

66**SDĚLENÍ****Ministerstva zahraničních věcí**

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že ve dnech 9. – 10. září 2009 byly v Bernu přijaty změny Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).¹⁾

Se změnami vyslovil souhlas Parlament České republiky.

Listina o přijetí změn Českou republikou, podepsaná prezidentem republiky dne 16. června 2016, byla uložena u vlády Švýcarské konfederace, deponitáře Úmluvy, dne 29. července 2016.

Změny Úmluvy vstoupily v platnost podle článku 34 § 2 Úmluvy dne 1. prosince 2010 a tímto dnem vstoupily v platnost i pro Českou republiku.

Francouzské znění změn a jejich překlad do českého jazyka se vyhláší současně.

Listina o přijetí změn obsahovala odvolání výhrady²⁾, která byla učiněna dne 19. prosince 2008 a která nabyla účinnosti dne 31. prosince 2009, že Česká republika nebude uplatňovat následující přípojky k Úmluvě:

CUI – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě – Přípojek E k Úmluvě;

APTU – Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál, určený k používání v mezinárodní dopravě – Přípojek F k Úmluvě;

ATMF – Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu, určeného k používání v mezinárodní dopravě – Přípojek G k Úmluvě.

Výhrada byla odvolána ke dni 29. července 2016.

¹⁾ Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) přijatá v Bernu dne 9. května 1980 byla vyhlášena pod č. 8/1985 Sb. Změny a doplňky Úmluvy byly vyhlášeny pod č. 61/1991 Sb., č. 251/1991 Sb., č. 29/1998 Sb., č. 60/1999 Sb., č. 9/2002 Sb. m. s., č. 46/2003 Sb. m. s., č. 8/2004 Sb. m. s., č. 34/2005 Sb. m. s., č. 19/2007 Sb. m. s. a č. 19/2011 Sb. m. s. Protokol týkající se změn Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě, přijatý v Bernu dne 20. prosince 1990 byl vyhlášen pod č. 274/1996 Sb. Protokol o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě přijatý ve Vilniusu dne 3. června 1999 byl vyhlášen pod č. 65/2016 Sb. m. s.

²⁾ Text výhrady byl vyhlášen pod č. 43/2010 Sb. m. s.

OTIF

**ORGANISATION
INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX
FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION
FÜR DEN INTERNATIONALEN
EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION
FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.1
21.12.2009**

Original : EN

24^{ème} session

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

OTIF**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES****ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR****INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL****Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee****CR 24/NOT/Add.1
21.12.2009**

Original : EN

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.

OTIF**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES****ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR****INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL****Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee****CR 24/NOT/Add.2
21.12.2009**

Original : EN

24^{ème} sessionRévision 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 »

OTIF**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES****ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR****INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL****Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee****CR 24/NOT/Add.3
21.12.2009**

Original : EN

24^{ème} sessionRévision 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

- a) « 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 ;
- b) « 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 ;
- c) « 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 ;
- d) « 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 ;
- e) « norme technique » désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres ;
- f) « véhicule de traction » désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction ;
- g) « 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 :

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

- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international ;
 - c) 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,
- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ;
 - b) 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 :
- a) tout État partie ;
 - b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;
 - c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire ; l'article 3, § 2, est pris en compte ;
 - d) 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 :
- a) tout État partie ;
 - b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;
 - c) 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
- a) la PTU adoptée et notifiée ;
 - b) la date de son entrée en vigueur ;
 - c) la liste des États parties auxquels elle s'applique ;
 - d) 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 :
- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système) ;
 - b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes ;
 - c) 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 moyeu et/ou de véhicules ;
 - d) 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 ;
 - e) 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 ;
 - f) 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

- g) 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 :
- a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et
- b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

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 :
- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties ;
 - b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes ;
 - c) 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**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES****ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR****INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL****Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee****CR 24/NOT/Add.4
21.12.2009**

Original : EN

24^{ème} sessionRévision 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 :

- a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements 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 ;
- b) « 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 :
 - a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
 - b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
 - c) 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

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et
- b) 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
- c) à condition que ces STI 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 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
- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
 - b) 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

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- e) 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
- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
 - b) 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

- a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et
- c) 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 :

- a) aux PTU et
- b) 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
- a) aux dispositions contenues dans les PTU et
 - b) 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 :

- a) le constructeur,
 - b) une entreprise de transport ferroviaire,
 - c) le détenteur du véhicule,
 - d) le propriétaire du véhicule,
 - e) 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

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
- b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et
- c) 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

- a) 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
 - b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou
 - c) 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
- a) 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) ;
 - b) 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 ;
 - c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;
 - d) 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 :
- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire ;
 - b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes ;
 - c) 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 ;
 - d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
 - e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées ;
 - f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité ;
 - g) contient, le cas échéant, sa période de validité.
- § 3 Le certificat d'exploitation comprend
- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
 - b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat ;
 - c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance ;
 - d) 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 :
- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
 - b) 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
- a) 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
 - b) 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.

OTIF**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES****ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR****INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL****Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General****A 55-24/504.2010
09.11.2010**

Original : DE

AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF

Modifications des articles 9 et 27 de la Convention et des Appendices B (CIM), E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la Convention adoptées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session – Rectifications dans le texte des ATMF

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

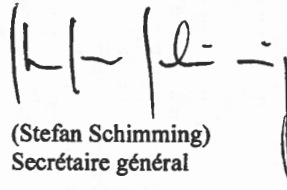
Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Se référant à ses lettres circulaires du 21 décembre 2009 (A 55-24/508.2009) et du 25 mai 2010 (A 55-24/503.2010), le Secrétaire général informe par la présente de la rectification de deux erreurs manifestes dans le texte des ATMF (doc. CR 24/NOT/Add.4 du 21 décembre 2009) conformément à une proposition de la Serbie :

1. Dans la version anglaise, l'énumération à l'article 10a, § 4 comprend les points « a), b), c), d) » au lieu des points « a), a), b), c) ».
2. Dans toutes les versions linguistiques, il est renvoyé, à l'article 18, § 1, à l'article 10a, § 4, lettre c) et non à l'article 10a, § 3, lettre c).

La version consolidée, qui est publiée sur le site Internet de l'OTIF, tient compte de ces rectifications.



(Stefan Schimming)
Secrétaire général

Copie :

- Commission européenne, Direction générale MOVE,
Rue J.-A. Demot, 24-28, BE – 1049 Bruxelles
- États observateurs, organisations et associations
selon la lettre de convocation A 55-24/501.2009 du 30 mars 2009

PŘEKLAD

1. Změna článku 9 a 27 Úmluvy

Změny textu

KAPITOLA II
SPOLEČNÁ USTANOVENÍČlánek 9
Zúčtovací jednotka

1. § 4 se zrušuje.
2. §§ 5 a 6 se přečíslojí na §§ 4 a 5.
3. § 4 (dřívější § 5) zní takto:

„§ 4

Vždy v případě, když dojde ke změně metody výpočtu nebo ke změně hodnoty národní měny v poměru ke zúčtovací jednotce, sdělí členské státy svou metodu výpočtu podle § 3 generálnímu sekretáři. Ten dá tato sdělení na vědomí ostatním členským státům.“

KAPITOLA IV
FINANCEČlánek 27
Revize účtů

1. §§ 3, 5, 6, 8 a 10 se zrušují.
2. § 4 se přečísloje na § 3.
3. § 7 se přečísloje na § 4.
4. § 9 se přečísloje na § 5.

2. Částečná revize

Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě

přípojek E (CUI) Úmluvy COTIF

Změny textu

KAPITOLA I VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 3 Výklad pojmů

Písmena b), c), f) a g) se mění takto:

(Pro účely těchto Jednotných právních předpisů označuje výraz)

- b) „provozovatel infrastruktury“ toho, kdo dává k dispozici železniční infrastrukturu a má povinnosti podle zákonů a pravidel, která platí ve státě, ve kterém je infrastruktura umístěna;
- c) „dopravce“ toho, kdo v mezinárodní přepravě podle Jednotných právních předpisů CIV nebo Jednotných právních předpisů CIM přepravuje po železničních tratích osoby nebo zboží a kdo podle zákonů a pravidel týkajících se udělení a přiznání povolení k provozu, která platí ve státě, ve kterém osoba činnost provozuje, toto povolení k provozu získal;
- f) „povolení k provozu“ oprávnění udělené železničnímu podniku státem podle zákonů a předpisů v tomto státě platných, čímž je uznána jeho způsobilost být dopravcem;
- g) „bezpečnostní certifikát“ dokument, který podle zákonů a předpisů platných ve státě, v němž se nachází infrastruktura, potvrzuje, že na straně dopravce
 - vnitřní organizace podniku jakož i
 - personál a vozidla, která mají být na infrastrukturu nasazena,odpovídají bezpečnostním požadavkům tak, aby přepravní služby na této infrastruktuře byly bezpečné.

KAPITOLA II SMLOUVA O UŽÍVÁNÍ

Článek 5 Obsah a forma

§§ 1 a 2 se mění takto:

„§ 1

Vztahy mezi provozovatelem infrastruktury a dopravcem nebo každou jinou osobou, oprávněnou takovou smlouvu uzavřít podle zákonů a pravidel státu, ve kterém se infrastruktura nachází, se upraví ve smlouvě o užívání.

§ 2

Smlouva upravuje podrobnosti stanovení administrativních, technických a finančních podmínek užívání.“

Za článkem 5 se zařazuje nový článek 5bis, který zní takto:

„Článek 5bis**Nedotčené právo**

§1 Ustanovení článku 5, jakož i článků 6, 7, a 22, se nedotýkají plnění povinností stranami smlouvy o užití infrastruktury daných zákony a pravidly platnými ve státě, ve kterém se infrastruktura nachází, včetně případného práva Evropského společenství.

§2 Ustanovení článku 8 a 9 se nedotýkají plnění povinností stranami smlouvy o užití infrastruktury v členském státě ES nebo ve státě, ve kterém právo Společenství platí na základě mezinárodní smlouvy uzavřené s Evropským společenstvím.

§3 Ustanovení §§ 1 a 2 se týkají zejména:

- dohod uzavřených mezi železničními podniky nebo oprávněnými žadateli a provozovateli infrastruktury,
- udělení provozního povolení,
- bezpečnostního certifikátu,
- pojištění,
- poplatků za použití infrastruktury ve vztahu ke zvýšení kvality služeb infrastruktury pro minimalizaci zpoždění a provozních poruch a ke zlepšení výkonu železniční sítě,
- opatření k odškodnění ve prospěch zákazníků a
- urovnání sporů.“

Článek 6**Zvláštní povinnosti dopravce a provozovatele infrastruktury**

§ 1 – redakční úpravy se týkají jen anglického textu

Článek 7**Trvání smlouvy**

*§1 se zrušuje, §§ 2 až 6 se odpovídajícím způsobem přečíslojí a nadpis se mění takto:
„Ukončení smlouvy“.*

3. Částečná revize

Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě

přípojek F (APTU) Úmluvy COTIF

Text ve změněném znění

Článek 1

Předmět úpravy

Tyto Jednotné právní předpisy stanovují postup, podle něhož se prohlašují za závazné technické normy a přijímají jednotné technické předpisy (JTP) pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě.

Článek 2

Výklad pojmů

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů, jejich příloh a JTP se k pojmům definovaným v článku 2 ATMF doplňuje:

- a) „osobní vůz“ je železniční kolejové vozidlo bez vlastního pohonu, které je určeno pro přepravu osob; tento pojem zahrnuje zavazadlový vůz, který má být zařazen do osobního vlaku;
- b) „projekt v pokročilém stavu vývoje“ je projekt, jehož plánovací/konstrukční fáze dosáhla bodu, ve kterém by změna technických specifikací nebyla pro příslušný smluvní stát přijatelná. Taková překážka může být povahy právní, smluvní, hospodářské, finanční, sociální nebo vztahované k životnímu prostředí a musí být odpovídajícím způsobem zdůvodněna;
- c) „výměna v rámci udržování“ znamená náhrada komponentů díly stejné funkce a výkonu v rámci preventivní či nápravné údržby;
- d) „technický předpis“ je každá regulace obsažená v JTP, která se vztahuje ke konstrukci, provozu, údržbě nebo bezpečnostním aspektům nebo postupům týkajícím se železničního materiálu, a není technickou normou;
- e) „technická norma“ je dobrovolná norma platnými postupy přijatá uznávanou mezinárodní normalizační institucí;
- f) „hnací vozidlo“ je železniční kolejové vozidlo s vlastním pohonem;
- g) „nákladní vůz“ je železniční kolejové vozidlo bez vlastního pohonu, které je určeno k přepravě zboží.

Článek 3

Účel

- §1 Prohlašování technických norem pro železniční materiál za závazné, jakož i přijímání JTP pro železniční materiál, mají
- usnadňovat volný oběh vozidel a volné používání ostatního železničního materiálu v mezinárodní dopravě;
 - přispívat k zajištění bezpečnosti, spolehlivosti a provozuschopnosti v mezinárodní dopravě;
 - mít na zřeteli ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva.
- §2 Při prohlašování technických norem za závazné nebo přijímání JTP se akceptují výlučně takové, které byly vypracovány na mezinárodní úrovni.
- §3 Podle možnosti
- je vhodné zajistit interoperabilitu potřebných technických systémů a komponent pro mezinárodní dopravu;
 - se technické normy a JTP zaměřují na výkonnost; případně obsahují varianty.

Článek 4

Vypracování technických norem a JTP

- §1 Vypracování technických norem týkajících se železničního materiálu a normování průmyslových produktů a postupů je úkolem uznávaných národních a mezinárodních institucí.
- §2 Vypracování JTP je, na základě návrhů ve smyslu článku 6, úkolem Odborné komise pro technické otázky, která je podpořena vhodnými pracovními skupinami a generálním sekretářem.

Článek 5

Validace technických norem

- §1 O validaci technické normy nebo určité její části rozhoduje Odborná komise pro technické otázky podle postupu předepsaného v člancích 16, 20 a 33 § 6 Úmluvy. Rozhodnutí vstupuje v platnost dle článku 35 §§ 3 a 4 Úmluvy.
- §2 Žádost o validaci technické normy může podat:
- každý smluvní stát;
 - každá regionální organizace ve smyslu článku 2, písmeno x) ATMF;
 - každá národní nebo mezinárodní normalizační instituce zabývající se normalizací v oblasti železniční dopravy; nutno mít na zřeteli článek 3 § 2;
 - každý reprezentativní mezinárodní svaz, pro jehož členy je při provozování jejich činnosti existence technických norem pro železniční materiál nezbytná z důvodů bezpečnosti a hospodárnosti.

- §3 Odkazy na validované technické normy zveřejní generální sekretář na webových stránkách Organizace. Po jejich zveřejnění je použití těchto technických norem předpokladem k dodržení shody s odpovídajícími JTP.
- §4 Použití validovaných technických norem je dobrovolné; norma nebo její část však může být vyžadována závazně prostřednictvím ustanovení JTP.

Článek 6

Přijímání JTP

- §1 Odborná komise pro technické otázky rozhoduje o přijetí JTP nebo o jejich změně podle postupu stanoveného v člancích 16, 20 a 33 § 6 Úmluvy. Rozhodnutí vstupuje v platnost dle článku 35 §§ 3 a 4 Úmluvy.
- §2 Žádost o přijetí nebo změnu JTP podle § 1 mohou podat:
- a) každý smluvní stát;
 - b) každá regionální organizace ve smyslu článku 2, písmeno x) ATMF;
 - c) každý reprezentativní mezinárodní svaz, pro jehož členy je při provozování jejich činnosti existence JTP pro železniční materiál nezbytná z důvodů bezpečnosti a hospodárnosti.

Článek 7

Forma žádosti

Žádosti podle článku 5 a 6 se zasílají v jednom z jednacích jazyků podle článku 1 § 6 Úmluvy generálnímu sekretáři a Odborné komisi pro technické otázky. Odborná komise pro technické otázky může žádosti odmítnout, pokud je považuje za neúplné, nesouvislé, nedostatečně zdůvodněné nebo neoprávněné. Žádost obsahuje zhodnocení sociálních, hospodářských a environmentálních následků.

Článek 7a

Zhodnocení následků

- §1 Odborná komise pro technické otázky přijme rozhodnutí po zvážení žadatelem předloženého zdůvodnění a oprávněnosti.
- §2 Zhodnocení pravděpodobných následků se stanoví pro všechny členské státy, provozovatele dopravy a další dotčené. Má-li žádost důsledky na jiné JTP než na ty, kterých se žádost bezprostředně týká, je třeba tato související místa taktéž zohlednit.
- §3 Na zhodnocení spolupracují všechna dotčená místa prostřednictvím bezplatného poskytování potřebných údajů, pokud tyto nejsou chráněny vlastnickými právy.

Článek 8

JTP

- §1 Přijaté JTP jsou zveřejněné na webových stránkách Organizace.

- §2 V zásadě každý dílčí systém podléhá jednomu JTP. Podle okolností může být dílčí systém kryt prostřednictvím více JTP a jeden JTP mohou krýt více dílčích systémů.
- §2a JTP se použijí na nové dílčí systémy. Na stávající dílčí systém se použijí, pokud je obnoven nebo modernizován, ve shodě s § 4 písmenem f) řízenou migrační strategií.
- §3 Po oznamovacím postupu podle článku 35 §§ 3 a 4 Úmluvy a nejméně jeden měsíc před vstupem v platnost zveřejní generální sekretář na webových stránkách Organizace:
- přijaté a avizované JTP,
 - datum vstupu v platnost,
 - seznam smluvních států, pro které JTP platí a
 - aktualizovaný seznam JTP a data jejich vstupu v platnost.
- §4 Pokud je to potřebné k dosažení účelu uvedenému v článku 3, obsahují dílčí systémy vztahující se k JTP alespoň:
- stanovení zamýšleného rozsahu platnosti (část sítě nebo vozidel, subsystém nebo část z něho);
 - stanovení základních požadavků pro každý dotčený dílčí systém a jejich rozhraní k jiným dílčím systémům;
 - stanovení funkčních a technických specifikací, které musí odpovídat dílčímu systému a jeho rozhraním s jinými dílčími systémy; v případě potřeby se mohou odchylovat specifikace podle použití dílčího systému, například v závislosti na kategoriích tratí, uzlů a/nebo vozidel;
 - stanovení konstrukčních prvků nebo prvků interoperability a rozhraní, které musí být předmětem technických norem potřebných k dosažení interoperability železničního systému;
 - stanovení postupů pro každý v úvahu připadající případ, které musí být použity k zhodnocení shody s ustanoveními JTP. Tyto postupy se opírají o stanovené hodnotící moduly v obecných JTP ve smyslu § 8;
 - stanovení strategie k prosazování JTP. Zejména je nutné stanovit etapy k realizaci postupného přechodu od současného stavu ke konečnému stavu, kdy bude soulad s JTP obecně dodržen; pro každou fázi se přijímají vhodná přechodná ustanovení, a
 - stanovení podmínek pro příslušné pracovníky ve vztahu k pracovní kvalifikaci, jakož i zdravotním a bezpečnostním podmínkám na pracovišti, které jsou potřebné pro provoz a údržbu příslušného dílčího systému, jakož i zavedení JTP.
- §5 Každá JTP má být vypracována na základě prověření existujícího dílčího systému a stanoví jeden nebo více cílových dílčích systémů, kterých má být dosaženo postupně v průběhu přiměřené doby. Postupné přijímání JTP a jejich dodržování tímto způsobem umožní dosáhnout krok za krokem interoperability železničního systému.
- §6 JTP mají vhodným způsobem zachovat kompatibilitu existujícího železničního systému každého smluvního státu. Tímto cílem může každá JTP ve vztahu k síti a vozidlům vydat ustanovení pro „zvláštní případy“ pro jeden nebo více smluvních států. Zvláště je nutné dbát pozornosti u průjezdného průřezu, rozchodu nebo vzdálenosti mezi kolejemi a u vozidel pocházejících/směřujících z/do třetích zemí. JTP obsahují pro každý zvláštní případ prováděcí předpisy prvků uvedených v § 4 písmena c) až g).

- §7 Nemohou-li být jednotlivé technické aspekty, které odpovídají základním požadavkům, výslovně pojednány v JTP, jsou jednoznačně označeny jako „otevřené body“.
- §8 Odborná komise pro technické otázky může přijmout JTP, která se nevztahují na konkrétní dílčí systémy, jako všeobecná ustanovení, základní požadavky nebo hodnotící moduly.
- §9 JTP jsou rozepsány ve dvou sloupcích. Text v plně šíří bez sloupců je totožný s odpovídajícími texty technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) Evropského společenství. U textů rozdělených do dvou sloupců se JTP rozcházejí s odpovídajícími TSI nebo jinou regulací Evropského společenství. Levý sloupec obsahuje text JTP (regulace OTIF), zatímco pravý sloupec obsahuje text TSI Evropského společenství. Úplně vpravo jsou uvedeny odkazy na TSI.

Článek 8a

Nedostatky v JTP

- §1 Pokud Odborná komise pro technické otázky zjistila, že přijatý JTP obsahuje chyby nebo nedostatky nebo nevede k naplňování základních požadavků, zasáhne komise vhodnými opatřeními, včetně:
- a) rozhodnutí, zda odpovídající JTP mají být upraveny podle článku 6 a 8 a
 - b) doporučení k odůvodněnému předběžnému řešení.
- §2 Pokud smluvní státy, regionální organizace či klasifikační subjekty zjistí v JTP chybu nebo nedostatek, jsou povinny o tom neprodleně informovat generálního sekretáře.

Článek 9

Prohlášení

- §1 Každý smluvní stát může ve lhůtě čtyř měsíců, počítané ode dne sdělení rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky prostřednictvím generálního sekretáře, učinit vůči němu prohlášení, že ve vztahu k železniční infrastruktuře, která se nalézá na území tohoto státu, a ve vztahu k provozu na této infrastruktuře, nebude technickou normu prohlášenou za závaznou nebo přijatý jednotný technický předpis používat nebo jej bude používat jenom zčásti.
- §2 Smluvní státy, které učinily prohlášení podle § 1, nejsou zohledněny při zjišťování počtu států, které podle článku 35 § 4 Úmluvy musí vznést námitku, aby rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky nevstoupilo v platnost.
- §3 Stát, který učinil prohlášení podle § 1, může toto prohlášení kdykoliv odvolat prostřednictvím sdělení generálnímu sekretáři. Odvolání nabývá účinnosti prvním dnem druhého měsíce následujícího po sdělení.

Článek 10

Pozbytí platnosti Technické jednotnosti

Nabytím platnosti JTP schválených ve smyslu článku 6 § 1 Odbornou komisí pro technické otázky ve všech smluvních státech mezinárodní úmluvy o Technické jednotnosti v železniční

dopravě, podepsané v Bernu 21. října 1882, ve znění z roku 1938, pozbývá uvedená úmluva platnosti.

Článek 11

Přednost JTP

- §1 Nabytím platnosti JTP, schválených ve smyslu článku 6 § 1 Odbornou komisí pro technické otázky, mají technické normy a JTP ve vztazích mezi smluvními státy přednost před ustanoveními mezinárodní úmluvy o Technické jednotnosti v železniční dopravě, podepsané v Bernu 21. října 1882, ve znění z roku 1938.
- §2 Nabytím platnosti JTP schválených ve smyslu článku 6 § 1 Odbornou komisí pro technické otázky, mají tyto Jednotné právní předpisy, jakož i technické normy a JTP ve smluvních státech přednost před technickými ustanoveními
- Úmluvy o vzájemném používání osobních a zavazadlových vozů v mezinárodní přepravě (RIC),
 - Úmluvy o vzájemném používání nákladních vozů v mezinárodní přepravě (RIV).

Článek 12

Národní technické požadavky

- §1 Smluvní státy musí zajistit, aby byl generální sekretář informován o jejich národních technických požadavcích, které platí pro železniční vozidla a ostatní železniční materiál. Generální sekretář zveřejní tato data v databázi ve smyslu článku 13 Jednotných právních předpisů ATMF.

Tyto informace musí být generálnímu sekretáři doručeny během 3 měsíců po vstupu v platnost změněných Jednotných právních předpisů.

Takovéto požadavky mohou být platné jen tak dlouho, dokud tyto nebo analogický požadavek vstoupí v platnost prostřednictvím přijetí předpisů ve smyslu výše uvedených článků. Smluvní stát může přechodná ustanovení kdykoliv odvolat a toto sdělit generálnímu sekretáři.

- §2 Po přijetí nebo změně JTP musí smluvní stát zajistit, že generální sekretář je (s odůvodněním) informován o těch národních technických požadavcích ve smyslu § 1, které se nadále budou dodržovat z důvodu zajištění technické kompatibility mezi vozidly a dotčenou sítí; toto zahrnuje národní předpisy, které platí pro „otevřené body“ v technických předpisech a pro Zvláštní případy řádně označené v technických předpisech.

Informace mají obsahovat označení „Otevřeného bodu (bodů)“ a/nebo „Zvláštního případu (případů)“ v JTP, ke kterému se každý národní technický požadavek vztahuje.

Národní technické požadavky jsou platné pouze za předpokladu, že je o nich generální sekretář informován v průběhu 6 měsíců ode dne, ve kterém vstoupil v platnost dotčený technický předpis nebo jeho změna.

- §3 Informace obsahuje plné znění národního technického ustanovení v úředním jazyku smluvního státu, jakož i titul a shrnutí v jednom z oficiálních jazyků OTIF.

Článek 13

Srovnávací přehled

- §1 Aby se minimalizovalo hodnocení a tím náklady na žádosti ke schvalovacímu procesu, jsou národní technické požadavky ve smyslu článku 12 adekvátně ohodnoceny v seznamu parametrů a zásad uvedenému v příloze k těmto Jednotným právním předpisům. Za provedení ohodnocení je odpovědná Odborná komise pro technické otázky. Smluvní státy a regionální organizace spolupracují na tomto úkolu s Odbornou komisí pro technické otázky a s generálním sekretářem.
- §2 Odborná komise pro technické otázky může, s ohledem na zkušenosti se vzájemným uznáváním vozidel ve smluvních státech, přílohu přezkoumat.
- §3 Odborná komise pro technické otázky musí zajistit sestavení srovnávacího dokumentu, který obsahuje odkazy napříč všem ohlášeným národním technickým požadavkům. Dokument stanoví další relevantní ustanovení v JTP a odpovídající TSI (článek 8 § 9). Dokumentu je publikován na webových stránkách Organizace a je průběžně aktualizován.
- §4 Odborná komise pro technické otázky může po náležitém zohlednění názorů zúčastněných smluvních států a dotčených regionálních organizací rozhodnout o rovnocennosti bezpečnostních podmínek:
- a) mezi národními technickými požadavky různých smluvních států;
 - b) mezi ustanoveními JTP a odpovídajícími TSI a
 - c) mezi národními technickými požadavky jednoho nebo více smluvních států a ustanoveními JTP a/nebo ustanoveními v TSI.
- Prohlášení ekvivalence je nutno vyznačit v ekvivalenční tabulce v dokumentu sestaveném ve smyslu § 3.

PŘÍLOHA

PARAMETRY KONTROLOVANÉ V SOUVISLOSTI SE SCHVALOVACÍM PROCESEM U VOZIDEL NEODPOVÍDÁJÍCÍCH ZKUŠEBNÍM PARAMETRŮM JTP A KLASIFIKACE NÁRODNÍCH TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ

1. SEZNAM PARAMETRŮ

1.1 Všeobecné doklady

Všeobecné doklady (včetně popisu nových, inovovaných nebo modernizovaných vozidel a jejich předpokládaného užití, informace o konstrukci, provozu, opravách a údržbě, technická specifikace, atd.)

1.2 Konstrukce a mechanické díly

Mechanická integrita a rozhraní mezi vozidly (včetně tažných a narážecích zařízení, přechodových lávek/plošin), pevnost vozidlové struktury a výbavy (např. sedadla), možnost zatížení, pasivní bezpečnost (včetně vnitřní a vnější kolizní bezpečnosti)

1.3 Vzájemné působení vozidla a infrastruktury a míry

- Mechanická rozhraní k infrastruktuře (včetně statického a dynamického chování, lícování a vůle, rozchodu, pojezdového ústrojí, atd.)*
- 1.4 Brzdové ústrojí
Komponenty brzdového ústrojí (včetně protismykové ochrany, řízení brzd a brzdné schopnosti v provozu jakož i při nouzovém brzdění a v režimu stání)
- 1.5 Komponenty ve vztahu k cestujícím
Zařízení pro cestující a prostředí pro cestující (vč. oken a dveří pro cestující, podmínek pro cestující s omezenou mobilitou, atd.)
- 1.6 Podmínky životního prostředí a aerodynamické efekty
Působení vozidla na životní prostředí a opačně (včetně aerodynamických podmínek a rozhraní mezi vozidlem a traťovou částí železničního systému na straně jedné a vozidlem a vnějším prostředím na straně druhé)
- 1.7 Externí výstrahy, značení, funkce a požadavky na integritu softwaru
Externí výstrahy, značení, funkce a požadavky na integritu softwaru, např. funkce vztahující se k bezpečnosti s důsledkem na chování vlaku, včetně vlakové sběrnice
- 1.8 Palubní zásobování energií a řídicí systémy
Palubní zásobování pohonu, energetických a řídicích systémů, včetně rozhraní mezi vozidlem a infrastrukturou k zásobování energií jakož všechny aspekty elektromagnetické kompatibility
- 1.9 Zařízení, rozhraní a prostředí pro zaměstnance
Palubní zařízení, rozhraní, pracovní podmínky a prostředí pro personál (včetně řídicích stanovišť, display palubního počítače)
- 1.10 Požární bezpečnost a únikové cesty
- 1.11 Údržba
Palubní zařízení a servisní rozhraní
- 1.12 Palubní zařízení pro řízení vlaku, zabezpečování jízdy vlaků a signalizace
Všechny komponenty palubního zařízení, které jsou potřebné k zajištění bezpečnosti a k řízení a zabezpečení pohybu k síti připuštěných vlaků a jejich působení na traťovou část železničního systému.
- 1.13 Specifické provozní požadavky
Specifické provozní požadavky pro vozidla (včetně provozu v mezních podmínkách, vyprošťování vozidla atd.)
- 1.14 Komponenty s ohledem na přepravu zboží
Specifické požadavky na zboží a okolí (včetně zařízení, která jsou požadována při přepravě nebezpečného zboží)

Vysvětlivky a příklady psané kurzivou ve výše uvedeném textu slouží pouze k informaci a nejsou definicemi parametrů.

2. KLASIFIKACE NÁRODNÍCH TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ

Národní technické požadavky, pokud jde o parametry uvedené v části 1, jsou zařazeny do níže uvedených třech skupin. Předpisy a omezení čistě lokální povahy nejsou dotčeny; jejich potvrzení předpokládá souhlasně provedené zkoušky mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury.

Skupina A

Skupina A zahrnuje:

- mezinárodní normy,
- národní předpisy, které ve vztahu k železniční bezpečnosti jsou považovány za rovnocenné k národním předpisům jiných členských států,
- národní předpisy, které ve vztahu k železniční bezpečnosti jsou považovány za rovnocenné k ustanovením JTP a/nebo k ustanovením TSI.

Skupina B

Skupina B obsahuje všechny předpisy, které nejsou zařazeny do skupiny A nebo skupiny C, nebo které ještě nemohly být zařazeny do jedné z těchto skupin.

Skupina C

Skupina C obsahuje předpisy související s vlastnostmi technické infrastruktury a jsou bezpodmínečně nutné k zajištění bezpečného a interoperabilního využití dotčené sítě (např. průjezdný průřez).

4. Částečná revize

Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě

přípojek G (ATMF) Úmluvy COTIF

Text ve změněném znění

Článek 1

Předmět úpravy

Tyto Jednotné právní předpisy stanovují způsob, podle kterého se železniční vozidla a ostatní železniční materiál schvalují k zařazení do provozu nebo použití v mezinárodní železniční dopravě.

Článek 2

Výklad pojmů

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů a jejich (budoucích) příloh, Jednotných právních předpisů APTU a jejich příloh a Jednotných technických předpisů (JTP) APTU označuje výraz:

- a) „nehoda“ nežádoucí nebo neúmyslná náhlá událost nebo zvláštní zřetězení takových událostí majících škodlivé následky; nehody se rozdělují do následujících kategorií: srážky, vykolejení, nehody na železničních přejezdech, nehody na osobách způsobené pohybem vozového parku, požáry a další;
- b) „schválení konstrukčního typu“ udělení oprávnění, kterým příslušné úřady schválí konstrukční typ železničního vozidla jako podklad provozního povolení vozidel, které tomuto konstrukčnímu typu odpovídají;
- c) „provozní schválení“ udělení oprávnění, kterým příslušné úřady schválí pro každé jednotlivé železniční vozidlo nebo jiný železniční materiál jeho použití v mezinárodní železniční dopravě;
- d) „Odborná komise pro technické otázky“ komise předvídaná podle článku 13, § 1, písm. f) Úmluvy;
- da) „objednavatel“ veřejný nebo soukromý orgán, který návrh na stavbu nebo obnovu nebo modernizaci dílčího systému objednává. U tohoto orgánu může jít o železniční podnik, provozovatele infrastruktury nebo držitele vozidla nebo odpovědného držitele koncese pro provedení záměru;
- e) „smluvní stát“ každý členský stát Organizace, který k těmto Jednotným právním předpisům nepodal žádné prohlášení podle první věty § 1 článku 42 Úmluvy;
- f) „prohlášení“ doklad provedeného ohodnocení nebo prvek ohodnocení k potvrzení, že vozidlo, konstrukční typ nebo konstrukční prvek odpovídá ustanovením Jednotných právních předpisů APTU a jeho JTP (včetně použitelných zvláštních případů a národních požadavků platných ve smyslu článku 12 Jednotných právních předpisů APTU);
- g) „stavební prvek“ nebo „součást“ je základní složka, skupina prvků, komplet nebo konstrukční celek vybavení, který je nebo má být zabudován do železničního vozidla,

- jiného železničního materiálu nebo infrastruktury; koncepce „stavebního prvku“ v sobě zahrnuje jak hmotné tak i nehmotné věci, jako např. software.
- h) „orgán příslušný k údržbě“ (OPU) orgán, jehož úkolem je údržba vozidel a jako takový je ve smyslu článku 13 uveden v registru vozidel; tato definice platí také pro ostatní železniční materiál;
- i) „základní požadavky“ všechny podmínky uvedené v Jednotných právních předpisech APTU, které musí splňovat železniční systém, dílčí systémy a prvky interoperability, včetně jejich rozhraní;
- j) „incident“ příhoda související s provozem vlaků a s vlivem na provozní bezpečnost, která není nehodou nebo těžkou nehodou;
- k) „provozovatel infrastruktury“ podnik nebo úřad provozující železniční infrastrukturu;
- l) „mezinárodní doprava“ doprava železničními vozidly po železničních tratích na území nejméně dvou smluvních států;
- m) „vyšetřování“ postup provedený za účelem zabránění nehod a incidentů, který zahrnuje sběr a vyhodnocení informací, zpracování závěrů včetně určení příčin (jednání či opomenutí události nebo podmínky nebo jejich kombinaci, které vedly k nehodě nebo incidentu) a popřípadě výstup pro bezpečnostní doporučení;
- n) „držitel vozidla“ osoba nebo subjekt, který jako vlastník nebo jinak oprávněný využívá vozidlo jako dopravní prostředek, a jako takový je ve smyslu článku 13 uveden v registru vozidel;
- o) „údržbový řád“ dokument (dokumenty), který udává (udávají) průběžné prohlídky a údržbářské práce na železničním vozidle (typu) nebo jiném železničním materiálu, které budou provedeny ve smyslu předpisů a specifikací v JTP, popřípadě se zohledněním zvláštních případů a platných národních technických požadavků ve smyslu článku 12 Jednotných právních předpisů APTU;
- p) „záznamy o údržbě“ dokumentace týkající se schváleného železničního vozidla nebo jiného železničního materiálu, která obsahuje záznamy o historii jeho provozu, jakož i na něm provedených prohlídek a údržbářských prací;
- q) „sít“ tratě, nádraží, terminály a nepřenositelná zařízení všeho druhu, která jsou zapotřebí k zaručení jistého a nepřetržitého provozu železničního systému;
- r) „otevřené body“ technické aspekty v souvislosti se základními požadavky, které nejsou výslovně pojednány v JTP;
- s) „ostatní železniční materiál“ každý mobilní železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě a není železničním vozidlem;
- t) „železniční dopravní podnik“ každý soukromý nebo veřejnoprávní podnik,
- který je oprávněný přepravovat osoby nebo zboží na kolejích a který zajišťuje trakci nebo
 - jenom zajišťuje trakci;
- u) „železniční infrastruktura“ (nebo pouze „infrastruktura“) všechny železniční tratě a pevná zařízení, pokud jsou potřebná pro kompatibilitu a bezpečnou dopravu železničních vozidel a ostatního železničního materiálu schválených ve smyslu Jednotných právních předpisů;
- v) „železniční materiál“ železniční vozidla, ostatní železniční materiál, železniční infrastruktura;

- w) „železniční vozidlo“ vozidlo, které je způsobilé jezdit po železničních tratích na vlastních kolech s vlastním pohonem nebo bez něho;
- x) „regionální organizace“ organizace, na kterou smluvní státy ve smyslu článku 38 Úmluvy přenesly výhradní pravomoc;
- y) „obnova“ rozsáhlé práce k náhradě dílčího systému nebo jeho části, přičemž celkový výkon dílčího systému se nezmění;
- ya) „RID“ přípojek C Úmluvy;
- z) „těžká nehoda“ každá srážka vlaků nebo vykolejení vlaku s nejméně jednou obětí na životě nebo nejméně pěti těžce zraněnými nebo se značnou škodou na vozovém parku, železniční infrastruktuře nebo životním prostředí, jakož i jiné srovnatelné nehody s očividným důsledkem na dohled nad železniční bezpečností nebo bezpečnostní management; „značná škoda“ znamená, že náklady bezprostředně odhadnuté vyšetřovacím orgánem jsou celkem nejméně 1,8 milionu jednotek ZPČ;
- aa) „zvláštní případ“ každá část železničního systému smluvních států, která z důvodů omezení geografických, topografických, urbanistických nebo kompatibility se stávajícím systémem vyžaduje přechodné nebo trvalé zvláštní úpravy v JTP. K tomu je možné počítat zejména od zbytku sítě odříznuté železniční tratě a sítě, průjezdný profil, rozchod kolejí nebo vzdálenost mezi kolejemi, jakož i vozidla a jiný železniční materiál, který se používá výhradně pro lokální, regionální nebo historické účely a vozidla a ostatní železniční materiál z třetích zemí nebo s cílem určení v třetích zemích.
- bb) „dílčí systém“ výsledek v JTP uvedeného rozdělení železničního systému; tyto dílčí systémy, pro které musí být stanoveny základní požadavky, mohou být strukturální nebo funkcionální povahy;
- cc) „schvalovací proces“ postup provedený příslušným správním orgánem pro povolení k využití železničního vozidla nebo ostatního železničního materiálu v mezinárodní dopravě nebo pro povolení konstrukčního typu;
- dd) „průkaz způsobilosti“ úřední důkaz úspěšného technického schválení ve formě platného konstrukčního certifikátu nebo provozního certifikátu.
- ee) „technická specifikace“ (Technical File) dokumenty vztahující se k vozidlu nebo ostatnímu železničnímu materiálu, v nichž jsou uvedeny všechny jeho (typové) technické vlastnosti, včetně uživatelské příručky a charakteristik potřebných pro identifikaci příslušného předmětu (předmětů);
- eea) „TSI“ přijatá technická specifikace interoperability ve smyslu směrnic 96/48/ES, 2001/16/ES a 2008/57/ES, přičemž jsou pokryty všechny dílčí systémy nebo části z nich tak, aby byly splněny základní požadavky a zajištěna interoperabilita železničního systému;
- ff) „konstrukční typ“ základní konstrukční vlastnosti železničního vozidla nebo ostatního železničního materiálu, které jsou kryté jednotlivými zkušebními certifikáty popsány v hodnotícím modulu SB JTP;
- gg) „modernizace“ rozsáhlé pozměňovací práce na dílčím systému nebo jeho části, přičemž se zlepší celkový výkon dílčího systému.

Článek 3

Schválení k mezinárodní dopravě

- §1 Každé železniční vozidlo zařazené do mezinárodní dopravy musí být schváleno podle těchto Jednotných právních předpisů.
- §2 Účelem schvalovacího procesu je zjistit, zda železniční vozidla odpovídají
- a) konstrukčním předpisům obsaženým v JTP,
 - b) předpisům pro konstrukci a technické vybavení podle přílohy k RID,
 - c) zvláštním podmínkám schvalování s použitím článku 7a.
- §3 §§ 1 a 2, stejně jako následující články, platí analogicky pro schvalovací proces ostatního železničního materiálu a prvků konstrukce jak vozidel, tak ostatního železničního materiálu.

Článek 3a

Vzájemné působení s jinými mezinárodními smlouvami

- §1 Železniční vozidla a ostatní železniční materiál zařazené do provozu podle platného zákonodárství Evropského společenství (ES) a odpovídajícího národního zákonodárství se považují za schválené k provozu všemi smluvními státy podle těchto Jednotných právních předpisů
- a) při plné ekvivalenci mezi ustanoveními platných TSI a odpovídajících JTP a
 - b) pokud platná TSI, na základě nichž bylo schváleno železniční vozidlo nebo ostatní železniční materiál, pokryla všechny aspekty dílčích systémů, které jsou součástí vozidla a
 - c) pokud tyto TSI neobsahují žádné otevřené body ohledně technické kompatibility s infrastrukturou a
 - d) pokud vozidlo nebo ostatní železniční materiál nepodléhá žádným odchýlkám.
- Při nesplnění těchto předpokladů platí pro vozidlo nebo ostatní železniční materiál článek 6 § 4.
- §2 Železniční vozidla a ostatní železniční materiál schválený k provozu podle těchto Jednotných právních předpisů se považují za uvedené do provozu v členských státech Evropského společenství a ve státech, kde právo Společenství platí na základě mezinárodních smluv s Evropským společenstvím
- a) při plné ekvivalenci mezi ustanoveními platných TSI a odpovídajících JTP a
 - b) pokud platné JTP, na základě nichž bylo schváleno železniční vozidlo nebo ostatní železniční materiál, pokryly všechny aspekty dílčích systémů, které jsou součástí vozidla a
 - c) pokud tyto JTP neobsahují žádné otevřené body ohledně technické kompatibility s infrastrukturou a
 - d) pokud vozidlo nebo ostatní železniční materiál nepodléhá žádným odchýlkám.
- Při nesplnění těchto předpokladů podléhá toto vozidlo nebo ostatní železniční materiál schválení podle platného práva členských států Evropského společenství a států, které právo Společenství používají na základě mezinárodních smluv s Evropským společenstvím.

- §3 Provozní schválení, provoz a údržba železničních vozidel a ostatního železničního materiálu používaných jen členskými státy Evropského společenství je upraveno platným zákonodárstvím ES a národním zákonodárstvím. Toto ustanovení platí také pro smluvní státy, které používají odpovídající právo Společenství na základě mezinárodních smluv s Evropským společenstvím.
- §4 §§ 1 a 2 platí analogicky také pro schválení/povolení konstrukce vozidla.
- §5 Ve smyslu článku 15 § 2 příslušný certifikovaný orgán pro údržbu nákladních vozidel (OPU) je považován za certifikovaný podle platného zákonodárství Evropského společenství a odpovídající národní legislativy vice versa, pokud existuje plná ekvivalence mezi ES přijatým certifikačním systémem podle článku 14a (5) Směrnice o bezpečnosti železnic Společenství 2004/49/ES a pravidly přijatými Odbornou komisí pro technické otázky ve smyslu článku 15 § 2.

Článek 4 **Řízení**

- §1 Schvalovací proces vozidla se provádí
- a) buď v jednom jediném kroku udělením provozního schválení pro určité jednotlivé železniční vozidlo,
 - b) anebo ve dvou za sebou následujících krocích udělením
 - schválení konstrukčního typu pro určitý typ,
 - následně provozní schválení pro jednotlivá vozidla, která tomuto typu odpovídají, formou zjednodušeného řízení, které potvrdí shodu s tímto typem.
- §2 Posouzení souladu vozidla nebo konstrukčního dílu s ustanoveními JTP, na nichž schválení spočívá, může být rozděleno v různých, vždy prostřednictvím prohlášení potvrzených, hodnocených prvcích. Hodnocené prvky a provedení prohlášení stanoví Odborná komise pro technické otázky.
- §3 Řízení schvalovacího procesu železniční infrastruktury podléhá platným ustanovením příslušného smluvního státu.

Článek 5 **Příslušný úřad**

- §1 Schvalovací proces je úkolem národních nebo mezinárodních orgánů, kterým přísluší podle zákonů a předpisů příslušného smluvního státu.
- §2 Úřady jmenované v § 1 jsou oprávněné nebo ve smyslu platných ustanovení jejich země povinné, příslušnost k prováděným hodnocením, včetně vydání příslušného prohlášení, úplně nebo částečně přenést na vhodné a uznávané zařízení se sídlem ve svém státě.

Přenesení příslušnosti na

- a) železniční podnik,
- b) provozovatele infrastruktury,
- c) držitele vozidla,
- d) orgán příslušný k údržbě (OPU),
- e) projektanta nebo výrobce železničního materiálu, který se přímo či nepřímo podílí na výrobě železničního materiálu,

včetně dceřiných společností výše uvedených orgánů je zakázáno.

§3 Aby v § 2 jmenovaná zařízení mohla být uznána za vhodná, musí splňovat následující předpoklady:

- a) Zařízení musí být nezávislé ve své organizační, právní struktuře a rozhodování na železničních podnicích, provozovatelích infrastruktury, zadavatelích a dodavatelích; jejich vedení a personál odpovědný za provádění hodnocení nebo vydání certifikátů a prohlášení se nesmí podílet ani bezprostředně ani jako oprávněný zástupce na návrhu, výrobě, konstrukci, údržbě nebo použití částí, vozidel nebo železničního materiálu. To nevylučuje možnost výměny technických informací mezi výrobcí nebo konstruktéry a tímto zařízením.
- b) Zařízení a personál odpovědný za hodnocení musí tato hodnocení provádět s co největší odbornou integritou a s co největší technickou kompetencí, nesmí být vystaveni žádnému tlaku nebo stimulu, zejména finanční povahy, který by mohl ovlivnit jejich schopnost úsudku nebo výsledky jejich zkoušek, a to zejména ze strany osoby nebo skupiny osob, jichž se výsledek hodnocení týká.
- c) Zařízení a personál odpovědný za hodnocení musí obzvláště být funkčně nezávislý na subjektech pověřených vyšetřováním nehod.
- d) Zařízení zaměstnává personál a disponuje prostředky, které jsou potřebné pro dostatečné provádění technických a administrativních úkolů v souvislosti s hodnocením; dále musí mít přístup k nutné výbavě pro mimořádná hodnocení.
- e) Personál odpovědný za hodnocení disponuje
 - přiměřeným technickým a odborným vzděláním,
 - uspokojivými znalostmi požadavků na jimi prováděné hodnocení a dostatečnou praxí v hodnocení a
 - schopností vyhotovit certifikát, záznamy a zprávy, které tvoří formální důkaz provedeného hodnocení.
- f) Nezávislost personálu odpovědného za hodnocení musí být zajištěna. Žádný zpracovatel nesmí být odměňován podle počtu provedených hodnocení nebo výsledků těchto hodnocení.
- g) Zařízení uzavírá pojištění zákonné odpovědnosti, pokud tuto odpovědnost ve smyslu národního zákonodárství nepřebírá stát nebo je hodnocení prováděno bezprostředně tímto smluvním státem.
- h) Personál zařízení je vázán služební mlčenlivostí ohledně všech vědomostí, které nabyl při výkonu svých povinností na základě těchto Jednotných právních předpisů nebo zákonných ustanovení a/nebo ustanovení smluvního státu, po případě včetně zákonodárství Evropského společenství (s výjimkou příslušných správních úřadů státu, ve kterém je tato činnost vykonávána).

§4 Požadavky uvedené v § 3 platí obdobně také pro úřady provádějící schvalovací proces.

§5 Smluvní stát zajistí, prostřednictvím notifikace nebo popřípadě prostřednictvím práva Evropského společenství nebo práva státu, který používá práva Společenství na základě mezinárodních smluv s Evropským společenstvím, aby byl generální sekretář informován o zařízeních odpovědných k provádění hodnocení, přezkoušení a povolení, s upřesněním okruhu působnosti každého zařízení. Generální sekretář zveřejní seznam zařízení, jejich identifikační čísla a oblasti působnosti a tento seznam udržuje v aktuálním stavu.

- §6 Smluvní stát zajistí stálý dohled nad zařízeními jmenovanými v § 2 a odejme oprávnění zařízením, která již nesplňují kritéria podle § 3; v tomto případě o tom obratem podá zprávu generálnímu sekretáři.
- §7 Zastává-li smluvní stát názor, že posuzovací nebo schvalovací orgán jiného smluvního státu, nebo zařízení, na které byla přenesena kompetence, nesplňuje kritéria podle § 3, pak se záležitost předá Odborné komisi pro technické otázky, která během čtyř měsíců informuje příslušný smluvní stát o změnách, které jsou nutné k tomu, aby si zařízení svůj udělený statut udrželo. Odborná komise pro technické otázky se může rozhodnout určit smluvnímu státu, na základě prokázané činnosti příslušného zařízení nebo orgánu, přidělená povolení odejmout nebo odvolat.

Článek 6

Platnost průkazů způsobilosti

- §1 Průkaz způsobilosti vystavený příslušným úřadem smluvního státu podle těchto jednotných právních předpisů je platný ve všech ostatních smluvních státech. Doprava a nasazení na území těchto jiných států však podléhá podmínkám tohoto článku.
- §2 Provozní schválení dovoluje železničnímu dopravnímu podniku provoz vozidla jen na infrastruktuře, která je podle specifikací a ostatních schvalovacích podmínek s vozidlem kompatibilní; toto je odpovědnost železničního dopravního podniku.
- §3 Nehledě na článek 3a opravňuje pro vozidlo, které splňuje všechny JTP, vystavené provozní schválení volný provoz na území druhých smluvních států, za předpokladu, že:
- všechny podstatné požadavky jsou pokryty v těchto JTP a
 - vozidlo není předmětem
 - zvláštního případu nebo
 - otevřených bodů, které se vztahují na technickou kompatibilitu s infrastrukturou, nebo
 - výjimky.

Předpoklady pro volný provoz mohou být uvedeny také v odpovídajících JTP.

- §4 a) Je-li ve smluvním státě uděleno provozní schválení vozidlu,
- které je předmětem zvláštního případu, otevřených bodů, které se vztahují na technickou kompatibilitu s infrastrukturou, nebo výjimky, nebo
 - nejsou splněny JTP pro vozový park a všechna další příslušná stanovení, nebo

b) nejsou v JTP pokryty všechny základní požadavky,

mohou příslušné orgány v jiných státech požadovat od žadatele před přidělením doplňkového provozního schválení dodatečně technické informace jako možná analýzu rizik a/nebo zkoušky vozidla.

Příslušné orgány uznají pro část vozidla, která odpovídá JTP nebo jejích částí, přezkoušení podle JTP provedené jiným příslušným orgánem. Pro ostatní části vozidla mají pro úplnost příslušné orgány přihlížet ke srovnávacímu přehledu podle článku 13 Jednotných právních předpisů APTU.

Nehodnotí se znovu dodržení

- stejných a jako rovnocenné deklarovaných ustanovení,
- ustanovení nevztahujících se ke zvláštnímu případu a

c) ustanovení nevztahující se k technické kompatibilitě s infrastrukturou.

§5 §§ 2 až 4 platí přiměřeně také pro schválení konstrukčního typu.

Článek 6a **Uznání podkladů řízení**

§1 Ve smyslu těchto jednotných právních předpisů vystavená hodnocení, prohlášení a další dokumenty jsou orgány a příslušnými zařízeními, železničními dopravními podniky, držiteli vozidel a provozovateli infrastruktury ve všech smluvních státech bez dalšího uznávány.

§2 Je-li požadavek nebo ustanovení podle článku 13 Jednotných právních předpisů APTU prohlášen za rovnocenný, není nutné již provedená a zaznamenaná hodnocení a zkoušky provádět znova.

Článek 6b **Uznání technických a provozních zkoušek**

Odborná komise pro technické otázky může pro podmínky pro technické přezkoušení, záznamy o údržbě pro připuštěná vozidla a provozní zkoušky, jako např. zkoušky brzd na vlacích, a jejich vzájemné uznávání, přijmout pravidla pro začlenění do přílohy těchto Jednotných právních předpisů, jakož i požadavky pro začlenění do jednoho nebo více JTP.

Článek 7 **Předpisy pro vozidla**

§1 Aby železniční vozidla mohla být do mezinárodní dopravy připuštěna a v ní zůstat, musí vyhovovat

- a) JTP a
- b) případně předpisům obsaženým v RID.

§2 Není-li pro dílčí systém žádný platný JTP, pak jsou základem schvalovacího procesu, ve smyslu článku 12 Jednotných právních předpisů APTU, platné národní technické požadavky příslušného členského státu, v němž je žádost o schvalovací proces podána.

§3 Nepokrývají-li JTP všechny základní požadavky, nebo existují zvláštní případy nebo otevřené věci, pak jsou základem pro schvalovací proces

- a) ustanovení obsažená v JTP,
- b) popřípadě předpisy obsažené v RID a
- c) platné odpovídající národní technické požadavky ve smyslu článku 12 Jednotných právních předpisů APTU.

Článek 7a **Odchytky**

Odborná komise pro technické otázky přijme směrnice nebo závazná ustanovení pro odchytky od ustanovení článku 7 a pro klasifikační metody, které mohou nebo mají být použity.

Článek 8

Předpisy pro železniční infrastrukturu

- §1 K zajištění toho, že železniční vozidlo připuštěné k mezinárodní dopravě v souladu s těmito Jednotnými právními předpisy bude bezpečně provozováno a bude kompatibilní s použitou železniční infrastrukturou, musí tato infrastruktura odpovídat
- ustanovením obsaženým v JTP a
 - popřípadě předpisům obsaženým v RID.
- §2 Schválení infrastruktury a dohled nad její údržbou nadále podléhá platným předpisům smluvního státu, ve kterém se infrastruktura nachází.
- §3 Články 7 a 7a platí pro infrastrukturu přiměřeně.

Článek 9

Provozní předpisy

- §1 Železniční dopravní podniky, které provozují do mezinárodní dopravy připuštěné železniční vozidlo, jsou povinny respektovat předpisy obsažené v JTP týkající se provozního nasazení vozidla v mezinárodní dopravě.
- §2 Podniky nebo správní orgány smluvních států, které provozují infrastrukturu určenou a vhodnou pro provádění mezinárodní dopravy, včetně řídicích a zabezpečovacích systémů, jsou povinny při stavbě a při provozu takové infrastruktury zohledňovat a trvale splňovat technické předpisy JTP.

Článek 10

Žádosti a udílení průkazů způsobilosti a prohlášení a příslušné podmínky

- §1 Vystavení průkazu způsobilosti se týká konstrukčního typu železničního vozidla nebo samotného železničního vozidla.
- §2 Žádost o vystavení průkazu způsobilosti mohou podat:
- výrobce,
 - železniční dopravní podnik,
 - držitel vozidla,
 - vlastník vozidla,
 - provozovatel infrastruktury.
- §3 Žádost o průkaz způsobilosti, včetně odpovídajícího prohlášení, může být podána u kteréhokoliv příslušného orgánu nebo zařízení smluvního státu v rámci jejich příslušnosti podle článku 5.
- §4 Použije-li se pro vozidlo článek 6 § 4, pak musí žadatel označit smluvní státy (případně tratě), pro které jsou k volnému oběhu požadovány průkazy způsobilosti; v tomto případě mají podílející se příslušné orgány a klasifikační zařízení spolupracovat v zájmu zjednodušení procesu pro žadatele.
- §5 Všechny náklady spojené s procesem schválení nese žadatel, pokud ve státě, ve kterém bude schválení uděleno, platné zákony a předpisy nestanoví jinak. Provádění schvalovacího procesu za účelem zisku není dovoleno.
- §5a Všechna rozhodnutí, hodnocení, zkoušky apod. se provádějí nediskriminačním způsobem.

- §6 Žadatel k žádosti připojí technickou specifikaci a údržbový řád, které obsahují v JTP předepsané údaje. Klasifikační zařazení údaje uvedené v těchto dokumentech přezkouší, opraví a přiměřeně doplní, aby dokumenty zobrazovaly vlastnosti vozidla.
- §7 Každé provedené hodnocení hodnotitel dokumentuje v hodnotitelské zprávě, kterou dokládá provedené hodnocení, přičemž stanoví, s ohledem na které ustanovení byl předmět hodnocen a zda předmět v hodnocení obstál nebo neobstál.
- §8 Kdo žádá o provozní certifikát ve zjednodušeném řízení schvalovacího procesu (článek 4 § 1, písm. b)), musí k žádosti, ve smyslu článku 11 § 2, připojit konstrukční typový certifikát a vhodným způsobem prokázat, že vozidla, pro která se žádá provozní certifikát, odpovídají tomuto konstrukčnímu typu.
- §9 Průkaz způsobilosti se vydává zásadně jako časově neomezený; může být vydán pro všeobecnou nebo omezenou oblast použití.
- §10 Pokud se změní předpisy podle příslušných ustanovení článku 7, na jejichž základě byl konstrukční typ schválen, a nejsou použitelná žádná odpovídající přechodná ustanovení, pak smluvní stát, ve kterém byl konstrukční typový certifikát vystaven, a po konzultaci s dalšími státy, ve kterých je certifikát podle článku 6 platný, rozhodne, zda zůstane certifikát platný, nebo zda je nutné jej obnovit. Zkoumaná kritéria u obnoveného konstrukčního schválení se mohou týkat pouze změněných ustanovení. Obnova konstrukčního schválení neomezuje provozní schválení udělené na základě dříve schválených konstrukcí.
- §11 Při obnově nebo modernizaci zašle žadatel nebo výrobce příslušnému smluvnímu státu popis záměru. Smluvní stát tento záměr prozkoumá a rozhodne, s ohledem na v použitých JTP uvedenou realizační strategii, zda rozsah prací vyžaduje ve smyslu těchto Jednotných právních předpisů nové provozní schválení.
- Nové provozní schválení je nutné, když úroveň celkové bezpečnosti příslušného dílčího systému může být plánovanými pracemi nepříznivě ovlivněna. Je-li zapotřebí nové schválení, pak musí smluvní stát rozhodnout, jak dalece mají být ustanovení příslušných JTP na daný záměr uplatněna.
- Smluvní stát musí své rozhodnutí učinit nejpozději čtyři měsíce po předložení kompletního záměru žadatelem.
- Je-li vyžadováno nové schválení a nejsou-li JTP plně použitelná, pak musí smluvní stát generálnímu sekretáři sdělit
- z důvodnění proč nelze JTP plně použít,
 - použité technické vlastnosti místo těch v JTP a
 - zařízení zodpovědná za potřebné informace pro sdělení podle písmen a) a b).
- Generální sekretář sdělené informace zveřejní na webových stránkách Organizace.
- §12 Analogicky platí § 11 pro konstrukční typový certifikát a pro prohlášení týkající se konstrukce nebo odpovídající konstrukčních částí.

Článek 10a

Pravidla pro odejmutí nebo pozastavení platnosti průkazů způsobilosti.

- §1 Zjistí-li příslušný orgán jiného smluvního státu, než toho, který (první) provozní schválení vydal, neshodu, musí o tom se všemi detaily informovat (první) schvalovací orgán;

vztahuje-li se neshoda ke konstrukčnímu typovému certifikátu, je rovněž nutno o tom informovat orgán, který jej vydal.

§2 Provozní certifikát může být odejmout,

- a) když železniční vozidlo již neodpovídá
 - ustanovením JTP a ve smyslu článku 12 Jednotných právních předpisů APTU platným národním předpisům, nebo
 - zvláštním podmínkám jeho schválení podle článku 7a, nebo
 - předpisům pro stavbu a vybavení obsaženým v RID, nebo
- b) když držitel vozidla na výzvu příslušných orgánů, aby odstranil nedostatky, tak v průběhu dané lhůty neučiní, nebo
- c) když nejsou splněny nebo dodrženy závazky a podmínky vzniklé z omezeného schválení podle článku 10, § 10.

§3 Konstrukční typový certifikát nebo provozní certifikát může odejmout jen ten orgán, který jej udělil.

§4 Provozní certifikát se pozastavuje,

- a) když u železničního vozidla nebyly v údržbovém řádu, v JTP, ve zvláštních podmínkách schválení podle článku 7a nebo v předpisech pro stavbu a vybavení obsažených v RID provedeny (anebo nejsou dodrženy lhůty) předepsané technické zkoušky, kontroly, opravy a údržbářské práce;
- b) když při těžkém poškození železničního vozidla není vyhověno výzvě příslušných orgánů vozidlo předvést;
- c) při neshodě s těmito Jednotnými právními předpisy a v JTP obsaženými ustanoveními;
- d) když nejsou dodržena platná odpovídající národní ustanovení ve smyslu článku 12 Jednotných právních předpisů APTU nebo o jejichž rovnocennosti bylo rozhodnuto podle čl. 13 Jednotných právních předpisů APTU. Pozastavení certifikátu platí pro příslušný(é) stát(y).

§5 Provozní certifikát zanikne vyřazením železničního vozidla. Vyřazení se ohlásí orgánu, který provozní schválení udělil.

§6 Pro konstrukční typový certifikát platí §§ 1 až 4 obdobně.

Článek 10b

Pravidla pro hodnocení a postupy.

§1 Odborná komise pro technické otázky je příslušná pro přijetí dalších závazných ustanovení pro hodnocení a pravidla postupů schvalovacího procesu.

§2 Doplňkově, nikoliv však v rozporu se stanovenými ustanoveními Odborné komise pro technické otázky ve smyslu § 1, mohou smluvní státy nebo regionální organizace přijmout (nebo si ponechat) ustanovení pro nediskriminační podrobné závazné postupy pro hodnocení a požadavky týkající se prohlášení. Tato ustanovení se oznámí generálnímu sekretáři, který o tom uvědomí Odbornou komisi pro technické otázky a za organizaci je zveřejní.

Článek 11

Průkazy způsobilosti a prohlášení.

§1 Schválení konstrukčního typu a provozní schválení se prokazuje oddělenými dokumenty s následným označením: „Konstrukční typový certifikát“ a „Provozní certifikát“.

§2 Konstrukční typový certifikát musí:

- a) uvádět konstruktéra a plánovaného zhotovitele konstrukce železničního vozidla;
- b) jako přílohy obsahovat technické specifikace a údržbový řád;
- c) uvádět případné zvláštní provozní omezení a podmínky, které se vztahují na konstrukční typ železničního vozidla a na vozidla korespondující s touto typovou konstrukcí;
- d) jako přílohu(y) obsahovat posuzovací zprávu(y);
- e) uvádět všechna případná vystavená relevantní prohlášení (o shodnosti a přezkoušení);
- f) specifikovat příslušný vystavující orgán, datum vystavení a podpis orgánu;
- g) případně doba jeho platnosti.

§3 Provozní certifikát musí obsahovat:

- a) všechny informace obsažené v § 2 a
- b) identifikační kód(y) vozidla(el) kryté certifikátem;
- c) údaje o držiteli železničního(ích) vozidla(el) kryté certifikátem v den jeho vydání;
- d) případně dobu jeho platnosti;

§4 Provozní certifikát může pokrývat skupinu jednotlivých vozidel stejného typu, přičemž v tomto případě potřebné informace podle § 3 jsou stanoveny totožně pro každé vozidlo a technická specifikace obsahuje totožnou dokumentaci o provedených kontrolách každého vozidla.

§5 Technická specifikace a údržbový řád obsahují údaje podle JTP.

§6 Certifikáty jsou ve smyslu článku 1 § 6 Úmluvy tištěny v jednom z pracovních jazyků.

§7 Certifikáty a prohlášení jsou vydány žadateli.

§8 Provozní certifikát je vázán na předmět. Vlastník provozního certifikátu (včetně technické specifikace a údržbového řádu), pokud není s aktuálním držitelem vozidla identický, je neprodleně poskytnout aktuálnímu držiteli, a to společně se záznamy o údržbě a všemi (dalšími) podrobnými pokyny pro údržbu a provoz, které ještě má v držení.

§9 Analogicky platí § 8 pro vozidla a ostatní železniční materiál, které jsou schváleny podle článku 19, přičemž se u příslušné dokumentace jedná o schválení a všechny ostatní dokumenty, které obsahují úplné nebo dílčí podobné informace, které jsou požadovány pro technickou specifikaci, údržbový řád a záznamy o údržbě.

Článek 12

Jednotné provedení.

§1 Organizace má předepsané jednotné provedení pro certifikáty zmíněné v článku 11, podle článku 4 § 2 uzavřená prohlášení a hodnotící zprávu podle článku 10 § 7.

§2 Odborná komise pro technické otázky provedení vypracuje a přijme.

- §3 Odborná komise pro technické otázky může rozhodnout, že jako rovnocenná náhrada mohou být uznány certifikáty a prohlášení, které byly vystaveny podle jiného provedení, než je předepsáno v těchto Jednotných právních předpisech, které však obsahují údaje předepsané podle článku 11.

Článek 13 **Registry**

- §1 Organizace je odpovědná za vytvoření registru ve formě elektronické databanky a jeho údržby v aktuálním stavu, aby obsahoval informace o železničních vozidlech, pro které byl vystaven provozní certifikát a o konstrukčních typech, pro které byl vystaven konstrukční certifikát. Registr ve smyslu článku 19 pojímá schválená železniční vozidla; může obsahovat železniční vozidla, která jsou schválena jen pro národní dopravu.
- §2 Databanka obsahuje také registr s informacemi týkajícími se příslušných úřadů a zařízení, na něž byla podle článku 5 příslušnost přenesena, jakož i akreditovaných/uznaných kontrolorů.
- §3 Odborná komise pro technické otázky může rozhodnout o zahrnutí dalších dat užívaných v železničním provozu, jako informace týkající se prohlášení, kontrol a údržby schválených vozidel (včetně termínu příští kontroly), informace týkající se nehod a incidentů a záznam týkající se označování vozidel, stanovišť, železničních dopravních podniků, držitelů vozidel, provozovatelů infrastruktury, opraven, výrobců, příslušných orgánů pro údržbu (OPU), apod.
- §4 Odborná komise pro technické otázky stanoví funkční a technickou architekturu databanky jakož i potřebná data, kdy a jak jsou data poskytována, jaká existují přístupová oprávnění, jakož i další ustanovení pro správu a provoz včetně použité struktury databáze. V každém případě se generálnímu sekretáři bez zbytečného prodlení sdělují změny držitelů vozidel, změny OPU, vyřazování, úřední likvidace, zastavení nebo odnětí certifikátu, prohlášení nebo jiné doklady, stejně jako změny na vozidle, které se odchyľují od schváleného konstrukčního typu.
- §5 Při používání tohoto článku odborná komise pro technické otázky zohlední registry zřízené členskými státy a regionálními organizacemi, aby bylo sníženo nadměrné zatížení zúčastněných, jako jsou regionální organizace, členské státy, příslušné orgány a průmysl. Aby se minimalizovaly náklady Organizace a vytvořen koherentní registrační systém, musí si všichni zúčastnění s Organizací odsouhlasit své plány a trendy ve vztahu k registrům, které spadají do oblasti působnosti těchto Jednotných právních předpisů.
- §6 Data registrovaná v databázi platí až do důkazu o opaku jako průkaz technického schválení železničního vozidla.
- §7 Odborná komise pro technické otázky může rozhodnout, že náklady na zřízení a správu databanky plně nebo dílem ponesou uživatelé; za poskytování a úpravy dat se nepředpokládá úhrada, zatím co dotazy na data mohou podléhat poplatku.

Článek 14 **Nápisy a znaky**

- §1 Do provozu připuštěná železniční vozidla musí být opatřena:
- a) onačením, z něhož je jednoznačně zjistitelné, že je ve smyslu těchto Jednotných právních předpisů připuštěno do mezinárodní dopravy a

- b) ostatními v JTP předepsanými nápisy a znaky, včetně jednoznačného identifikačního kódu (číslo vozidla).

Příslušný orgán, který provozní schválení vydal, je zodpovědný za to, že každému vozidlu byl přidělen alfanumerický identifikační kód. Tento kód, který musí obsahovat národní kód (prvního) schvalovacího státu, musí být napsán na každém vozidle a ve smyslu článku 13 zanesen v národním registru vozidel (NRV) tohoto státu.

- §2 Odborná komise pro technické otázky stanoví v § 1 písmenu a) předvídané označení, jakož i přechodné lhůty, během nichž k mezinárodní dopravě připuštěná železniční vozidla mohou ještě nést nápisy a znaky odchylovající se od § 1.

Článek 15 Údržba

- §1 Železniční vozidla a ostatní železniční materiál musí být udržován ve stavu v souladu s ustanoveními v JTP a těmto trvale odpovídat a jejich stav nesmí v žádném případě při nasazení v mezinárodní dopravě slevit z provozní bezpečnosti či ohrozit infrastrukturu, životní prostředí a veřejné zdraví. Za tímto účelem musí být železniční vozidla a ostatní železniční materiál k dispozici a musí absolvovat údržbu, prohlídky a opravy, aby tyto práce mohly být provedeny tak, jak je předepsáno v údržbovém řádu připojeném k provoznímu certifikátu, v JTP, ve zvláštních schvalovacích podmínkách podle článku 7a a v ustanoveních RID.

- §2 Každému železničnímu vozidlu je, dříve než je připuštěno k provozu nebo nasazeno na síť, přidělen příslušný orgán pro údržbu (OPU), který musí být, ve smyslu článku 13, registrován v databázi. OPU může být železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel vozidla. OPU zajišťuje v rámci systému údržby, že vozidla, za jejichž údržbu je odpovědný, jsou v bezpečném provozním stavu. OPU provádí údržbu sám nebo prostřednictvím opraven, se kterým uzavírá smlouvy.

Příslušný orgán pro údržbu nákladního vagónu musí disponovat platným průkazem vystaveným externím zkušebním znalcem akreditovaným/uznávaným v jednom z členských států.

Odborná komise pro technické otázky přijímá další podrobná pravidla pro certifikaci a pro kontroly OPU, pro akreditované/uznávané zkušební znalce, pro jejich akreditaci/uznávání, a pro zkoušky a zkušební certifikáty. Pravidla stanoví, zda jsou rovnocenná s těmi, která jsou směrodatná pro certifikační systém používaný v Evropském společenství nebo státech, ve kterém platí právo Společenství na základě mezinárodních smluv s Evropským společenstvím.

Tato pravidla, ve kterých jsou zahrnuta i pravidla odnětí a pozastavení certifikátů a akreditací, jsou definována v příloze k těmto Jednotným právním předpisům a představují jejich integrální součást.

- §3 Železniční podnik je zodpovědný za bezpečné provozování svých vlaků a musí zabezpečit řádnou údržbu v nich dopravovaných vozidel. OPU musí proto zajistit, že železniční podnik má k dispozici spolehlivé informace a data o údržbě, a železniční podnik musí OPU dát ve stanoveném čase k dispozici data o provozu vozidel a ostatního železničního materiálu spadajícího do příslušnosti OPU. V obou případech se jedná o příslušné informace a data jmenované v příloze dle § 2.

- §4 Příslušný orgán pro údržbu schváleného vozidla vystaví pro vozidlo záznamy o údržbě a udržuje je v aktuálním stavu. Záznamy jsou k dispozici ke kontrole příslušným národním orgánům.
- §5 Odborná komise pro technické otázky může rozhodnout o směrnících nebo pravidlech certifikace a kontroly opraven a vzájemném uznávání certifikátů a kontrol. Pravidla dle tohoto paragrafu jsou definována v příloze k těmto Jednotným právním předpisům, představují jejich integrální součást a jsou zveřejněna na webové stránce Organizace.

Článek 16

Nehody, incidenty a těžká poškození

- §1 V případě nehody, incidentu nebo těžkého poškození železničních vozidel jsou všechny zúčastněné strany (provozovatel infrastruktury, držitel vozidla, OPU, zúčastněný železniční podnik, a další možné strany) povinny:
- neprodleně podniknout všechna potřebná opatření k zajištění bezpečnosti železniční dopravy se zřetelem na životní prostředí a veřejné zdraví, a
 - stanovit příčiny nehody, incidentu nebo těžkého poškození.
- § 1a Opatření ve smyslu § 1 musí být koordinovaná. Tato koordinace je povinností provozovatele infrastruktury, pokud platná ustanovení příslušného státu nepředepisují jinak. Navíc může smluvní stát k povinnosti prohlídky uložené zúčastněným stranám požadovat též provedení nezávislého šetření.
- §2 Vozidlo se považuje za těžce poškozené, pokud je nelze jednoduchým způsobem uvést do stavu, ve kterém by, aniž by ohrožovalo provoz, mohlo být zařazeno do vlaku a pohybovalo se na vlastních kolech. Poškození se nepovažuje za těžké, pokud by oprava mohla být provedena za méně než 72 hodin nebo by náklady byly menší než 0,18 milionů jednotek ZPČ.
- §3 Nehody, incidenty a těžká poškození je nutné bezodkladně hlásit orgánům nebo zařízením, která vozidlo k dopravě připustila. Tyto orgány nebo zařízení mohou požadovat předvedení poškozeného vozidla, případně teprve po opravě, aby se přezkoumala platnost uděleného provozního schválení. Případně musí být postup k udělení provozního schválení proveden znovu.
- §4 Smluvní státy vedou záznamy, zveřejňují vyšetřovací zprávy s nálezy a doporučeními, informují orgány, které vystavily schvalovací certifikát, a Organizaci o příčinách nehod, incidentů a těžkých poškození v mezinárodní dopravě, které se udály na jejich území. Odborná komise pro technické otázky může příčiny vážných nehod, incidentů nebo těžkých poškození v mezinárodní dopravě prošetřit s ohledem na možný vývoj v JTP obsažených konstrukčních a provozních předpisů pro železniční vozidla a ostatní železniční materiál a případně může nařídit smluvním státům co nejdříve pozastavit příslušné vydané provozní certifikáty, konstrukční typové certifikáty a prohlášení.
- §5 Odborná komise pro technické otázky může připravit a přijmout další závazná ustanovení týkající se vyšetřování vážných nehod, incidentů a těžkých poškození a požadavky týkající se nezávislých státních vyšetřovacích orgánů, jakož i formy a obsahu zpráv. Může také změnit hodnoty/čísla v § 2 a článku 2 písmenu ff).

Článek 17

Odstavení a odmítnutí vozidel

- §1 Jsou-li dodrženy Jednotné právní předpisy, v JTP obsažená ustanovení a případně pevně stanovené zvláštní podmínky pro schválení schvalovacím orgánem, jakož i v RID obsažené předpisy pro konstrukční a technické vybavení, nemůže příslušný orgán, jiný železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury železniční vozidlo odmítnout nebo odstavit a tím mu bránit v dopravě na kompatibilní železniční infrastruktuře.
- §2 Právo příslušného orgánu na vyšetření a odstavení vozidla není dotčeno, pokud existuje podezření na nesoulad s § 1, ale kontrola k ujištění by měla být provedena tak rychle, jak je to možné, a v každém případě v průběhu 24 hodin.
- §3 Ostatní členské státy jsou však oprávněné příslušné vozidlo (příslušná vozidla) odmítnout nebo odstavit, pokud smluvní stát v průběhu lhůty uvedené v článku 5 § 7 nebo v článku 16 § 4 certifikát nepozastaví nebo nestáhne.

Článek 18

Nedodržování předpisů

- §1 S výhradou § 2 a článku 10a § 3 písmeno c) řídí se právní následky, které vyplývají z nedodržování těchto Jednotných právních předpisů a JTP, ustanoveními platnými ve smluvním státě, jehož příslušný orgán přidělil první provozní schválení, a to včetně kolizních norem.
- §2 Občanskoprávní a trestněprávní následky, které vzniknou z nedodržování těchto Jednotných právních předpisů a JTP, se řídí, pokud se týká infrastruktury, ustanoveními platnými ve smluvním státě, ve kterém má provozovatel infrastruktury své sídlo, a to včetně kolizních norem.

Článek 19

Přechodná ustanovení

- §1 Článek 3 § 1 platí pro modernizovaná, obnovená a existující vozidla. Pro vozidla schválená k mezinárodní dopravě podle RIV, RIC nebo jiných příslušných mezinárodních smluv a odpovídajícím způsobem označená, platí přechodná ustanovení uvedená v tomto článku.
- §2 Vozidla, která v okamžiku nabytí účinnosti těchto Jednotných právních předpisů jsou opatřena nápisem RIV nebo RIC jako průkazem jejich současné shody s technickými ustanoveními RIV 2000 (přepřelované vydání z 1.1.2004) nebo RIC, jsou považována za schválená k provozu na sítích smluvních států v závislosti na jejich kompatibilitě s železniční infrastrukturou (se zřetelem na nápisy na vagónu), pro kterou jsou schváleny jedním ze smluvních států.
- §2a Vozidla, která nejsou označená nápisem RIV nebo RIC, ale jsou schválená a označená v rámci dvou nebo vícestranných smluv mezi smluvními státy oznámených Organizací, platí rovněž za schválené pro provoz na sítích pokrytých smlouvou.
- §3 Předběžné schválení podle §§ 2 a 2a je platné, dokud vozidlo nepotřebuje nové schválení podle článku 10 § 11.
- §4 Nápisy RIV, RIC nebo jiné označení vozidla přijímané Odbornou komisí pro technické otázky, společně s daty uloženými v databázi podle článku 13, jsou považovány za dostatečný důkaz schválení. Neoprávněné úpravy těchto označení jsou považovány za podvod a stahány podle národních předpisů.

- §5 Nezávisle na přechodných ustanoveních musí vozidlo a jeho dokumentace s ohledem na označení a údržbu odpovídat platným předpisům JPT; podle okolností musí být zajištěna rovněž shoda s platnými předpisy RID. Odborná komise pro technické otázky může také rozhodnout, že v JTP přijaté relevantní bezpečnostní předpisy musí být v určité lhůtě dodrženy, nehledě na přechodná ustanovení.
- §6 Vozidla nespádající pod §§ 2 a 2a, mohou být na žádost žadatele schválena k provozu příslušným orgánem. Ten může před přidělením doplňkového provozního schválení od žadatele žádat dodatečné technické informace, analýzy rizik a/nebo kontroly vozidel. Nicméně příslušný orgán musí přihlížet ke srovnávacímu přehledu podle článku 13 Jednotných právních předpisů APTU.
- §7 Odborná komise pro technické otázky může přijmout další přechodná ustanovení.

Článek 20 **Názorové rozdíly**

Názorové rozdíly týkající se schvalovacího procesu železničních vozidel a ostatního železničního materiálu k použití v mezinárodní dopravě mohou být předloženy Odborné komisi pro technické otázky, pokud nemohou být vyřešeny cestou bezprostředního jednání zúčastněných stran. Takové názorové rozdíly mohou být podle postupů uvedených v oddílu V Úmluvy předloženy rozhodčímu soudu.

**5. Změna článků 9 a 27 Úmluvy a přípojků B (CIM), E (CUI), F (APTU) a G (ATMF)
Úmluvy přijatá Revizním výborem na jeho 24. zasedání – opravy textu ATMF**

Generální sekretář s odkazem na jeho dopisy ze dne 21.12.2009 (A 55-24/508.2009) a 25.5.2010 (A 55-24/503.2010) a na základě žádosti Srbska tímto oznamuje dva zjevné překlepy v textu ATMF (dokument CR 24/NOT/Add.4 ze dne 21.12.2009):

1. V anglické verzi má být pořadí odstavců ve článku 10a § 4 "a), **b), c), d)**" namísto "a), a), b), c)".
2. Ve všech jazykových verzích má být odkaz ve článku 18 § 1 na článek 10a § 4 c) namísto článku 10a § 3 c).

Tyto opravy byly zaneseny do konsolidovaného znění zveřejněného na webových stránkách OTIF.

(Stefan Schimming)

Generální sekretář