

Z A K O N

O POTVRĐIVANJU IZMENA I DOPUNA KONVENCIJE O MEĐUNARODNIM ŽELEZNIČKIM PREVOZIMA (COTIF)

Član 1.

Potvrđuju se Izmene i dopune Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine, donete od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja 11. i 12. februara 2009. godine u Bernu i od strane Revizione komisije 23-25. juna 2009. godine u Bernu, u originalu na francuskom, nemačkom i engleskom jeziku.

Član 2.

Tekst Izmena i dopuna Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine, u originalu na francuskom jeziku i u prevodu na srpski jezik, glase:

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 sont 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'Etat 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'Etat 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>4.</p> <p>L'Etat 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

Anm.: 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.

Izmene i dopune Konvencije

Deo II Zajedničke odredbe

Član 9.

Obračunska jedinica

1. Tačka 4. briše se.
2. Tač. 5. i 6. postaju tač. 4. i 5.
3. Tačka 4 (dosadašnja tačka 5) menja se i glasi:

„Tačka 4

Svaki put kada se izmeni njihov postupak izračunavanja, odnosno vrednost njihove domaće valute u odnosu na obračunsku jedinicu, države članice saopštavaju Generalnom sekretaru svoj postupak za izračunavanje prema tački 3. Generalni sekretar obaveštava ostale države članice o ovim saopštenjima.”

Deo IV Finansiranje

Član 27.

Revizija računa

1. Tač. 3, 5, 6, 8. i 10. brišu se.
2. Tačka 4. postaje tačka 3.
3. Tačka 7. postaje tačka 4.
4. Tačka 9. postaje tačka 5.

Izmene i dopune Dodatka E (CUI) Konvencije

Deo I

Opšti deo

Član 3.

Definicije

Tač. b), c), f) i g) menjaju se i glase:

(Za svrhe ovih jedinstvenih pravila, izraz)

„b) „upravljač infrastrukture” označava onog ko stavlja na raspolaganje železničku infrastrukturu i odgovoran je u skladu sa važećim zakonima i propisima države u kojoj se nalazi infrastruktura;

c) „prevoznik” označava onog koji železnicom prevozi lica ili robu u međunarodnom prevozu uz poštovanje Jedinstvenih pravila CIV ili Jedinstvenih pravila CIM i koji poseduje licencu u skladu sa zakonima i propisima o izdavanju i priznavanju važećih licenci u državi u kojoj lice vrši tu aktivnost;

f) „licenca” označava odobrenje izdato železničkom preduzeću od strane države, u skladu sa važećim zakonima i propisima u toj državi, kojim se priznaje njegova sposobnost za obavljanje poslova prevoznika;

g) „sertifikat o bezbednosti” označava dokument kojim se, u skladu sa važećim zakonima i propisima države u kojoj se nalazi infrastruktura, potvrđuje da, što se tiče prevoznika,

interna organizacija preduzeća, kao i

osoblje koje će biti zaposleno i vozila koja će se koristiti na infrastrukturi,

ispunjavaju zahteve u pogledu bezbednosti u cilju obezbeđivanja bezbednog saobraćaja na toj infrastrukturi.”

Deo II

Ugovor o korišćenju

Član 5.

Sadržaj i oblik

Tač. 1. i 2. menjaju se i glase:

„1. Odnosi između upravljača infrastrukture i prevoznika ili bilo kojeg drugog lica ovlašćenog da zaključi takav ugovor u skladu sa važećim zakonima i propisima države u kojoj se nalazi infrastruktura regulisani su ugovorom o korišćenju.

2. Ugovorom se regulišu detalji potrebni za određivanje administrativnih, tehničkih i finansijskih uslova korišćenja.”

Posle člana 5. dodaje se član 5bis, koji glasi:

„Član 5bis

Netaknuto pravo

1. Odredbe člana 5, kao i odredbe čl. 6, 7. i 22. ne utiču na obaveze koje moraju da ispune ugovorne strane ugovora o korišćenju infrastrukture prema važećim zakonima i propisima države u kojoj se nalazi infrastruktura, uključujući, ako je potrebno, i pravo Evropske zajednice.

2. Odredbe čl. 8. i 9. ne utiču na obaveze koje ugovorne strane ugovora o korišćenju infrastrukture moraju da ispune u državi članici EZ ili u državi u kojoj se zakonodavstvo zajednice primenjuje na osnovu međunarodnih sporazuma zaključenih sa Evropskom zajednicom.

3. Odredbe tač.1. i 2. se posebno odnose na:

- sporazume koji se zaključuju između železničkih preduzeća ili ovlašćenih podnosilaca zahteva i upravljača infrastrukture,
- izdavanje licenci,
- izdavanje uverenja u oblasti bezbednosti,
- osiguranje,
- naplata, uključujući i sisteme za poboljšanje performansi kako bi se kašnjenja i poremećaji u saobraćaju na železničkoj mreži sveli na minimum,
- mere obeštećenja u korist korisnika, i
- rešavanje sporova.”

Član 7.

Trajanje ugovora

Tačka 1. briše se, tač. od 2. do 6. postaju tač. od 1. do 5, a i naslov se menja i glasi: „Prestanak ugovora”

Izmene i dopune Dodatka F (APTU) Konvencije

Član 1.

Područje primene

Ovim Jedinstvenim pravilima utvrđuje se postupak priznavanja tehničkih standarda i usvajanje Jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) za železnička sredstva koja su namenjena za korišćenje u međunarodnom saobraćaju.

Član 2.

Definicije

Za svrhe ovih Jedinstvenih pravila, njihovih priloga i JTP, pored izraza definisanih u članu 2. ATMF, izraz:

a) „putnička kola” označava železničko vozilo koje je namenjeno za prevoz putnika a nije opremljeno sredstvom za vuču; ovaj naziv obuhvata i prtljažna kola namenjena za prevoz u putničkom vozu;

b) „projekat u poodmakloj fazi izrade” označava svaki projekat čija je faza planiranja/izgradnje dostigla takav nivo da bi svaka izmena tehničkih zahteva bila neprihvatljiva za dotičnu državu ugovornicu. Takva prepreka može da bude pravne, ugovorne, ekonomske, finansijske, društvene ili ekološke prirode i treba adekvatno da se obrazloži;

c) „zamena u okviru održavanja” označava svaku zamenu komponenti delovima koji imaju iste funkcije i performanse u okviru preventivnog i korektivnog održavanja;

d) „tehnički propis” označava ona pravila, koja nisu tehnički standardi, uključena u JTP, a koja se odnose na gradnju, eksploataciju, održavanje, bezbednost ili na neki postupak u vezi sa železničkim sredstvima;

e) „tehnički standard” označava dobrovoljni standard usvojen od strane priznatog nacionalnog ili međunarodnog tela za standardizaciju u skladu sa važećim postupkom;

f) „vučno vozilo” označava železničko vozilo opremljeno sredstvom za vuču;

g) „teretna kola” označava železničko vozilo koje nije opremljeno sredstvom za vuču i koje je namenjeno za prevoz robe.

Član 3.

Cilj

1. Priznavanje tehničkih standarda za železnička sredstva i usvajanje jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) koji se primenjuju na železnička sredstva imaju sledeće za cilj:

a) olakšavanje slobodnog saobraćaja vozila i slobodnog korišćenja drugih železničkih sredstava u međunarodnom saobraćaju;

b) doprinos osiguranju bezbednosti, efikasnosti i raspoloživosti u međunarodnom saobraćaju;

c) vođenje računa o zaštiti životne sredine i javnog zdravlja.

2. Prilikom priznavanja tehničkih standarda ili usvajanja JTP, uzimaće se u obzir samo oni koji su urađeni na međunarodnom nivou.

3. U onoj meri u kojoj je moguće:

a) treba obezbediti interoperabilnost tehničkih sistema i komponenata koji su neophodni za međunarodni saobraćaj;

b) tehnički standardi i JTP su vezani za funkcionalne karakteristike; u slučaju potrebe, obuhvataće i varijante.

Član 4.

Izrada tehničkih standarda i propisa

1. Izrada tehničkih standarda za železnička sredstva i standardizacija industrijskih proizvoda i procedura spadaju u nadležnost priznatih nacionalnih i međunarodnih tela za standardizaciju.

2. Izrada JTP, na osnovu zahteva podnetih u skladu sa članom 6, spada u nadležnost Komisije stručnjaka za tehnička pitanja kojoj u radu pomažu odgovarajuće radne grupe i Generalni sekretar.

Član 5.

Priznavanje tehničkih standarda

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja donosi odluku o priznavanju tehničkog standarda ili njegovih određenih delova u skladu sa postupkom navedenim u čl. 16, 20. i 33, tačka 6. Konvencije. Odluke stupaju na snagu u skladu sa članom 35, tač. 3. i 4. Konvencije.

2. Zahtev za priznavanje tehničkog standarda može podneti:

a) bilo koja država ugovornica;

b) bilo koja regionalna organizacija definisana članom 2, pod x) iz ATMF;

c) bilo koje nacionalno ili međunarodno telo za standardizaciju koje je zaduženo za standardizaciju u domenu železnice; uzima se u obzir član 3, tačka 2;

d) bilo koje reprezentativno međunarodno udruženje, za čije članove je neophodno postojanje tehničkih standarda za železnička sredstva iz razloga bezbednosti i ekonomičnosti u realizaciji njihovog poslovanja.

3. Reference priznatih tehničkih standarda objavljuje Generalni sekretar na veb sajtu Organizacije. Nakon što se referenca objavi, smatra se da je tehnički standard usaglašen sa odgovarajućim JTP.

4. Primena priznatih tehničkih standarda je dobrovoljna međutim, standard ili neki njegov deo može da postane obavezan na osnovu odredbi sadržanih u JTP.

Član 6.

Usvajanje jedinstvenih tehničkih propisa

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja donosi odluku o usvajanju JTP ili odredbe kojom se on menja u skladu sa postupkom navedenim u čl. 16, 20. i 33, tačka 6. Konvencije. Odluke stupaju na snagu shodno članu 35, tač. 3. i 4. Konvencije.

2. Zahtev za usvajanje JTP ili odredbe kojom se on menja u skladu sa tačkom 1. može podneti:

a) bilo koja država ugovornica;

b) bilo koja regionalna organizacija definisana članom 2, pod x) ATMF;

c) bilo koje reprezentativno međunarodno udruženje, za čije članove je neophodno postojanje tehničkih standarda za železnička sredstva iz razloga bezbednosti i ekonomičnosti u realizaciji njihovog poslovanja.

Član 7.

Oblik zahteva

Zahteve navedene u čl. 5. i 6. treba dostaviti Generalnom sekretaru i uputiti na adresu Komisije stručnjaka za tehnička pitanja na jednom od radnih jezika, u skladu sa članom 1, tačka 6. Konvencije. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da odbaci zahtev ukoliko ga smatra nepotpunim, nepreciznim, nepravilno obrazloženim ili neopravdanim. Zahtev treba da sadrži procenu društvenih, ekonomskih i ekoloških posledica.

Član 7a

Procena posledica

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja donosi odluku nakon što razmotri obrazloženja dostavljena od strane podnosioca zahteva.

2. U oceni se navodi moguć uticaj na sve države ugovornice, operatere i druge učesnike na koje se to odnosi. Ukoliko zahtev ima neke druge uticaje na JTP, osim onih direktno navedenih u zahtevu, te uticaje treba takođe uzeti u obzir.

3. Sva zainteresovana lica učestvuju u ocenjivanju tako što besplatno dostavljaju zahtevane podatke, osim ukoliko ti podaci nisu zaštićeni pravom na intelektualnu svojinu.

Član 8.

JTP

1. Usvojeni JTP se objavljuju na Veb sajtu Organizacije.

2. U principu, svaki podsistem se reguliše jednim JTP. Po potrebi, jedan podsistem može da bude pokriven sa više JTP, a jedan JTP može da pokriva više podсистema.

2a JTP se primenjuju na nove podсистeme. Takođe se primenjuju na postojeći podsistem ako se on renovira ili unapredi u skladu sa strategijom prelaska s jednog sistema na drugi navedenom u tački 4, pod f.

3. Po završetku postupka obaveštavanja predviđenog članom 35, tač. 3. i 4. Konvencije, a najmanje mesec dana pre stupanja na snagu, Generalni sekretar objavljuje na veb sajtu Organizacije

- a) usvojena JTP o kojima je dostavljeno obaveštenje;
- b) datum njegovog stupanja na snagu;
- c) spisak država ugovornica na koje se primenjuje;
- d) ažuriran spisak JTP i datume njihovog stupanja na snagu.

4. U onoj meri u kojoj je to potrebno kako bi se ostvario cilj određen u članu 3, u JTP koji se odnose na podсистeme treba najmanje:

- a) navesti predviđeno polje primene (deo mreže ili vozila, podsistem ili deo podсистema);
- b) odrediti osnovne zahteve za svaki predmetni podsistem i njegove interfejse se ostalim sistemima;

c) odrediti tehničke i funkcionalne specifikacije koje treba da poštuje svaki podsistem i njegove interfejsne sa drugim podsistemima. Po potrebi, te specifikacije mogu da se razlikuju u zavisnosti od upotrebe podsistema, na primer u zavisnosti od kategorije pruge, čvorova i/ili vozila;

d) odrediti elemente konstrukcije ili sastavne delove interoperabilnosti i interfejsne koje treba da obuhvate tehnički standardi i koji su neophodni za postizanje interoperabilnosti u železničkom sistemu;

e) navesti, za svaki predmetni slučaj, postupke koji se primenjuju pri ocenjivanju usaglašenosti sa odredbama JTP. Ti postupci se zasnivaju na modulima za ocenjivanje usaglašenosti definisanim u opštem JTP navedenom u tački 8;

f) navesti strategiju za sprovođenje JTP. Naročito je potrebno da se odrede faze kroz koje treba da se prođe kako bi se postepeno prešlo sa postojeće situacije do konačne situacije, u kojoj je usaglašenost sa JTP pravilo; za svaku fazu treba predvideti odgovarajuće prelazne odredbe i

g) navesti profesionalne kvalifikacije za odgovarajuće osoblje, kao i zdravstvene i bezbednosne uslove na radu koji se zahtevaju pri eksploataciji i održavanju predmetnog podsistema, kao i pri sprovođenju JTP.

5. Svaki JTP treba da se izradi na osnovu pregleda postojećeg podsistema i kao cilj, koji može da se postigne postupno i u okviru primerenog roka, treba navesti jedan ili više podsistema. U skladu sa tim, postepeno usvajanje JTP i usaglašenost sa njima omogućavaju postupno postizanje interoperabilnosti železničkog sistema.

6. JTP treba na odgovarajući način da sačuvaju kompatibilnost postojećeg železničkog sistema svake države ugovornice. U svrhu ostvarenja ovog cilja, u svakom JTP može da se predvidi odredba o „posebnim slučajevima” koji se primenjuju u jednoj ili više država ugovornica u domenu mreže i vozila; posebnu pažnju treba obratiti na tovarni profil, širinu koloseka ili rastojanje između koloseka i na vozila čije je polazno ili odredišno mesto u trećim zemljama. Za svaki poseban slučaj, JTP će utvrditi pravila za uvođenje elemenata navedenih u tački 4, od c) do g).

7. Ako se određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtevima ne mogu eksplicitno pokriti sa JTP, onda će oni jasno biti označeni kao „otvorena pitanja”.

8. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može usvojiti JTP koji se ne odnose na podsisteme, kao što su opšte odredbe, osnovni zahtevi ili moduli za ocenjivanje usaglašenosti.

9. JTP se rade u formatu sa dve kolone. Tekst ispisan celom širinom, bez kolona, je identičan odgovarajućem tekstu iz Tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI) Evropske zajednice. Tekst koji je podeljen na dve kolone je različit za JTP i za odgovarajući TSI ili drugi odgovarajući propis Evropske zajednice. Tekst u levoj koloni je tekst JTP (propis OTIF), a tekst u desnoj koloni je tekst TSI Evropske zajednice. Sasvim desno se naznačava TSI referenca.

Član 8a

Nedostaci u JTP

1. Ako Komisija stručnjaka za tehnička pitanja sazna da usvojeni JTP sadrži greške ili nedostatke, uključujući i slučaj da usvojeni JTP ne ispunjava u potpunosti osnovne zahteve, Komisija će preduzeti odgovarajuće mere koje uključuju:

a) odluku da li predmetni JTP treba da se izmeni u skladu sa čl. 6 i 8, i

b) preporuke za opravdana privremena rešenja.

2. Države ugovornice, regionalne organizacije i tela za ocenjivanje usaglašenosti imaju obavezu da bez odlaganja obaveste Generalnog sekretara o svim uočenim greškama i nedostacima u JTP.

Član 9.

Izjave

1. Svaka država ugovornica može, u roku od četiri meseca počev od dana dostavljanja obaveštenja od strane Generalnog sekretara o odluci Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, podneti Generalnom sekretaru obrazloženu izjavu prema kojoj ta država neće ili će samo delimično primenjivati priznate tehničke standarde, odnosno usvojene JTP po pitanju železničke infrastrukture, koja se nalazi na njenoj teritoriji i po pitanju saobraćaja na toj infrastrukturi.

2. Države ugovornice koje su dale izjavu u skladu sa tačkom 1. ne uzimaju se u obzir prilikom utvrđivanja broja država koje moraju da ulože prigovor u skladu sa članom 35, tačka 4. Konvencije da neka odluka Komisije stručnjaka za tehnička pitanja ne bi stupila na snagu.

3. Država koja je dala izjavu u skladu sa tačkom 1. može u bilo kom trenutku da je povuče obaveštavajući o tome Generalnog sekretara. Ovo povlačenje izjave počće da važi počev od prvog dana drugog meseca koji sledi po obaveštavanju.

Član 10.

Ukidanje tehničkog jedinstva

Stupanjem na snagu, u svim državama ugovornicama Međunarodne konvencije o Tehničkom jedinstvu železnica, koja je potpisana u Bernu, 21. oktobra 1882. godine, u verziji iz 1938. godine, JTP usvojeni od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 6, tačka 1. ukidaju navedenu Konvenciju.

Član 11.

Prvenstvo JTP

1. Po stupanju na snagu JTP usvojenih od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 6, tačka 1, tehnički standardi i JTP u odnosima između država ugovornica imaju prvenstvo nad odredbama Međunarodne konvencije o Tehničkom jedinstvu železnica koja je potpisana u Bernu, 21. oktobra 1882. godine, u verziji iz 1938. godine.

2. Po stupanju na snagu JTP, usvojenih od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 6, tačka 1, ova Jedinствена pravila, kao i tehnički standardi i JTP, u državama ugovornicama imaju prvenstvo u odnosu na tehničke odredbe:

a) Pravilnika o uzajamnoj upotrebi putničkih i prtljažnih kola u međunarodnom prevozu (RIC);

b) Pravilnika o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (RIV).

Član 12.

Nacionalni tehnički zahtevi

1. Države ugovornice vode računa o tome da obaveste Generalnog sekretara o svojim nacionalnim tehničkim zahtevima koji se primenjuju na železnička

vozila i druga železnička sredstva. Generalni sekretar objavljuje te zahteve u banci podataka navedenoj u članu 13. Jedinstvenih pravila ATMF.

Ta informacija se dostavlja Generalnom sekretaru u roku od tri meseca nakon datuma stupanja na snagu revidiranih Jedinstvenih pravila.

Takav zahtev može da ostane na snazi samo dok on ili analogni zahtev ne stupi na snagu usvajanjem propisa u skladu sa prethodnim članovima. Država ugovornica može u svakom trenutku da povuče svoju privremenu odredbu obaveštavajući o tome Generalnog sekretara.

2. Kada se JTP usvoji ili izmeni, država ugovornica treba da obezbedi da Generalni sekretar bude obavešten (sa obrazloženjem) o nacionalnim tehničkim zahtevima navedenim u tački 1. koji i dalje treba da se poštuju kako bi se garantovala tehnička kompatibilnost između vozila i njene mreže; ti zahtevi obuhvataju nacionalna pravila koja se primenjuju na „otvorena pitanja” u tehničkim propisima i na posebne slučajeve navedene u tehničkom propisu.

Dostavljeno obaveštenje sadrži naznaku o jednom ili više „otvorenih pitanja” i/ili jednom ili više „posebnih slučajeva” u JTP na koje se odnosi svaki nacionalni tehnički zahtev.

Nacionalni tehnički zahtevi ostaju važeći samo ukoliko Generalni sekretar dobije obaveštenje u roku od šest meseci počev od dana stupanja na snagu predmetnog tehničkog propisa ili izmene koja je u njemu izvršena.

3. Dostavljeno obaveštenje sadrži integralni tekst nacionalne tehničke odredbe na zvaničnom jeziku države ugovornice, kao i naslov i rezime na jednom od zvaničnih jezika OTIF.

Član 13.

Tabele ekvivalentnosti

1. Kako bi se ocenjivanje usaglašenosti, a samim tim i troškovi vezani za podnošenje zahteva za tehničko odobravanje sveli na minimum, nacionalni tehnički zahtevi iz člana 12. klasifikuju se u skladu sa spiskom parametara i principa definisanih u prilogu uz ova Jedinstvena pravila. Za sprovođenje klasifikacije je odgovorna Komisija stručnjaka za tehnička pitanja. Države ugovornice i regionalne organizacije sarađuju sa Komisijom stručnjaka za tehnička pitanja i Generalnim sekretarom u izvršenju ovog zadatka.

2. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da izvrši reviziju priloga uzimajući u obzir iskustvo stečeno pri uzajamnom prihvatanju vozila u državama ugovornicama.

3. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja vodi računa o izradi referentnog dokumenta koji sadrži reference svih nacionalnih tehničkih zahteva o kojima je dostavljeno obaveštenje. Taj dokument u kojem se takođe navode i merodavne odredbe JTP i odgovarajućih TSI (član 8, tačka 9), biće objavljen i ažuriran na veb sajtu Organizacije.

4. Uzimajući u obzir mišljenje zainteresovanih država ugovornica i uključenih regionalnih organizacija, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da odluči da proglasi ekvivalentnost, po pitanju železničke bezbednosti:

- a) između nacionalnih tehničkih zahteva različitih država ugovornica;
- b) između odredbi JTP i odgovarajućih odredbi TSI, i
- c) između nacionalnih tehničkih zahteva jedne ili više država ugovornica i odredbi JTP i/ili odredbi TSI.

Proglašena ekvivalentnost će biti navedena u tabeli ekvivalentnosti u referentnom dokumentu navedenom u tački 3.

ANEKS

PARAMETRI KOJE TREBA PROVERITI U VEZI SA TEHNIČKIM ODOBRAVANJEM VOZILA KOJA NISU U SKLADU SA JTP I KLASIFIKACIJA NACIONALNIH TEHNIČKIH ZAHTEVA

1. SPISAK PARAMETARA

1.1. Opšta dokumentacija

Opšta dokumentacija (koja obuhvata opis novog, renoviranog ili unapređenog vozila i njegovu predviđenu upotrebu, informacije o konstrukciji, opravkama, eksploataciji i održavanju, tehničku dokumentaciju, itd).

1.2. Konstrukcija i mehanički delovi

Mehanički integritet i interfejsi između vozila (uključujući vučno-odbojnu opremu, prelaznice), čvrstoća konstrukcije vozila i njegove opreme (na primer, sedišta), granica tovarjenja, pasivna bezbednost (uključujući unutrašnju i spoljašnju otpornost na udare).

1.3 Interakcije između vozila/koloseka i tovarnog profila :

Interfejsi u odnosu na infrastrukturu (uključujući i statičko i dinamičko ponašanje, zazor i tolerancije, tovarni profil, trčeće strojeve, itd).

1.4 Kočiona oprema

Uređaji za kočenje (uključujući i protivkliznu zaštitu, komandu za kočenje, ponašanje kočnice pri eksploataciji, obezbeđivanju od samopokretanja i kočenju u slučaju opasnosti).

1.5 Uređaji koji se odnose na putnike

Instalacije koje se koriste za putnike i prostor koji okružuje putnike (uključujući prozore i vrata putničkih kola, posebne zahteve za osobe sa smanjenom sposobnošću kretanja, itd).

1.6 Uslovi životne sredine i aerodinamički efekti :

Uticaj životne sredine na vozilo i uticaj vozila na životnu sredinu (uključujući i aerodinamičke uslove, interfejse između vozila i pružnog dela železničkog sistema, s jedne strane, i vozila i spoljnog okruženja, s druge strane).

1.7 Spoljašnja upozorenja, oznake, zahtevi po pitanju funkcionisanja i integriteta softvera

Spoljašnja upozorenja, oznake, funkcije i integritet softvera, na primer funkcije koje se odnose na bezbednost i utiču na ponašanje voza, uključujući i prenos informacija kroz voz.

1.8 Ugrađeni izvori napajanja energijom i kontrolni sistemi :

Pogonski, energetski i upravljački sistemi, interfejsi između vozila i infrastrukture za snabdevanje energijom, kao i svi vidovi elektromagnetske kompatibilnosti.

1.9 Instalacije namenjene osoblju, interfejsi i okruženje :

Ugrađene instalacije, interfejsi, radni uslovi i okruženje osoblja (uključujući i upravljačnice, interfejs mašinovođa-mašina).

1.10 Protivpožarna zaštita i evakuacija

1.11 Servisiranje

Ugrađene instalacije i interfejsi i za servisiranje.

1.12 Kontrola, upravljanje i signalizacija u vozu

Sva oprema u vozu koja služi za bezbednost, upravljanje i kontrolu kretanja vozova koji imaju dozvolu za saobraćanje na mreži i njeni uticaji na pružni deo železničkog sistema.

1.13 Specifični zahtevi vezani za eksploataciju

Specifični zahtevi vezani za eksploataciju vozila (uključujući otežane uslove, otklanjanje smetnji na vozilima, itd).

1.14 Komponente vezane za robu

Zahtevi i okruženje specifično za robu (uključujući i postrojenja koja su specijalno potrebna za opasnu robu).

Objašnjenja i primeri navedeni u kurzivu u gornjem tekstu služe samo kao informacija i nisu definicije parametara.

2. KLASIFIKACIJA NACIONALNIH TEHNIČKIH ZAHTEVA

Nacionalni tehnički zahtevi koji se odnose na parametre navedene u odeljku 1. pripadaju jednoj od tri sledeće grupe. To se ne odnosi na pravila i ograničenja koja su strogo lokalnog karaktera; njihova verifikacija uključuje kontrole koje se sprovode prema međusobnom sporazumu između železničkih preduzeća i upravljača infrastrukture.

Grupa A

Grupa A obuhvata:

- međunarodne standarde,
- nacionalne propise koji se smatraju ekvivalentnim sa nacionalnim propisima drugih država članica po pitanju železničke bezbednosti,
- nacionalne propise koji se smatraju ekvivalentnim sa odredbama JTP i/ili TSI po pitanju železničke bezbednosti.

Grupa B

Grupa B obuhvata sve propise koji ne spadaju u Grupu A ili Grupu C, ili koje još uvek nije moguće smestiti u jednu od ovih grupa.

Grupa C

Grupa C obuhvata propise vezane za tehničke karakteristike infrastrukture koji su neophodni kako bi se garantovala bezbedna i interoperabilna upotreba na predmetnoj mreži (na primer tovarni profil).

ANEKS 1-A JP APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi

koji se primenjuju na sva vozila i ostala železnička sredstva (Opšte odredbe)

OSNOVNI ZAHTEVI

Objašnjenje:

Tekstovi ovog Priloga APTU koji su prikazani van kolona identični su kao i odgovarajući tekstovi propisa Evropske zajednice. Tekstovi koji su prikazani u dve kolone se razlikuju; leva kolona sadrži odredbe Priloga APTU, a desna kolona sadrži tekst odgovarajućih propisa EZ. Tekst u desnoj koloni služi samo kao informacija i nije deo propisa OTIF.

OTIF APTU Prilog	Odgovarajući tekst u propisima EZ ¹	Ref. EZ
UVOD		
U cilju obezbeđivanja interoperabilnosti i bezbednosti železničkog sistema COTIF, podsistemi, komponente interoperabilnosti i međuveze moraju da zadovolje osnovni zahtev utvrđen u ovom Prilogu APTU.	„Osnovni zahtevi”: svi zahtevi opisani u prilogu III koje treba da zadovolji železnički sistem, podsistemi i komponente interoperabilnosti, uključujući i međuveze;	Def.
Odredbama Priloga APTU i njihovih priloga moraju se utvrditi osnovni zahtevi koji se odnose na određeni predmet, uključujući i međuveze sa drugim predmetima.		
Ukoliko određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni		Čl. 5, 6.
Prilogom APTU,	u TSI	
oni će biti jasno označeni u prilogu		
Priloga APTU	TSI	
kao „otvorena pitanja”.		
1. Opšti zahtevi		Prilog III ↓
1.1 Bezbednost		
1.1.1 Projektovanje, izgradnja ili sastavljanje, održavanje i nadzor kritičnih komponenti za bezbednost, a naročito komponenti koje učestvuju u saobraćaju vozova, moraju da garantuju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima određenim za železničku mrežu, uključujući one za posebne otežane situacije.		
1.1.2 Parametri vezani za kontakt točak-šina moraju da zadovolje zahteve stabilnosti kako bi se garantovao bezbedan saobraćaj pri maksimalnoj dozvoljenoj brzini. Parametri kočne opreme moraju garantovati zaustavljanje u okviru datog zaustavnog puta pri maksimalnoj dozvoljenoj brzini.		

¹ Direktiva o interoperabilnosti 2008/57/EZ, objavljena u Službenom listu EU L191, 18.07.2008.

- 1.1.3 Upotrebene komponente moraju za vreme trajanja njihove eksploatacije izdržati sva specificirana normalna i izuzetna opterećenja . Posledice njihovih nepredviđenih otkazivanja po bezbednost moraju biti ograničene odgovarajućim sredstvima.
- 1.1.4 Projektovanje
i nepokretnih postrojenja i
voznih sredstava i izbor upotrebljenih materijala, mora da ima za cilj da ograniči nastanak, širenje i posledice vatre i dima u slučaju požara.
- 1.1.5 Uređaji za koje je predviđeno da njima rukuju korisnici moraju biti tako projektovani da se ne naruši bezbedan rad uređaja ili zdravlje i bezbednost korisnika u slučaju upotrebe na predvidljiv način, čak iako nije u skladu sa utvrđenim uputstvima.
- 1.2 Pouzdanost i raspoloživost
Organizacija, sprovođenje i učestalost nadzora i održavanja nepokretnih ili pokretnih komponentata koji su uključeni u vožnju voza moraju osigurati njihovo funkcionisanje u predviđenim uslovima.
- 1.3 Zdravlje
- 1.3.1 Materijali koji zbog njihovog načina upotrebe mogu da dovedu u opasnost zdravlje lica koja imaju pristup tim materijalima ne smeju da se koriste u vozovima
i železničkim infrastrukturama.
- 1.3.2 Ti materijali moraju se odabirati, ugrađivati i koristiti tako da se ograniči ispuštanje štetnih i opasnih dimova ili gasova, naročito u slučaju požara.
- 1.4 Zaštita životne sredine
- 1.4.1 Uticaji izgradnje i eksploatacije železničkog sistema na životnu sredinu moraju biti procenjeni i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema u skladu sa važećim propisima
države u kojoj se primenjuju. Zajednice
- 1.4.2 Materijali koji se koriste u vozovima
i infrastrukturama
moraju sprečavati ispuštanje dimova i gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara.
- 1.4.3 Vozna sredstva i sistemi za napajanje energijom moraju biti projektovani i izvedeni tako da budu elektromagnetski kompatibilni sa postrojenjima, opremom i javnim ili privatnim mrežama sa kojima mogu da dođu u dodir.
- 1.4.4 Eksploatacija železničkog sistema mora poštovati važeće propise o zaštiti od buke.
- 1.4.5 Eksploatacija železnikog sistema ne sme proizvoditi nedopušteni nivo vibracije tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture, i u stanju normalnog održavanja.

OTIF APTU Prilog	Odgovarajući tekst u propisima EZ	Ref. EZ
1.5 Tehnička usaglašenost	<p>Tehničke karakteristike infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti usaglašene između sebe i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu.</p> <p>Ukoliko se pokaže da je usklađenost sa tim karakteristikama teško postići na određenim delovima mreže, mogu se uvesti privremena rešenja koja će garantovati usaglašenost u budućnosti.</p>	
2. Posebni zahtevi za svaki podsistem	2.1 Infrastruktura	
<p>S obzirom da se COTIF odnosi na infrastrukturu samo po pitanju međuveze sa vozilima i drugim pokretnim železničkim sredstvima, nema drugih osnovnih zahteva osim onih koji su navedeni u Opštim zahtevima u gore navedenom poglavlju 1.</p>		2.1.1 Bezbednost
		<p>Odgovarajuće mere se moraju preduzeti kako bi se sprečio pristup u postrojenja ili neželjeno ometanje rada.</p> <p>Moraju se preduzeti mere kako bi se ograničila opasnost kojoj se izlažu lica, naročito prilikom prolaska vozova kroz stanice.</p> <p>Infrastruktura kojoj javnost ima pristup mora biti projektovana i izvedena tako da se ograniče rizici za bezbednosti lica (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peron, itd).</p> <p>Moraju se doneti odgovarajuće odredbe kako bi se uzeli u obzir posebni bezbednosni uslovi u izuzetno dugačkim tunelima i na vijaduktima.</p>
2.2 Energija	<p>COTIF se odnosi na sisteme za napajanje energijom koji su povezani sa vozilima i drugim pokretnim železničkim sredstvima; odnosi se na nepokretna postrojenja samo kada je u pitanju njihova međuveza sa voznim sredstvima.</p>	
2.2.1 Bezbednost	<p>Funkcionisanje sistema za napajanje energijom ne sme narušiti bezbednost vozova i lica (korisnika, operativnog osoblja, stanovnika uz prugu i trećih lica).</p>	
2.2.2 Zaštita životne sredine	<p>Funkcionisanje sistema za napajanje električnom ili toplotnom energijom ne sme da utiče na životnu sredinu izvan utvrđenih granica.</p>	

2.2.3 Tehnička usaglašenost

Sistemi za napajanje električnom/toplotnom energijom koji se koriste moraju:

- omogućiti vozovima ostvarivanje predviđenih rezultata,
- kod sistema za napajanje električnom energijom, biti usklađeni sa uređajima za preuzimanje električne energije ugrađenim na vozove.

2.3 Kontrolno-komandni i signalni podsistem

2.3.1 Bezbednost

Kontrolno-komandna i signalna postrojenja i procedure koje se koriste moraju omogućiti saobraćaj vozova na odgovarajućem nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu. Kontrolno-komandni i signalni sistemi treba da nastave da omogućavaju bezbedan saobraćaj vozova koji imaju dozvolu da saobraćaju u otežanim uslovima.

2.3.2 Tehnička usaglašenost

Sve nove infrastrukture i nova vozna sredstva proizvedena ili razvijena nakon usvajanja

Priloga APTU „Kontrolno-komandni i signalni sistemi (KKS)” od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja

kompatibilnih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije

moraju biti prilagođena za upotrebu ovih sistema.

Kontrolno-komandna i signalna oprema instalirana unutar upravljačnica vozova mora omogućiti normalnu eksploataciju, u utvrđenim uslovima, u okviru železničkog sistema.

2.4 Vozna sredstva

2.4.1 Bezbednost

Konstrukcije voznih sredstava i veza između vozila moraju biti projektovane tako da zaštite prostor u kojem se nalaze putnici i upravljačnice, u slučaju sudara ili iskliznuća.

Električna oprema ne sme da naruši bezbednost i funkcionisanje kontrolno-komandnih i signalnih postrojenja.

Tehnike i sile kočenja moraju biti usklađene sa konstrukcijom koloseka, tehničkim objektima i sistemima signalizacije.

Moraju se preduzeti mere koje onemogućavaju pristup komponentama pod naponom kako se ne bi ugrozila bezbednost lica.

U slučaju opasnosti, određeni uređaji moraju omogućiti putnicima da obaveste mašinovođu, a pratećem osoblju da sa njim stupi u kontakt.

Ulazna vrata moraju imati ugrađen sistem za otvaranje i zatvaranje koji garantuje bezbednost putnika.

Izlazi u nuždi moraju postojati i biti označeni.

Moraju se doneti odgovarajuće odredbe kojima se uzimaju u obzir posebni bezbednosni uslovi u veoma dugačkim tunelima.

U vozovima je obavezan pomoćni sistem rasvete zadovoljavajućeg intenziteta i trajanja.

Vozovi moraju biti opremljeni javnim razglasnim sistemom koji omogućuje obaveštavanje putnika od strane osoblja u vozu.

OTIF APTU Prilog	Odgovarajući tekst u propisima EZ	Ref. EZ
2.4.2	Pouzdanost i raspoloživost	
	Konstrukcija vitalne opreme i trčeće, vučne i kočne opreme, kao i kontrolnog i komandnog sistema mora biti takva da omogućuje u posebnoj otežanoj situaciji dalje funkcionisanje voza bez štetnih posledica po opremu koja je i dalje u funkciji.	
2.4.3	Tehnička usaglašenost	
	Električna oprema mora biti usaglašena sa radom kontrolno-komandnih i signalnih postrojenja.	
	U slučaju električne vuče, karakteristike uređaja za preuzimanje struje moraju omogućavati saobraćanje vozova uz sisteme za energetska napajanje železničkog sistema.	
	Karakteristike voznih sredstava moraju biti takve da im omoguće da saobraćaju na svim linijama koje su predviđene za njihovu eksploataciju, uzimajući u obzir relevantne klimatske uslove.	
2.4.4	Kontrola	
	Vozovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci koje sakupi taj uređaj i obrada informacija moraju biti usklađeni.	
2.5	Održavanje	
2.5.1	Zdravlje i bezbednost	
2.5.1	Tehnička postrojenja i procedure koje se koriste	
	u centrima	
	moraju da obezbede siguran rad predmetnog podsistema i da ne predstavljaju opasnost po zdravlje i bezbednost.	
2.5.2	Zaštita životne sredine	
	Tehnička postrojenja i procedure korišćene u centrima za održavanje ne smeju da prekorače dozvoljeni nivo štetnosti po okolinu.	
2.5.3	Tehnička usaglašenost	
	Postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju biti takva da omoguće izvođenje radova na siguran, neškodljiv za zdravlje i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koje su projektovani.	
2.6	Eksploatacija i upravljanje saobraćajem	
2.6.1	Bezbednost	
	Usaglašenost propisa za eksploataciju železničke mreže, kao i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja u kontrolnim centrima mora biti takva da garantuje bezbednu eksploataciju, uzimajući u obzir različite zahteve međunarodnog i domaćeg saobraćaja.	
	Način i periodičnost održavanja, obuka i kvalifikacija osoblja za održavanje i centara za kontrolu, kao i sistem za obezbeđenje kvaliteta koji je uspostavljen u centrima za kontrolu i održavanje od strane nadležnog upravljača, moraju biti takvi da garantuju visok nivo bezbednosti.	

OTIF APTU Prilog		Odgovarajući tekst u propisima EZ	Ref. EZ
2.6.2	Pouzdanost i raspoloživost	Način i periodičnost održavanja, obuka i kvalifikacija osoblja za održavanje i centara za kontrolu, kao i sistem za obezbeđenje kvaliteta koji je uspostavljen u centrima za kontrolu i održavanje od strane nadležnog upravljača, moraju biti takvi da garantuju visok nivo pouzdanosti i raspoloživosti sistema.	
2.6.3	Tehnička usaglašenost	Usaglašenost propisa za eksploataciju železničke mreže, kao i kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja zaduženog za upravljanje saobraćajem moraju biti takvi da garantuju efikasnu eksploataciju u okviru železničkog sistema, uzimajući u obzir različite zahteve međunarodnog i domaćeg saobraćaja.	
2.7	Primena telematike na putnički i teretni saobraćaj		
2.7.1	Tehnička usaglašenost	Osnovni zahtevi u oblasti primene telematike garantuju minimalni kvalitet prevoza putnika i robe, naročito u smislu tehničke usaglašenosti. Moraju se preduzeti mere da se obezbedi: <ul style="list-style-type: none">- da baze podataka, softveri i protokoli za dostavljanje podataka budu razvijeni tako da omogućuju maksimalnu mogućnost razmene podataka između različitih aplikacija i između različitih operatera, isključujući poverljive komercijalne podatke,- da informacije budu lako dostupne korisnicima.	
2.7.2	Pouzdanost i raspoloživost	Načini upotrebe, upravljanja, ažuriranja i održavanja ovih baza podataka, softveri i protokoli za dostavljanje podataka moraju garantovati efikasnost ovih sistema i kvalitet usluge.	
2.7.3	Zdravlje	Dodirne tačke tih sistema sa korisnicima moraju biti u skladu sa minimalnim pravilima ergonomije i zaštite zdravlja.	
2.7.4	Bezbednost	Prilikom pohranjivanja ili prenosa podataka vezanih za bezbednost mora biti obezbeđen odgovarajući nivo nepovredivosti i pouzdanosti.	
2.8	Ostala (pokretna) železnička sredstva	Propisi EU ne regulišu ovu materiju.	
2.8.1	Bezbednost	Konstrukcije ovih železničkih sredstava i veze između njih i vozila, ukoliko se prevoze, moraju biti projektovane tako da obezbede da se spreči nepredviđeno pomeranje, čak i u slučaju hitnog kočenja ili manevrisanja.	

Električna oprema ne sme da naruši bezbednost i funkcionisanje kontrolno-komandnih i signalnih postrojenja, bilo na infrastrukturnim postrojenjima ili u vozovima.

2.8.2 Tehnička usaglašenost

Karakteristike ovih železničkih sredstava moraju biti takve da može da se koristi na svim linijama na kojima je to predviđeno, uzimajući u obzir relevantne klimatske uslove.

2.8.3 Zdravlje

Osoblje i, ukoliko je to primenljivo, putnici, moraju biti zaštićeni od opasnosti i neugodnosti.

(Kraj dokumenta)

ANEKS 1-B JP APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi
koji se primenjuju na sva vozila i ostala železnička sredstva (Opšte odredbe)

PODSISTEMI

Objašnjenje:

Tekstovi ovog Priloga APTU koji su prikazani van kolona identični su kao i odgovarajući tekstovi propisa Evropske zajednice. Tekstovi koji su prikazani u dve kolone se razlikuju; leva kolona sadrži odredbe Priloga APTU, a desna kolona sadrži tekst odgovarajućih propisa EZ. Tekst u desnoj koloni služi samo kao informacija i nije deo propisa OTIF.

OTIF APTU Prilog	Odgovarajući tekst u propisima EZ ¹	Ref. EZ
<p>0. UVOD</p> <p>Da bi se strukturisali funkcionalni i tehnički zahtevi u vezi sa raznim tipovima sredstava koji su prema COTIF (Dodaci F i G) predviđeni za tehničko odobravanje, železnički sistem je podeljen na dole navedene podsisteme.</p>		
<p>1. PODSISTEMI</p> <p>Železnički sistem je</p> <p>podeljen na sledeće podsisteme, prema:</p> <p>a) strukturnim područjima:</p> <p>—Infrastruktura,</p> <p>—Energija,</p> <p>—kontrolno-komandni i signalni podsistem,</p> <p>—vozna sredstva,</p> <p>b) funkcionalnim područjima :</p> <p>— eksploatacija i upravljanje saobraćajem,</p> <p>— održavanje,</p> <p>— primena telematike na putnički i teretni saobraćaj²</p>	<p>Za svrhe ove Direktive železnički sistem može biti</p>	<p>Prilog II ↓</p>
<p>2. OPIS PODSISTEMA</p> <p>Za svaki podsistem ili svaki deo podsistema lista elemenata i aspekata vezana za interoperabilnost je</p> <p>obuhvaćena APTU prilogom (prilozima) za taj podsistem</p> <p>Bez uticaja na određivanje ovih aspekata i komponenti interoperabilnosti ili na redosled kojim su podsistemi uneti u</p> <p>APTU priloge</p> <p>podsistemi obuhvataju posebno:</p>	<p>predložena od strane Agencije prilikom izrade odgovarajućeg nacrtu TSI.</p> <p>TSI</p>	

¹ Direktiva o interoperabilnosti 2008/57/EZ, objavljena u Službenom listu EU L191, 18.07.2008.

² Budući APTU-prilozi: „Buka izazvana od strane voznih sredstava”, „Bezbednost u železnički tunelima” i „Lica sa ograničenom pokretljivošću” nisu podsistemi već su APTU-prilozi u vezi sa jednim ili više podsistema.

2.1	Infrastrukturu (INF)	
	COTIF obuhvata infrastrukturu samo u delu koji se odnosi na međuveze sa vozilima i ostalim pokretnim železničkim sredstvima; iz tog razloga podsistem infrastrukture sadrži samo koloseke i skretnice.	Koloseci, skretnice, građevine (mostovi, tuneli itd., pripadajuća infrastruktura na stanicama peroni, prilazna područja uz uzimanje u obzir potreba lica sa ograničenom pokretljivošću itd.), sigurnosna i zaštitna oprema.
2.2	Energija (ENE)	
	COTIF obuhvata energetska sistem samo u delu koji se odnosi na međuveze sa vozilima i ostalim pokretnim železničkim sredstvima; iz tog razloga energetska podsistem sadrži samo kontaktne vodove i kvalitet isporučene energije.	Sistem elektrifikacije uključujući kontaktne vodove i delove uređaja za merenje potrošnje struje ugrađene u vozu.
2.3	Kontrolno-komandni i signalni podsistem (KKS)	
	Sva potrebna oprema za obezbeđivanje bezbednosti i upravljanja i kontrole kretanja vozova koji imaju dozvolu za saobraćaj na mreži.	
	COTIF ovo obuhvata samo u delu koji se odnosi na vozila i međuveze sa vozilima i ostalim pokretnim železničkim sredstvima.	
2.4	Eksploatacija i upravljanje saobraćajem	
	Postupci i pripadajuća oprema koji omogućuju koherentno iskorišćavanje raznih strukturnih podsistema i to kako pri normalnom radu tako i slučaju smetnji u radu uključujući posebno obučavanje i vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem.	
	Profesionalne kvalifikacije koje mogu biti zahtevane za obavljanje međunarodnog saobraćaja.	
2.5	Primena telematike	
	Ovaj podsistem obuhvata dva dela:	U skladu sa Dodatkom I (Direktive)
	a) primene u putničkom saobraćaju uključujući sisteme za informisanje putnika pre i za vreme vožnje, sisteme za rezervisanje i plaćanje, postupanje sa prtljagom, upravljanje vezama između vozova i sa drugim vidovima saobraćaja;	
	b) primene u robnom saobraćaju, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u stvarnom vremenu) ranžirni sistemi i sistemi za sastavljanje vozova, sistemi za rezervisanje, plaćanje i fakturisanje, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja, izradu elektronskih pratećih dokumenata.	
2.6	Vozna sredstva	
	Struktura, komandni i kontrolni sistem za svu opremu na vozu, uređaji za preuzimanje struje, uređaji za vuču i za transformaciju energije, kočioni uređaji, tegljenički uređaji, trčeci stroj (obratna postolja, osovine) i vešanje, vrata, međuveza čovek-mašina (mašinovođa, vozopratno osoblje, putnici, uz uzimanje u obzir potreba lica sa ograničenom pokretljivošću), pasivni ili aktivni sigurnosni uređaji i zahtevi u vezi sa zdravljem putnika i vozopratnog osoblja.	

Podsistem *vozna sredstva* podeljen je na

1) teretna kola, i

2) ostala vozila

- vozove sa sopstvenim toplotnim ili električnim pogonom
- Toplotne ili električne vučne jedinice
- putnička kola
- pokretna oprema za izgradnju i održavanje železničke infrastrukture

2.7 Održavanje

Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje, rezerve koje omogućavaju obavezne radove opravki i preventivnog održavanja u pogledu obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema i zahtevanih performansi.

2.8 Ostala (pokretna) železnička sredstva

Struktura, pričvršćivanje za noseća vozila, vrata, brave i uređaji za zaustavljanje, pasivni i aktivni bezbednosni uređaji, energetske sistemi, elektronski sistemi za nadzor i komunikaciju, predmeti za rukovanje od strane personala, oznake i zdravlje izvršnog osoblja i putnika, koji su izloženi sredstvu.

(Kraj dokumenta)

ANEKS 1-C JP APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi

koji se primenjuju na sva vozila i ostala železnička sredstva (Opšte odredbe)

TEHNIČKA DOKUMENTACIJA

Objašnjenje :

Tekstovi ovog Priloga APTU koji su prikazani van kolona identični su kao i odgovarajući tekstovi propisa Evropske zajednice. Tekstovi koji su prikazani u dve kolone se razlikuju; leva kolona sadrži odredbe Priloga APTU, a desna kolona sadrži tekst odgovarajućih propisa EZ. Tekst u desnoj koloni služi samo kao informacija i nije deo propisa OTIF.

OTIF APTU Prilog

Odgovarajući tekst u propisima EZ ¹

Ref. EZ

1. OPŠTE ODREDBE

Tehnička dokumentacija mora da sadrži sva potrebna dokumenta koji se odnose na IO Direktiva karakteristike podsistema i gde je to potrebno, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost komponenti interoperabilnosti. Takođe, treba da sadrži sve elemente u vezi sa uslovima i ograničenjima primene i uputstvima koja se odnose na servisiranje, stalni ili periodični nadzor, prilagođavanje i održavanje. Član 18, Tačka 3

2. DETALJNI ZAHTEVI ZA TEHNIČKU DOKUMENTACIJU

Prilog VI,

Tačka 4,

Tehnička dokumentacija

koja se prilaže izjavi o kontroli

mora da sadrži sledeću dokumentaciju:

- opis podsistema (vozilo/pokretna železnička sredstva);
- opšte i detaljne crteže u skladu sa

podsistemom kao što je izgrađen,

izvršenjem,

šeme električnih i hidrauličnih uređaja, šeme upravljačkih strujnih kola, opis sistema za obradu podataka (hardver/softver) i automatskih sistema, uputstva za korišćenje i održavanje itd;

- spisak komponenti interoperabilnosti;

prema članu 3

intergriranih u podsistem;

ako postoje,

kopije izjava „CE” o usaglašenosti, odnosno podobnosti za korišćenje,

sastavnih delova

koje su obavezne za ove komponente u skladu sa članom 13 Direktive,

zajedno sa, gde je potrebno, odgovarajućom proračunskom dokumentacijom i kopijom izveštaja o testovima i ispitivanjima, koja su sprovela

tela za ocenjivanje usaglašenosti

imenovana tela

na osnovu zajedničkih tehničkih specifikacija;

¹ Direktiva o interoperabilnosti 2008/57/EZ, objavljena u Službenom listu EU L191, 18.07.2008.

- Izveštaj/sertifikat o tipskom ispitivanju i sertifikat o usaglašenosti koje izdaje telo za ocenjivanje usaglašenosti,

sa odgovarajućom proračunskom dokumentacijom, koju je ono overilo,

potvrđujući da je projekat u skladu sa

Jedinstvenim pravilima APTU i u datom slučaju odredbama RID

i sa navedenim bilo kojim rezervama zabeleženim u toku obavljanja aktivnosti koje nisu bile otklonjene; uz sertifikat se takođe prilažu izveštaji o kontroli i reviziji koje je isto telo sproveo u okviru svojih zadatka.

(Kraj dokumenta)

- ako je primenljivo, privremena uverenja i, u tim slučajima, privremena EZ-izjava (e) o usaglašenosti podsistema, koja je priložena EZ potvrdi o proveru, uključujući i rezultate provere njene ispravnosti od strane imenovanog tela;

- Potvrda imenovanog tela, kojoj je povereno EZ ispitivanje,

ovom Direktivom,

kako je navedeno u odeljcima 5.3 i 5.4.

ANEKS 1-E JP APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

Tehnički standardi i jedinstveni tehnički propisi

koji se primenjuju na sva vozila i ostala železnička sredstva (Opšte odredbe)

TELO ZA OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI

-KVALIFIKACIJE I NEZAVISNOST

Objašnjenje :

Tekstovi ovog Priloga APTU koji su prikazani van kolona identični su kao i odgovarajući tekstovi propisa Evropske zajednice. Tekstovi koji su prikazani u dve kolone se razlikuju; leva kolona sadrži odredbe Priloga APTU, a desna kolona sadrži tekst odgovarajućih propisa EZ. Tekst u desnoj koloni služi samo kao informacija i nije deo propisa OTIF.

OTIF APTU Prilog	Odgovarajući tekst u propisima EZ ¹	Ref. EZ
1. DEFINICIJE		
„Telo za ocenjivanje usaglašenosti” označava nadležni organ ili odgovarajuće telo u skladu sa članom 5 Jedinstvenih pravila ATMF.		
2. ODREDBE:		
Kako bi bio priznat i mogao da vrši funkciju tela za ocenjivanje usaglašenosti, to telo mora da ispuni sledeće uslove:		
1. Telo za ocenjivanje usaglašenosti,	Telo,	1.
njegov direktor i osoblje zaduženo za sprovođenje provera ne mogu da učestvuju, ni direktno, ni kao ovlašćeni predstavnici u projektovanju, izradi, građenju, komercijalizaciji ili održavanju komponenti interoperabilnosti ili podsistema ili u njihovoj eksploataciji. To ne isključuje mogućnost razmene stručnih informacija između proizvođača i tog		
tela za ocenjivanje usaglašenosti.	tela.	
2. Telo za ocenjivanje usaglašenosti	Telo	2.
i osoblje zaduženo za provere moraju da izvrše provere maksimalno profesionalno i tehnički stručno i moraju biti oslobođeni bilo kakvih pritisaka i nagovaranja, naročito finansijske vrste, koja mogu da utiču na njihovo prosuđivanje ili rezultate kontrole, posebno ako potiču od osoba ili grupa osoba koje su zainteresovane za rezultate provera.		

¹ Aneks VIII Direktive o interoperabilnosti 2008/57/EC, objavljene u Službenom listu EU L191, 18.07.2008.

Posebno je važno da,

telo za ocenjivanje usaglašenosti

telo

i osoblje zaduženo za provere mora,

ukoliko to propisuje država ugovornica,

biti funkcionalno nezavisno od organa određenih za izdavanje

tehničkih sertifikata

dozvola za puštanje u rad u okviru ove direktive, licenci u okviru direktive 95/18/EZ, i sertifikata o bezbednosti u okviru direktive 2004/49/EZ,

i od tela nadležnih za sprovođenje istraga u slučaju nesreće.

- | | | | |
|----|---|---|----|
| 3. | Telo za ocenjivanje usaglašenosti | Telo | 3. |
| | mora zapošljavati osoblje i posedovati sredstva, koji se zahtevaju za pravilno obavljanje tehničkih i administrativnih zadataka vezanih za sprovođenje provera; takođe treba da ima pristup opremi potrebnoj za vanredne provere. | | |
| 4. | Osoblje zaduženo za provere mora da poseduje | | 4. |
| | <ul style="list-style-type: none"> - odgovarajuće tehničko i profesionalno obrazovanje, - zadovoljavajuće znanje o zahtevima koji se odnose na provere koje vrši i dovoljnu praksu u domenu tih provera, - sposobnost za izradu sertifikata, zapisnika i izveštaja koji predstavljaju službenu evidenciju o izvršenim kontrolama. | | |
| 5. | Mora da bude garantovana nezavisnost osoblja zaduženog za kontrolu. Nijedan službenik ne sme biti nagrađen na osnovu niti broja izvršenih kontrola niti rezultata tih kontrola. | | 5. |
| 6. | Telo za ocenjivanje usaglašenosti | Telo | 6. |
| | mora zaključiti osiguranje od građanskopravne odgovornosti, osim ukoliko tu odgovornost pokriva država na osnovu nacionalnog prava ili ukoliko provere vrši direktno | | |
| | država ugovornica. | država članica. | |
| 7. | Osoblje | | 7. |
| | tela za ocenjivanje usaglašenosti | organ | |
| | obavezno je da čuva kao profesionalnu tajnu sve što sazna u toku vršenja svojih dužnosti (izuzev nadležnih administrativnih organa i tela zaduženih za sprovođenje istraga u slučaju nesreće u državi u kojoj vrše te aktivnosti, kao i tela za istragu nesreća zaduženih za istragu nesreća do kojih je došlo usled neispravnosti proverenih komponenti interoperabilnosti ili podsistema) u skladu sa | | |
| | Jedinstvenim pravilima COTIF ili bilo kojim drugim pravnim zahtevom i/ili propisima države ugovornice ili regionalne organizacije koja je pristupila COTIF u skladu sa članom 38 COTIF. | ovom Direktivom ili bilo kojom drugom odredbom nacionalnog prava kojom se izvršava Direktiva. | |

(kraj dokumenta)

Izmene i dopune Dodatka G (ATMF) Konvencije

(Izmenjeni tekst i objašnjenja)

Član 1.

Područje primene

Ovim jedinstvenim pravilima utvrđuje se procedura prema kojoj se železnička vozila i druga železnička sredstva odobravaju za kretanje ili upotrebu u međunarodnom saobraćaju.

Član 2.

Definicije

Za svrhe ovih Jedinstvenih pravila i njihovih (budućih) priloga, Jedinstvenih pravila APTU i njihovih priloga i APTU jedinstvenih tehničkih propisa (JTP), primenjuju se sledeće definicije:

a) „nesreća” označava neželjeni ili nenamerni iznenadni događaj ili poseban niz takvih događaja sa štetnim posledicama; nesreće se dele u sledeće kategorije: sudari, iskliznuća, nesreće na putnim prelazima u nivou, nesreće u kojima su stradala lica izazvane voznim sredstvima u pokretu, požari i ostalo;

b) „odobrenje tipa vozila” označava odobreno pravo kojim nadležni organ odobrava tip konstrukcije železničkog vozila, kao osnovu za odobravanje za saobraćaj onih vozila koja odgovaraju tom tipu konstrukcije;

c) „odobrenje za saobraćaj” označava odobreno pravo kojim nadležni organ odobrava svako železničko vozilo ili drugo železničko sredstvo za upotrebu u međunarodnom saobraćaju;

d) „Komisija stručnjaka za tehnička pitanja” označava Komisiju predviđenu članom 13. tačka 1, pod f) Konvencije;

da) „naručilac” označava bilo koji javni ili privatni subjekt koje naručuje projektovanje i/ili konstrukciju, obnovu ili unapređenje podsistema. Taj subjekt može da bude železničko preduzeće, upravljač infrastrukture ili imalac, odnosno nosilac koncesije koji je odgovoran za izvođenje projekta;

e) „država ugovornica” označava državu članicu Organizacije koja nije dala izjavu u vezi sa ovim Jedinstvenim pravilima u skladu sa članom 42. tačka 1, prva rečenica Konvencije;

f) „deklaracija” označava dokaz o celovitoj ili delimičnoj evaluaciji izvršenoj kako bi se potvrdilo da je vozilo, tip konstrukcije ili element konstrukcije u skladu sa odredbama Jedinstvenih pravila APTU i njihovim JTP (uključujući i važeće posebne slučajeve, kao i važeće nacionalne zahteve u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU).

g) „element konstrukcije” ili „sastavni deo” označava svaku osnovnu komponentu, grupu komponenti, kompletnu opremu ili ugradne grupe opreme koja je ugrađena ili je namenjena za ugrađivanje u železničko vozilo, druga železnička sredstva ili infrastrukturu; pojam „element konstrukcije” obuhvata istovremeno materijalna i nematerijalna sredstva, kao što je softver;

h) „lice zaduženo za održavanje” (ECM) označava lice zaduženo za održavanje vozila koje je kao takva upisano u registar vozila u skladu sa članom 13; ova definicija se takođe primenjuje i na druga železnička sredstva;

i) „osnovni zahtevi” označavaju sve uslove definisane Jedinstvenim pravilima APTU koje moraju da ispune železnički sistem, podsistemi i sastavni delovi interoperabilnosti, uključujući i interfejs;

j) „incident” označava svaki događaj koji ne spada u nesreće ili teške nesrećne slučajeve, a vezan je za saobraćanje vozova i utiče na bezbednost saobraćaja;

k) „upravljatelj infrastrukture” označava preduzeće ili organ vlasti koji upravlja železničkom infrastrukturom;

l) „međunarodni saobraćaj” označava kretanje železničkih vozila na železničkim prugama preko teritorije najmanje dve države ugovornice;

m) „istraga” označava postupak u cilju sprečavanja nesreća i incidenata koji obuhvata sakupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i određivanje uzroka (radnje, propusti, događaji, uslovi, ili kombinacija tih uzroka koja je dovela do nesreće ili incidenta) i, ukoliko je potrebno, formulisanje preporuka u pogledu bezbednosti;

n) „imalac” označava lice ili subjekt koji, budući da je vlasnik vozila ili ima pravo korišćenja vozila, koristi vozilo kao transportno sredstvo i kao takvo je upisano u registar vozila predviđen članom 13;

o) „dokumentacija o održavanju” označava dokumenta kojima se definišu zadaci vezani za pregled i održavanje koji moraju da se izvrše na vozilu (tipu vozila) ili drugim železničkim sredstvima, utvrđena u skladu sa pravilima i specifikacijama iz JTP, uključujući eventualne posebne slučajeve i prijavljene nacionalne važeće tehničke zahteve, u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU;

p) „dosije o održavanju” označava dokumentaciju koja se odnosi na odobreno vozilo ili drugo železničko sredstvo, i koja sadrži podatke o njihovom korišćenju, kao i o radovima vezanim za održavanje i pregledima koji su na njima izvršeni;

q) „mreža” označava pruge, stanice, terminale i sve vrste fiksne opreme koja je potrebna da se postigne bezbedno i kontinuirano funkcionisanje železničkog sistema;

r) „otvorena pitanja” označavaju tehničke aspekte vezane za osnovne zahteve koji nisu eksplicitno obuhvaćeni jedinstvenim tehničkim propisima (JTP);

s) „ostala železnička sredstva” označavaju sva pokretna železnička sredstva namenjena za upotrebu u međunarodnom saobraćaju koja ne spadaju u železnička vozila;

t) „železničko preduzeće” označava privatno ili javno preduzeće:

- koje je ovlašćeno da prevozi putnike ili robu železnicom i koje obezbeđuje vuču ili

- koje pruža samo usluge vuče;

u) „železnička infrastruktura” (ili samo „infrastruktura”) označava skup železničkih pruga i fiksnih instalacija potrebnih za obezbeđivanje kompatibilnosti sa železničkim vozilima i drugim železničkim sredstvima odobrenim u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima, kao i za bezbedno kretanje tih vozila i ostalih železničkih sredstava;

v) „železnička sredstva” označavaju železnička vozila, ostala železnička sredstva i železničku infrastrukturu;

w) „železničko vozilo” označava vozilo koje može da se kreće na sopstvenim točkovima na prugama, sa ili bez vuče;

x) „regionalna organizacija” označava organizaciju definisanu članom 38. Konvencije u okviru ekskluzivne nadležnosti koju su joj prenele države ugovornice;

y) „obnova” označava sve veće radove na zameni delova podsistema ili jednom njegovom delu koji ne menjaju ukupne karakteristike podsistema;

ya) „RID” označava dodatak C Konvencije;

z) „teška nesreća” označava svaki sudar vozova ili iskliznuće voza koje rezultira smrću najmanje jedne osobe ili teškim povredama pet ili više osoba ili velikom štetom nanesenom voznim sredstvima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i svaka druga slična nesreća sa očiglednim posledicama na regulisanje ili upravljanje bezbednošću na železnici; „velika šteta” označava štete za koje telo za istrage odmah može da proceni da iznose ukupno najmanje 1.8 miliona specijalnih prava vučenja;

aa) „poseban slučaj” označava svaki deo železničkog sistema država ugovornica za koji su potrebne posebne odredbe Jedinostvenih tehničkih propisa (JTP), bilo privremene ili definitivne, zbog geografskih ili topografskih ograničenja, kao i ograničenja gradske sredine, ili takvih koji utiču na kompatibilnost sa postojećim sistemom. To takođe može da se odnosi na železničke pruge i mreže koje su izolovane od ostatka mreže, na tovarni profil, širinu koloseka, ili razmak osa koloseka, kao i na vozila i druga železnička sredstva koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i vozila i druga železnička sredstva koja dolaze iz trećih zemalja ili im je određeno mesto u trećim zemljama.

bb) „podsistem” označava rezultat podele železničkog sistema, kao što je prikazano u JTP; ovi podsistemi za koje se utvrđuju osnovi zahtevi mogu da budu strukturalni ili funkcionalni.

cc) „tehničko odobravanje” označava proceduru koju sprovodi nadležni organ u cilju odobravanja železničkih vozila i drugih železničkih sredstava za upotrebu u međunarodnom saobraćaju, ili odobravanja tipa vozila;

dd) „tehnički sertifikat” označava zvanični dokaz o uspešno sprovedenom tehničkom odobravanju u vidu važeće dozvole za tip ili dozvole za korišćenje.

ee) „tehnička dokumentacija” označava dokumentaciju o vozilu ili drugom železničkom sredstvu koja sadrži sve njegove tehničke karakteristike (karakteristike tipa), uključujući i uputstvo za upotrebu, kao i karakteristike neophodne za identifikaciju jednog ili više predmeta na koje se odnosi;

eea) „TSI” označava tehničke specifikacije interoperabilnosti usvojene u skladu sa direktivama 96/48/EZ, 2001/16/EZ i 2008/57/EZ, kojima su obuhvaćeni svi podsistemi ili delovi podsistema u cilju ispunjavanja osnovnih zahteva i garantovanja interoperabilnosti železničkog sistema;

ff) „tip vozila” označava osnovne karakteristike konstrukcije železničkog vozila ili drugih železničkih sredstava obuhvaćene jedinstvenim sertifikatom o ispitivanju opisanim modulom SB iz JTP;

gg) „unapređenje” označava svaku značajniju izmenu podsistema ili dela podsistema kojom se poboljšavaju njegove opšte karakteristike.

Član 3.

Odobrovanje za međunarodni saobraćaj

1. Da bi se koristilo u međunarodnom saobraćaju, svako železničko vozilo mora da bude odobreno u skladu sa ovim Jedinim pravilima.

2. Tehničko odobravanje ima za cilj da se utvrdi da li su železnička vozila u skladu sa:

- a) propisima o konstrukciji navedenim u JTP,
- b) propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID,
- c) posebnim uslovima odobravanja prema članu 7a.

3. Tač. 1. i 2, kao i naredni članovi, primenjuju se po analogiji na tehničko odobravanje drugih železničkih sredstava i na elemente konstrukcije vozila ili drugih železničkih sredstava.

Član 3a

Interakcija sa drugim međunarodnim sporazumima

1. Železnička vozila i druga železnička sredstva koja su puštena u saobraćaj prema važećem zakonodavstvu Evropske zajednice (EZ) i odgovarajućem domaćem zakonodavstvu, smatraće se odobrenim za saobraćaj od strane svih država ugovornica u skladu sa ovim Jedinim pravilima

a) u slučaju potpune ekvivalentnosti između važećih odredbi TSI i odgovarajućih JTP, i

b) pod uslovom da skup važećih TSI, na osnovu kojih su železnička vozila ili druga železnička sredstva bila odobrena, obuhvata sve aspekte relevantnih podsistema koji čine sastavni deo vozila, i

c) pod uslovom da te TSI ne sadrže otvorena pitanja koja se odnose na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom, i

d) pod uslovom da vozilo ili druga železnička sredstva ne podležu odstupanjima.

Ukoliko ovi uslovi nisu ispunjeni, na vozilo ili druga železnička sredstva se primenjuje član 6. tačka 4.

2. Železnička vozila i druga železnička sredstva koja su odobrena za saobraćaj u skladu sa ovim Jedinim pravilima, smatraće se puštenim u saobraćaj u državama članicama Evropske zajednice i državama koje primenjuju zakonodavstvo Zajednice na osnovu međunarodnih sporazuma zaključenih sa Evropskom zajednicom

a) u slučaju potpune ekvivalentnosti između odredbi važećih JTP i odgovarajućih TSI, i

b) pod uslovom da skup važećih TSI, u skladu sa kojima su železnička vozila ili druga železnička sredstva dobila dozvolu, obuhvata sve aspekte predmetnih podsistema koji čine sastavni deo vozila, i

c) pod uslovom da TSI ne sadrže otvorena pitanja koja se odnose na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom, i

d) pod uslovom da vozilo ili druga železnička sredstva ne podležu odstupanjima.

Ukoliko ovi uslovi nisu ispunjeni, vozilo ili drugo železničko sredstvo će morati da dobiju dozvolu u skladu sa pravom koje se primenjuje u državama članicama Evropske zajednice i državama koje primenjuju zakonodavstvo Zajednice na osnovu međunarodnih sporazuma zaključenih sa Evropskom zajednicom.

3. Odobravanje za saobraćaj, saobraćanje i održavanje železničkih vozila i drugih železničkih sredstava koja se koriste samo u državama članicama Evropske zajednice, regulišu se važećim zakonodavstvom Zajednice i nacionalnim zakonodavstvom. Ova odredba se takođe primenjuje na države ugovornice koje primenjuju merodavno zakonodavstvo Evropske zajednice na osnovu međunarodnih sporazuma sklopljenih sa Evropskom zajednicom.

4. Tač.1. i 2. primenjuju se po analogiji na odobrenja/dozvole za tipove vozila.

5. Lice zaduženo za održavanje (ECM) teretnih kola, sertifikovano u skladu sa članom 15, tačka 2, smatra se sertifikovanim u skladu sa važećim zakonodavstvom Evropske zajednice i odgovarajućim domaćim zakonodavstvom i obrnuto, u slučaju potpune ekvivalentnosti između sistema sertifikacije usvojenog prema članu 14a (5) EZ direktive 2004/49/EZ o bezbednosti na železnici i pravila usvojenih od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 15, tačka 2.

Član 4.

Procedura

1. Tehničko odobravanje vozila se vrši na sledeći način:

a) ili u samo jednoj fazi, izdavanjem odobrenja za saobraćaj određenom vozilu pojedinačno,

b) ili u dve sukcesivne faze, izdavanjem:

- odobrenja za određeni tip vozila,

- a zatim, odobrenja za saobraćaj za pojedinačna vozila koja odgovaraju tom tipu konstrukcije kroz pojednostavljeni postupak kojim se potvrđuje pripadnost tom tipu.

2. Ocenjivanje usaglašenosti vozila ili elementa konstrukcije sa odredbama JTP na kojima se zasniva odobrenje može biti podeljeno na elemente ocenjivanja koji su potvrđeni deklaracijom. Elemente ocenjivanja i obrazac deklaracije utvrdiće Komisija stručnjaka za tehnička pitanja.

3. Procedure vezane za tehničko odobravanje železničke infrastrukture regulišu važeće odredbe u predmetnim državama ugovornicama.

Član 5.

Nadležni organ

1. Tehničko odobravanje vrši nacionalni ili međunarodni organ nadležan za ovo pitanje u skladu sa važećim zakonima i propisima u svakoj državi ugovornici.

2. Organi navedeni u tački 1, u skladu sa važećim odredbama u njihovoj državi, mogu da prenesu ili prenose, u celosti ili delimično, nadležnost za vršenje ocenjivanja, kao i za izdavanje odgovarajućih deklaracija, na priznata tela sa sedištem u njihovoj državi.

Zabranjeno je prenošenje nadležnosti na:

a) železničko preduzeće

b) upravljača infrastrukture,

c) imaoca,

d) lice zaduženo za održavanje (ECM),

e) projektanta ili proizvođača železničkih sredstava koji neposredno ili posredno učestvuje u izradi železničkih sredstava, uključujući i filijale navedenih lica.

3. Da bi tela navedena u tački 2. bila priznata, moraju da ispune sledeće uslove:

a) telo mora da bude nezavisno u odnosu na bilo koje železničko preduzeće, upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva ili naručioca u pogledu svoje organizacije, pravne strukture i donošenja odluka; njegov direktor i osoblje odgovorno za sprovođenje ocenjivanja ili izdavanja sertifikata ili deklaracija ne smeju da budu umešani, bilo direktno ili preko ovlašćenog predstavnika, u projektovanje, proizvodnju, konstrukciju ili održavanje sastavnih delova, vozila ili železničkih sredstava ili u njihovo korišćenje. To, međutim, ne isključuje mogućnost razmene tehničkih informacija između proizvođača ili konstruktora i navedenog tela.

b) Telo i osoblje odgovorno za ocenjivanje sprovode ocenjivanje uz najveći mogući profesionalni integritet i najveću moguću tehničku kompetenciju i ne smeju da budu pod uticajem bilo kakvih pritisaka ili podsticaja, posebno finansijske prirode, koji bi mogli da utiču na njihov sud ili rezultate njihove provere, naročito ukoliko potiču od lica ili grupa lica na koje utiču rezultati ocenjivanja.

c) Telo i osoblje odgovorno za ocenjivanje će naročito biti funkcionalno nezavisno od organa zaduženih za istragu u slučaju nesreće.

d) Telo zapošljava osoblje i poseduje potrebna sredstva za pravilno izvršavanje tehničkih i administrativnih zadataka u vezi sa ocenjivanjem; ono takođe mora da ima pristup opremi potrebnoj za izuzetna ocenjivanja.

e) Osoblje odgovorno za ocenjivanje poseduje:

- odgovarajuće tehničko i stručno obrazovanje,
- zadovoljavajuće poznavanje zahteva koji se odnose na ocenjivanje koje vrši, kao i dovoljnu praksu u vršenju tih ocenjivanja, i
- sposobnost za izradu sertifikata, izveštaja i zapisa koji predstavljaju deo formalnog izveštavanja o izvršenim ocenjivanjima.

f) Nezavisnost osoblja odgovornog za ocenjivanje je zagantovana. Nijedan službenik ne sme biti plaćen, bilo na osnovu broja izvršenih ocenjivanja ili rezultata tih ocenjivanja.

g) Telo zaključuje osiguranje od odgovornosti, osim ukoliko ta odgovornost nije pokrivena od strane države u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom ili ukoliko ocenjivanje vrši direktno država ugovornica.

h) Osoblje tela se obavezuje na čuvanje profesionalne tajne u vezi sa svim što sazna u toku vršenja svojih funkcija (sa izuzetkom nadležnih upravnih organa u državi u kojoj sprovode te aktivnosti) u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima ili bilo kojim pravnim zahtevom i/ili propisima države ugovornice, uključujući po potrebi i zakonodavstvo Evropske zajednice.

4. Odredbe iz tačke 3. primenjuju se po analogiji na organe koji vrše tehničko odobravanje.

5. Država ugovornica, putem obaveštavanja, ili, po potrebi, putem sredstava predviđenim pravom Zajednice ili pravom država koje primenjuju pravo Zajednice na osnovu međunarodnih sporazuma zaključenih sa Evropskom zajednicom, vodi računa o tome da Generalni sekretar bude obavešten o telima odgovornim za sprovođenje ocenjivanja, verifikacije i odobravanja, uz naznaku oblasti za koju je odgovorno svako telo. Generalni sekretar objavljuje i ažurira spisak organa, njihovih identifikacionih brojeva i oblasti za koje su odgovorni.

6. Država ugovornica garantuje odgovarajući nadzor tela navedenih u tački 2. i povlači nadležnost telu koje više ne ispunjava kriterijume navedene u tački 3, i u tom slučaju odmah o tome obaveštava Generalnog sekretara.

7. Država ugovornica koja smatra da organ za ocenjivanje ili odobravanje neke druge države ugovornice, ili telo kojem je on preneo svoju nadležnost, ne ispunjava kriterijume navedene u tački 3, može to pitanje da prosledi Komisiji stručnjaka za tehnička pitanja koja, u roku od četiri meseca, obaveštava dotičnu državu ugovornicu o svim promenama koje je potrebno izvršiti kako bi to telo zadržalo status koji mu je bio dodeljen. U vezi sa tim, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da donese odluku da uputi državu ugovornicu da opozove ili povuče odobrenja izdata na osnovu postupaka sprovedenih od strane navedenih tela ili organa.

Član 6.

Važenje tehničkih sertifikata

1. Tehnički sertifikati izdati od strane nadležnog organa države ugovornice u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima, važe u svim drugim državama ugovornicama. Međutim, kretanje i upotreba na teritoriji tih drugih država podležu uslovima navedenim u ovom članu.

2. Odobrenje za saobraćaj omogućuje železničkim preduzećima da koriste vozilo samo na infrastruktura koje su kompatibilne sa tim vozilom u skladu sa njegovim specifikacijama i drugim uslovima odobrenja; odgovornost je železničkog preduzeća da to obezbedi.

3. Ne dovodeći u pitanje član 3a, odobrenje za saobraćaj izdato za vozilo koje je u skladu sa svim važećim JTP, omogućuje tom vozilu da se slobodno kreće na teritoriji drugih država ugovornica pod uslovom da

a) su svi osnovni zahtevi obuhvaćeni ovim JTP, i

b) da vozilo nije predmet:

- posebnog slučaja;
- otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom;
- odstupanja.

Uslovi za slobodno kretanje mogu takođe da budu navedeni u odgovarajućim JTP.

4. a) Ukoliko je u državi ugovornici izdato odobrenje za saobraćaj za vozilo koje:

- predstavlja poseban slučaj, otvoreno pitanje koje se odnosi na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom ili podleže odstupanju, ili
- nije u skladu sa JTP o voznim sredstvima i svim drugim merodavnim odredbama, ili

b) ukoliko svi osnovni zahtevi nisu obuhvaćeni u JTP, nadležni organi drugih država mogu zatražiti od podnosioca zahteva dodatne tehničke informacije kao što su analiza rizika i/ili ispitivanje vozila pre izdavanja dodatnog odobrenja za saobraćaj.

Za deo vozila koji je u skladu sa JTP ili sa jednim delom JTP, nadležni organi moraju da prihvate verifikacije koje su izvršili drugi nadležni organi u skladu sa JTP. Za drugi deo vozila nadležni organi moraju u

potpunosti da uzmu u obzir tabelu ekvivalentnosti predviđenu članom 13. Jedinostvenih pravila APTU.

Ispunjenost:

- a) identičnih odredbi i odredbi koje su proglašene ekvivalentnim,
- b) odredbi koje se ne odnose na poseban slučaj,
- c) odredbi koje se ne odnose tehničku usaglašenost sa infrastrukturom, neće se ponovo ocenjivati.

5. Tač. 2. i 4. primenjuju se po analogiji na odobravanje tipa konstrukcije.

Član 6a

Priznavanje dokumentacije o postupku

1. Nadležni organi i tela, železnička preduzeća, imaoci i upravljači infrastrukture u svim državama ugovornicama bez odlaganja priznaju ocenjivanje, deklaracije i ostala dokumenta izrađena u skladu sa ovim Jedinostvenim pravilima.

2. Ukoliko su zahtev ili odredba proglašeni kao ekvivalentni u skladu sa članom 13 Jedinostvenih pravila APTU, nije potrebno ponovo vršiti već sprovedena i dokumentovana ocenjivanja i ispitivanja koja se na to odnose.

Član 6b

Priznavanje tehničkih i eksploatacionih ispitivanja

Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da usvoji pravila koja moraju budu obuhvaćena Prilogom ovih Jedinostvenih pravila i zahteve koji moraju da budu obuhvaćeni jednim ili više JTP u vezi sa odredbama o tehničkim inspekcijama, dosijeima o održavanju odobrenih vozila i eksploatacionim ispitivanjima, kao što je proba kočnica voza, i njihovom međusobnom priznavanju.

Član 7.

Propisi koji se primenjuju na vozila

i. Da bi bilo odobreno za međunarodni saobraćaj i da bi zadržalo odobrenje, železničko vozilo mora da bude u skladu sa:

- a) JTP;
- b) odredbama RID, gde se primenjuju.

ii. Ukoliko ne postoje JTP koji se primenjuju na podsistem, tehničko odobravanje se zasniva na važećim nacionalnim tehničkim zahtevima koji se primenjuju u skladu sa članom 12. Jedinostvenih pravila APTU u državi ugovornici u kojoj se podnosi zahtev za tehničko odobravanje.

iii. Ukoliko JTP ne obuhvataju sve osnovne zahteve, ili ukoliko su u pitanju posebni slučajevi ili otvorena pitanja, tehničko odobravanje se zasniva na:

- a) odredbama sadržanim u JTP,
- b) odredbama sadržanim u RID, gde se primenjuju,
- c) važećim nacionalnim tehničkim zahtevima koji se primenjuju u skladu sa članom 12. Jedinostvenih pravila APTU.

Član 7a

Odstupanja

Komisija stručnjaka za tehnička pitanja usvaja smernice ili obavezujuće odredbe u vezi sa odstupanjima od odredbi iz člana 7. i metodama ocenjivanja koje mogu da se koriste ili će se koristiti.

Član 8.

Propisi koji se primenjuju na železničku infrastrukturu

1. Da bi se garantovalo da će vozilo koje je odobreno za međunarodni saobraćaj u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima bezbedno saobraćati na železničkoj infrastrukturi i da će sa njom biti kompatibilno, ta železnička infrastruktura mora da bude u skladu sa:

- a) odredbama sadržanim u JTP, i
- b) odredbama sadržanim u RID-u, ukoliko su primenljive.

2. Odobravanje infrastrukture i kontrola njenog održavanja i dalje se regulišu važećim odredbama u državi ugovornici u kojoj se nalazi infrastruktura.

3. Čl. 7. i 7a primenjuju se po analogiji i na infrastrukturu.

Član 9.

Propisi o saobraćaju

1. Železnička preduzeća koja eksploatišu železnička vozila odobrena za međunarodni saobraćaj dužna su da poštuju propise koji se odnose na eksploataciju vozila u međunarodnom saobraćaju, navedene u JTP.

2. Preduzeća i uprave koje u državama ugovornicama upravljaju infrastrukturom, uključujući i sisteme za bezbednost i kontrolu saobraćaja, koja je namenjena i odgovarajuća za upotrebu u međunarodnom saobraćaju, moraju da poštuju tehničke propise navedene u JTP i moraju da ih stalno ispunjavaju prilikom gradnje i upravljanja tom infrastrukturom.

Član 10.

Podnošenje zahteva i izdavanje tehničkih sertifikata
i deklaracije i relevantni uslovi

1. Izdavanje tehničkog sertifikata se odnosi na tip konstrukcije železničkog vozila ili na samo železničko vozilo.

2. Zahtev za izdavanje tehničkog sertifikata može da podnese:

- a) proizvođač,
- b) železničko preduzeće,
- c) imalac vozila,
- d) vlasnik vozila,
- e) upravljač infrastrukture.

3. Zahtev za tehnički sertifikat, uključujući i odgovarajuće deklaracije, može biti podnet bilo kom nadležnom organu ili telu u okviru svoje nadležnosti predviđenih članom 5, u jednoj od država ugovornica.

4. Ukoliko se član 6. stav 4. primenjuje na vozilo, podnosilac zahteva navodi države ugovornice (ukoliko je potrebno i pruge) za koje se zahtevaju tehnički sertifikati u cilju slobodnog saobraćanja; u tom slučaju, nadležni organi i uključena tela za ocenjivanje usaglašenosti moraju da sarađuju kako bi se olakšao postupak za podnosioca zahteva.

5. Sve troškove postupka odobravanja snosi podnosilac zahteva, osim ukoliko nije drugačije predviđeno važećim zakonima i propisima u državi u kojoj se izdaje odobrenje. Zabranjeno je izdavanje tehničkih odobrenja u svrhe ostvarivanja profita.

5a. Sve odluke, ocenjivanja, ispitivanja, itd, sprovode se bez diskriminacije.

6. Podnosilac zahteva izrađuje i prilaže uz svoj zahtev tehničku dokumentaciju i dokumentaciju o održavanju koja sadrži informacije zahtevane u JTP. Telo za ocenjivanje usaglašenosti tu dokumentaciju proverava, koriguje je i dodaje joj odgovarajuće informacije kako bi ona odražavala svojstva vozila.

7. Ocenjivač opisuje svako izvršeno ocenjivanje u izveštaju o ocenjivanju kojim se potvrđuju izvršena ocenjivanja i navode odredbe u odnosu na koje je vršeno ocenjivanje usaglašenosti, kao i da li je predmet uspešno prošao ocenjivanje ili ne.

8. Onaj ko traži dozvolu za korišćenje vozila po pojednostavljenom postupku za tehničko odobravanje (član 4, tačka 1, pod b), mora uz zahtev priložiti dozvolu za tip izdatu u skladu sa članom 11, tačka 2, i mora na odgovarajući način dokazati da vozila za koja traži dozvolu za korišćenje odgovaraju tom tipu konstrukcije.

9. Tehnički sertifikat se u principu dodeljuje na neograničen period; njegovo polje primene može biti opšte ili ograničeno.

10. Ukoliko dođe do izmene merodavnih odredbi propisa navedenih u članu 7, na osnovu kojih je odobren tip konstrukcije, i ako merodavne prelazne odredbe ne mogu da se primene, država ugovornica u kojoj je izdata dozvola za tip, nakon konsultacija sa drugim državama u kojima je dozvola važeća u skladu sa članom 6, odlučuje da li dozvola može da zadrži svoje važenje ili mora da bude obnovljena. Kriterijumi za proveru u slučaju obnovljenog odobrenja za tip mogu da se odnose samo na izmenjene odredbe. Obnavljanje odobrenja za tip ne utiče na odobrenja za saobraćaj koja su već dodeljena na osnovu prethodno odobrenih tipova.

11. U slučaju obnove ili unapređenja, naručilac ili proizvođač šalje dotičnoj državi ugovornici dokumentaciju sa opisom projekta. Država ugovornica proučava tu dokumentaciju i, uzimajući u obzir strategiju sprovođenja navedenu u važećim JTP, odlučuje o tome da li obim radova zahteva novo odobrenje za saobraćaj u smislu ovih Jedinstvenih pravila.

Novo odobrenje za saobraćaj je neophodno u svim slučajevima kada predviđeni radovi mogu nepovoljno da utiču na opšti nivo bezbednosti predmetnog podsistema. Ukoliko je potrebno novo odobrenje, država ugovornica odlučuje u kojoj meri odgovarajuće odredbe JTP moraju da se primene na projekat.

Država ugovornica donosi odluku najkasnije četiri meseca nakon podnošenja kompletne dokumentacije od strane podnosioca zahteva.

Ukoliko je potrebno novo odobrenje za saobraćaj i ukoliko se JTP ne primenjuju u potpunosti, država ugovornica Generalnog sekretara obaveštava o:

- a) razlogu iz kojeg se JTP ne primenjuju u potpunosti,
- b) tehničkim karakteristikama koje se primenjuju umesto JTP,
- c) telima odgovornim za pribavljanje informacija koje se zahtevaju pod a) i b).

Generalni sekretar objavljuje dostavljene informacije na Veb sajtu Organizacije.

12. Tačka 11. primenjuje se po analogiji na dozvolu za tip i na sve deklaracije koje se odnose na konstrukciju ili elemente predmetne konstrukcije.

Član 10a

Pravila za povlačenje ili suspendovanje tehničkih sertifikata

1. Ukoliko neki drugi nadležni organ države ugovornice, a ne onaj koji je izdao (prvo) odobrenje za saobraćaj, otkrije neusaglašenost, dužan je da o tome detaljno obavesti (prvi) organ koji je izdao odobrenje; ukoliko se neusaglašenost odnosi na dozvolu za tip, o tome se takođe obaveštava organ koji ju je izdao.

2. Dozvola za korišćenje može biti povučena:

a) ukoliko železničko vozilo više nije u skladu sa:

- propisima navedenim u JTP i važećim nacionalnim odredbama u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU,

- posebnim uslovima za njegovo odobravanje u skladu sa članom 7a,

- propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID.

b) ukoliko imalac ne ispuni zahtev nadležnog organa da ispravi nedostatke u propisanom roku.

c) ukoliko se ne ispune ili ne poštuju propisi i uslovi koji proizilaze iz ograničenog odobrenja u skladu sa članom 10, tačka 10.

3. Samo organ koji je izdao dozvolu za tip ili dozvolu za korišćenje može da povuče te dozvole.

4. Dozvola za korišćenje se suspenduje:

a) ukoliko se ne izvrše tehničke kontrole, inspekcije, radovi na održavanju i servisiranje železničkog vozila kao što je navedeno u dokumentaciji o održavanju, u JTP i posebnim uslovima za odobravanje predviđenim članom 7a ili propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID (ili ukoliko se ne poštuju rokovi);

b) ukoliko se, u slučaju teškog oštećenja železničkog vozila, ne ispuni nalog nadležnog tela za stavljanje vozila na uvid;

c) u slučaju nepoštovanja ovih Jedinstvenih pravila i propisa navedenih u JTP;

d) ukoliko se ne poštuju važeće nacionalne odredbe koje se primenjuju u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU ili odredbe koje su proglašene ekvivalentnim u skladu sa članom 13. Jedinstvenih pravila APTU. Važenje dozvole se suspenduje za jednu ili više država ugovornica na koje se odnosi.

5. Dozvola za korišćenje postaje nevažeća ukoliko je železničko vozilo povučeno iz saobraćaja. O povlačenju iz saobraćaja se obaveštava nadležni organ koji je izdao odobrenje za saobraćaj.

6. Tačke od 1. do 4. primenjuju se po analogiji na dozvolu za tip.

Član 10b

Pravila ocenjivanja i procedure

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja je nadležna za usvajanje dodatnih obavezujućih odredbi u vezi sa ocenjivanjem i pravilima koja se odnose na procedure za tehničko odobravanje.

2. Osim toga, ne dolazeći na bilo koji način u sukob sa odredbama koje je propisala Komisija stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa tačkom 1, države ugovornice ili regionalne organizacije mogu da usvoje (ili zadrže) odredbe u vezi sa obaveznim, detaljnim i nediskriminatornim procedurama koje se odnose na ocenjivanje i zahteve u vezi sa deklaracijama. Obaveštenje o tim odredbama se dostavlja Generalnom sekretaru koji o tome obaveštava Komisiju stručnjaka za tehnička pitanja, a objavljuje ih Organizacija.

Član 11.

Tehnički sertifikati i deklaracije

1. Odobrenje tipa konstrukcije i odobrenje za saobraćaj dokazuju se odvojenim dokumentima pod sledećim nazivima: „Dozvola za tip” i „Dozvola za korišćenje”.

2. Dozvola za tip:

a) navodi projektanta i predviđenog proizvođača za tip konstrukcije železničkog vozila;

b) sadrži tehničku dokumentaciju i dokumentaciju o održavanju u prilogu;

c) ukoliko je potrebno, navodi posebna ograničenja i uslove saobraćanja za tip konstrukcije železničkog vozila i za železnička vozila koja odgovaraju tom tipu konstrukcije;

d) sadrži jedan ili više izveštaja o ocenjivanju u prilogu;

e) ukoliko je potrebno, navodi sve izdate deklaracije (o usaglašenosti i verifikaciji) koje se na to odnose;

f) navodi nadležni organ koji je izdao dozvolu, datum izdavanja, i sadrži potpis nadležnog organa;

g) ukoliko je potrebno, sadrži rok važenja.

3. Dozvola za korišćenje obuhvata:

a) sve informacije navedene u tački 2, i

b) jedan ili više identifikacionih kodova jednog ili više vozila obuhvaćenih dozvolom;

c) informacije o imaocu jednog ili više železničkih vozila obuhvaćenih dozvolom na dan njenog izdavanja;

d) ukoliko je potrebno, rok važenja.

4. Dozvola za korišćenje može obuhvatati grupu pojedinačnih vozila istog tipa i u tom slučaju informacije zahtevane u skladu sa tačkom 3. navode se posebno za svako vozilo u grupi, a tehnička dokumentacija sadrži spisak dokumentacije o izvršenim ispitivanjima na svakom vozilu.

5. Tehnička dokumentacija i dokumentacija o održavanju sadrže informacije koje se zahtevaju u skladu sa odredbama iz JTP.

6. Dozvole se štampaju na jednom od radnih jezika u skladu sa članom 1, tačka 6. Konvencije.

7. Dozvole i deklaracije se izdaju podnosiocu zahteva.

8. Dozvola za korišćenje se vezuje za predmet. Kada se vozilo pusti u saobraćaj, imalac dozvole za korišćenje (uključujući tehničku dokumentaciju i dokumentaciju o održavanju), ukoliko on nije aktuelni imalac u trenutku korišćenja vozila, bez odlaganja dostavlja dozvolu aktuelnom imaocu, zajedno sa dosijeom o

održavanju, i stavlja mu na raspolaganje sva detaljna (dodatna) uputstva u vezi sa eksploatacijom i održavanjem koja su još uvek u njegovom posedu.

9. Tačka 8. primenjuje se po analogiji na vozila i železnička sredstva odobrena u skladu sa članom 19, pri čemu je dokumentacija o kojoj je reč dokumentacija vezana za odobravanje kao i bilo koja druga dokumentacija koja sadrži informacije koje su u celosti ili delimično slične informacijama koje su uključene u zahteve za tehničku dokumentaciju, dokumentaciju o održavanju i dosije o održavanju.

Član 12.

Jedinstveni obrasci

1. Organizacija propisuje jedinstvene obrasce za dozvole navedene u članu 11, za deklaracije o kojima je doneta odluka u skladu sa članom 4, tačka 2. i za izveštaj o ocenjivanju u skladu sa članom 10, tačka 7.

2. Obrasce priprema i usvaja Komisija stručnjaka za tehnička pitanja.

3. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da donese odluku da odobri dozvole i deklaracije izdate na obrascu koji nije propisan Jedinstvenim pravilima, ukoliko on sadrži potrebne informacije u skladu sa članom 11, kako bi te dozvole i deklaracije bile priznate kao ekvivalentna zamena.

Član 13.

Registri

1. Organizacija formira i ažurira registar u vidu banke elektronskih podataka koji sadrži informacije o železničkim vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje i tipove konstrukcija za koje je izdata dozvola za tip. Registar obuhvata železnička vozila odobrena za saobraćaj u skladu sa članom 19; on može da obuhvata železnička vozila koja su odobrena samo za nacionalni saobraćaj.

2. Banka podataka takođe obuhvata registar koji sadrži informacije o nadležnim organima i telima kojima je nadležnost prenetu u skladu sa članom 5, kao i akreditovane/priznate kontrole u skladu sa članom 15, tačka 2.

3. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može odlučiti da u banku podataka uključi druge podatke koji će se koristiti u železničkom saobraćaju, kao što su informacije u vezi sa deklaracijama, inspekcijama i održavanjem odobrenih vozila (uključujući i sledeću predviđenu inspekciju), kao i informacije u vezi sa incidentima i nesrećama i registrima u kojima se navodi šifriranje vozila, lokacijama, železničkim preduzećima, imaocima, upravljačima infrastrukture, radionicama, proizvođačima, licima zaduženim za održavanje (ECM), itd.

4. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja određuje tehničku i funkcionalnu arhitekturu banke podataka, kao i potrebne podatke, vreme i način na koji će se podaci dostavljati, vrstu prava pristupa i ostale administrativne i organizacione aspekte, uključujući i vrstu strukture baze podataka koja će se primenjivati. U svakom slučaju, generalni sekretar mora bez odlaganja da bude obavešten o promeni imaoca, lica zaduženog za održavanje, povlačenju iz saobraćaja, zvaničnim imobilizacijama, suspenziji i povlačenju dozvola, deklaracija i drugih dokumenata, kao i o izmenama izvršenim na vozilu koje odstupaju od odobrenog tipa konstrukcije.

5. U cilju primene ovog člana, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja će uzimati u obzir registre uspostavljene od strane država ugovornica i regionalnih organizacija kako bi se smanjili svi prekomerni troškovi za

zainteresovane strane, kao što su regionalne organizacije, države ugovornice, nadležni organi i industrija. Kako bi se takođe i troškovi za Organizaciju sveli na minimum i u cilju dobijanja koherentnih sistema registara, sve zainteresovane strane će sa Organizacijom usklađivati svoje planove i razvoj registara koji ulaze u polje primene ovih Jedinostvenih pravila.

6. Podaci registrovani u banci podataka smatraju se *prima facie* dokazom o tehničkom odobrenju železničkog vozila.

7. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može odlučiti da troškove formiranja i funkcionisanja banke podataka u celosti ili delimično snose korisnici; dostava i izmena podataka će biti besplatni, dok se za konsultaciju podataka može odrediti plaćanje takse.

Član 14.

Natpisi i oznake

1. Železnička vozila odobrena za saobraćaj moraju imati:

a) oznaku na osnovu koje se jasno vidi da su odobrena za međunarodni saobraćaj u skladu sa ovim Jedinostvenim pravilima, i

b) ostale natpise i oznake propisane u JTP, uključujući i jedinstveni identifikacioni kod (broj vozila).

Nadležni organ koji izdaje odobrenje za saobraćaj dužan je da se uveri da je svakom vozilu dodeljen alfanumerički identifikacioni kod. Taj kod, koji sadrži kod zemlje (prve) države koja je odobrila vozilo, mora da se istakne na svakom vozilu i da se unese u Nacionalni registar vozila (NRV) te države, kao što se to zahteva u skladu sa članom 13.

2. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja određuje oznaku predviđenu u tački 1, pod a), kao i prelazne periode tokom kojih železnička vozila koja su odobrena za međunarodni saobraćaj mogu da nose natpise i oznake koji odstupaju od natpisa i oznaka propisanih u tački 1.

Član 15.

Održavanje

1. Železnička vozila i druga železnička sredstva moraju biti dobro održavana kako bi bila u skladu sa odredbama navedenim u JTP i kako bi ih stalno ispunjavala, kao i da njihovo stanje ne bi ni na koji način uticalo na bezbednost saobraćaja i ugrožavalo infrastrukturu, životnu sredinu i zdravlje ljudi tokom vožnje ili njihovog korišćenja u međunarodnom saobraćaju. U tu svrhu, železnička vozila i druga železnička sredstva moraju da budu na raspolaganju za servisiranje, inspekcije i održavanje, kao što je propisano u dokumentaciji o održavanju koja je u prilogu dozvole za korišćenje, u JTP, u posebnim uslovima za odobravanje u skladu sa članom 7a i u odredbama navedenim u RID.

2. Svakom vozilu se pre odobrenja za saobraćaj ili upotrebe na mreži dodeljuje lice zaduženo za održavanje (ECM) koje se registruje u banci podataka predviđenoj u članu 13. Lice zaduženo za održavanje može da bude železničko preduzeće, upravljač infrastrukture ili imalac. Lice zaduženo za održavanje, primenom sistema za održavanje, garantuje da vozila čije im je održavanje povereno mogu potpuno bezbedno da saobraćaju. Lice zaduženo za održavanje može samo da održava vozila ili da koristi usluge radionica za održavanje sa kojima je zaključilo ugovore.

Lice zaduženo za održavanje teretnih kola mora da poseduje važeći sertifikat izdat od strane spoljnog kontrolora, koji je akreditovan/priznat u jednoj od država ugovornica.

Komisija stručnjaka za tehnička pitanja usvaja dodatna detaljna pravila o sertifikaciji i kontroli lica zaduženih za održavanje, akreditovanih/priznatih kontrolora, njihovoj akreditaciji/priznavanju, kao i o kontrolama i sertifikatima o kontroli. U tim pravilima se navodi da li su ekvivalentna kriterijumima koji se primenjuju na sistem za sertifikaciju lica zaduženih za održavanje usvojenim u okviru Evropske zajednice ili u državama koje primenjuju zakonodavstvo zajednice na osnovu međunarodnih sporazuma zaključenih sa Evropskom zajednicom.

Navedena pravila, koja obuhvataju takođe i pravila koja se odnose na povlačenje i suspendovanje sertifikata i akreditacija, definišaću se u prilogu ovih Jedinistvenih pravila i činiće njihov sastavni deo.

3. Železničko preduzeće je odgovorno za bezbedan saobraćaj svojih vozova i dužno je da vodi računa da se vozila koja prevoze pravilno održavaju. U skladu sa tim, lice zaduženo za održavanje je dužno da obezbedi da se železničkom preduzeću stave na raspolaganje pouzdane informacije u vezi sa podacima i postupkom održavanja, a železničko preduzeće je dužno da licu zaduženom za održavanje na vreme dostavi podatke i informacije u vezi sa eksploatacijom tih vozila i drugih železničkih sredstava za koje je to lice zaduženo. U oba slučaja, ti podaci i informacije se navode u Prilogu navedenom u tački 2.

4. Lice zaduženo za održavanje vozila koje je odobreno dužno je da vodi i ažurira dosije o održavanju koji se odnosi na vozilo. Dosije se stavlja na raspolaganje nadležnom nacionalnom organu radi kontrole.

5. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da usvoji smernice ili propise o sertifikaciji i kontroli radionica za održavanje i o međusobnom priznavanju sertifikata i kontrole. Propisi predviđeni ovom tačkom definišaću se u Prilogu uz ova Jedinistvena pravila i činiće njihov sastavni deo, a objavljuju se na veb sajtu Organizacije.

Član 16.

Nesreće, incidenti teška oštećenja

1. U slučaju nesreće, incidenta ili teškog oštećenja železničkih vozila, sve umešane strane (upravljajući infrastrukturu, imaoći, lica zadužena za održavanje, zainteresovana železnička preduzeća i, ako je potrebno, drugi akteri) dužni su da:

- a) bez odlaganja preduzmu sve potrebne mere kako bi omogućili bezbednost železničkog saobraćaja, poštovanje životne sredine i zdravlja ljudi, i
- b) utvrde uzroke nesreće, incidenta ili teškog oštećenja.

1a Merama predviđenim u tački 1. mora da se koordinira. Tu koordinaciju je dužan da sprovodi upravljač infrastrukture, osim ukoliko nije drugačije propisano važećim odredbama u dotičnoj državi. Pored istrage koju su dužne da sprovedu umešane strane, država ugovornica može da zahteva da se sprovede i nezavisna istraga.

2. Smatra se da je vozilo teško oštećeno ukoliko više ne može da se popravi manjom intervencijom koja bi mu omogućila da se priključi kompoziciji voza i da saobraća na sopstvenim točkovima bez opasnosti po saobraćaj. Ukoliko popravka može da se izvrši u roku kraćem od sedamdeset i dva sata ili ukoliko su

ukupni troškovi manji od 0,18 miliona prava povlačenja, ne smatra se da je došlo do teškog oštećenja.

3. O nesrećama, incidentima, i teškim oštećenjima se odmah obaveštava nadležni organ ili telo koje je odobrilo vozilo za saobraćaj. Taj organ ili telo može da zahteva da se oštećeno vozilo, koje je eventualno već popravljeno, stavi na uvid kako bi se ispitala važnost odobrenja za saobraćaj. Ukoliko je potrebno, postupak odobravanja za saobraćaj mora da se ponovi.

4. Države ugovornice vode evidencije, objavljuju izveštaje o istrazi koji obuhvataju njihove zaključke i preporuke, obaveštavaju organ zadužen za izdavanje odobrenja i Organizaciju o uzrocima nesreća, incidenata, i teških oštećenja u međunarodnom saobraćaju koja su se desila na njihovoj teritoriji. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da prouči uzroke ozbiljnih nesreća, incidenata, i teških oštećenja u međunarodnom saobraćaju u cilju da, ukoliko je moguće, unapredi propise o konstrukciji i eksploataciji železničkih vozila i drugih železničkih sredstava navedenih u JTP i može, ako je potrebno, u kratkom roku da naloži državama ugovornicama da suspenduju predmetne dozvole za korišćenje, dozvole za tip ili izdate deklaracije.

5. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da izradi i usvoji dodatna obavezujuća pravila koja se odnose na istragu nesreća, incidenata i teških oštećenja, zahteve u vezi nezavisnih državnih istražnih organa kao i obrazac i sadržaj izveštaja. Ona takođe može da izmeni vrednosti/brojeve predviđene u tački 2. i u članu 2. pod ff).

Član 17.

Isključivanje iz saobraćaja i odbijanje vozila

1. Nadležni organ, drugo železničko preduzeće ili upravljač infrastrukture ne mogu odbiti ili isključiti iz saobraćaja železnička vozila kako bi ih sprečili da saobraćaju na kompatibilnim železničkim infrastrukturama ukoliko su ona u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima, propisima iz JTP, eventualnim posebnim uslovima za odobravanje definisanim od strane organa za odobravanje, kao i propisima o konstrukciji i eksploataciji iz RID.

2. Pravo nadležnog organa da ispita vozilo i da ga isključi iz saobraćaja se ne dovodi u pitanje ukoliko se posumnja u nepoštovanje tačke 1; međutim, trebalo bi što pre izvršiti ispitivanje koje omogućuje da se dobiju precizne informacije, a u svakom slučaju u roku od dvadeset i četiri sata.

3. Međutim, ukoliko država ugovornica ne suspenduje ili povuče sertifikat u roku određenom u skladu sa članom 5. tačka 7. ili sa članom 16. tačka 4, druge države ugovornice su ovlašćene da odbiju ili isključe iz saobraćaja jedno ili više predmetnih vozila.

Član 18.

Nepoštovanje propisa

1. Izuzimajući tačku 2. i član 10a, tačka 4, pod c), pravne posledice koje proisteknu iz nepoštovanja ovih Jedinstvenih pravila i JTP regulišu se važećim odredbama u državi ugovornici čiji je nadležni organ dodelio prvo odobrenje za saobraćaj, uključujući i pravila koja se odnose na sukob zakona.

2. Posledice u oblasti građanskog i krivičnog prava koje proisteknu iz nepoštovanja ovih Jedinstvenih pravila i JTP regulišu se, što se tiče infrastrukture, važećim odredbama u državi ugovornici u kojoj upravljač infrastrukture ima sedište, uključujući i pravila koja se odnose na sukob zakona.

Član 19.

Prelazne odredbe

1. Član 3. tačka 1. se primenjuje na unapređena, obnovljena i postojeća vozila. Prelazne odredbe navedene u ovom članu odnose se na vozila koja su odobrena za međunarodni saobraćaj u skladu sa RIV i RIC ili drugim merodavnim međunarodnim sporazumima i koja su u skladu sa tim obeležena.

2. Na dan stupanja na snagu ovih Jedinistvenih pravila, postojeća vozila sa oznakama RIV ili RIC koje dokazuju njihovu usaglašenost sa tehničkim odredbama sporazuma RIV 2000 (izdanje revidovano 1. januara 2004. godine) ili sporazuma RIC, odobrena od jedne države ugovornice, smatraju se odobrenim za saobraćaj na mrežama država ugovornica pod uslovom da su kompatibilna sa železničkim infrastrukturama (što se određuje oznakama na vagonu).

2a Postojeća vozila koja nemaju oznake RIV ili RIC, već su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa bilateralnim ili multilateralim sporazumima između država ugovornica o kojima je Organizacija obaveštena, takođe se smatraju odobrenim za saobraćaj na mrežama koje pokriva predmetni sporazum.

3. Prelazno odobrenje u skladu sa tač.2 i 2a važi sve dok vozilu ne zatreba novo odobrenje u skladu sa članom 10, tačka 11.

4. Natpisi RIV, RIC ili druge oznake na vozilu prihvaćene od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, kao i podaci sačuvani u bazi podataka predviđenoj članom 13, smatraju se dovoljnim dokazima o odobravanju. Svaka nedozvoljena izmena ove oznake se smatra prevarom i podleže sudskom gonjenju u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom.

5. Bez obzira na ovu prelaznu odredbu, vozilo i njegova dokumentacija moraju da budu u skladu sa važećim odredbama JTP u vezi sa obeležavanjem i održavanjem; takođe mora da se garantuje usaglašenost sa važećim odredbama RID, gde je to potrebno. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može takođe da donese odluku da odredbe koje se odnose na bezbednost, unete u JTP, moraju da se poštuju u određenom roku, nezavisno od bilo koje prelazne odredbe.

6. Postojeća vozila koja ne spadaju u polje primene tač. 2. i 2a, mogu da budu odobrena za saobraćaj na osnovu zahteva podnetog nadležnom organu. Nadležni organ može da zahteva da podnosilac zahteva dostavi dodatne tehničke informacije, odnosno analizu rizika i/ili ispitivanja vozila, pre izdavanja dodatnog odobrenja za saobraćaj. Međutim, nadležni organi su dužni da u punoj meri uzmu u obzir tabelu ekvivalentnosti navedenu u članu 13. Jedinistvenih pravila APTU.

7. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može usvojiti druge prelazne odredbe.

Član 20.

Sporovi

Sporove koji se odnose na tehničko odobravanje železničkih vozila i drugih železničkih sredstava namenjenih za korišćenje u međunarodnom saobraćaju može da rešava Komisija stručnjaka za tehnička pitanja, ukoliko se ne reše putem neposrednih pregovora između umešanih strana. Takvi sporovi takođe mogu da se vode pred arbitražnim sudom, u skladu sa procedurom navedenom u Delu V Konvencije.

Član 3.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije - Međunarodni ugovori”.

O B R A Z L O Ž E N J E

1. Pravni osnov za donošenje zakona

Pravni osnov za donošenje Zakona o potvrđivanju izmena i dopuna Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni glasnik RS” broj: 102/07) (u daljem tekstu: Konvencija), koje su doneli nadležni organi Međuvladine organizacije za međunarodne železničke prevoze (OTIF), sadržan je u članu 99. tačka 1. podtačka 4. Ustava Republike Srbije, prema kojem Narodna skupština potvrđuje međunarodne ugovore kada je zakonom predviđena obaveza njihovog potvrđivanja.

2. Razlozi za potvrđivanje međunarodnog ugovora

Nadležni organi Međuvladine organizacije za međunarodne železničke prevoze OTIF su, u skladu sa odredbama Konvencije koje se odnose na nadležnost za donošenje izmena i dopuna Konvencije, doneli su sledeće izmene i dopune Konvencije:

- Revizionna komisija je na 24. sednici održanoj 23-25. juna 2009. godine u Bernu donela izmene članova 9. i 27. Konvencije u užem smislu i izmene i dopune Dodatka E Konvencije (CUI), Dodatka F Konvencije (APTU) i Dodatka G Konvencije (ATMF);
- Komisija stručnjaka za tehnička pitanja je na 3. zasedanju 11. i 12. februara 2009. godine u Bernu donela priloge 1-A, 1-B, 1-C i 1-E Dodatka F Konvencije (APTU), koji čine sastavni deo Konvencije.
- Revizionna komisija je usvojila izmene članova 9. i 27. COTIF imajući u vidu kretanja u upotrebi zlatnog franka i u ulozi Međunarodnog monetarnog fonda (MMF), poštujući zahteve Reviziora.
- Izmene i dopune Dodatka E Konvencije (CUI) donetih u cilju rešavanja problema neusaglašenosti odredaba ovog priloga sa pravom Evropske unije, posebno sa Direktivama 2001/14/EZ, 2004/49/EZ i 2004/51/EZ, kao i sa Uredbom (EZ) broj 1371/2007.
- Izmene i dopune Konvencije, u delu koji se odnosi na Dodatak F Konvencije (APTU) i Dodatak G Konvencije (ATMF), kao i na priloge 1-A, 1-B, 1-C i 1-E Dodatka F Konvencije (APTU), izvršene u cilju usaglašavanja Konvencije sa pravom Evropske unije u oblasti interoperabilnosti železničkog sistema, odnosno Direktivom 2008/57/EZ.
- Izmene i dopune Konvencije koje je donela Revizionna komisija stupile su na snagu 1. decembra 2010. godine, u skladu sa članom 35. Konvencije, o čemu je Generalni sekretar OTIF obavestio države članice dopisom broj A 55-24/503.2010 od 25. maja 2010. godine.
- Izmene i dopune Konvencije koje je donela Komisija stručnjaka za tehnička pitanja, odnosno priloge 1-A, 1-B, 1-C i 1-E Dodatka F Konvencije (APTU), stupili su na snagu 1. avgusta 2009. godine, u skladu sa članom 35. Konvencije, o čemu je Generalni sekretar OTIF obavestio države članice dopisom broj A 92-03/504.2009 od 7. jula 2009. godine.

Potvrđivanje izmena i dopuna Konvencije vrši se sa ciljem nesmetane primene ove konvencije, koja ima za cilj unapređenje, poboljšanje i olakšanje međunarodnog železničkog prevoza u svakom pogledu, između ostalog, i uspostavljanjem jedinstvenog pravnog sistema u relevantnim oblastima.

3. Objašnjenje osnovnih pravnih instituta zakona

Odredbom člana 1. Zakona predviđa se potvrđivanje izmena i dopuna Konvencije koje su doneli nadležni organi Međuvladine organizacije za međunarodne železničke prevoze (OTIF), odnosno izmene članova 9. i 27. Konvencije u užem smislu, izmene i dopune Dodatka E Konvencije (CUI), Dodatka F Konvencije (APTU) i Dodatka G Konvencije (ATMF), koje je donela Reviziona komisija OTIF na 24. sednici održanoj 23-25. juna 2009. godine u Bernu, kao i priloga 1-A, 1-B, 1-C i 1-E Dodatka F (APTU) Konvencije, koji čine sastavni deo Konvencije, koje je donela Komisija stručnjaka za tehnička pitanja na 3. zasedanju 11. i 12. februara 2009. godine u Bernu.

Odredba člana 2. Zakona sadrži tekst izmena i dopuna Konvencije u originalu na francuskom jeziku i u prevodu na srpski jezik.

U odredbi člana 3. Zakona uređuje se stupanje na snagu ovog zakona.

4. Analiza efekata propisa

Potvrđivanjem izmena i dopuna Konvencije ne nastaju finansijske obaveze za Republiku Srbiju.

5. Procena finansijskih sredstava potrebnih za sprovođenje zakona

Za sprovođenje zakona nije potrebno obezbediti dodatna finansijska sredstva u budžetu Republike Srbije, osim već odobrenog povećanja broja zaposlenih u Direkciji za železnice zbog novih i proširenih obaveza država članica OTIF, predviđenih izmenama Konvencije koje se potvrđuju ovim zakonom, a koje su definisane kao nadležnosti Direkcije u predlogu Zakona o železnici koji se nalazi u skupštinskoj proceduri.

Naime, Odlukom Vlade o izmeni Odluke o maksimalnom broju zaposlenih u organima državne uprave, javnim agencijama i organizacijama za obavezno socijalno osiguranje povećan je maksimalan broj zaposlenih u Direkciji za železnice sa 30 na 35 izvršilaca, a što će se u skladu sa Projekcijom plana budžeta realizovati do 2013 godine sa sledećom dinamikom: u 2011. godini odobrena su sredstva za tri izvršioca, u 2012. godini planirano je proširenje sredstava za još jednog izvršioca, i u 2013. godini takođe je planirano proširenje sredstava za još jednog izvršioca.