови, тунели итд., припадајућа инфраструктура на станицама перони, прилазна подручја уз узимање у обзир потреба лица са ограниченом покретљивошћу итд.), сигурносна и заштитна опрема.
2.2	Енергија (ЕНЕ)	Систем електрификације укључујући контактне водове и делове уређаја за мерење потрошње струје уграђене у возу.
2.3	Контролно-командни и сигнални подсистем (ККС)	
	Сва потребна опрема за обезбеђивање безбедности и управљања и контроле кретања возова који имају дозволу за саобраћај на мрежи.	
	ЦОТИФ ово обухвата само у делу који се односи на возила и међувезе са возилима и осталим покретним железничким средствима.	
2.4	Експлоатација и управљање саобраћајем	
	Поступци и припадајућа опрема који омогућују кохерентно искоришћавање разних структурних подсистема и то како при нормалном раду тако и случају сметњи у раду укључујући посебно обучавање и вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем.	
	Професионалне квалификације које могу бити захтеване за обављање међународног саобраћаја.	
2.5	Примена телематике	У складу са Додатком I (Директиве)
	Овај подсистем обухвата два дела:	
	а) примене у путничком саобраћају укључујући системе за информисање путника пре и за време вожње, системе за резервисање и плаћање, поступање са пртљагом, управљање везама између возова и са другим видовима саобраћаја;	
	б) примене у робном саобраћају, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у стварном времену) ранжирни системи и системи за састављање возова, системи за резервисање, плаћање и фактурисање, управљање везама са другим видовима саобраћаја, израду електронских пратећих докумената.	
2.6	Возна средства	
	Структура, командни и контролни систем за сву опрему на возу, уређаји за преузимање струје, уређаји за вучу и за трансформацију енергије, кочиони уређаји, тегљенички уређаји, трчећи строј (обртна постоља, осовине) и вешање, врата, међувеза човек-машина (машиновођа, возопратно особље, путници, уз узимање у обзир потреба лица са ограниченом покретљивошћу), пасивни или активни сигурносни уређаји и захтеви у вези са здрављем путника и возопратног особља.	

Подсистем *возна средства* подељен је на

1) теретна кола, и

2) остала возила

- возове са сопственим топлотним или електричним погоном
- Топлотне или електричне вучне јединице
- путничка кола
- покретна опрема за изградњу и одржавање железничке инфраструктуре

2.7 Одржавање

Поступци, припадајућа опрема, логистички центри за одржавање, резерве које омогућавају обавезне радове оправки и превентивног одржавања у погледу обезбеђивања интероперабилности железничког система и захтеваних перформанси.

2.8 Остала (покретна) железничка средства

Структура, причвршћивање за носећа возила, врата, браве и уређаји за заустављање, пасивни и активни безбедносни уређаји, енергетски системи, електронски системи за надзор и комуникацију, предмети за руковање од стране персонала, ознаке и здравље извршног особља и путника, који су изложени средству.

(Крај документа)

АНЕКС 1-Ц ЈП АПТУ (Додатак F уз ЦОТИФ 1999)

Технички стандарди и јединствени технички прописи
који се примењују на сва возила и остала железничка средства (Опште
одредбе)

ТЕХНИЧКА ДОКУМЕНТАЦИЈА

Објашњење :

Текстови овог Прилога АПТУ који су приказани ван колоне идентични су као и одговарајући текстови прописа Европске заједнице. Текстови који су приказани у две колоне се разликују; лева колона садржи одредбе Прилога АПТУ, а десна колона садржи текст одговарајућих прописа ЕЗ. Текст у десној колони служи само као информација и није део прописа ОТИФ.

ОТИФ АПТУ Прилог

Одговарајући текст у прописима ЕЗ ¹

Реф. ЕЗ

1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Техничка документација мора да садржи сва потребна документа који се односе на карактеристике подсистема и где је то потребно, сва документа којима се потврђује усаглашеност компоненти интероперабилности. Такође, треба да садржи све елементе у вези са условима и ограничењима примене и упутствима која се односе на сервисирање, стални или периодични надзор, прилагођавање и одржавање.

ИО Директива
Члан 18,
Тачка 3

2. ДЕТАЉНИ ЗАХТЕВИ ЗА ТЕХНИЧКУ ДОКУМЕНТАЦИЈУ

Прилог VI,
Тачка 4,

Техничка документација

која се прилаже изјави о контроли

мора да садржи следећу документацију:

- опис подсистема (возило/покретна железничка средства);
- опште и детаљне цртеже у складу са

подсистемом као што је изграђен,

извршењем,

шеме електричних и хидрауличних уређаја, шеме управљачких струјних кола, опис система за обраду података (хардвер/софтвер) и аутоматских система, упутства за коришћење и одржавање итд;

- списак компоненти интероперабилности;

према члану 3

интегрисаних у подсистем;

ако постоје,

копије изјава „ЦЕ” о усаглашености, односно подобности за коришћење,

саставних делова

које су обавезне за ове компоненте у складу са чланом 13 Директиве,

заједно са, где је потребно, одговарајућом прорачунском документацијом и копијом извештаја о тестовима и испитивањима, која су спровела

тела за оцењивање усаглашености

именована тела

на основу заједничких техничких спецификација;

¹ Директива о интероперабилности 2008/57/ЕЗ, објављена у Службеном листу ЕУ Л191, 18.07.2008.

- Извештај/сертификат о типском испитивању и сертификат о усаглашености које издаје тело за оцењивање усаглашености,

са одговарајућом прорачунском документацијом, коју је оно оверило,

потврђујући да је пројекат у складу са

Јединственим правилима АПТУ и у датом случају одредбама РИД

и са наведеним било којим резервама забележеним у току обављања активности које нису биле отклоњене; уз сертификат се такође прилажу извештаји о контроли и ревизији које је исто тело спровело у оквиру својих задатка.

(Крај документа)

- ако је применљиво, привремена уверења и, у тим случају, привремена ЕЗ-изјава (е) о усаглашености подсистема, која је приложена ЕЗ потврди о провери, укључујући и резултате провере њене исправности од стране именованог тела;

- Потврда именованог тела, којој је поверено ЕЗ испитивање,

овом Директивом,

како је наведено у одељцима 5.3 и 5.4.

АНЕКС 1-Е ЈП АПТУ (Додатак F уз ЦОТИФ 1999)

Технички стандарди и јединствени технички прописи
који се примењују на сва возила и остала железничка средства (Опште
одредбе)

ТЕЛО ЗА ОЦЕЊИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ -КВАЛИФИКАЦИЈЕ И НЕЗАВИСНОСТ

Објашњење :

Текстови овог Прилога АПТУ који су приказани ван колоне идентични су као и одговарајући текстови прописа Европске заједнице. Текстови који су приказани у две колоне се разликују; лева колона садржи одредбе Прилога АПТУ, а десна колона садржи текст одговарајућих прописа ЕЗ. Текст у десној колони служи само као информација и није део прописа ОТИФ.

ОТИФ АПТУ Прилог	Одговарајући текст у прописима ЕЗ ¹	Реф. ЕЗ
1. ДЕФИНИЦИЈЕ „Тело за оцењивање усаглашености” означава надлежни орган или одговарајуће тело у складу са чланом 5 Јединствених правила АТМФ.		
2. ОДРЕДБЕ: Како би био признат и могао да врши функцију тела за оцењивање усаглашености, то тело мора да испуни следеће услове:		
1. Тело за оцењивање усаглашености,	Тело,	1.
његов директор и особље задужено за спровођење провера не могу да учествују, ни директно, ни као овлашћени представници у пројектовању, изради, грађењу, комерцијализацији или одржавању компоненти интероперабилности или подсистема или у њиховој експлоатацији. То не искључује могућност размене стручних информација између произвођача и тог		
тела за оцењивање усаглашености.	тела.	
2. Тело за оцењивање усаглашености	Тело	2.
и особље задужено за провере морају да изврше провере максимално професионално и технички стручно и морају бити ослобођени било каквих притисака и наговарања, нарочито финансијске врсте, која могу да утичу на њихово просуђивање или резултате контроле, посебно ако потичу од особа или група особа које су заинтересоване за резултате провера.		

¹ Анекс VIII Директиве о интероперабилност 2008/57/ЕЦ, објављене у Службеном листу ЕУ Л191, 18.07.2008.

Посебно је важно да,

тело за оцењивање усаглашености

тело

и особље задужено за провере мора,

уколико то прописује држава уговорница,

бити функционално независно од органа одређених за издавање

техничких сертификата

дозвола за пуштање у рад у оквиру ове директиве, лиценци у оквиру директиве 95/18/ЕЗ, и сертификата о безбедности у оквиру директиве 2004/49/ЕЗ,

и од тела надлежних за спровођење истрага у случају несреће.

- | | | | |
|----|---|---|----|
| 3. | Тело за оцењивање усаглашености | Тело | 3. |
| | мора запошљавати особље и поседовати средства, који се захтевају за правилно обављање техничких и административних задатака везаних за спровођење провера; такође треба да има приступ опреми потребној за ванредне провере. | | |
| 4. | Особље задужено за провере мора да поседује | | 4. |
| | <ul style="list-style-type: none"> - одговарајуће техничко и професионално образовање, - задовољавајуће знање о захтевима који се односе на провере које врши и довољну праксу у домену тих провера, - способност за израду сертификата, записника и извештаја који представљају службену евиденцију о извршеним контролама. | | |
| 5. | Мора да буде гарантована независност особља задуженог за контролу. Ниједан службеник не сме бити награђен на основу нити броја извршених контрола нити резултата тих контрола. | | 5. |
| 6. | Тело за оцењивање усаглашености | Тело | 6. |
| | мора закључити осигурање од грађанскоправне одговорности, осим уколико ту одговорност покрива држава на основу националног права или уколико провере врши директно | | |
| | држава уговорница. | држава чланица. | |
| 7. | Особље | | 7. |
| | тела за оцењивање усаглашености | орган | |
| | обавезно је да чува као професионалну тајну све што сазна у току вршења својих дужности (изузев надлежних административних органа и тела задужених за спровођење истрага у случају несреће у држави у којој врше те активности, као и тела за истрагу несрећа задужених за истрагу несрећа до којих је дошло услед неисправности проверених компоненти интероперабилности или подсистема) у складу са | | |
| | Јединственим правилима ЦОТИФ или било којим другим правним захтевом и/или прописима државе уговорнице или регионалне организације која је приступила ЦОТИФ у складу са чланом 38 ЦОТИФ. | овом Директивом или било којом другом одредбом националног права којом се извршава Директива. | |

(крај документа)

Измене и допуне Додатка Г (АТМФ) Конвенције

(Измењени текст и објашњења)

Члан 1.

Подручје примене

Овим јединственим правилима утврђује се процедура према којој се железничка возила и друга железничка средства одобравају за кретање или употребу у међународном саобраћају.

Члан 2.

Дефиниције

За сврхе ових Јединствених правила и њихових (будућих) прилога, Јединствених правила АРТУ и њихових прилога и АПТУ јединствених техничких прописа (ЈТП), примењују се следеће дефиниције:

а) „несрећа” означава нежељени или ненамерни изненадни догађај или посебан низ таквих догађаја са штетним последицама; несреће се деле у следеће категорије: судари, исклизнућа, несреће на путним прелазима у нивоу, несреће у којима су страдала лица изазване возним средствима у покрету, пожари и остало;

б) „одобрење типа возила” означава одобрено право којим надлежни орган одобрава тип конструкције железничког возила, као основу за одобравање за саобраћај оних возила која одговарају том типу конструкције;

ц) „одобрење за саобраћај” означава одобрено право којим надлежни орган одобрава свако железничко возило или друго железничко средство за употребу у међународном саобраћају;

д) „Комисија стручњака за техничка питања” означава Комисију предвиђену чланом 13. тачка 1, под ф) Конвенције;

да) „наручилац” означава било који јавни или приватни субјект које наручује пројектовање и/или конструкцију, обнову или унапређење подсистема. Тај субјект може да буде железничко предузеће, управљач инфраструктуре или ималац, односно носилац концесије који је одговоран за извођење пројекта;

е) „држава уговорница” означава државу чланицу Организације која није дала изјаву у вези са овим Јединственим правилима у складу са чланом 42. тачка 1, прва реченица Конвенције;

ф) „декларација” означава доказ о целовитој или делимичној евалуацији извршеној како би се потврдило да је возило, тип конструкције или елемент конструкције у складу са одредбама Јединствених правила АПТУ и њиховим ЈТП (укључујући и важеће посебне случајеве, као и важеће националне захтеве у складу са чланом 12. Јединствених правила АПТУ).

г) „елемент конструкције” или „саставни део” означава сваку основну компоненту, групу компоненти, комплетну опрему или уградне групе опреме која је уграђена или је намењена за уграђивање у железничко возило, друга железничка средства или инфраструктуру; појам „елемент конструкције” обухвата истовремено материјална и нематеријална средства, као што је софтвер;

х) „лице задужено за одржавање” (ЕЦМ) означава лице задужено за одржавање возила које је као таква уписано у регистар возила у складу са

чланом 13; ова дефиниција се такође примењује и на друга железничка средства;

и) „основни захтеви” означавају све услове дефинисане Јединственим правилима АПТУ које морају да испуне железнички систем, подсистеми и саставни делови интероперабилности, укључујући и интерфејс;

ј) „инцидент” означава сваки догађај који не спада у несреће или тешке несрећне случајеве, а везан је за саобраћање возова и утиче на безбедност саобраћаја;

к) „управљач инфраструктуре” означава предузеће или орган власти који управља железничком инфраструктуром;

л) „међународни саобраћај” означава кретање железничких возила на железничким пругама преко територије најмање две државе уговорнице;

м) „истрага” означава поступак у циљу спречавања несрећа и инцидената који обухвата сакупљање и анализу информација, извођење закључака, укључујући и одређивање узрока (радње, пропусти, догађаји, услови, или комбинација тих узрока која је довела до несреће или инцидента) и, уколико је потребно, формулисање препорука у погледу безбедности;

н) „ималац” означава лице или субјект који, будући да је власник возила или има право коришћења возила, користи возило као транспортно средство и као такво је уписано у регистар возила предвиђен чланом 13;

о) „документација о одржавању” означава документа којима се дефинишу задаци везани за преглед и одржавање који морају да се изврше на возилу (типу возила) или другим железничким средствима, утврђена у складу са правилима и спецификацијама из ЈТП, укључујући евентуалне посебне случајеве и пријављене националне важеће техничке захтеве, у складу са чланом 12. Јединствених правила АПТУ;

п) „досије о одржавању” означава документацију која се односи на одобрено возило или друго железничко средство, и која садржи податке о њиховом коришћењу, као и о радовима везаним за одржавање и прегледима који су на њима извршени;

q) „мрежа” означава пруге, станице, терминале и све врсте фиксне опреме која је потребна да се постигне безбедно и континуирано функционисање железничког система;

р) „отворена питања” означавају техничке аспекте везане за основне захтеве који нису експлицитно обухваћени јединственим техничким прописима (ЈТП);

с) „остала железничка средства” означавају сва покретна железничка средства намењена за употребу у међународном саобраћају која не спадају у железничка возила;

т) „железничко предузеће” означава приватно или јавно предузеће:

- које је овлашћено да превози путнике или робу железницом и које обезбеђује вучу или
- које пружа само услуге вуче;

у) „железничка инфраструктура” (или само „инфраструктура”) означава скуп железничких пруга и фиксних инсталација потребних за

обезбеђивање компатибилности са железничким возилима и другим железничким средствима одобреним у складу са овим Јединственим правилима, као и за безбедно кретање тих возила и осталих железничких средстава;

в) „железничка средства” означавају железничка возила, остала железничка средства и железничку инфраструктуру;

w) „железничко возило” означава возило које може да се креће на сопственим точковима на пругама, са или без вуче;

х) „регионална организација” означава организацију дефинисану чланом 38. Конвенције у оквиру ексклузивне надлежности коју су јој пренеле државе уговорнице;

у) „обнова” означава све веће радове на замени делова подсистема или једном његовом делу који не мењају укупне карактеристике подсистема;

уа) „РИД” означава додатак Ц Конвенције;

з) „тешка несрећа” означава сваки судар возова или исклизнуће воза које резултира смрћу најмање једне особе или тешким повредама пет или више особа или великом штетом нанесеном возним средствима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и свака друга слична несрећа са очигледним последицама на регулисање или управљање безбедношћу на железници; „велика штета” означава штете за које тело за истраге одмах може да процени да износе укупно најмање 1.8 милиона специјалних права вучења;

аа) „посебан случај” означава сваки део железничког система држава уговорница за који су потребне посебне одредбе Јединствених техничких прописа (ЈТП), било привремене или дефинитивне, због географских или топографских ограничења, као и ограничења градске средине, или таквих који утичу на компатибилност са постојећим системом. То такође може да се односи на железничке пруге и мреже које су изоловане од остатка мреже, на товарни профил, ширину колосека, или размак оса колосека, као и на возила и друга железничка средства која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и возила и друга железничка средства која долазе из трећих земаља или им је одредишно место у трећим земљама.

бб) „подсистем” означава резултат поделе железничког система, као што је приказано у ЈТП; ови подсистеми за које се утврђују основи захтеви могу да буду структурални или функционални.

цц) „техничко одобравање” означава процедуру коју спроводи надлежни орган у циљу одобравања железничких возила и других железничких средстава за употребу у међународном саобраћају, или одобравања типа возила;

дд) „технички сертификат” означава званични доказ о успешно спроведеном техничком одобравању у виду важеће дозволе за тип или дозволе за коришћење.

ее) „техничка документација” означава документацију о возилу или другом железничком средству која садржи све његове техничке карактеристике (карактеристике типа), укључујући и упутство за употребу, као и карактеристике неопходне за идентификацију једног или више предмета на које се односи;

ееа) „ТСИ” означава техничке спецификације интероперабилности усвојене у складу са директивама 96/48/ЕЗ, 2001/16/ЕЗ и 2008/57/ЕЗ, којима

су обухваћени сви подсистеми или делови подсистема у циљу испуњавања основних захтева и гарантовања интероперабилности железничког система;

фф) „тип возила” означава основне карактеристике конструкције железничког возила или других железничких средстава обухваћене јединственим сертификатом о испитивању описаним модулom CB из ЈТП;

гг) „унапређење” означава сваку значајнију измену подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове опште карактеристике.

Члан 3.

Одобравање за међународни саобраћај

1. Да би се користило у међународном саобраћају, свако железничко возило мора да буде одобрено у складу са овим Јединственим правилима.

2. Техничко одобравање има за циљ да се утврди да ли су железничка возила у складу са:

- а) прописима о конструкцији наведеним у ЈТП,
- б) прописима о конструкцији и опреми наведеним у РИД,
- ц) посебним условима одобравања према члану 7а.

3. Тач. 1. и 2, као и наредни чланови, примењују се по аналогiji на техничко одобравање других железничких средстава и на елементе конструкције возила или других железничких средстава.

Члан 3а

Интеракција са другим међународним споразумима

1. Железничка возила и друга железничка средства која су пуштена у саобраћај према важећем законодавству Европске заједнице (ЕЗ) и одговарајућем домаћем законодавству, сматраће се одобреним за саобраћај од стране свих држава уговорница у складу са овим Јединственим правилима

а) у случају потпуне еквивалентности између важећих одредби ТСИ и одговарајућих ЈТП, и

б) под условом да скуп важећих ТСИ, на основу којих су железничка возила или друга железничка средства била одобрена, обухвата све аспекте релевантних подсистема који чине саставни део возила, и

ц) под условом да те ТСИ не садрже отворена питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром, и

д) под условом да возило или друга железничка средства не подлежу одступањима.

Уколико ови услови нису испуњени, на возило или друга железничка средства се примењује члан 6. тачка 4.

2. Железничка возила и друга железничка средства која су одобрена за саобраћај у складу са овим Јединственим правилима, сматраће се пуштеним у саобраћај у државама чланицама Европске заједнице и државама које примењују законодавство Заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом

а) у случају потпуне еквивалентности између одредби важећих ЈТП и одговарајућих ТСИ, и

б) под условом да скуп важећих ТСИ, у складу са којима су железничка возила или друга железничка средства добила дозволу, обухвата све аспекте предметних подсистема који чине саставни део возила, и

ц) под условом да ТСИ не садрже отворена питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром, и

д) под условом да возило или друга железничка средства не подлежу одступањима.

Уколико ови услови нису испуњени, возило или друго железничко средство ће морати да добију дозволу у складу са правом које се примењује у државама чланицама Европске заједнице и државама које примењују законодавство Заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом.

3. Одобравање за саобраћај, саобраћање и одржавање железничких возила и других железничких средстава која се користе само у државама чланицама Европске заједнице, регулишу се важећим законодавством Заједнице и националним законодавством. Ова одредба се такође примењује на државе уговорнице које примењују меродавно законодавство Европске заједнице на основу међународних споразума склопљених са Европском заједницом.

4. Тач.1. и 2. примењују се по аналогији на одобрења/дозволе за типове возила.

5. Лице задужено за одржавање (ЕЦМ) теретних кола, сертификовано у складу са чланом 15, тачка 2, сматра се сертификованом у складу са важећим законодавством Европске заједнице и одговарајућим домаћим законодавством и обрнуто, у случају потпуне еквивалентности између система сертификације усвојеног према члану 14а (5) ЕЗ директиве 2004/49/ЕЗ о безбедности на железници и правила усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 15, тачка 2.

Члан 4.

Процедура

1. Техничко одобравање возила се врши на следећи начин:

а) или у само једној фази, издавањем одобрења за саобраћај одређеном возилу појединачно,

б) или у две сукцесивне фазе, издавањем:

- одобрења за одређени тип возила,

- а затим, одобрења за саобраћај за појединачна возила која одговарају том типу конструкције кроз поједностављени поступак којим се потврђује припадност том типу.

2. Оцењивање усаглашености возила или елемента конструкције са одредбама ЈТП на којима се заснива одобрење може бити подељено на елементе оцењивања који су потврђени декларацијом. Елементе оцењивања и образац декларације утврдиће Комисија стручњака за техничка питања.

3. Процедуре везане за техничко одобравање железничке инфраструктуре регулишу важеће одредбе у предметним државама уговорницама.

Члан 5.

Надлежни орган

1. Техничко одобравање врши национални или међународни орган надлежан за ово питање у складу са важећим законима и прописима у свакој држави уговорници.

2. Органи наведени у тачки 1, у складу са важећим одредбама у њиховој држави, могу да пренесу или преносе, у целости или делимично, надлежност за вршење оцењивања, као и за издавање одговарајућих декларација, на призната тела са седиштем у њиховој држави.

Забрањено је преношење надлежности на:

а) железничко предузеће

б) управљача инфраструктуре,

ц) имаоца,

д) лице задужено за одржавање (ЕЦМ),

е) пројектанта или произвођача железничких средстава који непосредно или посредно учествује у изради железничких средстава, укључујући и филијале наведених лица.

3. Да би тела наведена у тачки 2. била призната, морају да испуне следеће услове:

а) тело мора да буде независно у односу на било које железничко предузеће, управљача инфраструктуре, подносиоца захтева или наручиоца у погледу своје организације, правне структуре и доношења одлука; његов директор и особље одговорно за спровођење оцењивања или издавања сертификата или декларација не смеју да буду умешани, било директно или преко овлашћеног представника, у пројектовање, производњу, конструкцију или одржавање саставних делова, возила или железничких средстава или у њихово коришћење. То, међутим, не искључује могућност размене техничких информација између произвођача или конструктора и наведеног тела.

б) Тело и особље одговорно за оцењивање спроводе оцењивање уз највећи могући професионални интегритет и највећу могућу техничку компетенцију и не смеју да буду под утицајем било каквих притисака или подстицаја, посебно финансијске природе, који би могли да утичу на њихов суд или резултате њихове провере, нарочито уколико потичу од лица или група лица на које утичу резултати оцењивања.

ц) Тело и особље одговорно за оцењивање ће нарочито бити функционално независно од органа задужених за истрагу у случају несреће.

д) Тело запошљава особље и поседује потребна средства за правилно извршавање техничких и административних задатака у вези са оцењивањем; оно такође мора да има приступ опреми потребној за изузетна оцењивања.

е) Особље одговорно за оцењивање поседује:

- одговарајуће техничко и стручно образовање,

- задовољавајуће познавање захтева који се односе на оцењивање које врши, као и довољну праксу у вршењу тих оцењивања, и

- способност за израду сертификата, извештаја и записа који представљају део формалног извештавања о извршеним оцењивањима.

ф) Независност особља одговорног за оцењивање је загарантована. Ниједан службеник не сме бити плаћен, било на основу броја извршених оцењивања или резултата тих оцењивања.

г) Тело закључује осигурање од одговорности, осим уколико та одговорност није покривена од стране државе у складу са националним законодавством или уколико оцењивање врши директно држава уговорница.

х) Особље тела се обавезује на чување професионалне тајне у вези са свим што сазна у току вршења својих функција (са изузетком надлежних управних органа у држави у којој спроводе те активности) у складу са овим Јединственим правилима или било којим правним захтевом и/или прописима државе уговорнице, укључујући по потреби и законодавство Европске заједнице.

4. Одредбе из тачке 3. примењују се по аналогији на органе који врше техничко одобравање.

5. Држава уговорница, путем обавештавања, или, по потреби, путем средстава предвиђеним правом Заједнице или правом држава које примењују право Заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом, води рачуна о томе да Генерални секретар буде обавештен о телима одговорним за спровођење оцењивања, верификације и одобравања, уз назнаку области за коју је одговорно свако тело. Генерални секретар објављује и ажурира списак органа, њихових идентификационих бројева и области за које су одговорни.

6. Држава уговорница гарантује одговарајући надзор тела наведених у тачки 2. и повлачи надлежност телу које више не испуњава критеријуме наведене у тачки 3, и у том случају одмах о томе обавештава Генералног секретара.

7. Држава уговорница која сматра да орган за оцењивање или одобравање неке друге државе уговорнице, или тело којем је он пренео своју надлежност, не испуњава критеријуме наведене у тачки 3, може то питање да проследи Комисији стручњака за техничка питања која, у року од четири месеца, обавештава дотичну државу уговорницу о свим променама које је потребно извршити како би то тело задржало статус који му је био додељен. У вези са тим, Комисија стручњака за техничка питања може да донесе одлуку да упути државу уговорницу да опозове или повуче одобрења издата на основу поступака спроведених од стране наведених тела или органа.

Члан 6.

Важење техничких сертификата

1. Технички сертификати издати од стране надлежног органа државе уговорнице у складу са овим Јединственим правилима, важе у свим другим државама уговорницама. Међутим, кретање и употреба на територији тих других држава подлежу условима наведеним у овом члану.

2. Одобрење за саобраћај омогућује железничким предузећима да користе возило само на инфраструктурама које су компатибилне са тим возилом у складу са његовим спецификацијама и другим условима одобрења; одговорност је железничког предузећа да то обезбеди.

3. Не доводећи у питање члан 3а, одобрење за саобраћај издато за возило које је у складу са свим важећим ЈТП, омогућује том возилу да се слободно креће на територији других држава уговорница под условом да

а) су сви основни захтеви обухваћени овим ЈТП, и

б) да возило није предмет:

- посебног случаја;
- отворених питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром;
- одступања.

Услови за слободно кретање могу такође да буду наведени у одговарајућим ЈТП.

4. а) Уколико је у држави уговорници издато одобрење за саобраћај за возило које:

- представља посебан случај, отворено питање које се односи на техничку усаглашеност са инфраструктуром или подлеже одступању, или
- није у складу са ЈТП о возним средствима и свим другим меродавним одредбама, или

б) уколико сви основни захтеви нису обухваћени у ЈТП, надлежни органи других држава могу затражити од подносиоца захтева додатне техничке информације као што су анализа ризика и/или испитивање возила пре издавања додатног одобрења за саобраћај.

За део возила који је у складу са ЈТП или са једним делом ЈТП, надлежни органи морају да прихвате верификације које су извршили други надлежни органи у складу са ЈТП. За други део возила надлежни органи морају у потпуности да узму у обзир табелу еквивалентности предвиђену чланом 13. Јединствених правила АПТУ.

Испуњеност:

а) идентичних одредби и одредби које су проглашене еквивалентним,

б) одредби које се не односе на посебан случај,

ц) одредби које се не односе техничку усаглашеност са инфраструктуром, неће се поново оцењивати.

5. Тач. 2. и 4. примењују се по аналогiji на одобравање типа конструкције.

Члан 6а

Признавање документације о поступку

1. Надлежни органи и тела, железничка предузећа, имаоци и управљачи инфраструктуре у свим државама уговорницама без одлагања признају оцењивање, декларације и остала документа израђена у складу са овим Јединственим правилима.

2. Уколико су захтев или одредба проглашени као еквивалентни у складу са чланом 13 Јединствених правила АПТУ, није потребно поново

вршити већ спроведена и документована оцењивања и испитивања која се на то односе.

Члан 6б

Признавање техничких и експлоатационих испитивања

Комисија стручњака за техничка питања може да усвоји правила која морају буду обухваћена Прилогом ових Јединствених правила и захтеве који морају да буду обухваћени једним или више ЈТП у вези са одредбама о техничким инспекцијама, досијеима о одржавању одобрених возила и експлоатационим испитивањима, као што је проба кочница воза, и њиховом међусобном признавању.

Члан 7.

Прописи који се примењују на возила

i. Да би било одобрено за међународни саобраћај и да би задржало одобрење, железничко возило мора да буде у складу са:

а) ЈТП;

б) одредбама РИД, где се примењују.

ii. Уколико не постоје ЈТП који се примењују на подсистем, техничко одобравање се заснива на важећим националним техничким захтевима који се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АПТУ у држави уговорници у којој се подноси захтев за техничко одобравање.

iii. Уколико ЈТП не обухватају све основне захтеве, или уколико су у питању посебни случајеви или отворена питања, техничко одобравање се заснива на:

а) одредбама садржаним у ЈТП,

б) одредбама садржаним у РИД, где се примењују,

ц) важећим националним техничким захтевима који се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АПТУ.

Члан 7а

Одступања

Комисија стручњака за техничка питања усваја смернице или обавезујуће одредбе у вези са одступањима од одредби из члана 7. и методама оцењивања које могу да се користе или ће се користити.

Члан 8.

Прописи који се примењују на железничку инфраструктуру

1. Да би се гарантовало да ће возило које је одобрено за међународни саобраћај у складу са овим Јединственим правилима безбедно саобраћати на железничкој инфраструктури и да ће са њом бити компатибилно, та железничка инфраструктура мора да буде у складу са:

а) одредбама садржаним у ЈТП, и

б) одредбама садржаним у РИД-у, уколико су применљиве.

2. Одобравање инфраструктуре и контрола њеног одржавања и даље се регулишу важећим одредбама у држави уговорници у којој се налази инфраструктура.

3. Чл. 7. и 7а примењују се по аналогiji и на инфраструктуру.

Члан 9.

Прописи о саобраћају

1. Железничка предузећа која експлоатишу железничка возила одобрена за међународни саобраћај дужна су да поштују прописе који се односе на експлоатацију возила у међународном саобраћају, наведене у ЈТП.

2. Предузећа и управе које у државама уговорницама управљају инфраструктуром, укључујући и системе за безбедност и контролу саобраћаја, која је намењена и одговарајућа за употребу у међународном саобраћају, морају да поштују техничке прописе наведене у ЈТП и морају да их стално испуњавају приликом градње и управљања том инфраструктуром.

Члан 10.

Подношење захтева и издавање техничких сертификата и декларације и релевантни услови

1. Издавање техничког сертификата се односи на тип конструкције железничког возила или на само железничко возило.

2. Захтев за издавање техничког сертификата може да поднесе:

- а) произвођач,
- б) железничко предузеће,
- ц) ималац возила,
- д) власник возила,
- е) управљач инфраструктуре.

3. Захтев за технички сертификат, укључујући и одговарајуће декларације, може бити поднет било ком надлежном органу или телу у оквиру своје надлежности предвиђених чланом 5, у једној од држава уговорница.

4. Уколико се члан 6. став 4. примењује на возило, подносилац захтева наводи државе уговорнице (уколико је потребно и пруге) за које се захтевају технички сертификати у циљу слободног саобраћања; у том случају, надлежни органи и укључена тела за оцењивање усаглашености морају да сарађују како би се олакшао поступак за подносиоца захтева.

5. Све трошкове поступка одобравања сноси подносилац захтева, осим уколико није другачије предвиђено важећим законима и прописима у држави у којој се издаје одобрење. Забрањено је издавање техничких одобрења у сврхе остваривања профита.

5а. Све одлуке, оцењивања, испитивања, итд, спроводе се без дискриминације.

6. Подносилац захтева израђује и прилаже уз свој захтев техничку документацију и документацију о одржавању која садржи информације захтеване у ЈТП. Тело за оцењивање усаглашености ту документацију проверава, коригује је и додаје јој одговарајуће информације како би она одражавала својства возила.

7. Оцењивач описује свако извршено оцењивање у извештају о оцењивању којим се потврђују извршена оцењивања и наводе одредбе у односу на које је вршено оцењивање усаглашености, као и да ли је предмет успешно прошао оцењивање или не.

8. Онај ко тражи дозволу за коришћење возила по поједностављеном поступку за техничко одобравање (члан 4, тачка 1, под б), мора уз захтев приложити дозволу за тип издату у складу са чланом 11, тачка 2, и мора на одговарајући начин доказати да возила за која тражи дозволу за коришћење одговарају том типу конструкције.

9. Технички сертификат се у принципу додељује на неограничен период; његово поље примене може бити опште или ограничено.

10. Уколико дође до измене меродавних одредби прописа наведених у члану 7, на основу којих је одобрен тип конструкције, и ако меродавне прелазне одредбе не могу да се примене, држава уговорница у којој је издата дозвола за тип, након консултација са другим државама у којима је дозвола важећа у складу са чланом 6, одлучује да ли дозвола може да задржи своје важење или мора да буде обновљена. Критеријуми за проверу у случају обновљеног одобрења за тип могу да се односе само на измењене одредбе. Обнављање одобрења за тип не утиче на одобрења за саобраћај која су већ додељена на основу претходно одобрених типова.

11. У случају обнове или унапређења, наручилац или произвођач шаље дотичној држави уговорници документацију са описом пројекта. Држава уговорница проучава ту документацију и, узимајући у обзир стратегију спровођења наведену у важећим ЈТП, одлучује о томе да ли обим радова захтева ново одобрење за саобраћај у смислу ових Јединствених правила.

Ново одобрење за саобраћај је неопходно у свим случајевима када предвиђени радови могу неповољно да утичу на општи ниво безбедности предметног подсистема. Уколико је потребно ново одобрење, држава уговорница одлучује у којој мери одговарајуће одредбе ЈТП морају да се примене на пројекат.

Држава уговорница доноси одлуку најкасније четири месеца након подношења комплетне документације од стране подносиоца захтева.

Уколико је потребно ново одобрење за саобраћај и уколико се ЈТП не примењују у потпуности, држава уговорница Генералног секретара обавештава о:

- а) разлогу из којег се ЈТП не примењују у потпуности,
- б) техничким карактеристикама које се примењују уместо ЈТП,
- ц) телима одговорним за прибављање информација које се захтевају под а) и б).

Генерални секретар објављује достављене информације на Веб сајту Организације.

12. Тачка 11. примењује се по аналогiji на дозволу за тип и на све декларације које се односе на конструкцију или елементе предметне конструкције.

Члан 10а

Правила за повлачење или суспендовање техничких сертификата

1. Уколико неки други надлежни орган државе уговорнице, а не онај који је издао (прво) одобрење за саобраћај, открије неусаглашеност, дужан је да о томе детаљно обавести (први) орган који је издао одобрење;

уколико се неусаглашеност односи на дозволу за тип, о томе се такође обавештава орган који ју је издао.

2. Дозвола за коришћење може бити повучена:

а) уколико железничко возило више није у складу са:

- прописима наведеним у ЈТП и важећим националним одредбама у складу са чланом 12. Јединствених правила АПТУ,
- посебним условима за његово одобравање у складу са чланом 7а,
- прописима о конструкцији или опреми наведеним у РИД.

б) уколико ималац не испуни захтев надлежног органа да исправи недостатке у прописаном року.

ц) уколико се не испуне или не поштују прописи и услови који произилазе из ограниченог одобрења у складу са чланом 10, тачка 10.

3. Само орган који је издао дозволу за тип или дозволу за коришћење може да повуче те дозволе.

4. Дозвола за коришћење се суспендује:

а) уколико се не изврше техничке контроле, инспекције, радови на одржавању и сервисирање железничког возила као што је наведено у документацији о одржавању, у ЈТП и посебним условима за одобравање предвиђеним чланом 7а или прописима о конструкцији и опреми наведеним у РИД (или уколико се не поштују рокови);

б) уколико се, у случају тешког оштећења железничког возила, не испуни налог надлежног тела за стављање возила на увид;

ц) у случају непоштовања ових Јединствених правила и прописа наведених у ЈТП;

д) уколико се не поштују важеће националне одредбе које се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АПТУ или одредбе које су проглашене еквивалентним у складу са чланом 13. Јединствених правила АПТУ. Важење дозволе се суспендује за једну или више држава уговорница на које се односи.

5. Дозвола за коришћење постаје неважећа уколико је железничко возило повучено из саобраћаја. О повлачењу из саобраћаја се обавештава надлежни орган који је издао одобрење за саобраћај.

6. Тачке од 1. до 4. примењују се по аналогији на дозволу за тип.

Члан 10б

Правила оцењивања и процедуре

1. Комисија стручњака за техничка питања је надлежна за усвајање додатних обавезујућих одредби у вези са оцењивањем и правилима која се односе на процедуре за техничко одобравање.

2. Осим тога, не долазећи на било који начин у сукоб са одредбама које је прописала Комисија стручњака за техничка питања у складу са тачком 1, државе уговорнице или регионалне организације могу да усвоје (или задрже) одредбе у вези са обавезним, детаљним и недискриминаторним процедурама које се односе на оцењивање и захтеве у вези са декларацијама. Обавештење о тим одредбама се доставља

Генералном секретару који о томе обавештава Комисију стручњака за техничка питања, а објављује их Организација.

Члан 11.

Технички сертификати и декларације

1. Одобрење типа конструкције и одобрење за саобраћај доказују се одвојеним документима под следећим називима: „Дозвола за тип” и „Дозвола за коришћење”.

2. Дозвола за тип:

а) наводи пројектанта и предвиђеног произвођача за тип конструкције железничког возила;

б) садржи техничку документацију и документацију о одржавању у прилогу;

ц) уколико је потребно, наводи посебна ограничења и услове саобраћања за тип конструкције железничког возила и за железничка возила која одговарају том типу конструкције;

д) садржи један или више извештаја о оцењивању у прилогу;

е) уколико је потребно, наводи све издате декларације (о усаглашености и верификацији) које се на то односе;

ф) наводи надлежни орган који је издао дозволу, датум издавања, и садржи потпис надлежног органа;

г) уколико је потребно, садржи рок важења.

3. Дозвола за коришћење обухвата:

а) све информације наведене у тачки 2, и

б) један или више идентификационих кодова једног или више возила обухваћених дозволом;

ц) информације о имаоцу једног или више железничких возила обухваћених дозволом на дан њеног издавања;

д) уколико је потребно, рок важења.

4. Дозвола за коришћење може обухватати групу појединачних возила истог типа и у том случају информације захтеване у складу са тачком 3. наводе се посебно за свако возило у групи, а техничка документација садржи списак документације о извршеним испитивањима на сваком возилу.

5. Техничка документација и документација о одржавању садрже информације које се захтевају у складу са одредбама из ЈТП.

6. Дозволе се штампају на једном од радних језика у складу са чланом 1, тачка 6. Конвенције.

7. Дозволе и декларације се издају подносиоцу захтева.

8. Дозвола за коришћење се везује за предмет. Када се возило пусти у саобраћај, ималац дозволе за коришћење (укључујући техничку документацију и документацију о одржавању), уколико он није актуелни ималац у тренутку коришћења возила, без одлагања доставља дозволу актуелном имаоцу, заједно са досијеом о одржавању, и ставља му на располагање сва детаљна (додатна) упутства у вези са експлоатацијом и одржавањем која су још увек у његовом поседу.

9. Тачка 8. примењује се по аналогији на возила и железничка средства одобрена у складу са чланом 19, при чему је документација о којој је реч документација везана за одобравање као и било која друга документација која садржи информације које су у целости или делимично сличне информацијама које су укључене у захтеве за техничку документацију, документацију о одржавању и досије о одржавању.

Члан 12.

Јединствени обрасци

1. Организација прописује јединствене обрасце за дозволе наведене у члану 11, за декларације о којима је донета одлука у складу са чланом 4, тачка 2. и за извештај о оцењивању у складу са чланом 10, тачка 7.

2. Обрасце припрема и усваја Комисија стручњака за техничка питања.

3. Комисија стручњака за техничка питања може да донесе одлуку да одобри дозволе и декларације издате на обрасцу који није прописан Јединственим правилима, уколико он садржи потребне информације у складу са чланом 11, како би те дозволе и декларације биле признате као еквивалентна замена.

Члан 13.

Регистри

1. Организација формира и ажурира регистар у виду банке електронских података који садржи информације о железничким возилима за које је издата дозвола за коришћење и типове конструкција за које је издата дозвола за тип. Регистар обухвата железничка возила одобрена за саобраћај у складу са чланом 19; он може да обухвата железничка возила која су одобрена само за национални саобраћај.

2. Банка података такође обухвата регистар који садржи информације о надлежним органима и телима којима је надлежност пренета у складу са чланом 5, као и акредитоване/признате контролоре у складу са чланом 15, тачка 2.

3. Комисија стручњака за техничка питања може одлучити да у банку података укључи друге податке који ће се користити у железничком саобраћају, као што су информације у вези са декларацијама, инспекцијама и одржавањем одобрених возила (укључујући и следећу предвиђену инспекцију), као и информације у вези са инцидентима и несрећама и регистрима у којима се наводи шифрирање возила, локацијама, железничким предузећима, имаоцима, управљачима инфраструктуре, радионицама, произвођачима, лицима задуженим за одржавање (ЕЦМ), итд.

4. Комисија стручњака за техничка питања одређује техничку и функционалну архитектуру банке података, као и потребне податке, време и начин на који ће се подаци достављати, врсту права приступа и остале административне и организационе аспекте, укључујући и врсту структуре базе података која ће се примењивати. У сваком случају, генерални секретар мора без одлагања да буде обавештен о промени имаоца, лица задуженог за одржавање, повлачењу из саобраћаја, званичним имобилизацијама, суспензији и повлачењу дозвола, декларација и других

докумената, као и о изменама извршеним на возилу које одступају од одобреног типа конструкције.

5. У циљу примене овог члана, Комисија стручњака за техничка питања ће узимати у обзир регистре успостављене од стране држава уговорница и регионалних организација како би се смањили сви прекомерни трошкови за заинтересоване стране, као што су регионалне организације, државе уговорнице, надлежни органи и индустрија. Како би се такође и трошкови за Организацију свели на минимум и у циљу добијања кохерентних система регистара, све заинтересоване стране ће са Организацијом усклађивати своје планове и развој регистара који улазе у поље примене ових Јединствених правила.

6. Подаци регистровани у банци података сматрају се *prima facie* доказом о техничком одобрењу железничког возила.

7. Комисија стручњака за техничка питања може одлучити да трошкове формирања и функционисања банке података у целости или делимично снесе корисници; достава и измена података ће бити бесплатни, док се за консултацију података може одредити плаћање таксе.

Члан 14.

Натписи и ознаке

1. Железничка возила одобрена за саобраћај морају имати:

а) ознаку на основу које се јасно види да су одобрена за међународни саобраћај у складу са овим Јединственим правилима, и

б) остале натписе и ознаке прописане у ЈТП, укључујући и јединствени идентификациони код (број возила).

Надлежни орган који издаје одобрење за саобраћај дужан је да се увери да је сваком возилу додељен алфанумерички идентификациони код. Тај код, који садржи код земље (прве) државе која је одобрила возило, мора да се истакне на сваком возилу и да се унесе у Национални регистар возила (НРВ) те државе, као што се то захтева у складу са чланом 13.

2. Комисија стручњака за техничка питања одређује ознаку предвиђену у тачки 1, под а), као и прелазне периоде током којих железничка возила која су одобрена за међународни саобраћај могу да носе натписе и ознаке који одступају од натписа и ознака прописаних у тачки 1.

Члан 15.

Одржавање

1. Железничка возила и друга железничка средства морају бити добро одржавана како би била у складу са одредбама наведеним у ЈТП и како би их стално испуњавала, као и да њихово стање не би ни на који начин утицало на безбедност саобраћаја и угрожавало инфраструктуру, животну средину и здравље људи током вожње или њиховог коришћења у међународном саобраћају. У ту сврху, железничка возила и друга железничка средства морају да буду на располагању за сервисирање, инспекције и одржавање, као што је прописано у документацији о одржавању која је у прилогу дозволе за коришћење, у ЈТП, у посебним условима за одобравање у складу са чланом 7а и у одредбама наведеним у РИД.

2. Сваком возилу се пре одобрења за саобраћај или употребе на мрежи додељује лице задужено за одржавање (ЕЦМ) које се региструје у банци података предвиђеној у члану 13. Лице задужено за одржавање може да буде железничко предузеће, управљач инфраструктуре или ималац. Лице задужено за одржавање, применом система за одржавање, гарантује да возила чије им је одржавање поверено могу потпуно безбедно да саобраћају. Лице задужено за одржавање може само да одржава возила или да користи услуге радионица за одржавање са којима је закључило уговоре.

Лице задужено за одржавање теретних кола мора да поседује важећи сертификат издат од стране спољног контролора, који је акредитован/признат у једној од држава уговорница.

Комисија стручњака за техничка питања усваја додатна детаљна правила о сертификацији и контроли лица задужених за одржавање, акредитованих/признатих контролора, њиховој акредитацији/признавању, као и о контролама и сертификатима о контроли. У тим правилима се наводи да ли су еквивалентна критеријумима који се примењују на систем за сертификацију лица задужених за одржавање усвојеним у оквиру Европске заједнице или у државама које примењују законодавство заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом.

Наведена правила, која обухватају такође и правила која се односе на повлачење и суспендовање сертификата и акредитација, дефинисаће се у прилогу ових Јединствених правила и чиниће њихов саставни део.

3. Железничко предузеће је одговорно за безбедан саобраћај својих возова и дужно је да води рачуна да се возила која превозе правилно одржавају. У складу са тим, лице задужено за одржавање је дужно да обезбеди да се железничком предузећу ставе на располагање поуздане информације у вези са подацима и поступком одржавања, а железничко предузеће је дужно да лицу задуженом за одржавање на време достави податке и информације у вези са експлоатацијом тих возила и других железничких средстава за које је то лице задужено. У оба случаја, ти подаци и информације се наводе у Прилогу наведеном у тачки 2.

4. Лице задужено за одржавање возила које је одобрено дужно је да води и ажурира досије о одржавању који се односи на возило. Досије се ставља на располагање надлежном националном органу ради контроле.

5. Комисија стручњака за техничка питања може да усвоји смернице или прописе о сертификацији и контроли радионица за одржавање и о међусобном признавању сертификата и контроле. Прописи предвиђени овом тачком дефинисаће се у Прилогу уз ова Јединствена правила и чиниће њихов саставни део, а објављују се на веб сајту Организације.

Члан 16.

Несреће, инциденти тешка оштећења

1. У случају несреће, инцидента или тешког оштећења железничких возила, све умешане стране (управљачи инфраструктуре, имаоци, лица задужена за одржавање, заинтересована железничка предузећа и, ако је потребно, други актери) дужни су да:

а) без одлагања предузму све потребне мере како би омогућили безбедност железничког саобраћаја, поштовање животне средине и здравља људи, и

б) утврде узроке несреће, инцидента или тешког оштећења.

1а Мерама предвиђеним у тачки 1. мора да се координира. Ту координацију је дужан да спроводи управљач инфраструктуре, осим уколико није другачије прописано важећим одредбама у дотичној држави. Поред истраге коју су дужне да спроведу умешане стране, држава уговорница може да захтева да се спроведе и независна истрага.

2. Сматра се да је возило тешко оштећено уколико више не може да се поправи мањом интервенцијом која би му омогућила да се прикључи композицији воза и да саобраћа на сопственим точковима без опасности по саобраћај. Уколико поправка може да се изврши у року краћем од седамдесет и два сата или уколико су укупни трошкови мањи од 0,18 милиона права повлачења, не сматра се да је дошло до тешког оштећења.

3. О несрећама, инцидентима, и тешким оштећењима се одмах обавештава надлежни орган или тело које је одобрило возило за саобраћај. Тај орган или тело може да захтева да се оштећено возило, које је евентуално већ поправљено, стави на увид како би се испитала важност одобрења за саобраћај. Уколико је потребно, поступак одобравања за саобраћај мора да се понови.

4. Државе уговорнице воде евиденције, објављују извештаје о истрази који обухватају њихове закључке и препоруке, обавештавају орган задужен за издавање одобрења и Организацију о узроцима несрећа, инцидента, и тешких оштећења у међународном саобраћају која су се десила на њиховој територији. Комисија стручњака за техничка питања може да проучи узроке озбиљних несрећа, инцидента, и тешких оштећења у међународном саобраћају у циљу да, уколико је могуће, унапреди прописе о конструкцији и експлоатацији железничких возила и других железничких средстава наведених у ЈТП и може, ако је потребно, у кратком року да наложи државама уговорницама да суспендују предметне дозволе за коришћење, дозволе за тип или издате декларације.

5. Комисија стручњака за техничка питања може да изради и усвоји додатна обавезујућа правила која се односе на истрагу несрећа, инцидента и тешких оштећења, захтеве у вези независних државних истражних органа као и образац и садржај извештаја. Она такође може да измени вредности/бројеве предвиђене у тачки 2. и у члану 2. под фф).

Члан 17.

Искључивање из саобраћаја и одбијање возила

1. Надлежни орган, друго железничко предузеће или управљач инфраструктуре не могу одбити или искључити из саобраћаја железничка возила како би их спречили да саобраћају на компатибилним железничким инфраструктурама уколико су она у складу са овим Јединственим правилима, прописима из ЈТП, евентуалним посебним условима за одобравање дефинисаним од стране органа за одобравање, као и прописима о конструкцији и експлоатацији из РИД.

2. Право надлежног органа да испита возило и да га искључи из саобраћаја се не доводи у питање уколико се посумња у непоштовање тачке 1;

међутим, требало би што пре извршити испитивање које омогућује да се добију прецизне информације, а у сваком случају у року од двадесет и четири сата.

3. Међутим, уколико држава уговорница не суспендује или повуче сертификат у року одређеном у складу са чланом 5. тачка 7. или са чланом 16. тачка 4, друге државе уговорнице су овлашћене да одбију или искључе из саобраћаја једно или више предметних возила.

Члан 18.

Непоштовање прописа

1. Изузимајући тачку 2. и члан 10а, тачка 4, под ц), правне последице које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и ЈТП регулишу се важећим одредбама у држави уговорници чији је надлежни орган доделио прво одобрење за саобраћај, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.

2. Последице у области грађанског и кривичног права које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и ЈТП регулишу се, што се тиче инфраструктуре, важећим одредбама у држави уговорници у којој управљач инфраструктуре има седиште, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.

Члан 19.

Прелазне одредбе

1. Члан 3. тачка 1. се примењује на унапређена, обновљена и постојећа возила. Прелазне одредбе наведене у овом члану односе се на возила која су одобрена за међународни саобраћај у складу са РИВ и РИЦ или другим меродавним међународним споразумима и која су у складу са тим обележена.

2. На дан ступања на снагу ових Јединствених правила, постојећа возила са ознакама РИВ или РИЦ које доказују њихову усаглашеност са техничким одредбама споразума РИВ 2000 (издање ревидовано 1. јануара 2004. године) или споразума РИЦ, одобрена од једне државе уговорнице, сматрају се одобреним за саобраћај на мрежама држава уговорница под условом да су компатибилна са железничким инфраструктурама (што се одређује ознакама на вагону).

2а Постојећа возила која немају ознаке РИВ или РИЦ, већ су одобрена за саобраћај и обележена у складу са билатералним или мултилатералним споразумима између држава уговорница о којима је Организација обавештена, такође се сматрају одобреним за саобраћај на мрежама које покрива предметни споразум.

3. Прелазно одобрење у складу са тач.2 и 2а важи све док возилу не затреба ново одобрење у складу са чланом 10, тачка 11.

4. Натписи РИВ, РИЦ или друге ознаке на возилу прихваћене од стране Комисије стручњака за техничка питања, као и подаци сачувани у бази података предвиђеној чланом 13, сматрају се довољним доказима о одобравању. Свака недозвољена измена ове ознаке се сматра преваром и подлеже судском гоњењу у складу са националним законодавством.

5. Без обзира на ову прелазну одредбу, возило и његова документација морају да буду у складу са важећим одредбама ЈТП у вези са обележавањем и одржавањем; такође мора да се гарантује усаглашеност са важећим одредбама РИД, где је то потребно. Комисија стручњака за техничка питања може такође да донесе одлуку да одредбе које се односе на

безбедност, унете у ЈТП, морају да се поштују у одређеном року, независно од било које прелазне одредбе.

6. Постојећа возила која не спадају у поље примене тач. 2. и 2а, могу да буду одобрена за саобраћај на основу захтева поднетог надлежном органу. Надлежни орган може да захтева да подносилац захтева достави додатне техничке информације, односно анализу ризика и/или испитивања возила, пре издавања додатног одобрења за саобраћај. Међутим, надлежни органи су дужни да у пуној мери узму у обзир табелу еквивалентности наведену у члану 13. Јединствених правила АПТУ.

7. Комисија стручњака за техничка питања може усвојити друге прелазне одредбе.

Члан 20.

Спорови

Спорове који се односе на техничко одобравање железничких возила и других железничких средстава намењених за коришћење у међународном саобраћају може да решава Комисија стручњака за техничка питања, уколико се не реше путем непосредних преговора између умешаних страна. Такви спорови такође могу да се воде пред арбитражним судом, у складу са процедуром наведеном у Делу V Конвенције.

Члан 3.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије - Међународни уговори”.

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

1. Правни основ за доношење закона

Правни основ за доношење Закона о потврђивању измена и допуна Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени гласник РС” број: 102/07) (у даљем тексту: Конвенција), које су донели надлежни органи Међувладине организације за међународне железничке превозе (OTIF), садржан је у члану 99. тачка 1. подтачка 4. Устава Републике Србије, према којем Народна скупштина потврђује међународне уговоре када је законом предвиђена обавеза њиховог потврђивања.

2. Разлози за потврђивање међународног уговора

Надлежни органи Међувладине организације за међународне железничке превозе OTIF су, у складу са одредбама Конвенције које се односе на надлежност за доношење измена и допуна Конвенције, донели су следеће измене и допуне Конвенције:

- Ревизиона комисија је на 24. седници одржаној 23-25. јуна 2009. године у Берну донела измене чланова 9. и 27. Конвенције у ужем смислу и измене и допуне Додатка Е Конвенције (CUI), Додатка Ф Конвенције (APTU) и Додатка Г Конвенције (ATMF);
- Комисија стручњака за техничка питања је на 3. заседању 11. и 12. фебруара 2009. године у Берну донела прилоге 1-А, 1-В, 1-С и 1-Е Додатка Ф Конвенције (APTU), који чине саставни део Конвенције.
- Ревизиона комисија је усвојила измене чланова 9. и 27. COTIF имајући у виду кретања у употреби златног франка и у улози Међународног монетарног фонда (ММФ), поштујући захтеве Ревизиора.
- Измене и допуне Додатка Е Конвенције (CUI) донетих у циљу решавања проблема неусаглашености одредаба овог прилога са правом Европске уније, посебно са Директивама 2001/14/EЗ, 2004/49/EЗ и 2004/51/EЗ, као и са Уредбом (ЕЗ) број 1371/2007.
- Измене и допуне Конвенције, у делу који се односи на Додатак Ф Конвенције (APTU) и Додатак Г Конвенције (ATMF), као и на прилоге 1-А, 1-В, 1-С и 1-Е Додатка Ф Конвенције (APTU), извршене у циљу усаглашавања Конвенције са правом Европске уније у области интероперабилности железничког система, односно Директивом 2008/57/EЗ.
- Измене и допуне Конвенције које је донела Ревизиона комисија ступиле су на снагу 1. децембра 2010. године, у складу са чланом 35. Конвенције, о чему је Генерални секретар OTIF обавестио државе чланице дописом број А 55-24/503.2010 од 25. маја 2010. године.
- Измене и допуне Конвенције које је донела Комисија стручњака за техничка питања, односно прилози 1-А, 1-В, 1-С и 1-Е Додатка Ф Конвенције (APTU), ступили су на снагу 1. августа 2009. године, у складу са чланом 35. Конвенције, о чему је Генерални секретар OTIF обавестио државе чланице дописом број А 92-03/504.2009 од 7. јула 2009. године.

Потврђивање измена и допуна Конвенције врши се са циљем несметане примене ове конвенције, која има за циљ унапређење, побољшање и олакшање међународног железничког превоза у сваком погледу, између осталог, и успостављањем јединственог правног система у релевантним областима.

3. Објашњење основних правних института закона

Одредбом члана 1. Закона предвиђа се потврђивање измена и допуна Конвенције које су донели надлежни органи Међувладине организације за међународне железничке превозе (ОТИФ), односно измене чланова 9. и 27. Конвенције у ужем смислу, измене и допуне Додатка Е Конвенције (CUI), Додатка Ф Конвенције (АРТУ) и Додатка Г Конвенције (АТМФ), које је донела Ревизиона комисија ОТИФ на 24. седници одржаној 23-25. јуна 2009. године у Берну, као и прилога 1-А, 1-В, 1-С и 1-Е Додатка F (АРТУ) Конвенције, који чине саставни део Конвенције, које је донела Комисија стручњака за техничка питања на 3. заседању 11. и 12. фебруара 2009. године у Берну.

Одредба члана 2. Закона садржи текст измена и допуна Конвенције у оригиналу на француском језику и у преводу на српски језик.

У одредби члана 3. Закона уређује се ступање на снагу овог закона.

4. Анализа ефеката прописа

Потврђивањем измена и допуна Конвенције не настају финансијске обавезе за Републику Србију.

5. Процена финансијских средстава потребних за спровођење закона

За спровођење закона није потребно обезбедити додатна финансијска средства у буџету Републике Србије, осим већ одобреног повећања броја запослених у Дирекцији за железнице због нових и проширених обавеза држава чланица ОТИФ, предвиђених изменама Конвенције које се потврђују овим законом, а које су дефинисане као надлежности Дирекције у предлогу Закона о железници који се налази у скупштинској процедури.

Наиме, Одлуком Владе о измени Одлуке о максималном броју запослених у органима државне управе, јавним агенцијама и организацијама за обавезно социјално осигурање повећан је максималан број запослених у Дирекцији за железнице са 30 на 35 извршилаца, а што ће се у складу са Пројекцијом плана буџета реализовати до 2013 године са следећом динамиком: у 2011. години одобрена су средства за три извршиоца, у 2012. години планирано је проширење средстава за још једног извршиоца, и у 2013. години такође је планирано проширење средстава за још једног извршиоца.