

# **ЗАКОН**

## **О ПОТВРЂИВАЊУ ИЗМЕНА И ДОПУНА КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗИМА (СОТИФ)**

### **Члан 1.**

Потврђују се Измене и допуне Конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године донете од стране Комисије стручњака за техничка питања 11. и 12. фебруара 2009. године и 14. и 15. септембра 2011. године у Берну и од стране Ревизионе комисије 23-25 јуна 2009. године у Берну, у оригиналу на француском, немачком и енглеском језику.

### **Члан 2.**

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

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

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

Original : EN

24<sup>ème</sup> 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.

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.2  
21.12.2009**

Original : EN

24<sup>ème</sup> session

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

Modifications du texte

**Titre premier**  
**Généralités**

Article 3  
Définitions

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

*(Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme)*

- b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;
- c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;
- f) « licence » désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;
- g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,

l'organisation interne de l'entreprise ainsi que

le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

**Titre II**  
**Contrat d'utilisation**

**Article 5**  
**Contenu et forme**

*Modifier les §§ 1 et 2 comme suit :*

« § 1

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

§ 2

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

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

**« Article 5bis  
Droit non affecté**

§ 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit communautaire.

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

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

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

l'octroi des licences,

la certification en matière de sécurité,

l'assurance,

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

les mesures d'indemnisation en faveur des clients et

le règlement des litiges. »

**Article 6**  
**Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire**

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

**Article 7**  
**Durée du contrat**

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

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.3  
21.12.2009**

Original : EN

24<sup>ème</sup> session

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



## **Article premier** **Champ d'application**

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

## **Article 2** **Définitions**

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

« 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 ;

« 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 ;

« 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 ;

« 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 ;

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

« véhicule de traction » désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction ;

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

## **Article 3** **But**

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

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

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

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

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

§ 3 Dans la mesure du possible,

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

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

#### **Article 4**

##### **Elaboration de normes techniques et de PTU**

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

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

#### **Article 5**

##### **Validation de normes techniques**

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

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

tout État partie ;

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

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

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

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

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

## **Article 6** **Adoption de PTU**

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

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

tout État partie ;

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

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

## **Article 7** **Forme des demandes**

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

## **Article 7a** **Evaluation des conséquences**

§ 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur.

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

## **Article 8** **PTU**

§ 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

§ 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation

la PTU adoptée et notifiée ;

la date de son entrée en vigueur ;

la liste des États parties auxquels elle s'applique ;

la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum :

indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système) ;

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

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

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

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

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

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

- § 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.
- § 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules ; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en œuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).
- § 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme « points ouverts ».
- § 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.
- § 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

#### **Article 8a**

##### **Lacunes constatées dans les PTU**

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

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

fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

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

## **Article 9 Déclarations**

- § 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.
- § 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.
- § 3 L'État, qui a fait une déclaration conformément au § 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

## **Article 10 Abrogation de l'Unité Technique**

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

## **Article 11 Primauté des PTU**

- § 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.
- § 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques :
- du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
  - du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

## **Article 12**

### **Spécifications techniques nationales**

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 13**

### **Tableau d'équivalence**

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

§ 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des

STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire :

entre les spécifications techniques nationales de différents États parties ;

entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes ;

entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.



## ANNEXE

### PARAMÈTRES À VÉRIFIER EN RAPPORT AVEC L'ADMISSION TECHNIQUE DE VÉHICULES NON CONFORMES AUX PTU ET CLASSIFICATION DES SPÉCIFICATIONS 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).

Secrétaire général

A 92-03/507.2012


11.04.2012

Original : EN

AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF

ENTREE EN VIGUEUR

Des Règlements adoptés par la Commission d'experts techniques conformément à l'Appendice F(APTU) ou à l'Appendice G(ATMF) à la Convention, notifiés dans dla circulaire A 92-03/506.2011 datée du 30.11.2011

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	<b>EXIGENCES ESSENTIELLES</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

## Règles uniformes APTU (Appendice F de la COTIF 1999)

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

## EXIGENCES ESSENTIELLES

### Note explicative :

Les textes de la présente PTU qui occupent toute la largeur de la page sont identiques aux textes correspondants des réglementations de l'Union européenne. Les textes sur deux colonnes diffèrent. La colonne de gauche contient les réglementations PTU, la colonne de droite, le texte des réglementations correspondantes de l'UE. Le texte dans la colonne de droite n'a qu'un caractère informatif et ne fait pas partie des réglementations de l'OTIF.

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE

### INTRODUCTION

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

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

Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une PTU, ils sont clairement recensés dans une annexe de la PTU en tant que «points ouverts».

«Exigences essentielles»: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

Déf.

Art 5, 6.


une STI

STI

### 1. Exigences de portée générale

Annexe III ↓

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

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-A</b>	
	<b>EXIGENCES ESSENTIELLES</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE

## 1.1 Sécurité

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

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

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

1.1.4 La conception

| des installations fixes

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

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

## 1.2 Fiabilité, disponibilité

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

## 1.3 Santé

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

| et les infrastructures ferroviaires

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

## 1.4 Protection de l'environnement

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

de l'État demandeur


| communautaires

en vigueur.

1.4.2 Les matériaux utilisés dans les trains

| et dans les infrastructures

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

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-A</b>	
	<b>EXIGENCES ESSENTIELLES</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup>

Réf. UE

- 1.4.3 Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.
- 1.4.4 L'exploitation du système ferroviaire doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.
- 1.4.5 L'exploitation du système ferroviaire ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

## 1.5 Compatibilité technique

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

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

## 2. Exigences particulières à chaque sous-système

### 2.1 Infrastructures

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

#### 2.1.1 Sécurité


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

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

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

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

### 2.2 Énergie

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-A</b>	
	<b>EXIGENCES ESSENTIELLES</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE

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

### 2.2.1 Sécurité

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

### 2.2.2 Protection de l'environnement

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

### 2.2.3 Compatibilité technique

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

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

## 2.3 Contrôle-commande et signalisation

### 2.3.1 Sécurité

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

### 2.3.2 Compatibilité technique

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

systèmes de contrôle-commande de la PTU « Systèmes de contrôle-commande et de signalisation par la Commission d'experts techniques

systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles

doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes


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

## 2.4 Matériel roulant

### 2.4.1 Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être



 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-A</b>	
	<b>EXIGENCES ESSENTIELLES</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup>

Réf. UE

conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

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

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

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

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

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

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

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

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

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

#### 2.4.2 Fiabilité, disponibilité

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

#### 2.4.3 Compatibilité technique

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

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

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

#### 2.4.4 Contrôle


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

### 2.5 Entretien

#### 2.5.1 Santé et sécurité

##### 2.5.1 Les installations techniques et les procédures utilisées.

| dans les centres

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-A</b>	
	<b>EXIGENCES ESSENTIELLES</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup>

Réf. UE

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

#### 2.5.2 Protection de l'environnement

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

#### 2.5.3 Compatibilité technique

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

### 2.6 Exploitation et gestion du trafic

#### 2.6.1 Sécurité

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

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

#### 2.6.2 Fiabilité, disponibilité

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

#### 2.6.3 Compatibilité technique

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


### 2.7 Applications télématiques au service des passagers et du fret

#### 2.7.1 Compatibilité technique

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

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

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

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-A</b>	
	<b>EXIGENCES ESSENTIELLES</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE

- les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

#### 2.7.2 Fiabilité, disponibilité

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

#### 2.7.3 Santé

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

#### 2.7.4 Sécurité

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

### 2.8 Autre matériel (roulant) ferroviaire

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

#### 2.8.1 Sécurité

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

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


#### 2.8.2 Compatibilité technique

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

#### 2.8.3 Santé

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

(Fin du document)

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-B	
	<b>SOUS-SYSTEMES</b>			
Statut: <b>ADOPTÉE</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01B/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

## Règles uniformes APTU (Appendice F de la COTIF 1999)

# Prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au matériel roulant (Dispositions générales)

## SOUS-SYSTEMES

### Note explicative :

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

Annexe APTU – OTIF

Texte correspondant dans les directives européennes<sup>1</sup> Réf.UE

### 0.1 ÉQUIVALENCE

Suite à leur adoption par la Commission des experts techniques, les directives de l'OTIF de ce document ont été déclarées équivalentes aux directives de l'UE aux termes de l'article 13 APTU et de l'article 3a ATMF.

### 0.2 INTRODUCTION

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

## 1. LISTE DES SOUS-SYSTEMES

Annexe  
II ↓

Le système ferroviaire est


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

divisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant soit :

(a) à des domaines de nature structurelle:

- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation au sol,
- contrôle-commande et signalisation à bord,
- matériel roulant,
- autre matériel ferroviaire (mobile)

<sup>1</sup> Directive 2011/18/EU de la Commission, publiée dans le Journal officiel de l'UE L57, le 2 mars 2011.

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-B	
	<b>SOUS-SYSTEMES</b>			
Statut: <b>ADOPTÉE</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01B/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

Annexe APTU – OTIF

Texte correspondant dans les directives européennes<sup>1</sup> Réf.UE

(b) à des domaines de nature fonctionnelle:

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

2

## 2. DESCRIPTION DES SOUS-SYSTEMES

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

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

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

PTU, | STI,

les sous-systèmes comprennent :

### 2.1 Infrastructure (INF)

La COTIF inclut l'infrastructure uniquement en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles. Pour cette raison, le sous-système « Infrastructure » inclut uniquement la voie courante et les appareils de voie | La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.


### 2.2 Énergie (ENE)

La COTIF inclut le système « Énergie » uniquement en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles. Pour cette raison, le sous-système « Énergie » inclut uniquement le matériel aérien (caténaires) et la qualité de l'énergie fournie. | Le système d'électrification, y compris le matériel aérien et l'équipement au sol du dispositif de mesure de la consommation électrique.

### 2.3 Contrôle-commande et signalisation au sol

La COTIF inclut ce système uniquement en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles. | Tous les équipements à bord nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

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

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-B</b>	
	<b>SOUS-SYSTEMES</b>			
Statut: <b>ADOPTÉE</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01B/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

Annexe APTU – OTIF

Texte correspondant dans les directives européennes<sup>1</sup> Réf.UE

#### 2.4 Contrôle-commande et signalisation à bord

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

#### 2.5 Exploitation et gestion du trafic

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

La COTIF comprend la formation et la conduite des trains ainsi que la planification et la gestion du trafic, uniquement dans le cadre du trafic international.

Les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

#### 2.6 Applications télématiques

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

ce sous-système comprend deux parties


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

#### 2.7 Matériel roulant

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

Le sous-système « Matériel roulant » est divisé en

- 1) wagons de marchandises et
- 2) autres véhicules :
  - o trains à autopropulsion thermique ou électrique ;

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES</b>		<b>PTU GEN-B</b>	
	<b>SOUS-SYSTEMES</b>			
Statut: <b>ADOPTÉE</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01B/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

Annexe APTU – OTIF

Texte correspondant dans les directives européennes<sup>1</sup> Réf.UE


- unités de traction thermiques ou électriques ;
- voitures voyageurs ;
- équipement de construction et d'entretien ferroviaire mobile.

## 2.8 Entretien

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

## 2.9 Autre matériel roulant (mobile)

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

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b>		<b>PTU GEN-C</b>	
	<b>DOSSIER TECHNIQUE</b>			
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01C/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

## Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

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

## DOSSIER TECHNIQUE

### Note explicative :

Les textes de la présente PTU qui occupent toute la largeur de la page sont identiques aux textes correspondants des réglementations de l'Union européenne. Les textes sur deux colonnes diffèrent. La colonne de gauche contient les réglementations PTU, la colonne de droite, le texte des réglementations correspondantes de l'UE. Le texte dans la colonne de droite n'a qu'un caractère informatif et ne fait pas partie des réglementations de l'OTIF.

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE

### 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

Dir IO.  
Article 18,  
point 3

### 2. EXIGENCES DÉTAILLÉES CONCERNANT LE DOSSIER TECHNIQUE

Annexe VI, point 4, matériel roulant

Le dossier technique

qui accompagne la déclaration de vérification

doit être constitué comme suit et inclure :

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


le sous-système tel que construit

à l'exécution,

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

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




 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b> <b>DOSSIER TECHNIQUE</b>		<b>PTU GEN-C</b>	
	Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01C/1.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE

- liste des constituants d'interopérabilité incorporés dans le sous-système
  - si disponible, copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants
  - le rapport/certificat d'examen du type et le certificat de conformité établi par l'organisme d'évaluation certifiant que le projet est conforme aux dispositions aux Règles uniformes APTU et, le cas échéant, aux dispositions du RID,
- accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des organismes d'évaluation,
- visés à l'article 3
- dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive,
- spécifications techniques communes
- le cas échéant, les ACI et, si tel est le cas, les déclarations «CE» de conformité intermédiaire du sous-système accompagnant le certificat de vérification «CE»,
  - y compris le résultat du contrôle de leur validité effectué par l'organisme notifié,
  - certificat de l'organisme notifié chargé de la vérification «CE»,
- de la présente directive
- comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

(fin du document)

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GÉNÉRALES ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDEPENDANCE</b>		<b>PTU GEN-E</b>	
	Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01E/1.2011	Original : EN

## Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

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

### **ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDÉPENDANCE**

Note explicative:

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

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE <sup>1</sup> Réf. UE

#### **1. DÉFINITIONS**

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

#### **2. DISPOSITIONS :**

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

1. L'organisme d'évaluation

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

L'organisme

1.

2. L'organisme d'évaluation

et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur

l'organisme.

L'organisme

2.

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

	<b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GÉNÉRALES ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDEPENDANCE</b>		PTU GEN-E
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01E/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE

jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

En particulier,

l'organisme d'évaluation

l'organisme

et le personnel chargés des vérifications doivent,

si l'Etat contractant le prescrit,


être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer

les Certificats techniques

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

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

- |    |  |  |    |
|----|--|--|----|
| 3. | L'organisme d'évaluation doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.   | L'organisme  | 3. |
| 4. | Le personnel chargé des contrôles doit posséder<br>- une formation technique et professionnelle adéquate,<br>- une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,<br>- l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.   |  | 4. |
| 5. | L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.  |  | 5. |
| 6. | L'organisme d'évaluation doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'Etat partie.  | L'organisme<br><br>l'État membre.  | 6. |
| 7. | Le personnel de l'organisme d'évaluation est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'État où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes contrôlés) en vertu des Règles uniformes de la COTIF ou de toute autre exigence et/ou disposition légale de l'Etat partie ou de l'organisation régionale qui a adhéré | l'organisme<br><br>de la présente directive ou de toute disposition de droit interne la mettant en œuvre | 7. |


 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GÉNÉRALES ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDEPENDANCE</b>			PTU GEN-E
Statut: <b>EN VIGUEUR</b>	Version: 05	Ref.: A 94-01E/1.2011	Original : EN	Date: 15.09.2011

Annexe APTU

à la COTIF conformément à l'article 38 de la  
COTIF.

fin du document)

*Texte correspondant dans la Directive relative à Réf.  
l'interopérabilité de l'UE <sup>1</sup> UE*

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

## Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999) Prescriptions techniques uniformes (PTU) – Dispositions générales

### MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE (MSC) POUR L'ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES

Note explicative :

Les textes de la présente PTU qui occupent toute la largeur de la page sont identiques aux textes correspondants des réglementations de l'Union européenne. Les textes sur deux colonnes diffèrent. La colonne de gauche contient les réglementations PTU, la colonne de droite, le texte des réglementations correspondantes de l'UE. Le texte dans la colonne de droite n'a qu'un caractère informatif et ne fait pas partie des réglementations de l'OTIF.

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

#### 0. ÉQUIVALENCE


Suite à leur adoption par la Commission des experts techniques, les directives de l'OTIF de ce document sont déclarées équivalentes aux directives de l'UE aux termes de l'article 13 APTU et de l'article 3a ATMF.

#### 1. OBJET

Article 1

- 1.1 La présente PTU GEN-G établit une méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques pour la sécurité des sous-systèmes et de leur intégration dans leur environnement.
- 1.2 La MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques a pour objet de maintenir ou, lorsque cela est nécessaire et raisonnablement réalisable, d'améliorer le niveau de sécurité du trafic ferroviaire international dans les États parties
- La MSC facilite les services de transport ferroviaire transfrontaliers par l'harmonisation :
- a) des processus de gestion des risques utilisés pour évaluer les niveaux de sécurité et la conformité avec les exigences de sécurité ;
- b) de l'échange d'informations relatives à la sécurité entre les différents acteurs du secteur ferroviaire afin de gérer la sécurité entre les différentes interfaces qui

<sup>1</sup> Règlement CE 352/2009 de la Commission, publié dans le Journal officiel de l'UE n° L108 le 29 avril 2009

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

existent dans ce secteur ;  
des preuves résultant de l'application du processus de gestion des risques.

## 2. CHAMP D'APPLICATION

Article 2

2.1 La MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques s'applique à tout changement du système ferroviaire

des États parties ayant des conséquences pour le trafic international, qui est considéré comme significatif au sens de l'article 4 du présent règlement.	d'un État membre, tel que visé à l'annexe III, point 2 d), de la directive 2004/49/CE, qui est considéré comme significatif au sens de l'article 4 du présent règlement.
--	--

Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En ce qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les conditions d'exploitation sont pris en compte.

2.2 Lorsque les changements significatifs concernent des sous-systèmes structurels auxquels s'applique la

COTIF 1999,	directive 2008/57/CE,
-------------	-----------------------

la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques s'applique :

- |   |   |
|---|---|
| a) si une appréciation des risques est requise par les Prescriptions techniques uniformes (PTU) concernées. Dans ce cas, la PTU précise, le cas échéant, quelles parties de la MSC s'appliquent ; | la spécification technique d'interopérabilité (STI) |
| b) pour garantir l'intégration en toute sécurité des sous-systèmes structurels auxquels s'appliquent les PTU dans un système existant   | STI   |

en vertu de l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE.

Cependant, l'application de la MSC dans le cas visé au premier alinéa, point b), ne doit pas aboutir à des exigences contraires à celles établies par les

PTU	STI
-----	-----

concernées qui sont obligatoires.


Néanmoins, si l'application de la MSC aboutit à une exigence contraire à celle établie par la

PTU concernée, le proposant informe l'État partie	STI
concerné, qui peut décider de demander une révision de la	l'État membre


PTU	STI
-----	-----

conformément à l'article 8a, APTU	l'article 6, paragraphe 2, ou à l'article 7 de la directive 2008/57/CE
-----------------------------------	--

ou une dérogation conformément à

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

<p><i>PTU de l'OTIF</i></p> <p>l'article 7a, APTU et aux lignes directrices et dispositions adoptées conformément audit article.</p>	<p><i>Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup></i></p> <p>l'article 9 de ladite directive.</p>	<p><i>Réf. UE.</i></p>
<p>2.3 La présente PTU ne s'applique pas :</p> <p>a) aux métros, tramways et autres systèmes ferroviaires légers ;</p> <p>b) aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi qu'aux entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux ;</p> <p>c) aux infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises ;</p> <p>d) aux véhicules historiques qui circulent sur les réseaux nationaux, à condition qu'ils soient conformes aux règles et aux réglementations nationales en matière de sécurité visant à garantir la circulation de ces véhicules en toute sécurité ;</p> <p>e) aux chemins de fer à caractère historique, muséologique et touristique qui exploitent leurs propres réseaux, y compris les ateliers, le matériel roulant et le personnel.</p>	<p>Le présent Règlement</p>	
<p>2.4 La présente PTU ne s'applique pas aux systèmes et changements qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente PTU, constituent des projets se trouvant à un stade avancé de développement au sens de l'article 2 b), APTU.</p>	<p>Le présent règlement du présent règlement, au sens de l'article 2, point t) de la directive 2008/57/CE.</p>	
<p><b>3. DÉFINITIONS</b></p> <p>Aux fins de la présente PTU, les définitions figurant aux articles 2 ATMF et 2 APTU s'appliquent.</p> <p>En outre, on entend par :</p> <p>a) « risque », le taux d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage ;</p> <p>b) « analyse de risque », l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque ;</p> <p>c) « évaluation des risques », une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint ;</p> <p>d) « appréciation des risques », le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation du risque ;</p> <p>e) « sécurité », l'absence de risque inacceptable de dommage ;</p> <p>f) « gestion des risques », l'application systématique de politiques, procédures et pratiques de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de contrôle des risques ;</p> <p>g) « interfaces », tous les points d'interaction au cours du cycle de vie d'un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien, où différents acteurs du secteur ferroviaire collaborent pour gérer les risques ;</p>		<p>Article 3</p>


 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

- h) « acteurs », toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente PTU conformément au point 5.2 ;
- i) « exigences de sécurité », les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives) d'un système et de son exploitation (y compris les règles d'exploitation) qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise ;
- j) « mesures de sécurité », une série de mesures réduisant le taux d'occurrence d'un danger ou atténuant ses conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable ;
- k) « proposant », les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre des mesures de maîtrise des risques qu'ils sont tenus de mettre en œuvre conformément à l'article 4 de la directive 2004/49/CE, les entités adjudicatrices ou les fabricants lorsqu'ils invitent un organisme d'évaluation à évaluer un sous-système conformément à la PTU GEN-D ou le demandeur pour l'admission technique de véhicules ;
- ou une entité chargée de la maintenance ;
- l) « rapport d'évaluation de la sécurité », le document contenant les conclusions de l'évaluation du système en cause effectuée par un organisme d'évaluation ;
- m) « danger », une circonstance pouvant mener à un accident ;
- n) « organisme d'évaluation », la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente qui procède à des investigations pour formuler un jugement, fondé sur des preuves, au sujet de la capacité d'un système à respecter les exigences de sécurité qui lui sont applicables ;
- o) « critères d'acceptation des risques », les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée ; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage ;
- p) « registre des dangers », le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés, les mesures qui y sont liées, leur origine et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer ;
- q) « identification des dangers », le processus consistant à détecter, inventorier et caractériser les dangers ;
- r) « principe d'acceptation des risques », les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non ;
- s) « code de pratique », un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées



 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

- correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers ;
- t) « système de référence », un système en usage dont il est prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison, l'acceptabilité des risques que présente un système en cours d'évaluation ;
  - u) « estimation du risque », le processus utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et comprenant les étapes suivantes : estimation de la fréquence, analyse des conséquences et leur intégration ;
  - v) « système technique », un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en œuvre et la documentation ; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération, les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus de maintenance est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en soi partie du système technique.
  - w) « conséquence catastrophique », les décès et/ou les blessures graves multiples et/ou les dommages importants à l'environnement résultant d'un accident ;
  - x) « acceptation de la sécurité », le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation.
  - y) « système », toute partie du système ferroviaire (ressortissant à cette PTU) qui fait l'objet d'un changement ;
  - z) « règle nationale notifiée », toute règle nationale notifiée par un État partie en vertu de l'article 12 APTU.
 

les États membres en vertu de la	directives 96/48/CE du Conseil (1), de
	la directive 2001/16/CE du Parlement
	européen et du Conseil (2), et des
	directives 2004/49/CE et 2008/57/CE.
  - aa) « système de gestion de la sécurité » (SGS), l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;
 


Les SGS peuvent également se	
rapporter aux détenteurs de matériel	
roulant, aux entités chargées de la	
maintenance (ECM) et aux ateliers	
procédant à la maintenance.	

2004/49/CE, Art. 3 (i)

#### 4. CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS

Article 4

- 4.1 S'il n'existe pas de règle nationale notifiée visant à déterminer si un changement est significatif ou non dans un État partie, État membre, le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système ferroviaire.
- Lorsque le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques décrit à l'article 5.
- 4.2 Lorsque le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine, sur avis d'expert, l'importance du changement sur la base des critères suivants :
- a) la conséquence d'une défaillance : le scénario réaliste le plus défavorable en cas de

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de mesures de sécurité en dehors du système ;

- b) l'innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement Il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur ferroviaire que de ce qui est nouveau uniquement pour l'organisation mettant en œuvre le changement;
- c) la complexité du changement ;
- d) le suivi : l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates ;
- e) la réversibilité : l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement ;
- f) l'additionnalité : l'évaluation de l'importance du changement en tenant compte de toutes les modifications liées à la sécurité qui ont été apportées récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérées comme significatives.

Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.

## 5. PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES

Article 5

5.1 Le processus de gestion des risques décrit à l'annexe I s'applique :

- a) en cas de changement significatif tel que précisé à l'article 4, y compris la mise en service de sous-systèmes structurels visée à l'article 2, paragraphe 2, point b) ;
- b) lorsqu'une
 

PTU	STI
telle que visée à l'article 2, paragraphe 2, point a), renvoie au présent	
PTU	règlement

 afin de prescrire le processus de gestion des risques décrit à l'annexe I ;

5.2 Le processus de gestion des risques décrit à l'annexe I est appliqué par le proposant.

5.3 Le proposant veille à la gestion des risques introduits par les fournisseurs et les prestataires de services, y compris leurs sous-traitants. À cette fin, il peut demander que ceux-ci participent au processus de gestion des risques décrit à l'annexe I.

## 6. ÉVALUATION INDÉPENDANTE

Article 6

6.1 Une évaluation indépendante de l'application correcte du processus de gestion des risques décrit à l'annexe I et des résultats de cette application

(incluant l'identification adéquate des risques et l'estimation des dangers qui en découlent)


est effectuée par un organisme qui satisfait aux critères énumérés à l'annexe II.

Lorsque l'organisme d'évaluation n'est pas déjà indiqué dans la législation communautaire ou nationale, le proposant désigne son propre organisme d'évaluation, qui peut être une autre organisation ou un service interne.

6.2 Tout double emploi entre l'évaluation de la conformité

du système de gestion de la sécurité requise par la directive 2004/49/CE,

effectuée par un

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

*PTU de l'OTIF*

un organisme d'évaluation conformément à la PTU GEN-D

et toute évaluation indépendante de la sécurité effectuée par l'organisme d'évaluation conformément à la présente PTU doit être évité.

6.3 (Réservé)


*Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup>* *Réf. UE.*

organisme notifié ou un organisme national telle qu'exigée par la directive 2008/57/CE

au présent Règlement

L'autorité de sécurité peut agir en tant qu'organisme d'évaluation lorsque les changements significatifs concernent les cas suivants :

- a) lorsqu'un véhicule requiert une autorisation de mise en service, conformément à l'article 22, paragraphe 2, et à l'article 24, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE ;
- b) lorsqu'un véhicule requiert une autorisation supplémentaire de mise en service, conformément à l'article 23, paragraphe 5, et à l'article 25, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE ;
- c) lorsque le certificat de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification du type ou de la portée des activités, telle que visée à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE ;
- d) lorsque le certificat de sécurité doit être révisé à la suite de modifications substantielles du cadre réglementaire en matière de sécurité, telles que visées à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE ;
- e) lorsque l'agrément de sécurité doit être mis à jour à la suite de modifications substantielles de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien, telles que visées à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE ;
- f) lorsque l'agrément de sécurité doit être révisé à la suite de modifications substantielles du cadre réglementaire en matière de sécurité, telles que visées à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE.

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

- 6.4 Lorsque les changements significatifs concernent un sous-système structurel qui requiert une admission technique en vertu des ATMF, l'autorité nationale compétente pour l'admission technique
- peut agir en tant qu'organisme d'évaluation à moins que le proposant n'ait déjà confié cette tâche à un autre organisme d'évaluation satisfaisant aux dispositions de la PTU GEN-D.

une autorisation de mise en service telle que visée à l'article 15, paragraphe 1, ou à l'article 20 de la directive 2008/57/CE, l'autorité de sécurité

un organisme notifié conformément à l'article 18, paragraphe 2, de ladite directive.

## 7. RAPPORTS D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ

Article 7

- 7.1 L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport d'évaluation de la sécurité.
- 7.2 Dans le cas visé à l'article 5, paragraphe 1, point a), l'autorité nationale compétente pour l'admission technique
- tient compte du rapport d'évaluation de la sécurité lorsqu'elle admet des sous-systèmes et véhicules.
- 7.3 Dans le cas visé à l'article 5, paragraphe 1, point b), l'évaluation indépendante fait partie des tâches de l'organisme d'évaluation qui procède à l'évaluation de la conformité à la PTU structurelle
- sauf prescription contraire de la PTU structurelle.
- Si l'évaluation indépendante ne fait pas partie des tâches de l'organisme d'évaluation, l'organisme d'évaluation
- chargé de délivrer le certificat de conformité ou l'entité adjudicatrice chargée d'établir la déclaration PTU de vérification.
- 7.4 Lorsqu'un système, ou une partie d'un système, a déjà été accepté à la suite du processus de gestion des risques défini dans la présente PTU,
- le rapport d'évaluation de la sécurité qui en résulte n'est pas remis en question par un autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système.

l'autorité nationale de sécurité décide d'autoriser la mise en service de

l'organisme notifié, STI.


l'organisme notifié, l'organisme notifié déclaration CE de vérification

le présent règlement,

## 8. GESTION DE LA MAÎTRISE DES RISQUES/AUDITS INTERNES ET EXTERNES

Article 8

- Tout proposant qui a fait appliquer une
1. Les entreprises ferroviaires et les

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

*PTU de l'OTIF*

MSC d'évaluation et d'appréciation des risques doit continuer à surveiller son application et à en contrôler les effets, en particulier pour l'identification, l'estimation et l'appréciation des risques desquelles les conclusions ont été tirées.

*Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup>* *Réf. UE.*

gestionnaires d'infrastructures incluent des audits de l'application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité visé à l'article 9 de la directive 2004/49/CE.

2. Dans le cadre des tâches définies à l'article 16, paragraphe 2, point e), de la directive 2004/49/CE, l'autorité nationale de sécurité surveille l'application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

**9. RETOUR D'INFORMATION ET PROGRÈS TECHNIQUE**

Article 9

Les observations faites lors de la surveillance et des audits au titre du chapitre 8 doivent, dans le cas d'une divergence significative par rapport à une ou plusieurs suppositions sur lesquelles sont fondées les conclusions MSC, être signalées à l'autorité compétente de l'État partie qui a délivré l'admission technique.

1. Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire fait état, dans leur rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 9, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE, de leur expérience concernant l'application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

Ce rapport contient également un résumé des décisions relatives au niveau d'importance des changements.

Un État partie qui a délivré une ou plusieurs admissions techniques pour lesquelles la ou les MSC relatives à l'évaluation et à l'appréciation des risques ont été appliquées informe<sup>2</sup> tous les ans, ou immédiatement en cas de conséquences graves, la Commission des experts techniques (via la Secrétariat de l'OTIF) de leurs expériences et remarques.

2. Chaque autorité nationale de sécurité fait état, dans son rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 18 de la directive 2004/49/CE, de l'expérience des proposant concernant l'application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et, le cas échéant, de sa propre expérience.


En cas de problèmes relatifs à l'application ou à l'efficacité du système MSC, l'État partie fait, le cas échéant, des recommandations à la Commission des experts techniques en vue d'améliorer ce système.

3. L'Agence ferroviaire européenne surveille et collecte tout retour d'information sur l'application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et, le cas échéant, fait des recommandations à la Commission en vue de l'améliorer.

4. Le 31 décembre 2011 au plus tard, l'Agence ferroviaire européenne soumet à la Commission un rapport comprenant :

a) une analyse de l'expérience concernant l'application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques, notamment les cas dans lesquels les proposant ont appliqué volontairement la

<sup>2</sup> Le rapport pour la Commission des experts techniques peut être rédigé par l'UE pour les États parties qui sont également membres de l'UE.

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

*Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup>* *Réf. UE.*

MSC avant la date d'application pertinente prévue à l'article 10 ;

b) une analyse de l'expérience des proposants concernant les décisions relatives au niveau d'importance des changements ;

c) une analyse des cas dans lesquels des codes de pratique ont été utilisés conformément à la section 2.3.8 de l'annexe I ;

d) une analyse de l'efficacité globale de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

Les autorités de sécurité assistent l'Agence dans l'identification des cas d'application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

10. (Ne concerne pas la réglementation COTIF)

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

Article 10


1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Le présent règlement s'applique à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012.

Toutefois, il s'applique à partir du 19 juillet 2010 :

a) à tous les changements techniques significatifs concernant les véhicules, tels que définis à l'article 2, point c), de la directive 2008/57/CE ;

b) à tous les changements significatifs concernant les sous-systèmes structurels, lorsque l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE ou une STI le requièrent.

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

## ANNEXE I <sup>3</sup>

### 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX APPLICABLES AU PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES

#### 1.1 Principes généraux et obligations

Le processus de gestion des risques couvert par la présente PTU | le présent Règlement se fonde sur la définition du système évalué et comprend les activités suivantes :

- a) le processus d'appréciation des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité résultantes qui doivent être remplies par le système faisant l'objet de l'évaluation ;
- b) la démonstration de la conformité du système avec les exigences de sécurité identifiées ;
- c) la gestion de tous les dangers identifiés et les mesures de sécurité associées.

Ce processus de gestion des risques est itératif. Il est décrit dans le diagramme de l'appendice. Le processus prend fin avec la démonstration que le système est conforme à toutes les exigences de sécurité nécessaires pour accepter les risques liés aux dangers identifiés.

#### 1.1.2 Ce processus itératif de gestion des risques :

- a) comporte des mesures appropriées d'assurance de la qualité et est mené par du personnel compétent ;
- b) est évalué de façon indépendante par un ou plusieurs organismes d'évaluation.

#### 1.1.3 Le proposant chargé du processus d'appréciation des risques requis par la présente PTU | le présent Règlement un registre des dangers conformément à la section 4. <sup>3</sup>

#### 1.1.4 Les acteurs qui ont déjà mis en place des méthodes ou instruments d'appréciation des risques peuvent continuer à les utiliser pour autant qu'ils soient compatibles avec les dispositions


de la présente PTU | du présent Règlement et que les conditions suivantes soient remplies :

- a) (Réservé) <sup>4</sup> | a) les méthodes ou instruments d'appréciation des risques sont décrits dans un système de gestion de la sécurité accepté par une autorité nationale de sécurité conformément à l'article 10, paragraphe 2, point a), ou à l'article 11, paragraphe 1, point a), de la directive 2004/49/CE ; ou
- b) les méthodes ou instruments d'appréciation des risques sont requis par une PTU | STI ou respectent des normes publiques reconnues spécifiées dans des règles

<sup>3</sup> Lorsque le mot « section » est utilisé dans la présente Annexe I, il renvoie à la section de ladite Annexe.

<sup>4</sup> La COTIF ne prescrit pas l'utilisation de systèmes de gestion de la sécurité (SGS).



 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

nationales notifiées.


- 1.1.5 Sans préjudice de la responsabilité civile conformément aux prescriptions juridiques des États parties, États membres, le processus d'appréciation des risques relève de la responsabilité du proposant. En particulier, le proposant décide, en accord avec les acteurs concernés, qui sera chargé de remplir les exigences de sécurité résultant de l'évaluation des risques. Cette décision dépend du type de mesures de sécurité sélectionnées pour maintenir les risques à un niveau acceptable. Le respect des exigences de sécurité doit être démontré conformément à la section 3.
- 1.1.6 La première étape du processus de gestion des risques consiste à indiquer dans un document rédigé par le proposant les tâches des différents acteurs ainsi que leurs mesures de gestion des risques. Le proposant agit en collaboration étroite avec les différents acteurs concernés, en fonction de leurs tâches respectives, pour gérer les dangers et les mesures de sécurité associées.
- 1.1.7 L'évaluation de l'application correcte du processus de gestion des risques décrit dans la présente PTU le présent Règlement de la responsabilité du ou des organismes d'évaluation.

## 1.2 Gestion des interfaces

- 1.2.1 Pour chaque interface à prendre en considération pour le système en cours d'évaluation, et sans préjudice des spécifications ou interfaces définies dans les PTU, STI pertinentes, les acteurs du secteur ferroviaire concernés coopèrent pour identifier et gérer conjointement les dangers et mesures de sécurité associées qui doivent être pris en charge à ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par le proposant.
- 1.2.2 Lorsque, pour remplir une exigence de sécurité, un acteur estime nécessaire une mesure de sécurité qu'il ne peut mettre en œuvre lui-même, il transfère, en accord avec un autre acteur, la gestion du danger associé à ce dernier par le processus décrit à la section 4.
- 1.2.3 Lorsque, pour remplir une exigence de sécurité, un acteur estime nécessaire une mesure de sécurité qu'il ne peut mettre en œuvre lui-même, il transfère, en accord avec un autre acteur, la gestion du danger associé à ce dernier par le processus décrit à la section 4.
- 1.2.4 L'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité informe alors tous les acteurs concernés par le problème soit dans le système évalué, soit, pour autant que l'acteur en ait connaissance, dans les autres systèmes existants qui appliquent la même mesure de sécurité.
- 1.2.5 Lorsqu'un accord ne peut être trouvé entre deux ou plusieurs acteurs, le proposant a la responsabilité de trouver une solution adéquate.
- 1.2.6 Lorsqu'une exigence prévue par une règle nationale notifiée ne peut pas être remplie par un acteur, le proposant sollicite l'avis de l'autorité compétente concernée.
- 1.2.7 Indépendamment de la définition du système faisant l'objet de l'évaluation, le proposant a la responsabilité de veiller à ce que la gestion des risques couvre le système lui-même et son intégration dans l'ensemble du système ferroviaire.

## 2. DESCRIPTION DU PROCESSUS D'APPRÉCIATION DES RISQUES



 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

## 2.1 Description générale

2.1.1 Le processus d'appréciation des risques est le processus global itératif qui comprend :

- a) la définition du système ;
- b) l'analyse de risque, y compris l'identification des dangers ;
- c) l'évaluation des risques.

Le processus d'appréciation des risques se fait en interaction avec la gestion des dangers conformément au point 4.1.

2.1.2 La définition du système doit préciser au moins les points suivants :

- a) l'objet du système, c'est-à-dire sa destination ;
- b) les fonctionnalités du système et ses composantes, si elles sont pertinentes (y compris, par exemple, les composantes humaines, techniques et opérationnelles) ;
- c) les limites du système, y compris les autres systèmes interagissant avec celui-ci ;
- d) les interfaces physiques (telles que les systèmes interagissant) et fonctionnelles (telles que les entrées et sorties fonctionnelles) ;
- e) l'environnement du système (par exemple, les flux énergétiques et thermiques, les chocs, les vibrations, les interférences électromagnétiques, l'exploitation opérationnelle) ;
- f) les mesures de sécurité existantes et, après les itérations, la définition des exigences de sécurité identifiées par le processus d'appréciation des risques ;
- g) les hypothèses qui détermineront les limites de l'appréciation des risques.

2.1.3 Une identification des dangers est effectuée sur le système défini conformément au point 2.2.

2.1.4 L'acceptabilité des risques du système évalué est mesurée au moyen des principes d'acceptation des risques suivants :

- a) l'application des codes de pratique (point 2.3) ;
- b) une comparaison avec des systèmes similaires (point 2.4) ;
- c) une estimation de risque explicite (point 2.5).


Conformément au principe général visé au point 1.1.5, l'organisme d'évaluation renonce à imposer le principe d'acceptation des risques au proposant.

2.1.5 Le proposant démontre dans l'évaluation des risques que le principe d'acceptation des risques choisi est appliqué correctement. Il vérifie en outre que les principes d'acceptation des risques sont utilisés de manière cohérente.

2.1.6 L'application de ces principes aboutit à l'identification des éventuelles mesures de sécurité rendant acceptables le ou les risques que présente le système évalué. Parmi ces mesures de sécurité, celles choisies pour maîtriser le ou les risques deviennent des exigences de sécurité que le système doit respecter. Le respect de ces exigences est démontré conformément à la partie 3.

2.1.7 Le processus itératif d'appréciation des risques peut être considéré comme achevé une fois qu'il a été démontré que toutes les exigences de sécurité sont remplies et qu'aucun autre danger raisonnablement prévisible ne doit être pris en considération.

## 2.2 Identification des dangers

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

2.2.1 Le proposant identifie systématiquement, grâce à la vaste expertise d'une équipe compétente, tous les dangers raisonnablement prévisibles pour tout le système évalué, ses fonctions, le cas échéant, et ses interfaces.

Tous les dangers identifiés sont portés au registre des dangers conformément à la section 4.

2.2.2 Afin de concentrer l'appréciation des risques sur les principaux risques, les dangers sont classifiés conformément à l'estimation du risque qu'ils représentent. Conformément à l'avis d'un expert, les dangers associés à un risque largement acceptable ne continuent pas à être analysés mais sont portés au registre des dangers. Leur classification est justifiée afin de permettre à un organisme d'évaluation de procéder à une évaluation indépendante.

2.2.3 Un critère est que les risques résultant de dangers peuvent être classifiés comme largement acceptables lorsque le risque est tellement faible qu'il n'est pas raisonnable de mettre en œuvre des mesures de sécurité supplémentaires. L'avis de l'expert tient compte du fait que la contribution de tous les risques largement acceptables ne dépasse pas une proportion définie du risque global.

2.2.4 Au cours de l'identification des dangers, des mesures de sécurité peuvent être identifiées. Elles sont portées au registre des dangers conformément à la section 4.

2.2.5 L'identification des dangers ne doit être effectuée qu'au niveau de détail nécessaire pour déterminer l'endroit où les mesures de sécurité sont supposées maîtriser les risques conformément à l'un des principes d'acceptation des risques mentionnés au point 2.1.4. L'itération peut donc être nécessaire entre les phases d'analyse des risques et d'évaluation des risques jusqu'à ce qu'un niveau de détail suffisant soit atteint pour permettre l'identification des dangers.

2.2.6 Lorsqu'un code de pratique ou un système de référence est utilisé pour maîtriser le risque, l'identification des dangers peut être limitée à :

- d) la vérification de la pertinence du code de pratique ou du système de référence ;
- e) l'identification des différences par rapport au code de pratique ou au système de référence.

### 2.3 Utilisation des codes de pratique et évaluation des risques

2.3.1 Le proposant évalue, avec l'aide des autres acteurs concernés et sur la base des exigences énumérées au point 2.3.2, si un ou plusieurs dangers sont adéquatement couverts par l'application des codes de pratique pertinents.

2.3.2 Les codes de pratique répondent au minimum aux exigences suivantes :

- a) être largement reconnu dans le domaine ferroviaire. Si tel n'est pas le cas, les codes de pratique doivent être justifiés et être acceptables pour l'organisme d'évaluation ;
- b) présenter un lien avec la maîtrise des dangers pris en compte dans le système évalué ;
- c) être accessibles publiquement pour tous les acteurs désireux de les utiliser.

2.3.3 Lorsque la conformité avec les


PTU

| STI selon la directive 2008/57/CE

sont demandé et que les

PTU

| STI

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

en question n'imposent pas le processus d'appréciation des risques établi par la présente PTU, les PTU peuvent être considérées comme des codes de pratique pour la maîtrise des dangers, à condition que l'exigence c) du point 2.3.2 soit remplie.

le présent règlement, les STI

2.3.4 Les règles nationales notifiées conformément à l'article 12, APTU

l'article 8 de la directive 2004/49/CE et à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE

peuvent être considérées comme des codes de pratique à condition que les exigences du point 2.3.2 soient remplies.

2.3.5 Si un ou plusieurs dangers sont maîtrisés par des codes de pratique remplissant les exigences du point 2.3.2, les risques liés à ces dangers sont considérés comme acceptables. Cela signifie que :

- a) ces risques ne doivent pas continuer à être analysés ;
- b) l'utilisation des codes de pratique est mentionnée dans le registre des dangers en tant qu'exigence de sécurité pour les dangers concernés.

2.3.6 Si la stratégie de rechange n'est pas pleinement conforme à un code de pratique, le proposant démontre qu'elle aboutit au moins au même niveau de sécurité.

2.3.7 Si le risque lié à un certain danger ne peut être rendu acceptable par l'application de codes de pratique, des mesures de sécurité supplémentaires sont identifiées en appliquant un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.3.8 Lorsque tous les dangers sont maîtrisés par des codes de pratique, le processus de gestion des risques peut être limité à :

- a) l'identification des dangers conformément à la partie 2.2.6 ;
- b) l'enregistrement de l'utilisation des codes de pratique dans le registre des dangers conformément au point 2.3.5 ;
- c) la documentation relative à l'application du processus de gestion des risques conformément au point 5 ;
- d) une évaluation indépendante conformément à l'article 6.

## 2.4 Utilisation du système de référence et évaluation de risque


2.4.1 Le proposant évalue, avec l'aide des autres acteurs concernés, si un ou plusieurs dangers sont couverts par un système similaire pouvant servir de système de référence.

2.4.2 Tout système de référence remplit au moins les exigences suivantes :

- a) il a déjà été prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable lors de son utilisation et il pourrait encore être accepté dans l'État membre où la modification doit être introduite ;
- b) ses fonctions et interfaces sont semblables à celles du système évalué ;
- c) il est utilisé dans des conditions opérationnelles semblables à celles du système évalué ;
- d) il est utilisé dans des conditions environnementales semblables à celles du système évalué.

2.4.3 Si un système de référence remplit les exigences énumérées au point 2.4.2, alors, pour le système faisant l'objet d'une évaluation :


- a) les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont considérés

 <b>OTIF</b>	<b>DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b> <b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			<b>PTU GEN-G</b>
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

- comme acceptables ;
- b) les exigences de sécurité pour les dangers couverts par le système de référence peuvent dériver des analyses de sécurité ou d'une évaluation des registres de sécurité du système de référence ;
  - c) ces exigences de sécurité sont portées au registre des dangers en tant qu'exigences de sécurité pour les dangers concernés.
- 2.4.4 Si le système évalué diffère du système de référence, l'évaluation des risques doit démontrer que le système évalué atteint au moins le même niveau de sécurité que le système de référence. Les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont, dans ce cas, considérés comme acceptables.
- 2.4.5 S'il ne peut pas être démontré que le système évalué atteint le même niveau de sécurité que le système de référence, des mesures complémentaires sont identifiées pour les différences constatées, en appliquant l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.
- 2.5 Estimation et évaluation des risques explicites**
- 2.5.1 Lorsque les dangers ne sont pas couverts par l'un des deux principes d'acceptation des risques décrits aux points 2.3 et 2.4, l'acceptabilité des risques est démontrée par l'estimation et l'évaluation des risques explicites. Les risques découlant de ces dangers sont estimés soit quantitativement soit qualitativement, compte tenu des mesures de sécurité existantes.
- 2.5.2 L'acceptabilité des risques estimés est évaluée au moyen de critères d'acceptation des risques soit dérivés des exigences juridiques de la réglementation COTIF | législation européenne où fondés sur celle-ci, soit mentionnés dans les règles nationales notifiées. En fonction du critère d'acceptation des risques, l'acceptabilité du risque peut être évaluée soit séparément pour chaque danger associé, soit globalement pour la combinaison de tous les dangers pris en compte dans l'estimation de risque explicite.
- Si le risque estimé n'est pas acceptable, des mesures de sécurité supplémentaires sont identifiées et mises en œuvre afin de ramener le risque à un niveau acceptable.
- 2.5.3 Lorsque le risque associé à un danger ou à une combinaison de dangers est considéré comme acceptable, les mesures de sécurité identifiées sont portées au registre des dangers.
- 2.5.4 Lorsque des dangers sont dus à des défaillances de systèmes techniques non couverts par des codes de pratique ou par le recours à un système de référence, le critère suivant d'acceptation des risques s'applique à la conception du système technique :
- Pour les systèmes techniques où une défaillance fonctionnelle présente un potentiel direct crédible de conséquence catastrophique, le risque associé ne doit pas être réduit davantage si le taux de défaillance est inférieur ou égal à 10<sup>-9</sup> par heure d'exploitation.
- 2.5.5 Un | Sans préjudice de la procédure prévue à l'article 8 de la directive 2004/49/CE, un critère plus strict peut être exigé, au moyen d'une règle nationale, pour maintenir un niveau de sécurité national.
- Toutefois, dans le cas des admissions techniques de véhicules, l'article 6 ATMF s'applique. | autorisations supplémentaires de mise en service de véhicules, les procédures prévues aux articles 23 et 25 de la directive

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

2008/57/CE s'appliquent.

2.5.6 Si un système technique est développé en appliquant le critère  $10^{-9}$  défini au point 2.5.4, le principe de reconnaissance mutuelle est applicable conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la présente PTU.

du présent règlement.

Néanmoins, si le proposant peut démontrer que le niveau de sécurité national dans l'État partie

l'État membre

où il est appliqué peut être maintenu avec un taux de défaillance supérieur à  $10^{-9}$  par heure d'exploitation, il peut utiliser ce critère dans cet État partie.

État.

2.5.7 L'estimation et l'évaluation des risques explicites satisfont au moins aux exigences suivantes :

- les méthodes utilisées pour l'estimation de risque explicite reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels) ;
- les résultats sont suffisamment précis pour servir de base de décision solide. Autrement dit, des modifications légères dans les hypothèses de base ou les pré-requis n'engendrent pas des exigences significativement différentes.

### 3. DÉMONSTRATION DE LA CONFORMITÉ AUX EXIGENCES DE SÉCURITÉ

3.1 Préalablement à l'acceptation de la sécurité des modifications, il est démontré, sous la supervision du proposant, que les exigences de sécurité résultant de la phase d'appréciation des risques sont remplies.

3.2 Cette démonstration est effectuée par chacun des acteurs responsables du respect des exigences de sécurité, comme décidé conformément au point 1.1.5.

3.3 La stratégie choisie pour démontrer le respect des exigences de sécurité ainsi que la démonstration elle-même sont évaluées indépendamment par un organisme d'évaluation.

3.4 Toute inadéquation des mesures de sécurité destinées à assurer le respect des exigences de sécurité ou tout danger découvert au cours de la démonstration de conformité avec les exigences de sécurité imposent au proposant d'apprécier à nouveau et d'évaluer les risques associés conformément à la section 2. Les nouveaux dangers identifiés sont portés au registre des dangers conformément à la section 4.

### 4. GESTION DES DANGERS


#### 4.1 Processus de gestion des dangers

4.1.1 Les registres des dangers sont créés ou mis à jour (s'ils existent déjà) par le proposant durant les phases de conception et de mise en œuvre, jusqu'à l'acceptation de la modification ou la transmission du rapport d'évaluation de la sécurité. Le registre des dangers fait état de l'avancement de la surveillance des risques liés aux dangers identifiés.

Après

Conformément au point 2 g) de l'annexe III de la directive 2004/49/CE, après

l'acceptation et la mise en service du système, le registre des dangers continue à être tenu à jour par le gestionnaire de l'infrastructure ou par l'entreprise ferroviaire chargé(e) de l'exploitation du système.

 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

évalué comme une partie intégrante de son système de gestion de la sécurité.

4.1.2 Le registre des dangers comporte tous les dangers ainsi que toutes les mesures de sécurité associées et les hypothèses relatives au système identifiées au cours du processus d'appréciation des risques. En particulier, il contient une référence claire à l'origine et aux principes d'acceptation des risques sélectionnés et identifie clairement le ou les acteurs chargés de maîtriser chaque danger.

#### 4.2 Échange d'informations

Tous les dangers et les exigences de sécurité associées qui ne peuvent être maîtrisés par un seul acteur sont communiqués à un autre acteur concerné dans le but de trouver conjointement une solution adéquate. Les dangers portés au registre des dangers de l'acteur qui les transfère ne sont «maîtrisés» que lorsque l'évaluation des risques liés à ces dangers est effectuée par l'autre acteur et qu'une solution est adoptée par tous les acteurs concernés.


### 5. PREUVE DE L'APPLICATION DU PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES

5.1 Le processus de gestion des risques utilisé pour évaluer les niveaux de sécurité et la conformité avec les exigences de sécurité est étayé par le proposant de manière à ce que toutes les preuves nécessaires démontrant l'application correcte du processus de gestion des risques soient accessibles à un organisme d'évaluation. L'organisme d'évaluation établit ses conclusions dans un rapport d'évaluation de la sécurité.

5.2 Le document établi par le proposant conformément au point 5.1 comprend au moins :

- une description de l'organisation et des experts désignés pour mener à bien le processus d'appréciation des risques ;
- les résultats des différentes phases de l'appréciation des risques et une liste de toutes les exigences de sécurité qu'il est nécessaire de remplir pour maintenir le risque à un niveau acceptable.

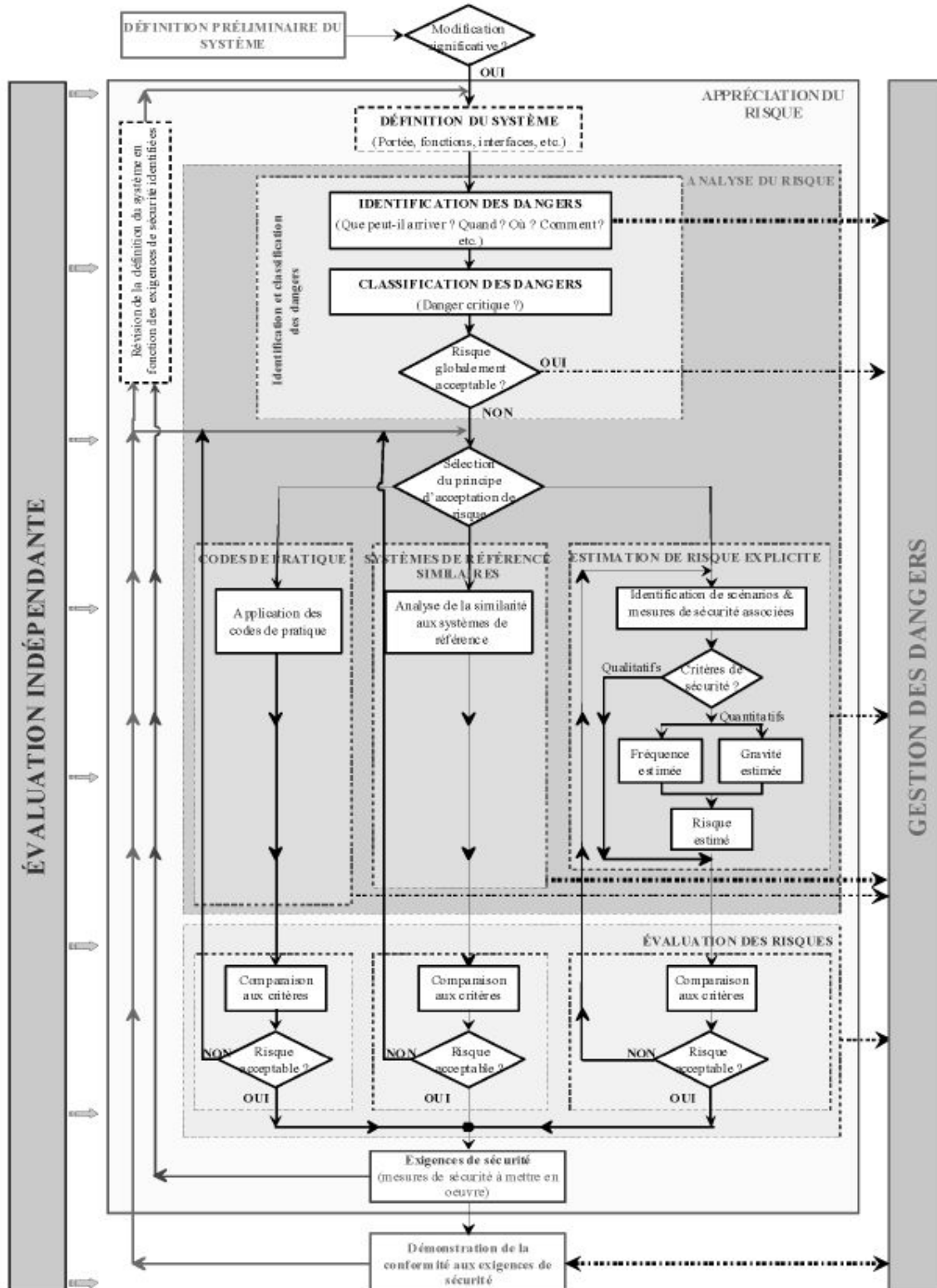



 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES		PTU GEN-G	
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations Réf. de l'UE<sup>1</sup> UE.

Appendice  
Processus de gestion des risques et évaluation indépendante



 <b>OTIF</b>	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	<b>ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES</b>			
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-01G/2.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>1</sup> Réf. UE.

## ANNEXE II

1. L'organisme d'évaluation ne peut intervenir ni directement, ni en qualité de représentant autorisé, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation, l'exploitation ou l'entretien du système évalué. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre l'organisme et tous les acteurs concernés.
2. L'organisme d'évaluation doit effectuer l'évaluation avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doit être libre de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer son jugement ou les résultats de ses évaluations, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressées par les résultats de ces évaluations.
3. L'organisme d'évaluation doit disposer des moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des évaluations ; il doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des évaluations exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des évaluations doit posséder :
  - une formation technique et professionnelle adéquate,
  - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations,
  - l'aptitude requise pour rédiger les rapports d'évaluation de la sécurité, qui constituent les conclusions officielles des évaluations effectuées.
5. L'indépendance du personnel chargé des évaluations indépendantes doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre d'évaluations qu'il effectue, ni des résultats de ces évaluations.
6. L'organisme d'évaluation
 

doit souscrire une assurance de responsabilité civile à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les évaluations ne soient effectuées directement par l'État partie.	Lorsque l'organisme d'évaluation ne fait pas partie de l'organisation du proposant, il
	l'État membre.
7. L'organisme d'évaluation
 

les membres de son personnel sont liés par le secret professionnel pour tout ce qu'ils apprennent dans l'exercice de leurs fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État partie où ils exercent leurs activités) dans le cadre du présent règlement.	Lorsque l'organisme d'évaluation ne fait pas partie de l'organisation du proposant, il
--	--



**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.4  
21.12.2009**

Original : EN

**24<sup>ème</sup> session**

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

## **Modifications du texte**

### **Article premier Champ d'application**

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

### **Article 2 Définitions**

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

- a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'évènements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
- 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 :
  - prescriptions de construction contenues dans les PTU,
  - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
  - conditions particulières d'admission selon l'article 7a.
- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

### **Article 3a**

#### **Interaction avec d'autres accords internationaux**

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

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.
- § 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans

les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

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

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

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

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

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

#### **Article 4 Procédure**

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

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

soit, en deux étapes successives, en octroyant

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

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules

d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

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

### **Article 5** **Autorité compétente**

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

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

Le transfert de compétence à

une entreprise de transport ferroviaire,

un gestionnaire d'infrastructure,

un détenteur,

une entité chargée de la maintenance (ECM),

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

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

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

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

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

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

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

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

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.



## **Article 6** **Validité des certificats techniques**

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

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

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

toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et

le véhicule ne soit pas sujet à

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

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

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

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

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

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

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

Le respect

de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,

de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et  
de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,  
ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

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

#### **Article 6a** **Reconnaissance de la documentation procédurale**

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

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

#### **Article 6b** **Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels**

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

#### **Article 7** **Prescriptions applicables aux véhicules**

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

aux PTU et

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

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

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

a) les dispositions contenues dans les PTU,

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

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

**Article 7a**  
**Dérogations**

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

**Article 8**  
**Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire**

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

**Article 9**  
**Prescriptions d'exploitation**

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

**Article 10**  
**Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes**

- § 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.
- § 2 Une demande de certificat technique peut être faite par :
- le constructeur,
- une entreprise de transport ferroviaire,
- le détenteur du véhicule,
- le propriétaire du véhicule,
- le gestionnaire d'infrastructure.

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

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

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

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

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

les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et

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

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

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

### **Article 10a**

#### **Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques**

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

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré

lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux

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

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

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

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

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu

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

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 ;

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

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

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

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

### **Article 10b**

#### **Règles relatives aux évaluations et procédures**

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

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

### **Article 11**

#### **Certificats techniques et déclarations**

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

§ 2 Le certificat de type de conception :

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

contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes ;

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 ;

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

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

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

contient, le cas échéant, sa période de validité.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

toutes les informations indiquées au § 2, et

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

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

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<sup>er</sup>, § 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

## **Article 12** **Modèles uniformes**

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

### **Article 13** **Registres**

- § 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.
- § 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.
- § 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.
- § 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.
- § 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.
- § 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs ; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

### **Article 14** **Inscriptions et signes**

- § 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :



un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et

les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a), ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

## **Article 15** **Maintenance**

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

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

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

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

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

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de

maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

- § 4 L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.
- § 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

## Article 16

### Incidents, accidents et avaries graves

- § 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus
- de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- 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<sup>er</sup> 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.

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

## ATMF (Appendice G à la COTIF 1999)

### Règles uniformes établies en vertu de l'article 15, § 2

## CERTIFICATION ET AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)<sup>1</sup>

#### Note explicative :

Les textes de la présente PTU qui occupent toute la largeur de la page sont identiques aux textes correspondants des réglementations de l'Union européenne. Les textes sur deux colonnes diffèrent. La colonne de gauche contient les réglementations PTU, la colonne de droite, le texte des réglementations correspondantes de l'UE. Le texte dans la colonne de droite n'a qu'un caractère informatif et ne fait pas partie des réglementations de l'OTIF.

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

### 0.1 EQUIVALENCE

Suite à leur adoption par la Commission des experts techniques, les directives de l'OTIF de ce document sont déclarées équivalentes aux directives de l'UE correspondantes aux termes de l'article 3a, § 5, ATMF.

Échappent à cette équivalence les « déclarations volontaires » reconnues légalement par l'UE aux termes de l'article 12(6) du règlement de l'UE concernant les ECM car elles ne satisfont pas aux exigences de l'article 15, § 2, ATMF en vigueur qui requiert que les certifications des ECE soient délivrées par des contrôleurs externes.

### 0.2 ENTREE EN VIGUEUR

Article 13

La présente Annexe aux ATMF entrera en vigueur conformément à l'article 35 de la COTIF 1999. La date d'entrée en vigueur sera publiée sur le site Internet de l'Organisation.

| Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.


Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

### 0.3 DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Cf. chapitre 12

<sup>1</sup> L'expression "l'entité chargée de l'entretien" (ECE) est équivalente à l'expression "l'entité charge de la maintenance" (ECM) telle que définie à l'article 2, lettre h), ATMF.

<sup>2</sup> Règlement (UE) de la Commission n°445/2011 du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n°653/2007

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

## 1. OBJET

Le présent règlement instaure un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret

tel qu'exigé par l'article 15, § 2, ATMF.

| tel que visé à l'article 14 *bis* de la directive 2004/49/CE.

Le système de certification a pour objet de fournir les preuves qu'une entité chargée de l'entretien a instauré son système d'entretien et peut satisfaire aux exigences posées dans le présent règlement afin de faire en sorte que tout wagon de fret dont elle a la responsabilité de l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité.

## 2. CHAMP D'APPLICATION

2.1 Le système de certification s'applique à toute entité chargée de l'entretien des wagons de fret devant être utilisés sur le réseau ferroviaire des États parties.

| de l'Union.

2.2 Les ateliers d'entretien ou toute organisation assumant une partie des fonctions spécifiées chapitre 4 peuvent appliquer le système de certification sur une base volontaire, selon les principes posés chapitre 8 et à l'annexe I.

| à l'article 4

| à l'article 8

2.3 Les références au gestionnaire de l'infrastructure figurant aux chapitres 5, 7 et 12 s'entendent comme renvoyant à l'utilisation de wagons de fret pour le transport de matériaux destinés à la construction ou à des activités d'entretien de l'infrastructure. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure exploite des wagons de fret à cette fin, il est réputé le faire en qualité d'entreprise ferroviaire.

| articles 5, 7 et 12

## 3. DEFINITIONS

3.1 Aux fins du présent règlement, les définitions figurant aux ATMF et APTU s'appliquent.

| à l'article 3 de la directive 2004/49/CE

3.2 De plus, on entend par :

(a) « accréditation »,  
dans cette Annexe aux ATMF, une attestation délivrée par un organisme national d'accréditation selon laquelle un organisme d'évaluation de la conformité satisfait aux critères définis par les normes techniques (article 2, e) des APTU) validées conformément à l'article 5 des APTU et, le cas échéant, à toute autre exigence

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.


- |  |   |
|--|---|
| <p>supplémentaire, notamment celles fixées dans les programmes sectoriels<sup>3</sup> pertinents (cf. point (n) ci-dessous), requis pour effectuer une opération spécifique d'évaluation de la conformité ;</p>  | <p>l'accréditation telle qu'elle est définie à l'article 2, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 765/2008<sup>4</sup>;</p> |
| <p>(b) « certificat ECE », un certificat délivré à une entité chargée de l'entretien aux fins de l'article 15, § 2, ATMF ;</p>   | <p>de l'article 14 bis, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE ;</p>  |
| <p>(c) « organisme de certification », un organisme, notifié au Secrétariat de l'OTIF conformément au chapitre 10 de la présente Annexe responsable de la certification des entités chargées de l'entretien, en fonction des critères figurant à l'annexe II ;</p>   | <p>désigné à l'article 10,</p>  |
| <p>(d) « wagon de fret », un véhicule ferroviaire non motorisé conçu pour transporter des marchandises ou d'autres matériaux destinés à des activités telles que la construction ou l'entretien de l'infrastructure ;</p>  |   |
| <p>(e) « atelier d'entretien », une entité mobile ou fixe dotée de personnel – y compris d'encadrement –, d'outils et d'installations et organisée pour assurer l'entretien de véhicules, pièces, composants ou sous-ensembles de véhicule ;</p>   |   |
| <p>(f) « remise en service », la garantie, donnée au gestionnaire de l'entretien de la flotte par l'entité assurant l'entretien, que l'entretien a été exécuté conformément aux commandes de travaux ;</p>   |   |
| <p>(g) « remise en exploitation », la garantie donnée, sur la base de la remise en service, à l'utilisateur, tel qu'une entreprise ferroviaire ou un détenteur de wagons, par l'entité chargée de l'entretien que tous les travaux d'entretien nécessaires ont été réalisés et que le wagon précédemment retiré de l'exploitation peut être utilisé en toute sécurité, sous réserve d'éventuelles restrictions temporaires ;</p> |   |
| <p>(h) « risque », le taux d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage ;</p>  |   |
| <p>(i) « analyse de risque », l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque ;</p>   |   |
| <p>(j) « évaluation des risques », une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint ;</p>  |   |
| <p>(k) « appréciation des risques », le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation du risque ;</p>  |   |
| <p>(l) « gestion des risques », l'application systématique de politiques, procédures et pratiques de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de contrôle des risques ;</p>   |   |
| <p>(m) « sécurité », l'absence de risque inacceptable de dommage ;</p>   |   |
| <p>(n) « systèmes d'accréditation sectorielle » désigne un ensemble de critères qui identifient les spécifications techniques</p>  | <p>[...] les programmes sectoriels identifient les spécifications techniques nécessaires pour atteindre</p>               |

Règlement de la Commission 2009/352/CE Article 3, points 1-6

Règlement (CE) n° 765/2008 Art. 13 (3)

<sup>3</sup> Lors de l'adoption de la présente PTU, la Commission des experts techniques a décidé qu'elle établirait, lors de sa (première) session en 2012, des règles régissant de telles exigences supplémentaires et des programmes sectoriels d'accréditation qui pourront être adoptées et incluses dans la réglementation de l'OTIF comme dispositions légales.

<sup>4</sup> Journal officiel de l'UE L 218, 13.8.2008, p. 30

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

*PTU de l'OTIF*

nécessaires pour atteindre le niveau de compétence requis dans des domaines concernés par des exigences de technologie, de santé et de sécurité spécifiques, des exigences en matière d'environnement ou tout autre aspect de la protection de l'intérêt public.<sup>5</sup>

*Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.*

le niveau de compétence requis par la législation communautaire d'harmonisation dans des domaines concernés par des exigences de technologie, de santé et de sécurité spécifiques, des exigences en matière d'environnement ou tout autre aspect de la protection de l'intérêt public.

## 4. SYSTEME D'ENTRETIEN

4.1 Le système d'entretien recouvre les fonctions suivantes :

- (a) la fonction d'encadrement qui consiste à superviser et coordonner les fonctions d'entretien visées aux points b) à d) et à garantir que le wagon de fret est dans un état assurant la sécurité dans le système ferroviaire ;
- (b) la fonction de développement de l'entretien qui consiste à prendre en charge la gestion de la documentation d'entretien, y compris la gestion de la configuration, à partir des données de conception et de fonctionnement ainsi que des performances et des retours d'expérience ;
- (c) la fonction de gestion de l'entretien de la flotte qui consiste à gérer le retrait des wagons de fret pour entretien et leur remise en exploitation après entretien ;
- (d) la fonction d'exécution de l'entretien qui consiste à assurer l'entretien technique requis d'un wagon de fret ou de pièces de celui-ci, y compris à établir les documents de remise en service.

4.2 L'entité chargée de l'entretien veille à ce que les fonctions visées au paragraphe 1 satisfassent aux exigences et aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe III.

4.3 L'entité chargée de l'entretien remplit la fonction d'encadrement elle-même mais elle peut externaliser les fonctions d'entretien visées au paragraphe 1, points b) à d), ou des parties de ces fonctions, à d'autres parties contractantes sous réserve des dispositions de l'article 8. En cas d'externalisation, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les principes posés à l'annexe I soient respectés.

4.4 Indépendamment des dispositions arrêtées pour l'externalisation, l'entité chargée de l'entretien est responsable du résultat des activités d'entretien qu'elle encadre et instaure un système pour contrôler la réalisation de ces activités.

## 5. RELATIONS ENTRE LES PARTIES INTERVENANT DANS LE PROCESSUS D'ENTRETIEN

5.1 L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les wagons de fret qu'il exploite aient, avant leur départ, une entité chargée de l'entretien certifiée et à ce que l'utilisation du wagon entre dans le champ d'application du certificat.

5.2 Toutes les parties intervenant dans le processus d'entretien se transmettent les informations pertinentes concernant l'entretien conformément aux critères énumérés aux parties I.7 et I.8 de l'annexe III.

<sup>5</sup> La Coopération européenne pour l'accréditation établit de tels critères. <http://www.european-accreditation.org> Voir également la note de bas de page n° 3.



 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.


- 5.3 Dans le cadre d'accords contractuels, une entreprise ferroviaire peut demander, pour des raisons opérationnelles, des informations sur l'entretien d'un wagon de fret. L'entité chargée de l'entretien du wagon de fret répond à ces demandes soit directement soit par l'intermédiaire d'autres parties contractantes.
- 5.4 Dans le cadre d'accords contractuels, une entité chargée de l'entretien peut demander des informations sur l'exploitation d'un wagon de fret. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure répond à ces demandes soit directement soit par l'intermédiaire d'autres parties contractantes.
- 5.5 Toutes les parties contractantes échangent des informations sur les dysfonctionnements, accidents, incidents, survenus ou évités de justesse, et autres événements dangereux en matière de sécurité ainsi que sur les éventuelles restrictions d'utilisation des wagons de fret.
- 5.6 Les certificats des entités chargées de l'entretien sont acceptés comme preuve de l'aptitude d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure à satisfaire aux exigences applicables à l'entretien et au contrôle des contractants et fournisseurs
- à savoir :
- B.1 Il existe des procédures pour déduire les exigences, normes et processus à appliquer en matière de maintenance à partir des données en matière de sécurité et de l'affectation du matériel roulant.
- B.2 Il existe des procédures pour adapter la fréquence de l'entretien au type et à l'ampleur du service assuré et/ou aux données du matériel roulant.
- B.3 Il existe des procédures pour garantir que la responsabilité de l'entretien est clairement définie, pour déterminer les compétences requises par les postes d'entretien et pour attribuer les niveaux de responsabilité appropriés.
- C.1 Il existe des procédures pour vérifier les compétences des contractants (y compris des sous-traitants) et des fournisseurs.
- à moins que l'autorité nationale de sécurité puisse démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité.
- 5.7 Si une partie contractante, notamment une entreprise ferroviaire, a une raison valable de penser qu'une entité chargée de l'entretien particulière ne satisfait pas aux exigences des ATMF, des PTU applicables et d'autres règlements applicables de la COTIF tels que le RID ou le fichier de maintenance de chaque wagon
- ou aux exigences de certification du présent règlement, elle en informe l'organisme de certification dans les meilleurs délais. L'organisme de certification prend les mesures qui s'imposent pour vérifier si l'allégation de manquement est fondée et informe les parties concernées (y compris l'autorité nationale de sécurité compétente le cas échéant) des

posées à l'annexe II, points B.1, B.2, B.3 et C.1, du règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire<sup>6</sup>, et du règlement (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire<sup>7</sup>,

de l'article 14 bis, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE

<sup>6</sup> JO L 326 du 10.12.2010, p. 11.

<sup>7</sup> JO L 327 du 11.12.2010, p. 13.

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

conclusions de son enquête.

- 5.8 Lorsqu'il y a changement d'entité chargée de l'entretien, le titulaire de l'immatriculation c'est-à-dire l'entité qui a requis cette immatriculation ou la dernière modification de celle-ci (cf. point 3.2 du règlement de l'OTIF n° A 94-20/1.2009, relatif aux Registres nationaux de véhicules),

visé à l'article 33, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil,

informe en temps utile l'entité d'enregistrement

définie à l'article 4, paragraphe 1, de la décision 2007/756/CE de la Commission

de sorte que cette dernière entité puisse mettre à jour le registre national des véhicules.

L'entité chargée de l'entretien précédente remet la documentation d'entretien soit au titulaire de l'immatriculation soit à la nouvelle entité chargée de l'entretien.

L'entité chargée de l'entretien précédente est déchargée de ses responsabilités dès lors qu'elle est rayée du registre national des véhicules. Si, à la date de la radiation de l'entité chargée de l'entretien précédente, aucune nouvelle entité n'a indiqué qu'elle acceptait son statut d'entité chargée de l'entretien, l'immatriculation du véhicule est suspendue.

## 6. ORGANISMES DE CERTIFICATION

- 6.1 Le certificat ECE est accordé par tout organisme de certification compétent choisi par l'entité chargée de l'entretien postulante.

- 6.2 Les États parties | Les États membres  
veillent à ce que les organismes de certification respectent les critères et principes généraux énoncés à l'annexe II et tout système de certification sectoriel qui en découle.

- 6.3 Les États parties | Les États membres  
prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les décisions arrêtées par les organismes de certification fassent l'objet d'un contrôle juridictionnel.

- 6.4 Afin d'harmoniser les approches de l'examen des demandes, les organismes de certification coopèrent entre eux et dans l'ensemble des États parties.


tant dans les États membres que dans l'Union.

- 6.5 Le Secrétariat de l'OTIF | L'Agence  
organise et facilite la coopération entre les organismes de certification.

## 7. SYSTEME DE CERTIFICATION DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN

- 7.1 La certification se fonde sur une évaluation de l'aptitude de l'entité chargée de l'entretien à satisfaire aux exigences applicables de l'annexe III et à y répondre de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que les exigences applicables sont toujours satisfaites après l'octroi du certificat ECE.

- 7.2 Les entités chargées de l'entretien font une demande de certification à l'aide du formulaire prévu à l'annexe IV et en fournissant les pièces justificatives des procédures spécifiées à l'annexe III. Elles remettent dans les meilleurs délais toutes les informations complémentaires demandées par l'organisme de certification. Lors de l'examen des demandes, les organismes de certification se réfèrent aux exigences et aux critères

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

d'évaluation énoncés à l'annexe III.

- 7.3 L'organisme de certification prend sa décision au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises et les éventuelles informations complémentaires demandées lui ont été remises par l'entité chargée de l'entretien qui fait la demande de certificat. Avant d'accorder le certificat, l'organisme de certification procède à l'évaluation nécessaire sur le ou les sites de l'entité chargée de l'entretien. La décision d'octroi de la certification est communiquée à l'entité chargée de l'entretien à l'aide du formulaire prévu à l'annexe V.
- 7.4 Un certificat ECE est valable cinq ans au maximum. Le titulaire du certificat informe sans retard l'organisme de certification de tout changement important par rapport à la situation qui prévalait au moment de l'octroi du certificat initial pour permettre à l'organisme de certification de décider s'il convient de le modifier, le renouveler ou le révoquer.
- 7.5 L'organisme de certification expose en détail les motifs qui fondent chacune de ses décisions. Il la notifie, ainsi que les motifs qui la fondent, à l'entité chargée de l'entretien en lui indiquant la procédure, le délai et les coordonnées de l'instance de recours.
- 7.6 L'organisme de certification effectue une surveillance au moins une fois par an, sur des sites sélectionnés et représentatifs, au niveau géographique et fonctionnel, de toutes les activités des entités chargées de l'entretien qu'il a certifiées, afin de vérifier que celles-ci satisfont toujours aux critères énoncés à l'annexe III.
- 7.7 Si l'organisme de certification constate qu'une entité chargée de l'entretien ne satisfait plus aux exigences en fonction desquelles il lui a accordé le certificat ECE, il convient d'un plan d'amélioration avec l'entité chargée de l'entretien, révoque le certificat ou en limite le champ d'application selon le degré de non-conformité.

En cas de manquement constant aux exigences de certification ou à un plan d'amélioration, l'organisme de certification révoque le certificat ECE ou en limite le champ d'application, en indiquant les motifs de sa décision ainsi que la procédure, le délai et les coordonnées de l'instance de recours.

7.8 (Réservé)

Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure demande un certificat ou un agrément de sécurité, les dispositions suivantes s'appliquent aux wagons de fret qu'il utilise :

- (a) lorsque l'entretien des wagons de fret est assuré par le demandeur, soit celui-ci joint à sa demande un certificat ECE valable s'il y a lieu, soit son aptitude en tant qu'entité chargée de l'entretien est évaluée dans le cadre de sa demande de certificat ou d'agrément de sécurité ;
- (b) lorsque l'entretien des wagons de fret est assuré par des parties autres que le demandeur, celui-ci veille, à l'aide de son système de gestion de la sécurité, à maîtriser tous les risques inhérents à son activité, y compris à l'utilisation des wagons, de sorte que s'appliquent, en particulier, les dispositions de l'article 5 du présent règlement.

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>	ATMF – Annexe A		
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

Dans tous les cas, les organismes de certification et les autorités nationales de sécurité procèdent à un échange de vues approfondi afin d'éviter toute répétition des évaluations.

## 8. SYSTEME DE CERTIFICATION DES FONCTIONS D'ENTRETIEN EXTERNALISEES

8.1 Lorsque l'entité chargée de l'entretien décide d'externaliser une ou plusieurs des fonctions d'entretien visées à l'article 4, paragraphe 1, points b), c) et d), ou des parties de ces fonctions, la certification volontaire du contractant en vertu du système de certification du présent règlement crée une présomption de conformité de l'entité chargée de l'entretien aux exigences applicables énoncées à l'annexe III, pour autant que ces exigences soient couvertes par la certification volontaire du contractant. À défaut d'une telle certification, l'entité chargée de l'entretien démontre à l'organisme de certification comment elle satisfait à toutes les exigences énoncées à l'annexe III relativement aux fonctions qu'elle décide d'externaliser.

8.2 La certification concernant des fonctions d'entretien externalisées, ou des parties de ces fonctions, est délivrée par les organismes de certification suivant les mêmes procédures que celles indiquées aux articles 6 et 7 et à l'article 10, paragraphe 3, adaptées au cas particulier du demandeur. La certification est valable dans les États parties. | toute l'Union.

Lors de l'examen des demandes de certificat concernant des fonctions d'entretien externalisées, ou des parties de ces fonctions, les organismes de certification appliquent les principes posés à l'annexe I.

## 9. FONCTION DU REGIME DE SURVEILLANCE

Si une autorité nationale de sécurité a une raison valable de penser qu'une entité chargée de l'entretien particulière ne satisfait pas aux exigences

des ATMF, des PTU applicables et d'autres | de l'article 14 *bis*, paragraphe 3, de la  
règlements applicables de la COTIF tels que le | directive 2004/49/CE  
RID

ou aux exigences de certification du présent règlement, elle prend immédiatement la décision qui s'impose et en informe

le Secrétariat de l'OTIF, | la Commission, l'Agence,  
les autres autorités compétentes, l'organisme de certification et les autres parties intéressées.

## 10. INFORMATIONS A FOURNIR AU SECRETARIAT DE L'OTIF

### A LA COMMISSION ET A L'AGENCE

Article 10

10.1 Trois mois au plus tard après la date d'entrée en vigueur de cette annexe aux ATMF, tous les États parties doivent indiquer au Secrétariat de l'OTIF les organismes de certification sis sur leur territoire et | Au plus tard le 30 novembre 2011, les États membres indiquent à la Commission si les organismes de certification sont des organismes accrédités, des organismes reconnus

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

ou des autorités nationales de sécurité. Ils notifient également tout changement de cette situation  
 au Secrétariat de l'OTIF | à la Commission  
 dans un délai d'un mois.

10.2 Trois mois au plus tard après la date d'entrée en vigueur de cette annexe aux ATMF, tous les États parties doivent indiquer au Secrétariat de l'OTIF les organismes de certification sis sur leur territoire qui ont été reconnus. | Au plus tard le 31 mai 2012, les États membres notifient à l'Agence les organismes de certification reconnus.

Les organismes d'accréditation doivent (également) directement indiquer au Secrétariat de l'OTIF | définis dans le règlement (CE) n° 765/2008 notifient à l'Agence les organismes de certification accrédités. Tout changement est également notifié au Secrétariat de l'OTIF | à l'Agence dans un délai d'un mois.

10.3 Les organismes de certification notifient au Secrétariat de l'OTIF | à l'Agence tous les certificats ECE ou certificats concernant des fonctions spécifiques conformément à l'article 4, paragraphe 1, délivrés, modifiés, renouvelés ou révoqués, dans un délai d'une semaine à compter de la décision correspondante, à l'aide des formulaires figurant à l'annexe V.

10.4 Le Secrétariat de l'OTIF | L'Agence conserve un enregistrement de toutes les informations notifiées en vertu des paragraphes 2 et 3 et le met à la disposition du public.

11. (Réservé) | **MODIFICATION DU REGLEMENT (CE) N° 653/2007** Article 11  
 L'annexe I du règlement (CE) n° 653/2007 est remplacée par le texte figurant à l'annexe VI du présent règlement.

## 12. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

12.1 Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent sans préjudice de l'article 9.

12.2 Trois mois après la date d'entrée en vigueur de cette annexe aux ATMF, | À partir du 31 mai 2012, tout certificat ECE est délivré aux entités chargées de l'entretien des wagons de fret conformément au présent règlement | , sans préjudice de l'article 14 bis, paragraphe 8, de la directive 2004/49/CE.

12.3 Les certificats délivrés par un organisme de certification trois mois au plus tard après la date d'entrée en vigueur de cette annexe aux ATMF, | au plus tard le 31 mai 2012 selon des principes et critères équivalents à ceux du protocole d'accord posant les principes de base d'un système commun de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret, signé par les États membres le 14 mai 2009, sont reconnus comme

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

équivalents aux certificats ECE délivrés en vertu du présent règlement pendant leur période de validité initiale et jusqu'au 31 mai 2015 au plus tard.

12.4 Les certificats délivrés par un organisme de certification à des entités chargées de l'entretien

trois mois au plus tard après la date d'entrée en vigueur de cette annexe aux ATMF, au plus tard le 31 mai 2012

conformément à des législations nationales antérieures à l'entrée en vigueur du présent règlement et équivalentes à celui-ci, en particulier aux articles 6 et 7 et aux annexes I et III, sont reconnus comme équivalents aux certificats ECE délivrés en vertu du présent règlement pendant leur période de validité initiale et jusqu'au 31 mai 2015 au plus tard.

12.5 Les certificats délivrés à des ateliers d'entretien au plus tard le 31 mai 2014 conformément à des législations nationales antérieures à l'entrée en vigueur du présent règlement et équivalentes à celui-ci sont reconnus comme équivalents aux certificats délivrés aux ateliers d'entretien assumant la fonction d'exécution de l'entretien en vertu du présent règlement pendant leur période de validité initiale et jusqu'au 31 mai 2017 au plus tard.

12.6 Sans préjudice des paragraphes 12.3 à 12.5, les entités chargées de l'entretien des wagons de fret doivent être certifiées conformément au présent règlement au plus tard le 31 mai 2013.


**Note :** les certifications volontaires ne satisfont pas à la condition de l'article 15, § 2, ATMF stipulant que : « L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des États parties ».

Sans préjudice des paragraphes 3 à 5, les entités chargées de l'entretien des wagons de fret inscrites dans le registre national des véhicules au plus tard le 31 mai 2012 sont certifiées conformément au présent règlement au plus tard le 31 mai 2013. Au cours de cette période, les certifications volontaires de conformité des entités chargées de l'entretien aux exigences applicables du présent règlement ou du protocole d'accord posant les principes de base d'un système commun de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret, signé par les États membres le 14 mai 2009, sont reconnues comme équivalentes aux certificats ECE délivrés en vertu du présent règlement.

12.7 (Réservé)

Les entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure qui ont déjà été certifiés conformément aux articles 10 et 11 de la directive 2004/49/CE<sup>8</sup> au plus tard le 31 mai 2012 n'ont pas besoin de demander de certificat ECE couvrant la période de validité initiale de leurs certificats pour assurer l'entretien des wagons dont ils sont responsables en tant qu'entité chargée de l'entretien.

<sup>8</sup> Directive de l'UE n° 2004/49/CE du 24 avril 2004, telle qu'amendée par la Directive 2008/110/CE du 16 décembre 2008

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

## **Annexe I**

### **Principes applicables aux organisations demandant un certificat concernant des fonctions d'entretien externalisées par une entité chargée de l'entretien**

1. Pour la certification d'une entité ou d'une organisation assumant une ou plusieurs des fonctions d'entretien d'une entité chargée de l'entretien (développement de l'entretien, gestion de l'entretien de la flotte, exécution de l'entretien), ou des parties de ces fonctions, les exigences et critères d'évaluation de l'annexe III suivants s'appliquent :
  - (a) exigences et critères d'évaluation énoncés à la partie I de l'annexe III, adaptés au type de l'organisation et à l'étendue du service ;
  - (b) exigences et critères d'évaluation décrivant la ou les fonctions d'entretien spécifiques.
  
2. Pour la certification d'un atelier d'entretien assumant la fonction d'exécution de l'entretien, les exigences et critères d'évaluation de l'annexe III suivants s'appliquent :
  - (a) exigences et critères d'évaluation énoncés à la partie I de l'annexe III, qui doivent être adaptés à l'activité spécifique de l'atelier d'entretien remplissant la fonction d'exécution de l'entretien ;
  - (b) processus décrivant la fonction d'exécution de l'entretien.



 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>	ATMF – Annexe A		
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

## Annexe II

### **Critères d'accréditation ou de reconnaissance des organismes de certification intervenant dans l'évaluation et l'octroi des certificats ECE**

#### **1. ORGANISATION**

L'organisme de certification doit fournir des documents sur sa structure organisationnelle, indiquant les obligations, les responsabilités et les pouvoirs de son encadrement, de son personnel de certification et de ses éventuels comités. Lorsque l'organisme de certification est l'une des composantes d'une entité juridique, la structure doit faire apparaître le rapport hiérarchique et les relations existant avec les autres composantes de l'entité juridique.

#### **2. INDEPENDENCE**

Dans ses prises de décision, l'organisme de certification doit être indépendant, des points de vue structurel et opérationnel, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des détenteurs de wagons, des fabricants et des entités chargées de l'entretien, et ne doit pas fournir de services similaires.

L'indépendance du personnel chargé des contrôles de certification doit être garantie. La rémunération des agents ne doit être fonction ni du nombre de contrôles effectués, ni du résultat de ces contrôles.

#### **3. COMPÉTENCE**

L'organisme de certification et le personnel affecté doivent avoir les compétences professionnelles requises, notamment pour ce qui est de l'organisation de l'entretien des wagons de fret et des systèmes d'entretien adéquats.

L'organisme de certification doit justifier :

- (a) d'une expérience solide de l'évaluation des systèmes de gestion ;
- (b) de sa connaissance des exigences applicables de la législation.


L'équipe constituée pour la surveillance des entités chargées de l'entretien doit avoir de l'expérience dans les domaines en question et justifier notamment :

- (a) d'une connaissance et d'une compréhension suffisantes de la législation COTIF et des autres législations applicables aux ECE et aux entités accomplissant les autres fonctions de maintenance listées au chapitre 4 de l'Annexe A aux ATMF ;  
législation européenne applicable ;
- (b) de compétences techniques adaptées ;
- (c) d'au moins trois ans d'expérience de l'entretien en général ;
- (d) d'une expérience suffisante de l'entretien des wagons de fret ou, à défaut, de l'entretien dans des secteurs industriels similaires.

#### **4. IMPARTIALITÉ**

Les décisions de l'organisme de certification doivent se fonder sur les éléments de preuve objectifs de conformité ou de non-conformité qu'il a obtenus et ne doivent pas être influencées par d'autres intérêts ni d'autres parties.



 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

## 5. RESPONSABILITÉ

L'organisme de certification n'a pas la responsabilité de garantir la conformité constante avec les exigences de certification.

L'organisme de certification a la responsabilité d'apprécier les éléments de preuve objectifs sur lesquels fonder une décision de certification.

## 6. TRANSPARENCE

L'organisme de certification doit rendre accessible ou divulguer en temps utile les informations adéquates sur son processus d'audit et de certification. Il doit aussi fournir des informations sur le statut de certification (octroi, extension, maintien, renouvellement, suspension, limitation du champ d'application ou retrait de la certification) de toute organisation afin de contribuer à l'intégrité et à la crédibilité de la certification. La transparence est un principe consacrant l'accès à des informations adéquates ou leur divulgation.

## 7. CONFIDENTIALITÉ


Pour bénéficier d'un accès privilégié aux informations nécessaires à l'évaluation correcte de la conformité avec les exigences de certification, l'organisme de certification doit préserver la confidentialité de toute information commerciale concernant un client.

## 8. TRAITEMENT DES PLAINTES

L'organisme de certification doit instaurer une procédure pour traiter les plaintes concernant ses décisions et autres activités de certification connexes.

## 9. RESPONSABILITÉ ET FINANCEMENT

L'organisme de certification doit être en mesure de démontrer qu'il a évalué les risques découlant de ses activités de certification et qu'il a arrêté les dispositions adéquates (par exemple, souscription d'assurances ou constitution de réserves) pour couvrir la responsabilité civile découlant de ses opérations dans chacun de ses domaines d'activité et dans les zones géographiques qu'il couvre.

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

## **Annexe III**


### **Exigences et critères d'évaluation applicables aux organisations demandant un certificat ECE ou un certificat concernant des fonctions d'entretien externalisées par une entité chargée de l'entretien**

#### **I. Exigences et critères d'évaluation relatifs à la fonction d'encadrement**

1. Rôle directeur – *engagement à développer et mettre en œuvre le système d'entretien de l'organisation et à accroître constamment son efficacité*

L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour :

- (a) instaurer une politique d'entretien adaptée au type de l'organisation et à l'étendue du service et approuvée par le directeur général de l'organisation ou son représentant ;
  - (b) faire en sorte que soient fixés des objectifs de sécurité conformes au cadre juridique et compatibles avec le type d'organisation, l'étendue du service et les risques correspondants ;
  - (c) évaluer ses performances de sécurité globales en fonction de ses objectifs d'entreprise en la matière ;
  - (d) élaborer des plans et des procédures pour atteindre ses objectifs de sécurité ;
  - (e) garantir la disponibilité des ressources nécessaires à tous les processus pour satisfaire aux exigences de la présente annexe ;
  - (f) déterminer et maîtriser l'incidence d'autres activités de gestion sur le système d'entretien ;
  - (g) faire en sorte que l'encadrement supérieur soit attentif aux résultats des contrôles et audits de performances et assume la responsabilité générale de la mise en œuvre des changements apportés au système d'entretien ;
  - (h) faire en sorte que le personnel et ses représentants soient correctement représentés et consultés lorsqu'il s'agit de définir, de développer, de contrôler et d'analyser les aspects liés à la sécurité de tous les processus associés susceptibles de concerner du personnel.
2. *Évaluation des risques – approche structurée pour évaluer les risques liés à l'entretien des wagons de fret, y compris ceux découlant directement des processus opérationnels et des activités d'autres organisations ou personnes, et pour définir les mesures appropriées de maîtrise des risques*
- 2.1 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour :
- (a) analyser les risques correspondant à l'ampleur des opérations réalisées par l'organisation, y compris les risques découlant de défauts, de non-conformités de construction ou de dysfonctionnements tout au long du cycle de vie ;
  - (b) évaluer les risques visés au point a) ;
  - (c) élaborer et arrêter des mesures de maîtrise des risques.
- 2.2 L'organisation doit avoir arrêté des procédures et des dispositions répondant à la nécessité et traduisant la volonté de collaborer avec les détenteurs de wagons, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure ou d'autres parties intéressées.
- 2.3 L'organisation doit avoir arrêté des procédures d'évaluation des risques pour gérer les changements d'équipement, de procédures, d'organisation, de personnel ou d'interfaces,

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

conformément à la PTU GEN-G relative aux Méthodes de sécurité commune pour l'évaluation et appréciation des risques.

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

et appliquer le règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission<sup>9</sup>

2.4 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour prendre en compte, lors de l'évaluation des risques, la nécessité de définir, fournir et préserver un environnement de travail approprié qui soit conforme à la législation nationale et internationale applicable.

législation nationale et de l'Union, en particulier à la directive 89/391/CEE du Conseil<sup>10</sup>

3. *Contrôle – approche structurée pour faire en sorte que des mesures de maîtrise des risques soient arrêtées, qu'elles soient efficaces et qu'elles contribuent à la réalisation des objectifs de l'organisation*

3.1 L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour recueillir, contrôler et analyser régulièrement les données utiles en matière de sécurité, notamment :

- (a) les performances des processus pertinents ;
- (b) les résultats des processus (y compris de tous les services et produits sous-traités) ;
- (c) l'efficacité des dispositions de maîtrise des risques ;
- (d) les informations sur les expériences, dysfonctionnements, défauts et réparations dans le cadre de l'exploitation et de l'entretien au quotidien.

3.2 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que les accidents, incidents, survenus ou évités de justesse, et autres événements dangereux soient signalés, consignés, étudiés et analysés.

3.3 Aux fins de l'examen périodique de tous les processus, l'organisation doit avoir instauré un système d'audit interne qui soit indépendant, impartial et transparent. Ce système doit comporter des procédures pour :

- (a) établir un plan d'audit interne pouvant être révisé en fonction des résultats d'audits et de contrôles des performances antérieurs ;
- (b) analyser et évaluer les résultats des audits ;
- (c) proposer et mettre en œuvre des mesures/actions correctrices spécifiques ;
- (d) vérifier l'efficacité des mesures/actions antérieures.


4. *Amélioration constante – approche structurée pour analyser les informations recueillies par des contrôles et audits réguliers ou provenant d'autres sources pertinentes, et pour tirer un enseignement des résultats et arrêter des mesures préventives ou correctrices afin de maintenir ou de relever le niveau de sécurité*

L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que :

- (a) les défauts constatés soient corrigés ;
- (b) de nouvelles mesures de sécurité soient appliquées ;
- (c) les conclusions d'audit interne servent à apporter des améliorations au système ;

<sup>9</sup> JO L 108 du 29.4.2009, p. 4.


<sup>10</sup> JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

- (d) des mesures préventives ou correctrices soient appliquées, si nécessaire, pour garantir la conformité du système ferroviaire avec les normes et autres exigences tout au long du cycle de vie de l'équipement et des opérations ;
  - (e) les informations utiles concernant les enquêtes et les causes des accidents, incidents, survenus ou évités de justesse, et autres événements dangereux servent d'enseignement et, si nécessaire, à arrêter des mesures afin de relever le niveau de sécurité ;
  - (f) les recommandations applicables, formulées par l'autorité nationale de sécurité, par l'organisme d'enquête national ou au terme d'enquêtes réalisées en interne ou au niveau du secteur, soient évaluées et mises en œuvre le cas échéant ;
  - (g) les rapports ou informations utiles provenant des entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure et détenteurs de wagons ou d'autres sources pertinentes soient examinés et pris en compte.
5. *Structure et responsabilité – approche structurée pour définir les responsabilités individuelles et collectives afin de garantir la réalisation des objectifs de sécurité de l'organisation*
- 5.1 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour assigner des responsabilités concernant tous les processus pertinents au sein de l'organisation.
- 5.2 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour définir clairement les domaines de responsabilité en matière de sécurité et la répartition des responsabilités entre les fonctions spécifiques qui y sont associées ainsi que leurs interfaces. Cela recouvre les procédures indiquées plus haut entre l'organisation et les détenteurs de wagons et, le cas échéant, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.
- 5.3 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que le personnel auquel des responsabilités sont déléguées au sein de l'organisation ait l'autorité, les compétences et les ressources nécessaires pour remplir sa fonction. Les responsabilités et les compétences doivent être cohérentes et compatibles avec le rôle attribué, et la délégation doit être établie par écrit.
- 5.4 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour assurer la coordination des activités liées aux processus pertinents au sein de l'organisation.
- 5.5 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que ceux qui ont un rôle dans la gestion de la sécurité soient comptables de leurs performances.
6. *Gestion des compétences – approche structurée pour faire en sorte que les employés aient les compétences requises afin de garantir la réalisation des objectifs de l'organisation, de façon sûre, effective et efficace, en toutes circonstances*
- 6.1 L'organisation doit instaurer un système de gestion des compétences prévoyant :
- (a) de recenser les postes comportant des responsabilités pour ce qui est d'appliquer, au sein du système, tous les processus nécessaires pour satisfaire aux exigences de la présente annexe ;
  - (b) de recenser les postes comportant des tâches relatives à la sécurité ;
  - (c) d'affecter le personnel aux tâches relevant de sa compétence.
- 6.2 Dans le cadre du système de gestion des compétences de l'organisation, les procédures de gestion des compétences du personnel doivent au moins couvrir :
- (a) la détermination des connaissances, des aptitudes et de l'expérience requises par les

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

tâches relatives à la sécurité, en fonction des responsabilités ;

- (b) les critères de sélection, dont la formation de base, les aptitudes mentale et physique ;
- (c) la formation et la qualification initiales ou la certification des compétences et aptitudes acquises ;
- (d) la garantie que tous les membres du personnel ont conscience de la pertinence et de l'importance de leurs activités et de la façon dont ils contribuent à la réalisation des objectifs de sécurité ;
- (e) la formation continue et l'actualisation régulière des connaissances et des aptitudes acquises ;
- (f) les contrôles périodiques des compétences et des aptitudes mentale et physique le cas échéant ;
- (g) les mesures spéciales en cas d'accident ou d'incident, ou d'absence de longue durée, si nécessaire.

7. Information – *approche structurée pour faire en sorte que ceux qui émettent des jugements et prennent des décisions, à tous les niveaux de l'organisation, disposent d'informations utiles*

7.1 L'organisation doit avoir arrêté des procédures définissant des canaux de communication pour faire en sorte que, au sein de l'entité même et dans ses relations avec d'autres acteurs, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, entreprises ferroviaires et détenteurs de wagons, les informations sur tous les processus pertinents soient dûment transmises, de façon rapide et claire, à la personne occupant la bonne fonction en son sein et au sein des autres organisations.

7.2 Pour garantir un échange d'informations satisfaisant, l'organisation doit avoir arrêté des procédures concernant :


- (a) la réception et le traitement d'informations spécifiques ;
- (b) l'identification, la production et la diffusion d'informations spécifiques ;
- (c) la mise à disposition d'informations fiables et actualisées.

7.3 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que les principales informations opérationnelles soient :

- (a) pertinentes et valables ;
- (b) exactes ;
- (c) complètes ;
- (d) dûment mises à jour ;
- (e) contrôlées ;
- (f) cohérentes et faciles à comprendre (y compris du point de vue de la langue utilisée) ;
- (g) communiquées au personnel avant leur exploitation ;
- (h) aisément accessibles au personnel auquel, si nécessaire, des copies sont fournies.

7.4 Les exigences énoncées aux points 7.1, 7.2 et 7.3 s'appliquent en particulier aux informations opérationnelles suivantes :

- (a) contrôles de l'exactitude et de l'exhaustivité des registres nationaux des véhicules

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

concernant l'identification (y compris les moyens) et l'immatriculation des wagons de fret dont l'organisation assure l'entretien ;

- (b) documentation d'entretien ;
- (c) informations sur l'aide apportée aux détenteurs de wagons et, le cas échéant, à d'autres parties, y compris les entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure ;
- (d) informations sur les qualifications du personnel et contrôles effectués ultérieurement lors du développement de l'entretien ;
- (e) informations sur les opérations (y compris le kilométrage, le type et l'ampleur des activités, les incidents et accidents) et les demandes des entreprises ferroviaires, détenteurs de wagons et gestionnaires de l'infrastructure ;
- (f) registres de l'entretien exécuté, y compris informations sur les défauts constatés au cours des inspections et mesures correctrices prises par les entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure telles que les inspections et contrôles entrepris avant le départ d'un train ou en cours de route ;
- (g) remise en service et remise en exploitation ;
- (h) commandes de travaux d'entretien ;
- (i) informations techniques à fournir aux entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure et détenteurs de wagons concernant les instructions d'entretien ;
- (j) informations sur les situations d'urgence où l'état de marche assurant la sécurité est compromis, qui peuvent consister en :
  - (i) restrictions d'utilisation ou conditions particulières d'exploitation imposées à des wagons de fret dont l'organisation assure l'entretien ou à d'autres véhicules de la même série même s'ils sont entretenus par d'autres entités, ces informations devant aussi être partagées avec toutes les parties concernées ;
  - (ii) informations urgentes sur les problèmes de sécurité recensés au cours de l'entretien comme les défauts constatés sur un composant commun à plusieurs types ou séries de véhicules ;
- (k) toutes les informations et données pertinentes nécessaires pour présenter le rapport annuel d'entretien à l'organisme de certification et aux clients concernés (y compris aux détenteurs de wagons), ce rapport devant également être mis à la disposition des autorités nationales de sécurité à la demande de ces dernières.

8. *Documentation – approche structurée pour veiller à la traçabilité de toutes les informations pertinentes*


8.1 L'organisation doit avoir arrêté des procédures adéquates pour faire en sorte que tous les processus pertinents soient dûment étayés par des documents.

8.2 L'organisation doit avoir arrêté des procédures adéquates pour :

- (a) contrôler et mettre à jour régulièrement toute la documentation pertinente ;
- (b) assurer la mise en forme, la production, la distribution de l'ensemble de la documentation pertinente, ainsi que le contrôle des changements qui y sont apportés ;
- (c) recevoir, recueillir et archiver toute la documentation pertinente.

9. *Activités de sous-traitance – approche structurée pour faire en sorte que les activités sous-traitées soient gérées de telle façon que les objectifs de l'organisation soient atteints*

9.1 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que les produits et

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

services relatifs à la sécurité soient recensés.

- 9.2 Lorsqu'elle a recours à des contractants ou fournisseurs de produits et services relatifs à la sécurité, l'organisation doit avoir arrêté des procédures pour vérifier, au moment de la sélection, que :
- (a) les contractants, sous-traitants et fournisseurs sont compétents ;
  - (b) les contractants, sous-traitants et fournisseurs disposent d'un système d'entretien et de gestion qui soit approprié et étayé par des documents.
- 9.3 L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour définir les exigences auxquelles ces contractants et fournisseurs doivent satisfaire.
- 9.4 L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour vérifier que les fournisseurs ou contractants sont conscients des risques qu'ils font courir aux opérations de l'organisation.
- 9.5 Lorsque le système d'entretien ou de gestion d'un contractant ou fournisseur est certifié, le processus de contrôle décrit au point 3 peut être limité aux résultats des processus opérationnels sous-traités visés au point 3.1 b).
- 9.6 Il faut au moins que les principes de base applicables aux processus suivants soient clairement définis, connus et assignés dans le contrat entre les parties :
- (a) responsabilités et tâches relatives aux problèmes de sécurité ferroviaire ;
  - (b) obligations relatives à la transmission d'informations pertinentes entre les deux parties ;
  - (c) traçabilité des documents relatifs à la sécurité.

## **II. Exigences et critères d'évaluation relatifs à la fonction de développement de l'entretien**


1. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour recenser et gérer toutes les activités d'entretien ayant une incidence sur la sécurité et les composants essentiels à la sécurité.
2. L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour garantir la conformité avec les exigences d'interopérabilité essentielles, y compris concernant les mises à jour tout au long du cycle de vie, en :
- (a) assurant la conformité avec les spécifications relatives aux paramètres de base énoncés dans les
 

Prescriptions techniques uniformes (PTU) ;	spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables ;
--	--
  - (b) vérifiant, en toutes circonstances, la conformité du dossier d'entretien avec
 

le certificat d'exploitation, les certificats de vérification PTU, les déclarations de conformité aux PTU (le cas échéant), les déclarations de vérification (le cas échéant),	l'autorisation de mise en service (y compris avec toute exigence de l'autorité nationale de sécurité), les déclarations de conformité aux STI, les déclarations de vérification
--	---

et le dossier technique
  - (c) gérant tout remplacement au cours de l'entretien, (cf. définition à l'article 2, point c), ATMF) conformément aux exigences



 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

*PTU de l'OTIF*

des ATMF, des PTU pertinentes et de toutes les exigences applicables du Certificat d'exploitation y compris celles des fichiers technique et de maintenance. ;

*Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.*

de la directive 2008/57/CE<sup>11</sup> et des STI applicables ;


- (d) déterminant si une évaluation des risques est nécessaire compte tenu de l'incidence potentielle du remplacement en question sur la sécurité du système ferroviaire ;
- (e) gérant la configuration de tous les changements techniques ayant une incidence sur l'intégrité du système du véhicule.
3. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour concevoir et faciliter la mise en œuvre des installations, équipements et outils nécessaires à l'exécution de l'entretien et spécialement mis au point à cet effet. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour vérifier que ces installations, équipements, et outils sont utilisés, stockés et entretenus conformément au calendrier et aux exigences d'entretien.
4. Lorsque les wagons de fret commencent à être exploités, l'organisation doit avoir arrêté des procédures pour :
- (a) obtenir la documentation d'origine et recueillir assez d'informations sur les opérations prévues ;
- (b) analyser la documentation d'origine et fournir le premier<sup>12</sup> dossier d'entretien, en tenant également compte des obligations contenues dans toute garantie associée ;
- (c) faire en sorte que le premier dossier d'entretien soit mis en œuvre correctement.
5. Pour tenir le dossier d'entretien à jour tout au long du cycle de vie d'un wagon de fret, l'organisation doit avoir arrêté des procédures pour :
- (a) recueillir au moins les informations pertinentes concernant :
- (i) le type et l'ampleur des opérations effectivement réalisées y compris, mais pas uniquement, les incidents d'exploitation susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité et l'intégrité du wagon de fret ;
- (ii) le type et l'ampleur des opérations prévues ;
- (iii) l'entretien effectivement exécuté ;
- (b) définir les besoins de mise à jour en tenant compte des valeurs limites d'interopérabilité ;
- (c) faire des propositions de changement, approuver<sup>13</sup> les changements et leur mise en œuvre, en vue d'une décision fondée sur des critères clairs, en tenant compte des conclusions de l'évaluation des risques ;
- (d) faire en sorte que les changements soient mis en œuvre correctement.
6. Lors de l'application du processus de gestion des compétences à la fonction de développement de l'entretien, il faut au moins prendre en compte les activités ayant une incidence sur la sécurité suivantes :
- (a) évaluation de l'importance des changements apportés au dossier d'entretien et des remplacements proposés au cours de l'entretien ;

<sup>11</sup> Journal officiel de l'UE L 191, 18 juillet 2008, p. 1.

<sup>12</sup> Conformément à l'article 11, § 2, b) et § 3, a) des ATMF, le premier dossier d'entretien est annexé au certificat de type de conception et au certificat d'exploitation en tant qu'élément du dossier technique.

<sup>13</sup> Voir également article 10, § 11 ATMF qui pourrait être applicable.



 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011


PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

- (b) compétences d'ingénierie requises pour gérer l'établissement du dossier d'entretien et les changements qui y sont apportés ainsi que le développement, l'évaluation, la validation et l'approbation des remplacements au cours de l'entretien ;
  - (c) techniques d'assemblage (y compris soudure et collage), systèmes de freinage, essieux montés et appareils de traction, techniques d'essai non destructif et activités d'entretien sur des composants spécifiques des wagons de fret destinés au transport de marchandises dangereuses comme les citernes et les robinets-vannes.
7. Lors de l'application du processus de documentation à la fonction de développement de l'entretien, il faut au moins garantir la traçabilité des éléments suivants :
- (a) la documentation relative au développement, à l'évaluation, à la validation et à l'approbation d'un remplacement au cours de l'entretien ;
  - (b) la configuration des véhicules, y compris, mais pas uniquement, les composants liés à la sécurité ;
  - (c) les registres de l'entretien exécuté ;
  - (d) les résultats d'études sur les retours d'expérience ;
  - (e) toutes les versions successives du dossier d'entretien, y compris l'évaluation des risques ;
  - (f) les rapports sur les compétences et les contrôles en matière d'exécution de l'entretien et de gestion de l'entretien de la flotte ;
  - (g) les informations techniques d'appui à fournir aux détenteurs de wagons, entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure.

### **III. Exigences et critères d'évaluation relatifs à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte**

1. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour contrôler les compétences, la disponibilité et les capacités de l'entité chargée de l'exécution de l'entretien avant de passer des commandes de travaux d'entretien. Cela implique que les ateliers d'entretien soient dûment qualifiés pour arrêter les exigences concernant les compétences techniques au titre de la fonction d'exécution de l'entretien.
2. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour constituer la liste des travaux ainsi que pour établir et passer la commande de travaux d'entretien.
3. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour envoyer les wagons de fret à l'entretien en temps voulu.
4. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour gérer le retrait des wagons de fret lorsqu'ils doivent passer à l'entretien ou lorsque des défauts ont été constatés.
5. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour définir les mesures de contrôle nécessaires concernant l'entretien exécuté et la remise en service des wagons de fret.
6. L'organisation doit avoir arrêté une procédure pour délivrer l'avis de remise en exploitation compte tenu des documents de remise en service.
7. Lors de l'application du processus de gestion des compétences à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte, il faut au moins prendre en compte la remise en exploitation.
8. Lors de l'application du processus d'information à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte, il faut au moins fournir à la fonction d'exécution de l'entretien les éléments suivants :

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

- (a) les dispositions et spécifications techniques applicables ;
  - (b) le plan d'entretien de chaque wagon de fret ;
  - (c) une liste des pièces détachées, y compris une description technique suffisamment détaillée de chaque pièce pour permettre le remplacement par une pièce comparable avec les mêmes garanties ;
  - (d) une liste des matériaux, y compris une description suffisamment détaillée de leur utilisation et les informations nécessaires en matière de santé et de sécurité ;
  - (e) un dossier qui définit les spécifications applicables aux activités ayant une incidence sur la sécurité et précise les restrictions, en intervention et en utilisation, des composants ;
  - (f) une liste des composants ou systèmes soumis à des exigences légales et la liste de ces exigences (y compris les réservoirs de frein et les citernes pour le transport de marchandises dangereuses) ;
  - (g) toutes les informations supplémentaires pertinentes en matière de sécurité, conformément à l'évaluation des risques réalisée par l'organisation.
9. Lors de l'application du processus d'information à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte, il faut au moins transmettre aux parties intéressées les documents de remise en exploitation y compris les restrictions d'utilisation à l'intention des utilisateurs (entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure).
10. Lors de l'application du processus de documentation à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte, il faut au moins consigner les éléments suivants :
- (a) commandes de travaux d'entretien ;
  - (b) documents de remise en exploitation y compris les restrictions d'utilisation à l'intention des entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure.

#### **IV. Exigences et critères d'évaluation relatifs à la fonction d'exécution de l'entretien**

1. L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour :
- (a) vérifier l'exhaustivité et l'adéquation des informations fournies par la fonction de gestion de l'entretien de la flotte en ce qui concerne les activités commandées ;
  - (b) contrôler l'utilisation des documents d'entretien requis et des autres normes applicables à la fourniture des services d'entretien conformément aux commandes de travaux ;
  - (c) faire en sorte que toutes les spécifications d'entretien contenues dans les commandes de travaux soient à la disposition de tout le personnel concerné (par exemple, qu'elles figurent dans les consignes de travail internes) ;
  - (d) faire en sorte que toutes les spécifications d'entretien, telles que définies dans la réglementation applicable et les normes indiquées dans les commandes de travaux, soient à la disposition de tout le personnel concerné (par exemple, qu'elles figurent dans les consignes de travail internes).
2. L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que :
- (a) les composants (y compris les pièces détachées) et les matériaux soient utilisés comme indiqué dans les commandes de travaux d'entretien et la documentation du fournisseur ;
  - (b) les composants et matériaux soient stockés, manipulés et transportés de façon à en éviter l'usure et la détérioration et comme indiqué dans les commandes de travaux d'entretien et


 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

la documentation du fournisseur ;

- (c) tous les composants et matériaux, y compris ceux fournis par le client, soient conformes aux dispositions nationales et internationales applicables ainsi qu'aux exigences des commandes de travaux d'entretien correspondantes.
3. L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour déterminer, recenser, fournir, consigner et maintenir à disposition les installations, équipements et outils appropriés pour lui permettre de fournir les services d'entretien conformément aux commandes de travaux et aux autres spécifications applicables, en garantissant :
    - (a) l'exécution de l'entretien en toute sécurité, y compris pour le personnel et sa santé ;
    - (b) l'ergonomie et la protection sanitaire, y compris des interfaces entre les utilisateurs et les systèmes informatiques ou le matériel de diagnostic.
  4. Lorsque c'est nécessaire pour garantir la validité des résultats, l'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que ses appareils de mesure soient :
    - (a) étalonnés ou vérifiés à une fréquence précise, ou avant utilisation, selon les normes de mesure internationales, nationales ou industrielles – si ces normes n'existent pas, la référence utilisée pour l'étalonnage ou la vérification doit être consignée ;
    - (b) réglés autant de fois que nécessaire ;
    - (c) identifiés comme permettant de déterminer leur statut d'étalonnage ;
    - (d) protégés contre les réglages susceptibles d'invalider les résultats de la mesure ;
    - (e) protégés contre tout dommage et détérioration au cours de leur manutention, entretien et stockage.
  5. L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour faire en sorte que les installations, équipements et outils soient tous correctement utilisés, étalonnés, conservés et entretenus, conformément à des procédures étayées par des documents.
  6. L'organisation doit avoir arrêté des procédures pour vérifier que les tâches d'entretien effectuées sont conformes aux commandes de travaux et pour délivrer l'avis de remise en service comprenant d'éventuelles restrictions d'utilisation.
  7. Lors de l'application du processus d'évaluation des risques (notamment du point 2.4 de la partie I) à la fonction d'exécution de l'entretien, l'environnement de travail à prendre en compte comprend non seulement les ateliers où l'entretien est effectué, mais aussi les voies à l'extérieur des ateliers et tous les endroits où des activités d'entretien sont réalisées.
  8. Lors de l'application du processus de gestion des compétences à la fonction d'exécution de l'entretien, il faut au moins prendre en compte les activités ayant une incidence sur la sécurité suivantes :
    - (a) techniques d'assemblage (y compris soudure et collage) ;
    - (b) essai non destructif ;
    - (c) essai final du véhicule et remise en service ;
    - (d) activités d'entretien sur les systèmes de freinage, essieux montés et appareils de traction, et sur des composants spécifiques des wagons de fret destinés au transport de marchandises dangereuses comme les citernes, les robinets-vannes, etc. ;
    - (e) autres domaines spécialisés ayant une incidence sur la sécurité.
  9. Lors de l'application du processus d'information à la fonction d'exécution de l'entretien, il faut au moins fournir à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte et à la fonction de

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE<sup>2</sup> Réf. UE.

développement de l'entretien les éléments suivants :

- (a) travaux effectués conformément aux commandes ;
- (b) toute anomalie ou tout défaut concernant la sécurité qui est éventuellement constaté par l'organisation ;
- (c) remise en service.

10. Lors de l'application du processus de documentation à la fonction d'exécution de l'entretien, il faut au moins consigner les éléments suivants :

- (a) une identification claire des installations, équipements et outils liés aux activités ayant une incidence sur la sécurité ;
- (b) tous les travaux d'entretien effectués avec indication du personnel, des outils, équipements, pièces détachées et matériaux utilisés et compte tenu :
  - (i) des dispositions nationales applicables là où l'organisation est établie ;
  - (ii) des exigences posées dans les commandes de travaux d'entretien, y compris des exigences concernant les registres ;
  - (iii) de l'essai final et de la décision concernant la remise en service ;
- (c) les mesures de contrôle requises par les commandes de travaux d'entretien et la remise en service ;
- (d) les résultats de l'étalonnage et de la vérification. Lorsqu'un logiciel informatique est utilisé aux fins de contrôle et de mesure d'exigences précises, l'aptitude du logiciel à effectuer la tâche souhaitée doit être confirmée avant la première utilisation et reconfirmée si nécessaire ;
- (e) la validité des résultats de mesure antérieurs lorsqu'il est constaté qu'un instrument de mesure ne satisfait pas aux exigences.

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>	ATMF – Annexe A		
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

## ANNEX IV



# DEMANDE DE CERTIFICAT D'ENTITÉ CHARGÉE DE L'ENTRETIEN

Demande de certificat confirmant l'acceptation du système d'entretien d'une entité chargée de l'entretien (ECE) conformément à

l'article 15 ATMF et à l'Annexe A.

la directive 2004/49/CE et au règlement (UE) n° 445/2011.

### COORDONNÉES DE L'ORGANISME DE CERTIFICATION


- 1.1 Organisme destinataire de la demande \_\_\_\_\_
- 1.2 Numéro de référence de l'organisme de certification \_\_\_\_\_
- 1.3 Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### RENSEIGNEMENT CONCERNANT LE DEMANDEUR

- 2.1 Dénomination légale \_\_\_\_\_
- 2.2 Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- 2.3 Numéro de téléphone \_\_\_\_\_
- 2.4 Numéro de télécopieur \_\_\_\_\_
- 2.5 Adresse électronique \_\_\_\_\_
- 2.6 Site web \_\_\_\_\_
- 2.7 Numéro d'immatriculation au registre du commerce \_\_\_\_\_
- 2.8 N° de TVA \_\_\_\_\_
- 2.9 Autres informations \_\_\_\_\_

### Coordonnées de la personne de contact

- 3.1 Nom et prénom \_\_\_\_\_
- 3.2 Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- 3.3 Numéro de téléphone \_\_\_\_\_
- 3.4 Numéro de télécopieur \_\_\_\_\_
- 3.5 Adresse électronique \_\_\_\_\_


 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

**DÉTAILS CONCERNANT LA DEMANDE**

Référence de la demande (fournie par le demandeur)

**La présente demande concerne un**

- 4.1 nouveau certificat       4.2 certificat mis à jour/modifié
- 4.3 certificat renouvelé

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

**Détails concernant l'exploitation**

Type de société

5.1 Entreprise ferroviaire / Gestionnaire de l'infrastructure

5.2 Détenteur de wagons

5.3 Autres  Veuillez préciser: \_\_\_\_\_

**Champs des activités de l'ECE**

5.4 Couvre les wagons-citernes pour marchandises dangereuses: OUI/NON  
Couvre d'autres wagons spécialisés dans le transport de marchandises dangereuses: OUI/NON

Fonctions opérationnelles de l'ECE

	en propre	en partie	en totalité
5.5 Développement de l'entretien	5.4.1 <input type="checkbox"/>	5.4.2 <input type="checkbox"/>	5.4.3 <input type="checkbox"/>
5.6 Gestion de l'entretien de la flotte	5.5.1 <input type="checkbox"/>	5.5.2 <input type="checkbox"/>	5.5.3 <input type="checkbox"/>
5.7 Exécution de l'entretien	5.6.1 <input type="checkbox"/>	5.6.2 <input type="checkbox"/>	5.6.3 <input type="checkbox"/>

**Documents présentés**

6.1 Documentation du système d'entretien

6.2 Autre  Veuillez préciser: \_\_\_\_\_

**SIGNATURES**

**Demandeur**

\_\_\_\_\_  
(prénom, nom)

Date \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

Organisme de certification \_\_\_\_\_

Numéro de référence interne

\_\_\_\_\_

Date de réception de la demande \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

ESPACE RÉSERVÉ À L'ORGANISME/AUTORITÉ DESTINATAIRE DE LA DEMANDE
--



 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>	ATMF – Annexe A		
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011



## DEMANDE DE CERTIFICAT DE FONCTIONS D'ENTRETIEN

Demande de certificat confirmant l'acceptation du système d'entretien au sein

des États parties de l'OTIF conformément à l'article 15 ATMF et à l'Annexe A.

de l'Union européenne conformément à la directive 2004/49/CE et au règlement (UE) n° 445/2011.

### COORDONNÉES DE L'ORGANISME DE CERTIFICATION

- 1.1 Organisme destinataire de la demande \_\_\_\_\_
- 1.2 Numéro de référence de l'organisme de certification \_\_\_\_\_
- 1.3 Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### RENSEIGNEMENT CONCERNANT LE DEMANDEUR

- 2.1 Dénomination légale \_\_\_\_\_
- 2.2 Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- 2.3 Numéro de téléphone \_\_\_\_\_
- 2.4 Numéro de télécopieur \_\_\_\_\_
- 2.5 Adresse électronique \_\_\_\_\_
- 2.6 Site web \_\_\_\_\_
- 2.7 Numéro d'immatriculation au registre du commerce \_\_\_\_\_
- 2.8 N° de TVA \_\_\_\_\_
- 2.9 Autres informations \_\_\_\_\_

### Coordonnées de la personne de contact

- 3.1 Nom et prénom \_\_\_\_\_
- 3.2 Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- 3.3 Numéro de téléphone \_\_\_\_\_
- 3.4 Numéro de télécopieur \_\_\_\_\_
- 3.5 Adresse électronique \_\_\_\_\_


### DÉTAILS CONCERNANT LA DEMANDE

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

Référence de la demande (fournie par le demandeur)

**La présente demande concerne un**

- 4.1 nouveau certificat       4.2 certificat mis à jour/modifié
- 4.3 certificat renouvelé

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

**Détails concernant l'exploitation**

Type de société

5.1 Entreprise ferroviaire / Gestionnaire de l'infrastructure

5.2 Détenteur

5.3 Autres  Veuillez préciser: \_\_\_\_\_

**Champs des activités de l'ECE**

5.4 Couvre les wagons-citernes pour marchandises dangereuses: OUI/NON  
Couvre d'autres wagons spécialisés dans le transport de marchandises dangereuses: OUI/NON

**Fonctions d'entretien**

5.5 Développement de l'entretien OUI  NON  En partie

5.6 Gestion de l'entretien de la flotte OUI  NON  En partie

5.7 Exécution de l'entretien OUI  NON  En partie

Pour les fonctions d'entretien assurées en partie, sous-fonctions pour lesquelles la demande est présentée (voir liste à l'annexe III du ATMF Annexe A):

---

---

---

**Documents présentés**

6.1 Documentation du système d'entretien

6.2 Autre  Veuillez préciser: \_\_\_\_\_

**SIGNATURES**

**Demandeur** \_\_\_\_\_  
(prénom, nom)

Date \_\_\_\_\_ Signature \_\_\_\_\_

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

Organisme de certification \_\_\_\_\_

Numéro de référence interne


\_\_\_\_\_

Date de réception de la demande \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

ESPACE RÉSERVÉ À  
L'ORGANISME/AUTORITÉ  
DESTINATAIRE DE LA DEMANDE

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
	Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN

## Annex V



# CERTIFICAT D'ENTITÉ CHARGÉE DE L'ENTRETIEN

confirmant l'acceptation du système d'entretien d'une entité charge de l'entretien (ECE) au sein des États parties de l'OTIF conformément à l'article 15 de l'Union européenne conformément à la directive 2004/49/CE et au règlement n° 445/2011. ATMF et à l'Annexe A.

### 1. ENTITÉ CHARGÉE DE L'ENTRETIEN CERTIFIÉE

Dénomination légale :	
Dénomination commerciale ou sigle (facultatif) :	
Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) :	
Numéro d'immatriculation au registre du commerce :	VAT No:

### 2. ORGANISME DE CERTIFICATION

Dénomination légale :
Adresse postale complète (rue, code postal, ville, pays) :
Numéro de référence de l'organisme de certification :

### 3. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE CERTIFICAT

- nouveau certificat <input type="checkbox"/>	Il s'agit d'un	- certificat renouvelé <input type="checkbox"/>	Numéro d'identification de l'ECE *: ___/___/___/___
- certificat mis à jour/modifié <input type="checkbox"/>		Numéro d'identification de l'ECE du certificat antérieur *: ___/___/___/___	
Valable du : _____ au : _____			
Type de société : (entreprise ferroviaire, détenteur de wagons, prestataire d'entretien, etc.)			

### 4. CHAMPS DES ACTIVITÉS DE L'ECE

Couvre les wagons-citernes pour marchandises dangereuses:	OUI/NON
Couvre d'autres wagons spécialisés dans le transport de marchandises dangereuses:	OUI/NON

### 5. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

--

Date d'émission et validité \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

Numéro de référence interne

Cachet de l'organisme de certification

Note \*:

La structure du numéro d'identification du certificat est identique à la structure du numéro dans l'UE.

Le numéro d'identification du certificat possède une structure « **XY/ab/cdef/ghij** » par laquelle l'identification du certificat inclut l'identification de l'organisme de certification.

« **XY** » = Code du pays de l'organisme d'accréditation (ayant accrédité l'organisme de certification) conformément au tableau 1 de l'Appendice 2 du règlement de l'OTIF sur les Registres nationaux de véhicules (RNV), (document A 94-20/1.2009).

« **ab** » = Type de documents (2 chiffres). Les codes commençant par 3 sont réservés à la maintenance :

- 31 pour un certificat d'ECE
- 32 pour la certification d'atelier de maintenance
- 33 pour la certification de fonctions de maintenance séparées

« **cd** » = Nombre identifiant l'organisme de certification accrédité. Ce code a été auparavant attribué par l'organisme d'accréditation. De 00 à 99.

« 00 » identifie l'autorité nationale compétente (ANS) comme organisme de certification.

« 01 » à « 99 » identifient des organismes de certification accrédités ou reconnus (reconnus conformément à la réglementation nationale).

« **ef** » = Année de la décision de certification par l'organisme de certification (remise, révocation, suspension, restriction du champ d'application). Exemple 2011 : ef = 11

« **ghij** » = Compteur (4 chiffres). De 0001 à 9999.

Exemple :

 <b>OTIF</b>	<b>REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)</b>			ATMF – Annexe A
Statut : <b>ADOPTÉE</b>	Version : 01	Réf. : A 94-30/4.2011	Original : EN	Date : 15.09.2011

CH/31/0212/0003 : Troisième (« 0003 ») décision sur la certification d'une ECE (« 31 ») prise au cours de l'année 2012 (« 12 ») par l'organisme de certification (« 02 ») accrédité par l'Organisme d'accréditation suisse (« CH »).

Измене и допуне Конвенције

Део II  
Заједничке одредбе

Члан 9.  
Обрачунска јединица

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

„Тачка 4

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

Део IV  
Финансирање

Члан 27.  
Ревизија рачуна

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



Измене и допуне Додатка Е (CUI) Конвенције

Део I

Општи део

Члан 3.  
Дефиниције

*Тачке b), c), f) и g) мењају се и гласе:*

*(За сврхе ових јединствених правила, израз)*

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

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

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

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

интерна организација предузећа, као и

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

испуњавају безбедносне захтеве у циљу гарантовања безбедног саобраћаја на тој инфраструктури.

Део II

Уговор о коришћењу

Члан 5.  
Садржај и облик

*Тачке 1. и 2. мењају се и гласе:*

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

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

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

„Члан 5бис  
Нетакнуто право

1. Одредбе члана 5, као и одредбе чланова 6, 7. и 22. не утичу на обавезе које морају да испуне уговорне стране уговора о коришћењу инфраструктуре према важећим законима и прописима државе у којој се налази инфраструктура, укључујући, ако је потребно, и право Европске заједнице.
2. Одредбе чланова 8. и 9. не утичу на обавезе које уговорне стране уговора о коришћењу инфраструктуре морају да испуне у држави чланици ЕЗ или у држави у којој се законодавство заједнице примењује на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом.
3. Одредбе тачака 1. и 2. се посебно односе на:
  - споразуме који се закључују између железничких предузећа или овлашћених подносилаца захтева и управљача инфраструктуре,
  - издавање лиценци,
  - издавање уверења у области безбедности,
  - осигурање,
  - наплату, укључујући и системе за побољшање перформанси како би се кашњења и поремећаји у саобраћају на железничкој мрежи свели на минимум,
  - мере обештећења у корист корисника и
  - решавање спорова. ”

Члан 6.

Посебне обавезе превозника и управљача инфраструктуре

*Тачка 1. Уредничка измена која се односи само на енглески текст.*

Члан 7.

Трајање уговора

*Тачка 1. брише се и врши се одговарајућа пренумерација тачака од 2. до 6. и наслов се мења и гласи: „Престанак уговора”*

Измене и допуне Додатка Ф (АРТУ) Конвенције

Члан 1.

Подручје примене

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

Члан 2.

Дефиниције

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

- a) „путничка кола” означава железничко возило које је намењено за превоз путника а није опремљено средством за вучу; овај назив обухвата и пртљажна кола намењена за превоз у путничком возу;
- b) „пројекат у поодмаклој фази израде” означава сваки пројекат чија је фаза планирања/изградње достигла такав ниво да би свака измена техничких захтева била неприхватљива за дотичну државу уговорницу. Таква препрека може да буде правне, уговорне, економске, финансијске, друштвене или еколошке природе и треба адекватно да се образложи;
- c) „замена у оквиру одржавања” означава сваку замену компонената деловима који имају исте функције и перформансе у оквиру превентивног и корективног одржавања;
- d) „технички пропис” означава она правила која нису технички стандарди, а укључена су у ЈТП и односе се на изградњу, експлоатацију, одржавање, безбедност или на неки поступак у вези са железничким средствима;
- e) „технички стандард” означава добровољни стандард усвојен од стране признатог националног или међународног тела за стандардизацију у складу са важећим процедурама;
- f) „вучно возило” означава железничко возило опремљено средством за вучу;
- g) „теретна кола” означава железничко возило које није опремљено средством за вучу и које је намењено за превоз робе.

Члан 3.

Циљ

1. Признавање техничких стандарда за железничка средства и усвајање јединствених техничких прописа (ЈТП) који се примењују на железничка средства имају за циљ:
  - a) олакшавање слободног саобраћаја возила и слободног коришћења других железничких средстава у међународном саобраћају;
  - b) допринос осигурању безбедности, ефикасности и расположивости у међународном саобраћају;
  - c) вођење рачуна о заштити животне средине и јавног здравља.
2. Приликом признавања техничких стандарда или усвајања ЈТП, узимаће се у обзир само они који су израђени на међународном нивоу.
3. У оној мери у којој је могуће:

- a) треба обезбедити интероперабилност техничких система и компонента који су неопходни за међународни саобраћај;
- b) технички стандарди и ЈТП везани су за функционалне карактеристике; у случају потребе, обухватаће и варијанте.

#### Члан 4.

##### Израда техничких стандарда и прописа

1. Израда техничких стандарда за железничка средства и стандардизација индустријских производа и процедура спадају у надлежност признатих националних и међународних тела за стандардизацију.
2. Израда ЈТП, на основу захтева поднетих у складу са чланом 6, спада у надлежност Комисије стручњака за техничка питања којој у раду помажу одговарајуће радне групе и Генерални секретар.

#### Члан 5.

##### Признавање техничких стандарда

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку о признавању техничког стандарда или његових одређених делова у складу са поступком наведеним у члановима 16, 20. и 33, тачка 6. Конвенције. Одлуке ступају на снагу у складу са чланом 35, тачке 3. и 4. Конвенције.
2. Захтев за признавање техничког стандарда може поднети:
  - a) било која држава уговорница;
  - b) било која регионална организација дефинисана чланом 2, под h) из АТМФ;
  - c) било које национално или међународно тело за стандардизацију које је задужено за стандардизацију у домену железнице; узима се у обзир члан 3, тачка 2;
  - d) било које репрезентативно међународно удружење, за чије чланове је неопходно постојање техничких стандарда за железничка средства из разлога безбедности и економичности у реализацији њиховог пословања.
3. Референце признатих техничких стандарда објављује Генерални секретар на веб сајту Организације. Након што се референца објави, сматра се да је технички стандард усаглашен са одговарајућим ЈТП.
4. Примена признатих техничких стандарда је добровољна, међутим, стандард или неки његов део може да постане обавезан на основу одредаба садржаних у ЈТП.

#### Члан 6.

##### Усвајање јединствених техничких прописа

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку о усвајању ЈТП или одредбе којом се он мења у складу са поступком наведеним у члановима 16, 20. и 33, тачка 6. Конвенције. Одлуке ступају на снагу сходно члану 35, тачка 3. и 4. Конвенције.
2. Захтев за усвајање ЈТП или одредбе којом се он мења у складу са тачком 1. може поднети:
  - a) било која држава уговорница;
  - b) било која регионална организација дефинисана чланом 2, под h) АТМФ;

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

#### Члан 7.

##### Облик захтева

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

#### Члан 7а

##### Процена последица

1. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку након што размотри образложења достављена од стране подносиоца захтева.
2. У оцени се наводи могућ утицај на све државе уговорнице, оператере и друге учеснике на које се то односи. Уколико захтев има неке друге утицаје на ЈТП, осим оних директно наведених у захтеву, те утицаје треба такође узети у обзир.
3. Сва заинтересована лица учествују у оцењивању тако што бесплатно достављају захтеване податке, осим уколико ти подаци нису заштићени правом на интелектуалну својину.

#### Члан 8.

##### ЈТП

1. Усвојени ЈТП се објављују на Веб сајту Организације.
2. У принципу, сваки подсистем се регулише једним ЈТП. По потреби, један подсистем може да буде покривен са више ЈТП, а један ЈТП може да покрива више подсистема.
- 2а. ЈТП се примењују на нове подсистеме. Такође се примењују на постојећи подсистем ако се он реновира или унапреди у складу са стратегијом преласка с једног система на други наведеном у тачки 4, под f.
3. По завршетку поступка обавештавања предвиђеног чланом 35, тачке 3. и 4. Конвенције, а најмање месец дана пре ступања на снагу, Генерални секретар објављује на веб сајту Организације
  - а) усвојени ЈТП о којима је достављено обавештење;
  - б) датум његовог ступања на снагу;
  - с) списак држава уговорница на које се примењује;
  - д) ажуриран списак ЈТП и датуме њиховог ступања на снагу.
4. У оној мери у којој је то потребно како би се остварио циљ одређен у члану 3, у ЈТП који се односе на подсистеме треба најмање:
  - а) навести предвиђено поље примене (део мреже или возила, подсистем или део подсистема);
  - б) одредити основне захтеве за сваки предметни подсистем и његове интерфејсе се осталим системима;

- c) одредити техничке и функционалне спецификације које треба да поштује сваки подсистем и његове интерфејсе са другим подсистемима. По потреби, те спецификације могу да се разликују у зависности од употребе подсистема, на пример у зависности од категорије пруге, чворова и/или возила;
  - d) одредити елементе конструкције или саставне делове интероперабилности и интерфејсе које треба да обухвате технички стандарди и који су неопходни за постизање интероперабилности у железничком систему;
  - e) навести, за сваки предметни случај, поступке који се примењују при оцењивању усаглашености са одредбама ЈТП. Ти поступци се заснивају на модулима за оцењивање усаглашености дефинисаним у општем ЈТП наведеном у тачки 8;
  - f) навести стратегију за спровођење ЈТП. Нарочито је потребно да се одреде фазе кроз које треба да се прође како би се постепено прешло са постојеће ситуације до коначне ситуације, у којој је усаглашеност са ЈТП правило; за сваку фазу треба предвидети одговарајуће прелазне одредбе и
  - g) навести професионалне квалификације за одговарајуће особље, као и здравствене и безбедносне услове на раду који се захтевају при експлоатацији и одржавању предметног подсистема, као и при спровођењу ЈТП.
5. Сваки ЈТП треба да се изради на основу прегледа постојећег подсистема и као циљ, који може да се постигне поступно и у оквиру примереног рока, треба навести један или више подсистема. У складу са тим, постепено усвајање ЈТП и усаглашеност са њима омогућавају поступно постизање интероперабилности железничког система.
  6. ЈТП треба на одговарајући начин да сачувају компатибилност постојећег железничког система сваке државе уговорнице. У сврху остварења овог циља, у сваком ЈТП може да се предвиди одредба о „посебним случајевима” који се примењују у једној или више држава уговорница у домену мреже и возила; посебну пажњу треба обратити на товарни профил, ширину колосека или растојање између колосека и на возила чије је полазно или одредишно место у трећим земљама. За сваки посебан случај, ЈТП ће утврдити правила за увођење елемената наведених у тачки 4, од c) до g).
  7. Ако се одређени технички аспекти који одговарају основним захтевима не могу експлицитно покрити са ЈТП, онда ће они јасно бити означени као „отворена питања”.
  8. Комисија стручњака за техничка питања може усвојити ЈТП који се не односе на подсистеме, као што су опште одредбе, основни захтеви или модули за оцењивање усаглашености.
  9. ЈТП се раде у формату са две колоне. Текст исписан целом ширином, без колона, је идентичан одговарајућем тексту из Техничких спецификација интероперабилности (ТСИ) Европске заједнице. Текст који је подељен на две колоне је различит за ЈТП и за одговарајући ТСИ или други одговарајући пропис Европске заједнице. Текст у левој колони је текст ЈТП (пропис OTIF-а), а текст у десној колони је текст ТСИ Европске заједнице. Сасвим десно се назначава ТСИ референца.

#### Члан 8а.

##### Недостаци у ЈТП

1. Ако Комисија стручњака за техничка питања сазна да усвојени ЈТП садржи грешке или недостатке, укључујући и случај да усвојени ЈТП не испуњава у потпуности основне захтеве, Комисија ће предузети одговарајуће мере које укључују:
  - a) одлуку да ли предметни ЈТП треба да се измени у складу са члановима 6 и 8 и
  - b) препоруке за оправдана привремена решења.

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

#### Члан 9.

##### Изјаве

1. Свака држава уговорница може, у року од четири месеца почев од дана достављања обавештења од стране Генералног секретара о одлуци Комисије стручњака за техничка питања, поднети Генералном секретару образложену изјаву према којој та држава неће или ће само делимично примењивати признате техничке стандарде, односно усвојене ЈТП по питању железничке инфраструктуре, која се налази на њеној територији и по питању саобраћаја на тој инфраструктури.
2. Државе уговорнице које су дале изјаву у складу са тачком 1. не узимају се у обзир приликом утврђивања броја држава које морају да уложе приговор у складу са чланом 35, тачка 4. Конвенције да нека одлука Комисије стручњака за техничка питања не би ступила на снагу.
3. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 1. може у било ком тренутку да је повуче обавештавајући о томе Генералног секретара. Ово повлачење изјаве почеће да важи почев од првог дана другог месеца који следи по обавештавању.

#### Члан 10.

##### Укидање техничког јединства

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

#### Члан 11.

##### Првенство ЈТП

1. По ступању на снагу ЈТП усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1, технички стандарди и ЈТП у односима између држава уговорница имају првенство над одредбама Међународне конвенције о Техничком јединству железница која је потписана у Берну, 21. октобра 1882. године, у верзији из 1938. године.
2. По ступању на снагу ЈТП, усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 6, тачка 1, ова Јединствена правила, као и технички стандарди и ЈТП, у државама уговорницама имају првенство у односу на техничке одредбе:
  - а) Правилника о узајамној употреби путничких и пртљажних кола у међународном превозу (RIC);
  - б) Правилника о узајамној употреби теретних кола у међународном превозу (RIV).

## Члан 12.

### Национални технички захтеви

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

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

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

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

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

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

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

## Члан 13.

### Табеле еквивалентности

1. Како би се оцењивање усаглашености, а самим тим и трошкови везани за подношење захтева за техничко одобравање свели на минимум, национални технички захтеви из члана 12. класификују се у складу са списком параметара и принципа дефинисаних у прилогу уз ова Јединствена правила. За спровођење класификације је одговорна Комисија стручњака за техничка питања. Државе уговорнице и регионалне организације сарађују са Комисијом стручњака за техничка питања и Генералним секретаром у извршењу овог задатка.
2. Комисија стручњака за техничка питања може да изврши ревизију прилога узимајући у обзир искуство стечено при узајамном прихватању возила у државама уговорницама.
3. Комисија стручњака за техничка питања води рачуна о изради референтног документа који садржи референце свих националних техничких захтева о којима је достављено обавештење. Тај документ у којем се такође наводе и меродавне одредбе ЈТП и одговарајућих ТСИ (чл. 8, тачка 9), биће објављен и ажуриран на веб сајту Организације.
4. Узимајући у обзир мишљење заинтересованих држава уговорница и укључених регионалних организација, Комисија стручњака за техничка питања може да одлучи да прогласи еквивалентност, по питању железничке безбедности:



- a) између националних техничких захтева различитих држава уговорница;
- b) између одредаба ЈТП и одговарајућих одредаба ТСИ и
- c) између националних техничких захтева једне или више држава уговорница и одредаба ЈТП и/или одредаба ТСИ.

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

## ПРИЛОГ

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

#### 1. СПИСАК ПАРАМЕТАРА

##### 1.1 Општа документација

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

##### 1.2 Конструкција и механички делови

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

##### 1.3 Интеракције између возила/колосека и товарног профила

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

##### 1.4 Кочиона опрема

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

##### 1.5 Уређаји који се односе на путнике

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

##### 1.6 Услови животне средине и аеродинамички ефекти

*Утицај животне средине на возило и утицај возила на животну средину (укључујући и аеродинамичке услове, интерфејсе између возила и пружног дела*

*железничког система, с једне стране, и возила и спољног окружења, с друге стране)*

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

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

1.8 Уграђени извори напајања енергијом и контролни системи

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

1.9 Инсталације намењене особљу, интерфејси и окружење

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

1.10 Противпожарна заштита и евакуација

1.11 Сервисирање

*Уграђене инсталације и интерфејси и за сервисирање*

1.12 Контрола, управљање и сигнализација у возу

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

1.13 Специфични захтеви везани за експлоатацију

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

## 1.14 Компоненте везане за робу

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

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

## 2. КЛАСИФИКАЦИЈА НАЦИОНАЛНИХ ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА

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

### Група А

Група А обухвата:

- међународне стандарде,

- националне прописе који се сматрају еквивалентним са националним прописима других држава чланица по питању железничке безбедности,

- националне прописе који се сматрају еквивалентним са одредбама ЈТП и/или ТСИ по питању железничке безбедности.

### Група Б

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

### Група Ц

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

Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз СOTIF 1999)

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

## ОСНОВНИ ЗАХТЕВИ

### Објашњење :

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

ОТИФ АРТУ Прилог	Одговарајући текст у прописима ЕЗ <sup>1</sup>	Реф. ЕЗ
<b>УВОД</b>		
У циљу обезбеђивања интероперабилности и безбедности железничког система СOTIF, подсистеми, компоненте интероперабилности и међувезе морају да задовоље основни захтев утврђен у овом Прилогу АРТУ.	„Основни захтеви”: сви захтеви описани у прилогу III које треба да задовољи железнички систем, подсистеми и компоненте интероперабилности, укључујући и међувезе;	Деф.
Одредбама Прилога АРТУ и њихових прилога морају се утврдити основни захтеви који се односе на одређени предмет, укључујући и међувезе са другим предметима.		
Уколико одређени технички аспекти који одговарају основним захтевима не могу бити изричито обухваћени		Чл 5, 6.
Прилогом АРТУ,	у ТСИ	
они ће бити јасно означени у прилогу		
Прилога АРТУ	ТСИ	
као отворена питања.		
1. Општи захтеви		Прилог III ↓
1.1 Безбедност		
1.1.1 Пројектовање, изградња или састављање, одржавање и надзор критичних компонента за безбедност, а нарочито компонента које учествују у саобраћају возова, морају да гарантују безбедност на нивоу који одговара циљевима одређеним за железничку мрежу, укључујући оне за посебне отежане ситуације.		

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

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

1.4.5 Експлоатација железничког система не сме производити недопуштени ниво вибрације тла за активности и подручја у близини инфраструктуре, и у стању нормалног одржавања.

## 1.5 Техничка усаглашеност

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

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

## 2. Посебни захтеви за сваки подсистем

### 2.1 Инфраструктура

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

#### 2.1.1 Безбедност

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

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

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

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

### 2.2 Енергија

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

2.2.1 Безбедност

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

2.2.2 Заштита животне средине

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

2.2.3 Техничка усаглашеност

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

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

2.3 Контролно-командни и сигнални

2.3.1 Безбедност

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

2.3.2 Техничка усаглашеност

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

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

компатибилних система контроле, управљања и сигнализације

морају бити прилагођена за употребу ових система.

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

2.4 Возна средства

2.4.1 Безбедност

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

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

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

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

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



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

Излази у нужди морају постојати и бити означени.

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

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

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

#### 2.4.2 Поузданост и расположивост

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

#### 2.4.3 Техничка усаглашеност

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

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

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

#### 2.4.4 Контрола

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

### 2.5 Одржавање

#### 2.5.1 Здравље и безбедност

##### 2.5.1 Техничка постројења и процедуре које се користе

у центрима

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

##### 2.5.2 Заштита животне средине

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

##### 2.5.3 Техничка усаглашеност

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

## 2.6 Експлоатација и управљање саобраћајем

### 2.6.1 Безбедност

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

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

### 2.6.2 Поузданост и расположивост

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

### 2.6.3 Техничка усаглашеност

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

## 2.7 Примена телематике на путнички и теретни саобраћај

### 2.7.1 Техничка усаглашеност

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

Морају се предузети мере да се обезбеди:

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

### 2.7.2 Поузданост и расположивост

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

### 2.7.3 Здравље

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

### 2.7.4 Безбедност

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

2.8 Остала (покретна) железничка средства

Прописи ЕУ не регулишу ову материју.

2.8.1 Безбедност

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

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

2.8.2 Техничка усаглашеност

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

2.8.3 Здравље

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

*(Крај документа)*

## Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз СОТИФ 1999)

Јединствени технички прописи који се примењују на железничка средства (ЈТП Опште одредбе  
- Б)

### ПОДСИСТЕМИ

#### Објашњење:

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

ОТИФ АРТУ Прилог

Одговарајући текст у прописима ЕЗ<sup>1</sup>

Реф. ЕЗ

#### 0.1. ЕКВИВАЛЕНТНОСТ

Након њиховог усвајања од стране Комисије стручњака за техничка питања, прописи ОТИФ-а обухваћени овим документом сматрају се еквивалентним са одговарајућим прописима ЕУ у смислу члана 13, АРТУ и члана 3а АТМФ.

#### 0.2. УВОД

Да би се структурисали функционални и технички захтеви у вези са разним типовима средстава који су према СОТИФ (Додаци Ф и Г) предвиђени за техничко одобравање, железнички систем је подељен на доле наведене подсистеме.

#### 1. СПИСАК ПОДСИСТЕМА

Железнички систем је

За сврхе ове Директиве железнички систем може бити

подељен на следеће подсистеме, према:

##### а) структурним подручјима:

- инфраструктура,
- енергија,
- контрола, управљање и сигнализација – пружни део,
- контрола, управљање и сигнализација – део на возилима,
- возна средства,
- остала (покретна) железничка средства

Прилог II

<sup>1</sup> Директива о интероперабилности 2008/57/ЕЗ, објављена у Службеном листу ЕУ L191, 18.07.2008.

b) функционалним подручјима:

- експлоатација и управљање саобраћајем,
- одржавање,
- примена телематике на путнички и теретни саобраћај.

2

|

---

<sup>2</sup> Будући АРТУ-прилози: „Бука изазвана од стране возних средстава”, „Безбедност у железнички тунелима” и „Лица са ограниченом покретљивошћу” нису подсистеми већ су АРТУ-прилози у вези са једним или више подсистема.

2. ОПИС ПОДСИСТЕМА

За сваки подсистем или сваки део подсистема листа елемената и аспеката везана за интероперабилност је

обухваћена ARTU-прилогом(прилозима) за тај подсистем | предложена од стране Агенције приликом израде одговарајућег нацрта ТСИ.

Без утицаја на одређивање ових аспеката и компоненти интероперабилности или на редослед којим су подсистеми унети у

ARTU прилоге | ТСИ

подсистеми обухватају:

2.1 Инфраструктуру (ИНФ)

СОТИФ обухвата инфраструктуру само у делу који се односи на међувезе са возилима и осталим покретним железничким средствима; из тог разлога подсистем инфраструктуре садржи само колосеке и скретнице. | Колосеци, скретнице, грађевине (мостови, тунели итд), припадајућа инфраструктура на станицама (перони, прилазна подручја, уз узимање у обзир потреба лица са ограниченом покретљивошћу итд), сигурносна и заштитна опрема.

2.2 Енергија (ЕНЕ)

СОТИФ обухвата систем „енергија” само у делу који се односи на међувезе са возилима и осталим покретним железничким средствима. Из тог разлога, подсистем „енергија” обухвата само контактне водове и квалитет испоручене енергије. | Систем електрификације, укључујући контактне водове и пружни део опреме за мерење потрошње електричне енергије.

2.3 Контрола, управљање и сигнализација – пружни део

СОТИФ обухвата овај систем само у делу који се односи на интерфејсе са возилима и осталим покретним железничким средствима. | Сва пружна опрема неопходна за обезбеђивање безбедности, као и за управљање и контролу кретања возова који имају дозволу за саобраћај на мрежи.

2.4 Контрола, управљање и сигнализација – део на возилима

Сва опрема на возилима неопходна за обезбеђивање безбедности, као и за управљање и контролу кретања возова који имају дозволу за саобраћај на мрежи.

2.5 Експлоатација и управљање саобраћајем

Поступци и припадајућа опрема који омогућују кохерентно искоришћавање разних структурних подсистема и то како при нормалном раду тако и случају сметњи у раду укључујући посебно формирање возова, управљање возовима, планирање и управљање саобраћајем.

СОТИФ обухвата формирање возова, управљање возовима, као и планирање и управљање саобраћајем, само у оквиру међународног саобраћаја. |

Професионалне квалификације које могу бити захтеване за обављање међународног саобраћаја.

2.6 Примена телематике

У складу са Анексом I (Директиве)

овај подсистем обухвата два дела:

- a) примене у путничком саобраћају укључујући системе за информисање путника пре и за време вожње, системе за резервисање и плаћање, поступање са пртљагом, управљање везама између возова и са другим видовима саобраћаја;
- b) примене у робном саобраћају, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у стварном времену) ранжирни системи и системи за састављање возова, системи за резервисање, плаћање и фактурисање, управљање везама са другим видовима саобраћаја, израду електронских пратећих докумената.

2.7 Возна средства

Структура, командни и контролни систем за сву опрему на возу, уређаји за преузимање струје, уређаји за вучу и за трансформацију енергије, кочиони уређаји, тегљенички уређаји, трчећи stroj (обртна постоља, осовине) и вешање, врата, међувеза човек-машина (машиновођа, возопратно особље, путници, уз узимање у обзир потреба лица са ограниченом покретљивошћу), пасивни или активни сигурносни уређаји и захтеви у вези са здрављем путника и возопратног особља.

Подсистем *возна средства* подељен је на

- 1) теретна кола и
- 2) остала возила
  - возове са сопственим топлотним или електричним погоном
  - Топлотне или електричне вучне јединице
  - путничка кола
  - покретна опрема за изградњу и одржавање железничке инфраструктуре

2.8 Одржавање

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

2.9 Остала (покретна) железничка средства

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

Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз СОТИФ 1999)

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

ТЕХНИЧКА ДОКУМЕНТАЦИЈА

Објашњење :

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

ОТИФ АРТУ Прилог

Одговарајући текст у прописима ЕЗ<sup>1</sup>

Реф. ЕЗ

1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

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

ИО  
Директива  
Члан 18,  
Тачка 3

2. ДЕТАЉНИ ЗАХТЕВИ ЗА ТЕХНИЧКУ ДОКУМЕНТАЦИЈУ

Прилог VI,  
Тачка 4,  
Возна средства

Техничка документација

која се прилаже изјави о контроли

мора да садржи следећу документацију:

- опис подсистема (возило/покретна железничка средства);

- за остале подсистеме:

- опште и детаљне цртеже у складу са

подсистемом као што је изграђен,

извршењем,

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

- списак компонената интероперабилности;

према члану 3

интергрисаних у подсистем;

- ако постоје,

<sup>1</sup> Директива о интероперабилности 2008/57/ЕЗ, објављена у Службеном листу ЕУ L191, 18.07.2008.



копије изјава о усаглашености ЕЗ односно подобности за коришћење

саставних делова

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

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

тела за оцењивање усаглашености

пријављена тела

на основу заједничких техничких спецификација,

- ако је применљиво, привремена уверења и, у том случају, привремене ЕЗ изјаве о усаглашености подсистема, која се прилажу уз ЕЗ потврду о верификацији,
- укључујући и резултате провере њене исправности од стране пријављеног тела;
- извештај/сертификат о типском испитивању и сертификат о усаглашености које издаје тело за оцењивање усаглашености,
- потврду пријављеног тела којем је поверено ЕЗ испитивање ,

потврђујући да је пројекат у складу са

Јединственим правилима АPTU и, у датом случају, одредбама RID-а

овом Директивом,

са одговарајућом прорачунском документацијом коју је оно оверило, уз евентуално навођење резерви примећених у току обављања активности, а које нису биле отклоњене; уз сертификат се такође прилажу извештаји о контроли и ревизији које је исто тело спровело у оквиру својих задатака.

како је наведено у одељцима 5.3 и 5.4.

(Крај документа)

Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз СОТИФ 1999)

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

ТЕЛО ЗА ОЦЕЊИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ -КВАЛИФИКАЦИЈЕ И НЕЗАВИСНОСТ

Објашњење :

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

ОТИФ АРТУ Прилог

Одговарајући текст у прописима ЕЗ<sup>1</sup>

Реф. ЕЗ

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

<sup>1</sup> Анекс VIII Директиве о интероперабилности 2008/57/ЕЦ, објављене у Службеном листу ЕУ L191, 18.07.2008.

- Посебно је важно да,
- тело за оцењивање усаглашености | тело
- и особље задужено за провере мора,  
уколико то прописује држава уговорница, |
- бити функционално независно од органа одређених за издавање  
техничких сертификата | дозвола за пуштање у рад у оквиру ове директиве, лиценци у оквиру директиве 95/18/ЕЗ, и сертификата о безбедности у оквиру директиве 2004/49/ЕЗ,
- и од тела надлежних за спровођење истрага у случају несреће.
3. Тело за оцењивање усаглашености | Тело 3.
- мора запошљавати особље и поседовати средства, који се захтевају за правилно обављање техничких и административних задатака везаних за спровођење провера; такође треба да има приступ опреми потребној за ванредне провере.
4. Особље задужено за провере мора да поседује 4.
- одговарајуће техничко и професионално образовање,
  - задовољавајуће знање о захтевима који се односе на провере које врши и довољну праксу у домену тих провера,
  - способност за израду сертификата, записника и извештаја који представљају службену евиденцију о извршеним контролама.
5. Мора да буде гарантована независност особља задуженог за контролу. Ниједан службеник 5.  
не сме бити награђен на основу нити броја извршених контрола ни резултата тих контрола.
6. Тело за оцењивање усаглашености | Тело 6.
- мора закључити осигурање од грађанскоправне одговорности, осим уколико ту одговорност покрива држава на основу националног права или уколико провере врши директно
- држава уговорница. | држава чланица.
7. Особље 7.
- тела за оцењивање усаглашености | орган
- обавезно је да чува као професионалну тајну све што сазна у току вршења својих дужности (изузев надлежних административних органа и тела задужених за спровођење истрага у случају несреће у држави у којој врше те активности, као и тела за истрагу несрећа задужених за истрагу несрећа до којих је дошло услед неисправности проверених компоненти интероперабилности или подсистема) у складу са
- Јединственим правилима СОТИФ-а или било којим другим правним захтевом и/или прописима државе уговорнице или регионалне организације која је приступила СОТИФ-у у складу са чланом 38 СОТИФ-а. | овом Директивом или било којом другом одредбом националног права којом се извршава Директива.

(крај документа)

Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз СОТИФ 1999)  
Јединствени технички прописи (ЈТП Опште одредбе – Г)

ЗАЈЕДНИЧКА БЕЗБЕДНОСНА МЕТОДА (ЗБМ) О  
ПРОЦЕНИ И ОЦЕНИ РИЗИКА

Образложење:

Текстови ових ЈТП приказаних у две колоне идентични су као одговарајући текстови прописа Европске уније. Текстови приказани у две колоне се разликују; колона са леве стране садржи ЈТП, док десна колона приказује текст из одговарајућих прописа ЕУ. Текст у десној колони је информативног карактера и није део прописа ОТИФ-а.

ОТИФ ЈТП

Одговарајући текст прописа <sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

0. ЕКВИВАЛЕНТНОСТ

Након усвајања од стране Комисије стручњака за техничка питања, прописи ОТИФ-а обухваћени овим документом сматрају се еквивалентним са одговарајућим прописима ЕУ у смислу члана 13, АРТУ и члана 3а АТМФ.

1. СВРХА

Члан 1

1.1

Овим ЈТП GEN-Г утврђује се заједничка безбедносна метода о процени и оцени ризика везаних за безбедност подсистема и интегрисање у њихово окружење. (ЗБМ) као што је наведено у члану 6(3)(а) Директиве 2004/49/ЕЗ.

1.2 Сврха ЗБМ о процени и оцени ризика је да се одржи или побољша ниво безбедности међународног железничког саобраћаја у државама уговорницама, у оној мери у којој је то неопходно и изводљиво. ЗБМ олакшава

приступ тржишту железничких транспортних услуга хармонизацијом:  
а) процеса управљања ризиком који се користе за оцену нивоа безбедности и усаглашености са безбедносним захтевима;  
б) размене информација меродавних за безбедност између различитих актера у оквиру железничког сектора у циљу управљања безбедношћу између различитих интерфејса који постоје унутар тог сектора;  
с) доказа који проистичу из примене процеса управљања ризиком.

2. ПОЉЕ ПРИМЕНЕ

Члан 2

2.1 ЗБМ о процени и оцени ризика примењује се на све измене

железничког система држава уговорница које утичу на међународни саобраћај и које се сматрају значајним у смислу члана 4. ових ЈТП. железничког система државе чланице, као што је наведено у тачки (2)(е) Анекса III Директиве 2004/49/ЕЗ, које се сматрају значајним у смислу члана 4. ове Уредбе.

Те измене могу да буду техничке, оперативне или организационе природе. Што се тиче организационих измена, узимају се у обзир само измене које могу да утичу на услове

<sup>1</sup> Уредба Комисије ЕЗ 352/2009, објављена у Службеном листу ЕУ L108 29.4.2009.

експлоатације.

- 2.2 Уколико се значајне измене односе на структурне подсистеме на које се примењује  
СОТИФ 1999

Директива 2008/57/ЕЗ

ЗБМ о процени и оцени ризика примењује се:

- а) уколико оцену ризика захтевају

меродавни јединствени технички  
прописи (ЖТП).

меродавне техничке спецификације интер-  
операбилности (ТСИ).

У овом случају

ЖТП

ТСИ

уколико је потребно, наводе који делови ЗБМ се примењују;

- б) да би се гарантовала безбедна интеграција структурних подсистема на које се

ЖТП

ТСИ

примењују у постојећем систему

у складу са чланом 15(1) Директиве  
2008/57/ЕЗ.

Међутим, примена ЗБМ у случају наведеном у тачки (б) првог подстава не сме да доведе до  
захтева који су у супротности са захтевима утврђеним у меродавним

ЖТП

ТСИ

који су обавезни.

Међутим, уколико примена ЗБМ доводи до захтева који је у супротности са захтевом утврђеним у  
меродавним

ЖТП

ТСИ

предлагач о томе обавештава одговарајућу

државу уговорницу

државу чланицу

која може да одлучи да затражи ревизију

ЖТП

ТСИ

у складу са

чланом 8а АРТУ

чланом 6(2) или чланом 7. Директиве 2008/57/ЕЗ

или одступање у складу са

чланом 7а АРТУ и смерницама и одредбама

усвојеним у складу са тим чланом.

чланом 9. те Директиве.

### 2.3

Овај ЖТП

Ова Уредба

не примењује се на:

- а) метрое, трамваје и друге лаке шинске системе;

б) мреже које су функционално одвојене од остатка железничког система и намењене само за  
експлоатацију у локалном, градском и приградском саобраћају, као и на железничка предузећа која  
обављају саобраћај само на тим мрежама;

с) приватну железничку инфраструктуру коју користи само њен власник за потребе сопственог  
теретног транспорта;

д) историјска возила која саобраћају на националним мрежама, под условом да поштују  
национална правила и прописе о безбедности у циљу безбедног саобраћаја таквих возила;

е) историјске, музејске и туристичке железнице које обављају саобраћај на сопственој мрежи,  
укључујући радионице, возила и особље.

### 2.4

Овај ЖТП

Ова Уредба

не примењује се на системе и измене који, на дан ступања на снагу

овог ЖТП

ове Уредбе

представљају пројекте у одмаклој фази развоја  
у складу са чланом 2 b) АРТУ.

у смислу члана 2(t) Директиве 2008/57/ЕЗ.

### 3. ДЕФИНИЦИЈЕ

Члан 3

У сврхе  
овог ЈТП

ове Уредбе

примењују се дефиниције утврђене у  
АТМФ, члан 2. и АРТУ, члан 2.

у члану 3. Директиве 2004/49/ЕЗ

Примењују се такође и следеће дефиниције:

- a) „ризик” означава стопу учесталости несрећа и инцидената са штетним исходом (насталих услед опасних ситуација) и степен озбиљности те штете;
- b) „анализа ризика” означава систематско коришћење свих расположивих информација у циљу откривања опасности и процене ризика;
- c) „процена ризика” означава процедуру засновану на анализи ризика којом се утврђује да ли је постигнут прихватљив ниво ризика;
- d) „оцена ризика” означава свеобухватни поступак који укључује анализу ризика и процену ризика;
- e) „безбедност” означава одсуство неприхватљивог ризика од штете;
- f) „управљање ризиком” означава систематску примену управљачких политика, процедура и пракси на активности везане за анализу, процену и контролу ризика;
- g) „интерфејси” означавају све тачке интеракције током животног циклуса система или подсистема, укључујући експлоатацију и одржавање уколико различити актери железничког сектора сарађују у циљу управљања ризицима;
- h) „актери” означавају све стране које непосредно или путем уговорних аранжмана учествују у примени овог ЈТП у складу са одељком 5.2; | ове Уредбе у складу са чланом 5(2);
- i) „безбедносни захтеви” означавају безбедносне карактеристике (квалитативне или квантитативне) система и његове експлоатације (укључујући правила експлоатације) неопходне за реализацију циљева постављених од стране законодавства или компаније;
- j) „безбедносне мере” означавају низ активности којима се смањује стопа учесталости опасних ситуација или ублажавају њихове последице у циљу достизања и/или одржавања прихватљивог нивоа ризика;
- k) „предлагач” означава | железничка предузећа или управљаче инфраструктуре у оквиру мера за контролу ризика које су дужни да примене у складу са чланом 4. Директиве 2004/49/ЕЗ,  
наручиоце или произвођаче уколико позову | пријављено тело да примени ‘ЕЗ’ процедуру верификације у складу са чланом 18(1) Директиве 2008/57/ЕЗ  
тело за оцену да оцени подсистем у |  
складу са ЈТП GEN-D  
или подносиоца захтева |  
за техничко одобравање возила | дозволу за коришћење возила;  
или лице задужено за одржавање; |
- l) „извештај о оцени безбедности” означава документ који садржи закључке о оцени одређеног система обављеној од стране тела за оцену;
- m) „опасност” означава стање које може да доведе до несреће;
- n) „тело за оцену” означава независно и стручно лице, организацију или тело које спроводи истрагу како би, на основу доказа, доставило оцену о способности система да испуни безбедносне захтеве који се на њега примењују;
- o) „критеријуми за прихватање ризика” означавају референтне елементе на основу којих се

- оцењује прихватљивост одређеног ризика; ти критеријуми се користе како би се утврдило да ли је ниво ризика довољно низак тако да није потребно предузимати никакве неодложне мере како би се додатно смањило;
- р) „евиденција о опасностима” означава документ који садржи евиденцију и напомене везане за утврђене опасности, мере које се на њих односе, њихово прекло и упућивања на организацију која је задужена да њима управља;
  - q) „утврђивање опасности” означава процес проналажења, пописивања и одређивања карактеристика опасности;
  - г) „начело прихватања ризика” означава правила која се користе у циљу доношења закључка о томе да ли је ризик везан за једну или више специфичних опасности прихватљив;
  - с) „правила примене” означавају скуп писаних правила која, уколико се правилно примењују, могу да се користе за контролу једне или више специфичних опасности;
  - т) „референтни систем” означава систем за који се током употребе доказало да има прихватљив ниво безбедности на основу којег је поређењем могуће оценити прихватљивост ризика система чија је оцена у току;
  - у) „утврђивање ризика” означава процес који се користи за мерење нивоа анализираних ризика, а састоји се из следећих корака: процена учесталости, анализа последица и њихова интеграција;
  - v) „технички систем” означава производ или скуп производа, укључујући пројектовање, уградњу и помоћну документацију; израда техничког система почиње спецификацијом његових захтева и завршава се њиховим прихватањем; иако се пројекат меродавних интерфејса са људским понашањем узима у обзир, људски оператери и њихове активности нису део система; процес одржавања описан је у приручницима за одржавање, али он сам није део техничког система;
  - w) „катастрофална последица” означава смртне случајеве и/или вишеструке тешке повреде и/или велике штете по животну средину које настану као резултат несреће;
  - х) „прихватање безбедности” означава статус који предлагач додели измени на основу извештаја о оцени безбедности достављеног од стране тела за оцену;
  - у) „систем” означава било који део железничког система  
(у оквиру поља примене овог ЈТП)  
који подлеже измени;
  - z) „пријављени национални пропис” означава сваки национални пропис пријављен од стране државе уговорнице у складу са АРТУ, члан 12.  
држава чланица у складу са Директивом Савета 96/48/ЕЗ ( 1 ), Директивом 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета ( 2 ) и Директивама 2004/ 49/ЕЗ и 2008/57/ЕЗ.
  - aa) „систем управљања безбедношћу (SMS)” означава организацију и мере успостављене од стране управљача инфраструктуре или железничког предузећа како би се гарантовало безбедно управљање њиховим активностима;  
SMS може такође да се односи на имаоце возних средстава, лица задужена за одржавање (ЕСМ) и радионице које обављају одржавање.

2004/49/  
ЕЗ, чл. 3  
(i)

#### 4. ЗНАЧАЈНЕ ИЗМЕНЕ

Члан 4

- 4.1 Уколико не постоји пријављено национално правило о томе како се утврђује да ли је у питању значајна измена или не у одређеној држави уговорници, држави чланици, предлагач узима у обзир потенцијални утицај дотичне измене на безбедност железничког система. Уколико предложена измена не утиче на безбедност, не мора да се примењује процес управљања ризиком описан у одељку 5.
- 4.2 Уколико предложена измена утиче на безбедност, предлагач на основу стручног мишљења одлучује о значају измене на основу следећих критеријума:
  - а) последица у случају квара: најнеповољнији могући сценарио у случају квара система који се оцењује, узимајући у обзир постојање мера безбедности изван система;
  - б) иновација коришћена приликом реализације измене: то се односи на иновацију у железничком

- сектору, као и на новину везану искључиво за организацију која изводи измену;
- c) сложеност измене;
- d) праћење: немогућност праћења измене током читавог века трајања система и предузимања одговарајућих мера;
- e) реверзибилност: немогућност враћања система у стање пре извођења измене;
- f) додавање: оцена значаја измене узимајући у обзир све скорашње измене везане за безбедност реализоване у оквиру система који се оцењује, а које нису биле оцењене као значајне.

Предлагач чува одговарајућу документацију како би оправдао своју одлуку.

## 5. ПРОЦЕС УПРАВЉАЊА РИЗИКОМ

Члан 5

5.1 Процес управљања ризиком описан у Анексу I примењује се:

- a) у случају значајне измене наведене у одељку 4, укључујући пуштање у рад структурних подсистема у складу са одељком 2.2 b);
- b) уколико  

JTP наведен у члану 2.2 а) упућује на овај JTP		ТСИ наведена ову Уредбу
--	--	----------------------------

 у циљу одређивања процеса управљања ризиком описаног у Анексу I.

5.2 Процес управљања ризиком описан у Анексу I примењује предлагач.

5.3 Предлагач води рачуна о управљању ризицима уведеним од стране добављача и пружалаца услуга, укључујући и подизвођаче. У ту сврху, предлагач може да захтева од добављача и пружалаца услуга, укључујући њихове подизвођаче, да учествују у процесу управљања ризиком описаном у Анексу I.

## 6. НЕЗАВИСНА ОЦЕНА

Члан 6

Независну оцену правилне примене процеса управљања ризиком описаног у Анексу I и резултата те примене

(укључујући правилну идентификацију опасности и процену ризика који из њих проистичу)

спроводи тела које испуњава критеријуме наведене у Анексу II.

Уколико тело за оцену већ није утврђено од стране Заједнице или националног законодавства, предлагач именује своје сопствено тело за оцену које може да буде нека друга организација или унутрашње одељење.

6.2 Дуплирање рада између оцене усаглашености

система за управљање безбедношћу у складу са захтевима Директиве 2004/49/ЕЗ,

коју спроводи

тело за оцену у складу са JTP GEN-Д

пријављено тело или национално тело у складу са захтевима Директиве 2008/57/ЕЗ

и било које независне оцене безбедности коју спроводи тело за оцену у складу са

овим JTP

овом Уредбом

треба избегавати.

6.3 (Резервисано)

Тело за безбедност може да делује у својству тела за оцену уколико се значајне измене односе на следеће случајеве:

- a) уколико је возилу потребна дозвола за коришћење, у складу са члановима 22(2) и 24(2)



Директиве 2008/57/ЕЗ;

b) уколико је возилу потребна додатна дозвола за коришћење, 2 у складу са члановима 3(5) и 25(4) Директиве 2008/57/ЕЗ;

c) уколико сертификат о безбедности за превоз треба да се ажурира због измене типа или обима активности, у складу са чланом 10(5) Директиве 2004/49/ЕЗ;

d) уколико сертификат о безбедности за превоз треба да се ревидира због суштинских измена безбедносног регулаторног оквира, у складу са чланом 10(5) Директиве 2004/49/ЕЗ;

e) уколико сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром треба да се ажурира услед суштинских измена инфраструктуре, сигнализације или снабдевања енергијом или начела експлоатације и одржавања, у складу са чланом 11(2) Директиве 2004/49/ЕЗ;

f) уколико сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром треба да се ревидира услед суштинских измена безбедносног регулаторног оквира, у складу са чланом 11(2) Директиве 2004/49/ЕЗ.

- 6.4 Уколико се значајне измене односе на структурни подсистем који захтева техничко одобравање у складу са АТМФ, национално тело надлежно за техничко одобравање може да поступа у својству тела за оцену, осим друго тело за оцену које испуњава услове из одредаба ЈТП ГЕН-Д.
- дозволу за коришћење у складу са чланом 15(1) или чланом 20. Директиве 2008/57/ЕЗ, тело за безбедност уколико предлагач већ није за то задужио пријављено тело у складу са чланом 18(2) те Директиве.

7. ИЗВЕШТАЈ О ОЦЕНИ БЕЗБЕДНОСТИ

Члан 7

7.1 Тело за оцену предлагачу доставља извештај о оцени безбедности.

7.2 У случају наведеном у тачки а) одељак 5.1, национално тело надлежно за техничко одобравање узима у обзир извештај о оцени безбедности приликом одобравања подсистема.

национално тело за безбедност издавања дозволе за коришћење

7.3 У случају наведеном у тачки b) одељка 5.1, независна оцена представља део активности тела за оцену које обавља оцену усаглашености са структурним ЈТП осим уколико није другачије прописано у структурном ЈТП.

пријављено тело,  
ТСИ.

Уколико независна оцена није део активности тела за оцену тада тело за оцену задужено за издавање сертификата о усаглашености или наручилац задужен за израду ЈТП изјаве о верификацији.

пријављеног тела  
пријављено тело  
ЕЗ изјава о верификацији.

узима у обзир о извештај о оцени безбедности.

- 7.4 Уколико је систем, или део система, већ прихваћен након процеса управљања ризиком утврђеног овим ЈТП, овом Уредбом, извештај о оцени безбедности који из тога проистиче не сме да се доводи у питање од стране другог тела за оцену задуженог за обављања нове оцене истог система.

Признавање система је условно, односно могуће је тек након што се покаже да ће се систем користити под истим функционалним, оперативним и еколошким условима као и већ прихваћен систем, као и да су примењени еквивалентни критеријуми за прихватање ризика.

## 8. УПРАВЉАЊЕ КОНТРОЛОМ РИЗИКА/ИНТЕРНЕ И ЕКСТЕРНЕ КОНТРОЛЕ

Предлагач код којег је спроведена ЗБМ о процени и оцени ризика наставља да прати њену примену и контролише последице те примене, нарочито у погледу идентификације опасности, утврђивања и процене ризика на којима се заснивају донесени закључци.

1. Железничка предузећа и управљачи инфраструктуре укључују контроле примене ЗБМ о процени и оцени ризика у свој програм периодичних контрола система за управљање безбедношћу у складу са чланом 9. Директиве 2004/49/ЕЗ.

Члан 8

2. У оквиру активности утврђених чланом 16(2)(е) Директиве 2004/49/ЕЗ, национално тело за безбедност прати примену ЗБМ о процени и оцени ризика.

## 9. ПОВРАТНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И ТЕХНИЧКИ НАПРЕДАК

Члан 9

Запажања настала праћењем и контролом у складу са поглављем 8, у случају значајних одступања од једне или више претпоставки на којима су засновани закључци ЗБМ, морају да се пријаве надлежном органу државе уговорнице који издао потврду о техничком пријему.

1. Управљачи инфраструктуре и железничка предузећа у свој годишњи извештај о безбедности наведен у члану 9(4) Директиве 2004/49/ЕЗ, уносе кратак извештај о примени ЗБМ о процени и оцени ризика.

Тај извештај такође обухвата и кратак преглед донетих одлука које се односе на ниво значаја измена.

Држава уговорница која је издала једну или више потврда о техничком пријему за које је ЗБМ о процени и оцени ризика већ била примењена, једном годишње или одмах, у случају да се примете озбиљне последице, обавештава<sup>2</sup> Комисију стручњака за техничка питања (преко генералног секретара ОТИФ-а) о својим искуствима и запажањима.

2. Свако национално тело за безбедност, у свом годишњем извештају о безбедности наведеном у члану 18. Директиве 2004/49/ЕЗ, извештава о искуству предлагача са применом ЗБМ о процени и оцени ризика и, евентуално, о свом сопственом искуству.

У случају проблема са применом или ефикасношћу система ЗБМ, држава уговорница, ако је потребно, Комисији стручњака за техничка питања доставља препоруке за побољшање тог система.

3. Европска железничка агенција прати и прикупља повратне информације о примени ЗБМ о процени и оцени ризика и, евентуално, Комисији доставља препоруке за њено побољшање.

4. Европска железничка агенција најкасније до 31. децембра 2011 Комисији доставља извештај који обухвата:

(а) анализу искуства са применом ЗБМ о процени и оцени ризика, укључујући случајеве када су ЗБМ примењивали предлагачи на добровољној основи пре утврђеног датума примене наведеног у члану 10;

<sup>2</sup> Извештај Комисији стручњака за техничка питања може да достави ЕУ за државе уговорнице које су такође и државе чланице ЕУ.

OTIF JTP

Одговарајући текст прописа <sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

(b) анализу искуства предлагача у вези са одлукама које се односе на ниво значаја измена;  
(c) анализу случајева у којима су правила праксе коришћена у складу са одељком 2.3.8 Анекса I;  
(d) анализу опште ефикасности ЗБМ о процени и оцени ризика.

Тела за безбедност помажу Агенцији приликом утврђивања случајева примене ЗБМ о процени и оцени ризика.

10. (Није меродавно за прописе COTIF-a)

СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Члан 10

1. Ова Уредба ступа на снагу двадесетог дана од њеног објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

2. Ова Уредба примењује се почев од 1. јула 2012.

Међутим, почев од 19. јула 2010 примењује се на:

(a) све значајне техничке измене које се односе на возила, као што је утврђено чланом 2(c) Директиве 2008/57/ЕЗ;

(b) све значајне измене које се односе на структурне подсистеме, уколико се то захтева чланом 15(1) Директиве 2008/57/ЕЗ или ТСИ.

## АНЕКС I <sup>3</sup>

### 1. ОПШТА НАЧЕЛА КОЈА СЕ ПРИМЕЊУЈУ НА ПРОЦЕС УПРАВЉАЊА РИЗИКОМ

#### 1.1 Општа начела и обавезе

Процес управљања ризиком обухваћен овим ЈТП

овом Уредбом

почиње дефинисањем система који се оцењује и састоји се од следећих активности:

- а) процес оцене ризика којим се утврђују опасности, ризици, одговарајуће безбедносне мере и безбедносни захтеви који из тога проистичу, а које треба да испуни систем који се оцењује;
- б) доказивање усаглашености система са утврђеним безбедносним захтевима; и
- с) управљање свим утврђеним опасностима и одговарајућим безбедносним мерама.

Овај процес управљања ризиком се понавља и описан је на дијаграму у Анексу. Процес се завршава након што се докаже усаглашеност система са свим безбедносним захтевима неопходним за прихватање ризика везаних за утврђене опасности.

#### 1.1.2 Овај итеративни процес управљања ризиком:

- а) обухвата одговарајуће активности везане за обезбеђивање квалитета и спроводи се од стране стручног особља;
- б) оцењује се независно од стране једног или више тела за оцену.

#### 1.1.3 Предлагач задужен за процес управљања ризиком који се захтева

овим ЈТП

овом Уредбом

води евиденцију о опасностима у складу са одељком 4. <sup>3</sup>

#### 1.1.4 Актери који су већ успоставили методе или инструменте за оцену ризика могу да наставе да их користе све док су они компатибилни са одредбама

овог ЈТП

ове Уредбе

и испуњавају следеће услове:

- а) (Резервисано) <sup>4</sup>
    - а) методе или инструменти за оцену ризика описани су у систему за управљање безбедношћу прихваћеном од стране националног тела за безбедност у складу са чланом 10(2)(а) или чланом 11(1)(а) Директиве 2004/49/ЕЗ; или
    - б) методе или инструменти за оцену ризика захтевају се у ЈТП | ТСИ
- или поштују јавне признате стандарде наведене у пријављеним националним прописима.

#### 1.1.5 Не доводећи у питање грађанску одговорност у складу са правним захтевима

држава уговорница,

држава чланица,

за процес оцене ризика одговоран је предлагач. Предлагач посебно одлучује, у договору са меродавним актерима, ко ће бити задужен за испуњавање безбедносних захтева који проистичу из оцене ризика. Ова одлука зависи од врсте изабраних безбедносних мера за одржавање ризика на прихватљивом нивоу. Доказивање усаглашености са безбедносним захтевима обавља се у складу са одељком 3.

#### 1.1.6 Први корак у процесу управљања ризиком састоји се од пописивања задатака различитих актера у документу који саставља предлагач, као и њихових активности везаних за управљање ризиком. Предлагач тесно сарађује са различитим актерима укљученим у процес, у складу са њиховим задацима, у циљу управљања опасностима и одговарајућим безбедносним мерама.

<sup>3</sup> Када се реч „одељак” користи у овом Анексу I, означава одељак овог Анекса.

<sup>4</sup> СOTIF не прописује употребу система за управљање безбедношћу (SMS)

- 1.1.7 За процену правилне примене процеса управљања ризиком описана у овом ЈТП одговорно је тело за оцену. | овој Уредби
- 1.2 Управљање интерфејсима
- 1.2.1 За сваки интерфејс меродаван за систем који се оцењује, не доводећи у питање спецификације интерфејса дефинисане у меродавним ЈТП, | ТСИ,  
актери железничког сектора на које се то односи сарађују како би заједно утврдили опасности и њима управљали и дефинисали одговарајуће безбедносне мере које треба предузети на тим интерфејсима. Управљањем заједничким ризицима на интерфејсима координира предлагач.
- 1.2.2 Уколико, у циљу испуњавања безбедносних захтева, један од актера утврди потребу за безбедносном мером коју не може сам да предузме, у договору са другим актером преноси на њега управљање поменутом опасношћу користећи поступак описан у одељку 4.
- 1.2.3 У погледу система који се оцењује, сваки актер који открије да је одређена мера безбедности неусаглашена или неодговарајућа, дужан је да ту информацију достави предлагачу који затим о томе обавештава актера задуженог за примену те мере безбедности.
- 1.2.4 Актер који примењује меру безбедности затим о томе обавештава све актере на које се тај проблем односи, било у оквиру система који се оцењује, било у оквиру других постојећих система који користе исту меру безбедности, под условом да актер има таква сазнања.
- 1.2.5 Уколико два или више актера не могу да постигну договор, за проналажење одговарајућег решења одговоран је предлагач.
- 1.2.6 Уколико актер није у стању да испуни захтев предвиђен пријављеним националним прописом, предлагач тражи савет од одговарајућег надлежног органа.
- 1.2.7 Независно од дефинисања система који се оцењује, предлагач је одговоран да води рачуна о томе да управљање ризиком обухвата сам систем, као и његову интеграцију у железнички систем у целини.
2. ОПИС ПОСТУПКА ОЦЕНЕ РИЗИКА
- 2.1 Општи опис
- 2.1.1 Поступак оцене ризика је свеобухватни итеративни процес који обухвата:
- а) дефинисање система;
  - б) анализу ризика, укључујући утврђивање опасности;
  - с) процену ризика.
- Поступак оцене ризика обавља се у интеракцији са управљањем опасностима у складу са одељком 4.1.
- 2.1.2 Дефиниција система треба да садржи најмање следеће ставке:
- а) циљ система, односно његова сврха;
  - б) функције и елементи система, уколико су меродавне (укључујући нпр. људске, техничке и оперативне елементе);
  - с) границе система, укључујући друге системе који су са њим у интеракцији;
  - д) физички (нпр. системи у интеракцији) и функционални (нпр функционални улазни и излазни подаци) интерфејси;
  - е) окружење система (нпр. енергетска и топлотна струјања, удари, вибрације, електромагнетске интерференције, оперативно коришћење);
  - ф) постојеће безбедносне мере и, након понављања, дефинисање безбедносних захтева утврђених поступком оцене ризика;
  - г) претпоставке које утврђују границе оцене ризика.

- 2.1.3 Утврђивање опасности обавља се на дефинисаном систему, у складу са одељком 2.2.
- 2.1.4 Прихватљивост ризика система који се оцењује мери се коришћењем једног или више наведених начела прихватања ризика:
- а) примена правила праксе (одељак 2.3);
  - б) поређење са сличним системима (одељак 2.4);
  - с) експлицитно утврђивање ризика (одељак 2.5).
- У складу са општим начелом наведеним у одељку 1.1.5, тело за оцену уздржава се од тога да предлагачу намеће начело за прихватања ризика које ће користити.
- 2.1.5 Предлагач у оквиру процене ризика доказује да је изабрано начело прихватања ризика правилно примењено. Предлагач такође проверава да ли се изабрана начела прихватања ризика доследно користе.
- 2.1.6 Примена тих начела за прихватање ризика доводи до утврђивања могућих мера безбедности које ризике система који се оцењује чине прихватљивим. Међу тим безбедносним мерама, мере изабране за контролу ризика постају безбедносни захтеви које систем треба да испуни. Усаглашеност са тим безбедносним захтевима доказује се у складу са одељком 3.
- 2.1.7 Итеративни поступак оцене ризика сматра се завршеним након што се докаже да су сви безбедносни захтеви испуњени и да није потребно узимати у обзир ниједну додатну разумно предвидљиву опасност.
- 2.2 Утврђивање опасности
- 2.2.1 Предлагач систематски утврђује, коришћењем широког спектра стручних знања надлежног тима, све разумно предвидљиве опасности за читав систем који се оцењује и, евентуално, за његове функције и интерфејсе.
- Све утврђене опасности евидентирају се у регистру опасности у складу са одељком 4.
- 2.2.2 Да би се напори уложени у оцену ризика концентрисали на главне ризике, опасности се разврставају према процењеним ризицима који из њих проистичу. На основу мишљења стручњака, опасности које су везане за опште прихваћен ризик не анализирају се даље, али се уписују у регистар опасности. Њихова класификација образлаже се да би се телу за оцену омогућило да обави независну оцену.
- 2.2.3 Један од критеријума је да ризици који проистичу из опасности могу да се класификују као опште прихваћени уколико је ризик толико мали да није потребно предузимати додатне мере безбедности. Приликом достављања стручног мишљења узима се у обзир чињеница да утицај свих опште прихваћених ризика не прекорачује утврђен удео укупног ризика.
- 2.2.4 Током утврђивања опасности, могу се утврдити и мере безбедности. Оне се уносе у регистар опасности у складу са одељком 4.
- 2.2.5 Утврђивање опасности спроводи се само на нивоу детаља неопходних за утврђивање места на којима се претпоставља да мере безбедности контролишу ризике у складу са једним од начела за прихватање ризика наведених у тачки 2.1.4. Понављање може, дакле, да буде неопходно између фаза анализе ризика и процене ризика све док се не постигне довољан ниво детаља за утврђивање опасности.
- 2.2.6 Уколико се за контролу ризика користе правила праксе или референтни систем, утврђивање опасности може да буде ограничено на:
- а) проверу примерености правила праксе или референтног система;
  - б) утврђивање одступања од правила праксе или референтног система.
- 2.3 Коришћење правила праксе и процене ризика
- 2.3.1 Предлагач, уз подршку других укључених актера и на основу захтева наведених у тачки 2.3.2, процењује да ли су једна или више опасности на одговарајући начин обухваћене применом меродавних правила праксе.

- 2.3.2 Правила праксе испуњавају најмање следеће захтеве:
- a) широко су призната у области железнице. Уколико то није случај, правила праксе морају бити оправдана и прихватљива за тело за оцену;
  - b) меродавна су за контролу опасности узетих у обзир у оквиру система који се оцењује;
  - c) јавно су доступна за све актере који желе да их користе.
- 2.3.3 Уколико се захтева усаглашеност са ЖТП
- | ТСИ
- | у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ
- при чему меродавни ЖТП
- | меродавне ТСИ
- не намеће поступак управљања ризиком утврђен овим ЖТП, ЖТП
- | овом Уредбом, ТСИ
- се могу сматрати правилима праксе за контролу опасности, под условом да је испуњен захтев ц) из тачке 2.3.2.
- 2.3.4 Национални прописи пријављени у складу са чланом 12. АРТУ
- | чланом 8. Директиве 2004/49/ЕЗ и чланом 17(3) Директиве 2008/57/ЕЗ
- могу се сматрати правилима праксе под условом да су испуњени захтеви из тачке 2.3.2.
- 2.3.5 Уколико се једна или више опасности контролишу правилима праксе која испуњавају услове из тачке 2.3.2, тада се ризици везани за те опасности сматрају прихватљивим. То значи да:
- a) те ризике не треба даље анализирати;
  - b) коришћење правила праксе уписује се у регистар опасности као безбедносни захтев за меродавне опасности.
- 2.3.6 Уколико алтернативни приступ није у потпуности у складу са правилима праксе, предлагач је дужан да докаже да тај приступ обезбеђује најмање исти ниво безбедности.
- 2.3.7 Уколико ризик везан за одређену опасност не може да се учини прихватљивим применом правила праксе, утврђују се додатне мере безбедности применом једног од два друга начела за прихватање ризика.
- 2.3.8 Уколико се све опасности контролишу правилима праксе, поступак управљања ризиком може да се ограничи на:
- a) утврђивање опасности у складу са одељком 2.2.6;
  - b) уписивање коришћења правила праксе у регистар опасности у складу са одељком 2.3.5;
  - c) документацију о примени поступка управљања ризиком у складу са одељком 5;
  - d) независну оцену у складу са чланом 6.
- 2.4 Коришћење референтног система и процене ризика
- 2.4.1 Предлагач, уз помоћ укључених актера, анализира да ли су једна или више опасности обухваћене сличним системом који би могао да послужи као референтни систем.
- 2.4.2 Референтни систем испуњава најмање следеће захтеве:
- a) већ је током његове употребе доказано да поседује прихватљив ниво безбедности и још увек би могао да добије одобрење у држави чланици у којој измена треба да се изведе;
  - b) има сличне функције и интерфејсе као и систем који се оцењује;
  - c) користи се под сличним оперативним условима као и систем који се оцењује;
  - d) користи се под сличним еколошким условима као и систем који се оцењује.
- 2.4.3 Уколико референтни систем испуњава захтеве наведене у одељку 2.4.2, тада се за систем који се

оцењује:

- a) ризици везани за опасности обухваћене референтним системом сматрају прихватљивим;
- b) безбедносни захтеви за опасности обухваћене референтним системом могу да се изведу из безбедносних анализа или процене безбедносних регистра референтног система;
- c) ти безбедносни захтеви уписују у регистар опасности као безбедносни захтеви за меродавне опасности.

2.4.4 Уколико систем који се оцењује одступа од референтног система, процена ризика треба да докаже да систем који се оцењује поседује најмање исти ниво безбедности као и референтни систем. У том случају, ризици повезани са опасностима обухваћеним референтним системом сматрају се прихватљивим.

2.4.5 Уколико не може да се докаже да систем који се оцењује поседује исти ниво безбедности као референтни систем, утврђују се додатне мере безбедности за одступања, уз примену једног од друга два начела за прихватање ризика.

2.5 Експлицитна оцена и процена ризика

2.5.1 Уколико опасности нису обухваћене једним од друга два начела прихватања ризика описана у одељцима 2.3 и 2.4, прихватљивост ризика доказује се путем експлицитног утврђивања и процене ризика. Ризици који проистичу из тих опасности процењују се било квантитативно или квалитативно, узимајући у обзир постојеће мере безбедности.

2.5.2 Прихватљивост процењених ризика мери се помоћу критеријума прихватљивости ризика који су било изведени из правних захтева наведених у прописима СOTIF

прописима Заједнице

или засновани на њима, било наведени у пријављеним националним прописима. У зависности од критеријума за прихватање ризика, прихватљивост ризика процењује се, било појединачно за сваку меродавну опасност, било глобално за комбинацију свих опасности узетих у обзир у експлицитном утврђивању ризика.

Уколико процењени ризик није прихватљив, утврђују се и примењују додатне мере безбедности како би се ризик свео на прихватљив ниво.

2.5.3 Уколико се ризик везан за једну опасност или комбинацију неколико опасности сматра прихватљивим, утврђене мере безбедности уписују се у регистар опасности.

2.5.4 Уколико опасности проистичу из кварова у техничким системима који нису обухваћени правилима праксе или коришћењем референтног система, следећи критеријум за прихватање ризика примењује се за пројектовање техничког система:

За техничке системе код којих функционални квар представља потенцијално могућу непосредну катастрофалну последицу, меродавни ризик не сме додатно да се смањи уколико је стопа тог квара мања или једнака  $10^{-9}$  по радном сату.

2.5.5 Не доводећи у питање процедуру наведену у члану 8. Директиве 2004/49/ЕЗ,

Може да се затражи захтевнији критеријум путем пријављеног националног прописа како би се одржао национални ниво безбедности.

Међутим, у случају додатних

техничких одобравања возила, примењује се дозвола за коришћење возила, примењују се процедуре из чланова 23. и 25. Директиве 2008/57/ЕЗ.

2.5.6 Уколико је технички систем изведен применом критеријума  $10^{-9}$  утврђеног у тачки 2.5.4, начело међусобног признавања примењује се у складу са чланом 7(4)

овог ЈТП. ове Уредбе.

Међутим, уколико предлагач може да докаже да национални ниво безбедности у



држави уговорници | држави чланици  
у којој се примењује може да се одржи са стопом квара већом од  $10^{-9}$  по сату експлоатације,  
предлагач може да користи овај критеријум у тој | држави чланици.  
држави уговорници.

2.5.7 Експлицитно утврђивање и процена ризика испуњава најмање следеће захтеве:

- a) методе које се користе за експлицитно утврђивање ризика правилно приказују систем који се оцењује и његове параметре (укључујући све режиме експлоатације);
- b) резултати су довољно прецизни да могу да послуже као основа за доношење чврсте одлуке, односно, мање измене у основним претпоставкама или предусловима не доводе до значајно различитих захтева.

### 3. ДОКАЗИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ СА БЕЗБЕДНОСНИМ ЗАХТЕВИМА

- 3.1 Пре прихватања безбедности измене, под надзором предлагача, доказује се да су безбедносни захтеви који проистичу из фазе оцене ризика испуњени.
- 3.2 Доказе подноси сваки од актера одговорних за испуњавање безбедносних захтева, као што је одлучено у складу са тачком 1.1.5.
- 3.3 Приступ изабран за доказивање усаглашености са безбедносним захтевима, као и само доказивање, независно се оцењују од стране тела за оцену.
- 3.4 Свака непримереност мера од којих се очекује да испуне безбедносне захтеве или опасност откривена током доказивања усаглашености са безбедносним захтевима захтева од предлагача да понови оцену и процену одговарајућих ризика у складу са одељком 2. Нове опасности уписују се у регистар опасности у складу са одељком 4.

### 4. УПРАВЉАЊЕ ОПАСНОСТИМА

#### 4.1 Поступак управљања опасностима

- 4.1.1 Регистар опасности израђује и ажурира (тамо где већ постоји) предлагач током фазе пројектовања и имплементације, све до прихватања измене или достављања извештаја о оцени безбедности. Регистар опасности прати напредовање у праћењу ризика везаних за утврђене опасности.

Након што

У складу са тачком 2(g) Aneksa III уз Директиву 2004/49/EЗ, након што

је систем прихваћен и пуштен у рад, регистар опасности даље води управљач инфраструктуре или железничко предузеће задужено за експлоатацију система који се оцењује.

као саставни део свог система за управљање безбедношћу.

- 4.1.2 Регистар опасности обухвата све опасности, као и све за њих везане мере безбедности и претпоставке о систему утврђене током поступка оцене ризика. Посебно садржи и јасно упућивање на порекло и изабрана начела прихватања ризика и јасно наводи актере задужене за контролу сваке опасности.

#### 4.2 Размена информација

Све опасности и за њих везани безбедносни захтеви које не може сам да контролише један актер прослеђују се другом меродавном актеру како би се заједнички пронашло одговарајуће решење. Опасности уписане у регистар опасности актера који их прослеђује „контролишу” се само уколико процену ризика везаних за те опасности обавља други актер и уколико је решење усвојено од стране свих укључених актера.

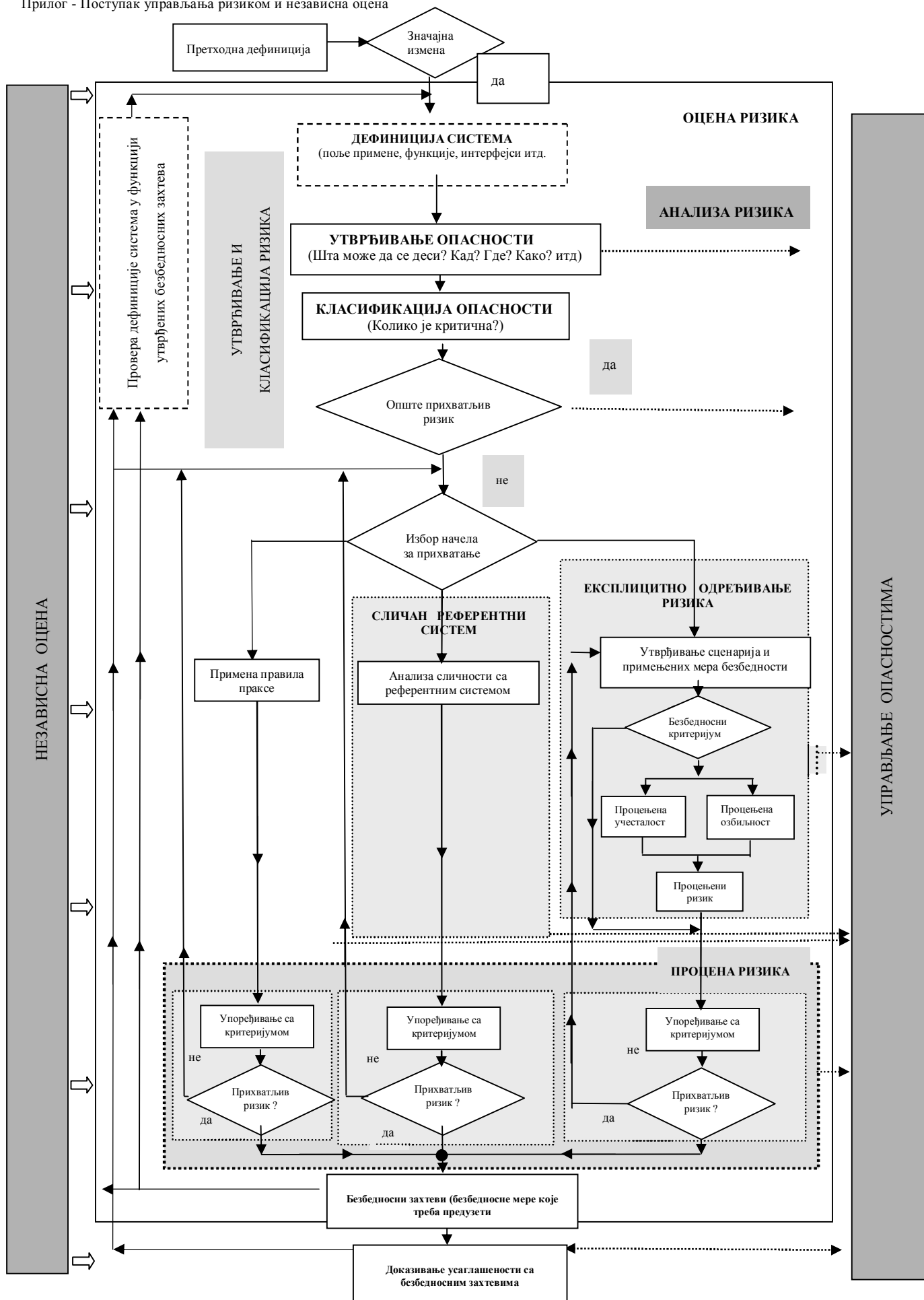
### 5. ДОКАЗ О ПРИМЕНИ ПОСТУПКА УПРАВЉАЊА РИЗИКОМ

- 5.1 Поступак управљања ризиком који се користи за оцену нивоа безбедности и усаглашености са безбедносним захтевима документује предлагач и то тако да сви потребни докази који показују правилну примену поступка управљања ризиком буду доступни телу за оцену. Тело за оцену свој

закључак доставља у извештају о оцени безбедности.

- 5.2 Документ који израђује предлагач наведен у тачки 5.1. обухвата најмање:
- а) опис организације и стручњака именованих за спровођење поступка оцене ризика;
  - б) резултате различитих фаза оцене ризика и списак свих безбедносних захтева које је неопходно испунити како би се ризик одржао на прихватљивом нивоу.

Прилог - Поступак управљања ризиком и независна оцена



## АНЕКС II

### КРИТЕРИЈУМИ КОЈЕ МОРАЈУ ДА ИСПУНЕ ТЕЛА ЗА ОЦЕНУ

1. Тело за оцену не сме, ни директно, ни као овлашћени представник, да учествује у пројектовању, производњи, изради, маркетингу, експлоатацији или одржавању система који се оцењује. То не искључује могућност размене техничких информација између тог тела и укључених актера.
2. Тело за оцену дужно је да спроводи оцену на најпрофесионалнији могући начин и уз највећу могућу техничку стручност и не сме да буде изложено никаквом притиску или подстицају, нарочито финансијском, који би могао да утиче на његово просуђивање или на резултате његове оцене, посебно од стране лица или група лица на које могу да утичу резултати оцене.
3. Тело за оцену мора да располаже неопходним средствима за правилно обављање техничких и административних задатака везаних за оцене; такође мора да има приступ опреми потребној за изузетне оцене.
4. Особље задужено за оцену мора да поседује:
  - одговарајуће техничко и стручно образовање,
  - задовољавајуће познавање захтева везаних за оцене које спроводе и довољну праксу у тим оценама,
  - способност за састављање извештаја о оцени безбедности који представљају званичан закључак о обављеним оценама.
5. Мора се гарантовати независност особља одговорног за независну оцену. Запослени не смеју бити плаћени на основу броја обављених оцена или резултата тих оцена.
6. Тело за оцену 

Уколико тело за оцену није део организације предлагача, тада оно
--

 мора да поседује осигурање од грађанске одговорности, осим ако ту одговорност не покрива држава у складу са националним законом или уколико оцене директно обавља та држава уговорница. 

држава чланица.
-----------------
7. Особље тела за оцену 

Уколико тело за оцену није део организације предлагача, његово особље
---

 дужно је да чува као професионалну тајну све информације које сазна током обављања својих активности (осим у односу на надлежне државне органе у којима обавља делатност) у складу са овим ЈТП. 

овом Уредбом.
---------------

Измене и допуне Додатка Г (АТМФ) Конвенције  
(Измењени текст и објашњења)

Члан 1.

Подручје примене

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

Члан 2.

Дефиниције

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

- a) „несрећа” означава нежељени или ненамерни изненадни догађај или посебан низ таквих догађаја са штетним последицама; несреће се деле у следеће категорије: судари, исклизнућа, несреће на путним прелазима у нивоу, несреће у којима су страдала лица изазване возним средствима у покрету, пожари и остало;
- b) „одобрење типа возила” означава одобрено право којим надлежни орган одобрава тип конструкције железничког возила, као основу за одобравање за саобраћај оних возила која одговарају том типу конструкције;
- c) „одобрење за саобраћај” означава одобрено право којим надлежни орган одобрава свако железничко возило или друго железничко средство за употребу у међународном саобраћају;
- d) „Комисија стручњака за техничка питања” означава Комисију предвиђену чланом 13. тачка 1, под ф) Конвенције;
- da) „наручилац” означава било који јавни или приватни субјект које наручује пројектовање и/или конструкцију, обнову или унапређење подсистема. Тај субјект може да буде железничко предузеће, управљач инфраструктуре или ималац, односно носилац концесије који је одговоран за извођење пројекта;
- e) „држава уговорница” означава државу чланицу Организације која није дала изјаву у вези са овим Јединственим правилима у складу са чланом 42. тачка 1, прва реченица Конвенције;
- f) „декларација” означава доказ о целовитој или делимичној евалуацији извршеној како би се потврдило да је возило, тип конструкције или елемент конструкције у складу са одредбама Јединствених правила АРТУ и њиховим ЈТП (укључујући и важеће посебне случајеве, као и важеће националне захтеве у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ);

- g) „елемент конструкције” или „саставни део” означава сваку основну компоненту, групу компоненти, комплетну опрему или уградбене групе опреме која је уграђена или је намењена за уграђивање у железничко возило, друга железничка средства или инфраструктуру; појам „елемент конструкције” обухвата истовремено материјална и нематеријална средства, као што је софтвер;
- h) „лице задужено за одржавање” (ЕСМ) означава лице задужено за одржавање возила које је као таква уписано у регистар возила у складу са чланом 13; ова дефиниција се такође примењује и на друга железничка средства;
- i) „основни захтеви” означавају све услове дефинисане Јединственим правилима АРТУ које морају да испуне железнички систем, подсистеми и саставни делови интероперабилности, укључујући и интерфејс;
- j) „инцидент” означава сваки догађај који не спада у несреће или тешке несрећне случајеве, а везан је за саобраћање возова и утиче на безбедност саобраћаја;
- k) „управљач инфраструктуре” означава предузеће или орган власти који управља железничком инфраструктуром;
- l) „међународни саобраћај” означава кретање железничких возила на железничким пругама преко територије најмање две државе уговорнице;
- m) „истрага” означава поступак у циљу спречавања несрећа и инцидената који обухвата сакупљање и анализу информација, извођење закључака, укључујући и одређивање узрока (радње, пропусти, догађаји, услови, или комбинација тих узрока која је довела до несреће или инцидента) и, уколико је потребно, формулисање препорука у погледу безбедности;
- n) „ималац” означава лице или субјект који, будући да је власник возила или има право коришћења возила, користи возило као транспортно средство и као такво је уписано у регистар возила предвиђен чланом 13;
- o) „документација о одржавању” означава документа којима се дефинишу задаци везани за преглед и одржавање који морају да се изврше на возилу (типу возила) или другим железничким средствима, утврђена у складу са правилима и спецификацијама из ЈТП, укључујући евентуалне посебне случајеве и пријављене националне важеће техничке захтеве, у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ;
- p) „досије о одржавању” означава документацију која се односи на одобрено возило или друго железничко средство, и која садржи податке о њиховом коришћењу, као и о радовима везаним за одржавање и прегледима који су на њима извршени;
- q) „мрежа” означава пруге, станице, терминале и све врсте фиксне опреме која је потребна да се постигне безбедно и континуирано функционисање железничког система;

- г) „отворена питања” означавају техничке аспекте везане за основне захтеве који нису експлицитно обухваћени јединственим техничким прописима (ЈТП);
- с) „остала железничка средства” означавају сва покретна железничка средства намењена за употребу у међународном саобраћају која не спадају у железничка возила;
- т) „железничко предузеће” означава приватно или јавно предузеће
  - које је овлашћено да превози путнике или робу железницом и које обезбеђује вучу или
  - које пружа само услуге вуче
- у) „железничка инфраструктура” (или само „инфраструктура”) означава скуп железничких пруга и фиксних инсталација потребних за обезбеђивање компатибилности са железничким возилима и другим железничким средствима одобреним у складу са овим Јединственим правилима, као и за безбедно кретање тих возила и осталих железничких средстава ;
- в) „железничка средства” означавају железничка возила, остала железничка средства и железничку инфраструктуру;
- w) „железничко возило” означава возило које може да се креће на сопственим точковима на пругама, са или без вуче;
- х) „регионална организација” означава организацију дефинисану чланом 38. Конвенције у оквиру ексклузивне надлежности коју су јој пренеле државе уговорнице;
- у) „обнова” означава све веће радове на замени делова подсистема или једном његовом делу који не мењају укупне карактеристике подсистема;
- уа) „RID” означава додаток Ц Конвенције;
- з) „тешка несрећа” означава сваки судар возова или исклизнуће воза које резултира смрћу најмање једне особе или тешким повредама пет или више особа или великом штетом нанесеном возним средствима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и свака друга слична несрећа са очигледним последицама на регулисање или управљање безбедношћу на железници; „велика штета” означава штете за које тело за истраге одмах може да процени да износе укупно најмање 1.8 милиона специјалних права вучења;
- аа) „посебан случај” означава сваки део железничког система држава уговорница за који су потребне посебне одредбе Јединствених техничких прописа (ЈТП), било привремене или дефинитивне, због географских или топографских ограничења, као и ограничења градске средине, или таквих који утичу на компатибилност са постојећим системом. То такође може да се односи на железничке пруге и мреже које су изоловане од остатка мреже, на товарни профил, ширину колосека, или размак оса колосека, као и на возила и друга железничка средства која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и возила и друга железничка средства која долазе из трећих земаља или им је одредишно место у трећим земљама;

- bb) „подсистем” означава резултат поделе железничког система, као што је приказано у ЈТП; ови подсистеми за које се утврђују основни захтеви могу да буду структурални или функционални;
- cc) „техничко одобравање” означава процедуру коју спроводи надлежни орган у циљу одобравања железничких возила и других железничких средстава за употребу у међународном саобраћају, или одобравања типа возила;
- dd) „технички сертификат” означава званични доказ о успешно спроведеном техничком одобравању у виду важеће дозволе за тип или дозволе за коришћење;
- ee) „техничка документација” означава документацију о возилу или другом железничком средству која садржи све његове техничке карактеристике (карактеристике типа), укључујући и упутство за употребу, као и карактеристике неопходне за идентификацију једног или више предмета на које се односи;
- eea) „ТСИ” означава техничке спецификације интероперабилности усвојене у складу са директивама 96/48/ЕЗ, 2001/16/ЕЗ и 2008/57/ЕЗ, којима су обухваћени сви подсистеми или делови подсистема у циљу испуњавања основних захтева и гарантовања интероперабилности железничког система;
- ff) „тип возила” означава основне карактеристике конструкције железничког возила или других железничких средстава обухваћене јединственим сертификатом о испитивању описаним модулом SB из ЈТП;
- gg) „унапређење” означава сваку значајнију измену подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове опште карактеристике.



### Члан 3.

#### Одобравање за међународни саобраћај

1. Да би се користило у међународном саобраћају, свако железничко возило мора да буде одобрено у складу са овим Јединственим правилима.
2. Техничко одобравање има за циљ да се утврди да ли су железничка возила у складу са :
  - a) прописима о конструкцији наведеним у ЈТП,
  - b) прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID-у,
  - c) посебним условима одобравања према члану 7а.
3. Тачке 1. и 2, као и наредни чланови, примењују се по аналогији на техничко одобравање других железничких средстава и на елементе конструкције возила или других железничких средстава.

Члан 3а.

Интеракција са другим међународним  
споразумима

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

- a) у случају потпуне еквивалентности између важећих одредби ТСИ и одговарајућих ЈТП и
- b) под условом да скуп важећих ТСИ, на основу којих су железничка возила или друга железничка средства била одобрена, обухвата све аспекте релевантних подсистема који чине саставни део возила и
- c) под условом да те ТСИ не садрже отворена питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром и
- d) под условом да возило или друга железничка средства не подлежу одступањима.

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

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

- a) у случају потпуне еквивалентности између одредби важећих ЈТП и одговарајућих ТСИ и
- b) под условом да скуп важећих ТСИ, у складу са којима су железничка возила или друга железничка средства добила дозволу, обухвата све аспекте предметних подсистема који чине саставни део возила и
- c) под условом да ТСИ не садрже отворена питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром и
- d) под условом да возило или друга железничка средства не подлежу одступањима.

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

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

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

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

#### Члан 4. Процедура

1. Техничко одобравање возила се врши на следећи начин:

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

б) или у две сукцесивне фазе, издавањем

1. одобрења за одређени тип возила,

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

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

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

## Члан 5.

### Надлежни орган

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

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

Забрањено је преношење надлежности на

- a) железничко предузеће
- b) управљача инфраструктуре,
- c) имаоца,
- d) лице задужено за одржавање (ЕСМ),
- e) пројектанта или произвођача железничких средстава који непосредно или посредно учествује у изради железничких средстава,

укључујући и филијале наведених лица.

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

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

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

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

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

е) Особље одговорно за оцењивање поседује:

- одговарајуће техничко и стручно образовање,
- задовољавајуће познавање захтева који се односе на оцењивање које врши, као и довољну праксу у вршењу тих оцењивања и
- способност за израду сертификата, извештаја и записа који представљају део формалног извештавања о извршеним оцењивањима.

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

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

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

4. Одредбе из тачке 3. примењују се по аналогији на органе који врше техничко одобравање.
5. Држава уговорница, путем обавештавања, или, по потреби, путем средстава предвиђеним правом Заједнице или правом држава које примењују право Заједнице на основу међународних споразума закључених са Европском заједницом, води рачуна о томе да Генерални секретар буде обавештен о телима одговорним за спровођење оцењивања, верификације и одобравања, уз назнаку области за коју је одговорно свако тело. Генерални секретар објављује и ажурира списак органа, њихових идентификационих бројева и области за које су одговорни.
6. Држава уговорница гарантује одговарајући надзор тела наведених у тачки 2. и повлачи надлежност телу које више не испуњава критеријуме наведене у тачки 3, и у том случају одмах о томе обавештава Генералног секретара.
7. Држава уговорница која сматра да орган за оцењивање или одобравање неке друге државе уговорнице, или тело којем је он пренео своју надлежност, не испуњава критеријуме наведене у тачки 3, може то питање да проследи Комисији стручњака за техничка питања која, у року од четири месеца, обавештава дотичну државу уговорницу о свим променама које је потребно извршити како би то тело задржало статус који му је био додељен. У вези са тим, Комисија стручњака за техничка питања

може да донесе одлуку да упути државу уговорницу да опозове или повуче одобрења издата на основу поступака спроведених од стране наведених тела или органа.

## Члан 6.

### Важење техничких сертификата

1. Технички сертификати издати од стране надлежног органа државе уговорнице у складу са овим Јединственим правилима, важе у свим другим државама уговорницама. Међутим, кретање и употреба на територији тих других држава подлежу условима наведеним у овом члану.
2. Одобрење за саобраћај омогућује железничким предузећима да користе возило само на инфраструктурама које су компатибилне са тим возилом у складу са његовим спецификацијама и другим условима одобрења; одговорност је железничког предузећа да то обезбеди.
3. Не доводећи у питање члан 3а, одобрење за саобраћај издато за возило које је у складу са свим важећим ЈТП, омогућује том возилу да се слободно креће на територији других држава уговорница под условом да
  - a) су сви основни захтеви обухваћени овим ЈТП и
  - b) да возило није предмет
    - посебног случаја или
    - отворених питања која се односе на техничку усаглашеност са инфраструктуром или
    - одступања.

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

4. a) Уколико је у држави уговорници издато одобрење за саобраћај за возило које
  - представља посебан случај, отворено питање које се односи на техничку усаглашеност са инфраструктуром или подлеже одступању, или
  - није у складу са ЈТП о возним средствима и свим другим меродавним одредбама, или

b) уколико сви основни захтеви нису обухваћени у ЈТП,

надлежни органи других држава могу затражити од подносиоца захтева додатне техничке информације као што су анализа ризика и/или испитивање возила пре издавања додатног одобрења за саобраћај.

За део возила који је у складу са ЈТП или са једним делом ЈТП, надлежни органи морају да прихвате верификације које су извршили други надлежни органи у складу са ЈТП. За други део возила надлежни органи морају у потпуности да узму

у обзир табелу еквивалентности предвиђену чланом 13. Јединствених правила АРТУ.

Испуњеност

- a) идентичних одредби и одредби које су проглашене еквивалентним,
  - b) одредби које се не односе на посебан случај и
  - c) одредби које се не односе техничку усаглашеност са инфраструктуром,
- неће се поново оцењивати.

5. Тачке 2. и 4. примењују се по аналозији на одобравање типа конструкције.

#### Члан 6а.

##### Признавање документације о поступку

1. Надлежни органи и тела, железничка предузећа, имаоци и управљачи инфраструктуре у свим државама уговорницама без одлагања признају оцењивање, декларације и остала документа израђена у складу са овим Јединственим правилима.
2. Уколико су захтев или одредба проглашени као еквивалентни у складу са чланом 13 Јединствених правила АРТУ, није потребно поново вршити већ спроведена и документована оцењивања и испитивања која се на то односе.

#### Члан 6б.

##### Признавање техничких и експлоатационих испитивања

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

## Члан 7.

### Прописи који се примењују на возила

1. Да би било одобрено за међународни саобраћај и да би задржало одобрење, железничко возило мора да буде у складу са:
  - a) ЈТП и
  - b) одредбама RID-а, где се примењују.
2. Уколико не постоје ЈТП који се примењују на подсистем, техничко одобравање се заснива на важећим националним техничким захтевима који се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ у држави уговорници у којој се подноси захтев за техничко одобравање.
3. Уколико ЈТП не обухватају све основне захтеве, или уколико су у питању посебни случајеви или отворена питања, техничко одобравање се заснива на
  - a) одредбама садржаним у ЈТП,
  - b) одредбама садржаним у RID-у, где се примењују и
  - c) важећим националним техничким захтевима који се примењују у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ.

## Члан 7а.

### Одступања

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

## Члан 8.

### Прописи који се примењују на железничку инфраструктуру

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



- b) одредбама садржаним у RID-у, уколико су применљиве.
- 2. Одобравање инфраструктуре и контрола њеног одржавања и даље се регулишу важећим одредбама у држави уговорници у којој се налази инфраструктура.
- 3. Чланови 7. и 7а примењују се по аналогији и на инфраструктуру.

#### Члан 9.

##### Прописи о саобраћају

- 1. Железничка предузећа која експлоатишу железничка возила одобрена за међународни саобраћај дужна су да поштују прописе који се односе на експлоатацију возила у међународном саобраћају, наведене у ЈТП.
- 2. Предузећа и управе које у државама уговорницама управљају инфраструктуром, укључујући и системе за безбедност и контролу саобраћаја, која је намењена и одговарајућа за употребу у међународном саобраћају, морају да поштују техничке прописе наведене у ЈТП и морају да их стално испуњавају приликом градње и управљања том инфраструктуром.

#### Члан 10.

Подношење захтева и издавање техничких сертификата и декларације и релевантни услови

- 1. Издавање техничког сертификата се односи на тип конструкције железничког возила или на само железничко возило.
- 2. Захтев за издавање техничког сертификата може да поднесе:
  - a) произвођач,
  - b) железничко предузеће,
  - c) ималац возила,
  - d) власник возила,
  - e) управљач инфраструктуре.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ново одобрење за саобраћај је неопходно у свим случајевима када предвиђени радови могу неповољно да утичу на општи ниво безбедности предметног подсистема. Уколико је потребно

ново одобрење, држава уговорница одлучује у којој мери одговарајуће одредбе ЈТП морају да се примене на пројекат.

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

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

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

Генерални секретар објављује достављене информације на Веб сајту Организације.

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

#### Члан 10а.

##### Правила за повлачење или суспендовање техничких сертификата

1. Уколико неки други надлежни орган државе уговорнице, а не онај који је издао (прво) одобрење за саобраћај, открије неусаглашеност, дужан је да о томе детаљно обавести (први) орган који је издао одобрење; уколико се неусаглашеност односи на дозволу за тип, о томе се такође обавештава орган који ју је издао.

2. Дозвола за коришћење може бити повучена:

- a) уколико железничко возило више није у складу са
  - прописима наведеним у ЈТП и важећим националним одредбама у складу са чланом 12. Јединствених правила АРТУ или
  - посебним условима за његово одобравање у складу са чланом 7а, или
  - прописима о конструкцији или опреми наведеним у RID-у или
- b) уколико ималац не испуни захтев надлежног органа да исправи недостатке у прописаном року или
- c) уколико се не испуне или не поштују прописи и услови који произилазе из ограниченог одобрења у складу са чланом 10, тачка 10.

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

4. Дозвола за коришћење се суспендује:

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

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

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

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

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

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

#### Члан 10б.

#### Правила оцењивања

#### и процедуре

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

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

## Члан 11.

### Технички сертификати и декларације

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

#### 2. Дозвола за тип

- a) наводи пројектанта и предвиђеног произвођача за тип конструкције железничког возила;
- b) садржи техничку документацију и документацију о одржавању у прилогу;
- c) уколико је потребно, наводи посебна ограничења и услове саобраћања за тип конструкције железничког возила и за железничка возила која одговарају том типу конструкције;
- d) садржи један или више извештаја о оцењивању у прилогу;
- e) уколико је потребно, наводи све издате декларације (о усаглашености и верификацији) које се на то односе ;
- f) наводи надлежни орган који је издао дозволу, датум издавања и садржи потпис надлежног органа;
- g) уколико је потребно, садржи рок важења.

#### 3. Дозвола за коришћење обухвата

- a) све информације наведене у тачки 2, и
- b) један или више идентификационих кодова једног или више возила обухваћених дозволом;
- c) информације о имаоцу једног или више железничких возила обухваћених дозволом на дан њеног издавања;

d) уколико је потребно, рок важења.

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

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

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

7. Дозволе и декларације се издају подносиоцу захтева.

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

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

## Члан 12.

### Јединствени обрасци

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

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

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

Члан 13

Регистри

1. Организација формира и ажурира регистар у виду банке електронских података који садржи информације о железничким возилима за које је издата дозвола за коришћење и типове конструкција за које је издата дозвола за тип. Регистар обухвата железничка возила одобрена за саобраћај у складу са чланом 19; он може да обухвата железничка возила која су одобрена само за национални саобраћај.
2. Банка података такође обухвата регистар који садржи информације о надлежним органима и телима којима је надлежност пренета у складу са чланом 5, као и акредитоване/признате контролоре у складу са чланом 15, тачка 2.
3. Комисија стручњака за техничка питања може одлучити да у банку података укључи друге податке који ће се користити у железничком саобраћају, као што су информације у вези са декларацијама, инспекцијама и одржавањем одобрених возила (укључујући и следећу предвиђену инспекцију), као и информације у вези са инцидентима и несрећама и регистрима у којима се наводи шифрирање возила, локацијама, железничким предузећима, имаоцима, управљачима инфраструктуре, радионицама, произвођачима, лицима задуженим за одржавање (ЕСМ), итд.
4. Комисија стручњака за техничка питања одређује техничку и функционалну архитектуру банке података, као и потребне податке, време и начин на који ће се подаци достављати, врсту права приступа и остале административне и организационе аспекте, укључујући и врсту структуре базе података која ће се примењивати. У сваком случају, генерални секретар мора без одлагања да буде обавештен о промени имаоца, лица задуженог за одржавање, повлачењу из саобраћаја, званичним имобилизацијама, суспензији и повлачењу дозвола, декларација и других докумената, као и о изменама извршеним на возилу које одступају од одобреног типа конструкције.
5. У циљу примене овог члана, Комисија стручњака за техничка питања ће узимати у обзир регистре успостављене од стране држава уговорница и регионалних организација како би се смањили сви прекомерни трошкови за заинтересоване стране, као што су регионалне организације, државе уговорнице, надлежни органи и индустрија. Како би се такође и трошкови за Организацију свели на минимум и у циљу добијања кохерентних система регистара, све заинтересоване стране ће са Организацијом усклађивати своје планове и развој регистара који улазе у поље примене ових Јединствених правила.
6. Подаци регистровани у банци података сматрају се *prima facie* доказом о техничком одобрењу железничког возила.
7. Комисија стручњака за техничка питања може одлучити да трошкове формирања и функционисања банке података у целости или делимично снесе корисници; достава и измена података ће бити бесплатни, док се за консултацију података може одредити плаћање таксе.

## Члан 14.

### Натписи и ознаке

1. Железничка возила одобрена за саобраћај морају имати

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

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

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

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

## Члан 15.

### Одржавање

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

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



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

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

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

3. Железничко предузеће је одговорно за безбедан саобраћај својих возова и дужно је да води рачуна да се возила која превозе правилно одржавају. У складу са тим, лице задужено за одржавање је дужно да обезбеди да се железничком предузећу ставе на располагање поуздане информације у вези са подацима и поступком одржавања, а железничко предузеће је дужно да лицу задуженом за одржавање на време достави податке и информације у вези са експлоатацијом тих возила и других железничких средстава за које је то лице задужено. У оба случаја, ти подаци и информације се наводе у Прилогу наведеном у тачки 2.
4. Лице задужено за одржавање возила које је одобрено дужно је да води и ажурира досије о одржавању који се односи на возило. Досије се ставља на располагање надлежном националном органу ради контроле.
5. Комисија стручњака за техничка питања може да усвоји смернице или прописе о сертификацији и контроли радионица за одржавање и о међусобном признавању сертификата и контроле. Прописи предвиђени овом тачком дефинисаће се у Прилогу уз ова Јединствена правила и чиниће њихов саставни део, а објављују се на веб сајту Организације.

#### Члан 16.

##### Несреће, инциденти и тешка оштећења

1. У случају несреће, инцидента или тешког оштећења железничких возила, све умешане стране (управљачи инфраструктуре, имаоци, лица задужена за одржавање, заинтересована железничка предузећа и, ако је потребно, други актери) дужни су да
  - a) без одлагања предузму све потребне мере како би омогућили безбедност железничког саобраћаја, поштовање животне средине и здравља људи, и
  - b) утврде узроке несреће, инцидента или тешког оштећења.

- 1a. Мерама предвиђеним у тачки 1. мора да се координира. Ту координацију је дужан да спроводи управљач инфраструктуре, осим уколико није другачије прописано важећим одредбама у дотичној држави. Поред истраге коју су дужне да спроведу умешане стране, држава уговорница може да захтева да се спроведе и независна истрага.
2. Сматра се да је возило тешко оштећено уколико више не може да се поправи мањом интервенцијом која би му омогућила да се прикључи композицији воза и да саобраћа на сопственим точковима без опасности по саобраћај. Уколико поправка може да се изврши у року краћем од седамдесет и два сата или уколико су укупни трошкови мањи од 0,18 милиона права повлачења, не сматра се да је дошло до тешког оштећења.
3. О несрећама, инцидентима, и тешким оштећењима се одмах обавештава надлежни орган или тело које је одобрило возило за саобраћај. Тај орган или тело може да захтева да се оштећено возило, које је евентуално већ поправљено, стави на увид како би се испитала важност одобрења за саобраћај. Уколико је потребно, поступак одобравања за саобраћај мора да се понови.
4. Државе уговорнице воде евиденције, објављују извештаје о истрази који обухватају њихове закључке и препоруке, обавештавају орган задужен за издавање одобрења и Организацију о узроцима несрећа, инцидента, и тешких оштећења у међународном саобраћају која су се десила на њиховој територији. Комисија стручњака за техничка питања може да проучи узроке озбиљних несрећа, инцидента, и тешких оштећења у међународном саобраћају у циљу да, уколико је могуће, унапреди прописе о конструкцији и експлоатацији железничких возила и других железничких средстава наведених у ЈТП и може, ако је потребно, у кратком року да наложи државама уговорницама да суспендују предметне дозволе за коришћење, дозволе за тип или издате декларације.
5. Комисија стручњака за техничка питања може да изради и усвоји додатна обавезујућа правила која се односе на истрагу несрећа, инцидента и тешких оштећења, захтеве у вези независних државних истражних органа као и образац и садржај извештаја. Она такође може да измени вредности/бројеве предвиђене у тачки 2. и у члану 2. под ff).

#### Члан 17.

##### Искључивање из саобраћаја и одбијање возила

1. Надлежни орган, друго железничко предузеће или управљач инфраструктуре не могу одбити или искључити из саобраћаја железничка возила како би их спречили да саобраћају на компатибилним железничким инфраструктурама уколико су она у складу са овим Јединственим правилима, прописима из ЈТП, евентуалним посебним условима за одобравање дефинисаним од стране органа за одобравање, као и прописима о конструкцији и експлоатацији из RID-а.
2. Право надлежног органа да испита возило и да га искључи из саобраћаја се не доводи у питање уколико се посумња у непоштовање тачке 1; међутим, требало би што пре извршити испитивање које омогућује да се добију прецизне информације, а у сваком случају у року од двадесет и четири сата.

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

#### Члан 18.

##### Непоштовање прописа

1. Изузимајући тачку 2. и члан 10а, тачка 4, под с), правне последице које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и ЈТП регулишу се важећим одредбама у држави уговорници чији је надлежни орган доделио прво одобрење за саобраћај, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.
2. Последице у области грађанског и кривичног права које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и ЈТП регулишу се, што се тиче инфраструктуре, важећим одредбама у држави уговорници у којој управљач инфраструктуре има седиште, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.

#### Члан 19.

##### Прелазне одредбе

1. Члан 3. тачка 1. се примењује на унапређена, обновљена и постојећа возила. Прелазне одредбе наведене у овом члану односе се на возила која су одобрена за међународни саобраћај у складу са RIV и RIC или другим меродавним међународним споразумима и која су у складу са тим обележена.
2. На дан ступања на снагу ових Јединствених правила, постојећа возила са ознакама RIV или RIC које доказују њихову усаглашеност са техничким одредбама споразума RIV 2000 (издање ревидовано 1. јануара 2004) или споразума RIC, одобрена од једне државе уговорнице, сматрају се одобреним за саобраћај на мрежама држава уговорница под условом да су компатибилна са железничким инфраструктурама (што се одређује ознакама на вагону).
- 2а. Постојећа возила која немају ознаке RIV или RIC, већ су одобрена за саобраћај и обележена у складу са билатералним или мултилатералним споразумима између држава уговорница о којима је Организација обавештена, такође се сматрају одобреним за саобраћај на мрежама које покрива предметни споразум.
3. Прелазно одобрење у складу са тачкама 2 и 2а важи све док возилу не затреба ново одобрење у складу са чланом 10, тачка 11.
4. Натписи RIV, RIC или друге ознаке на возилу прихваћене од стране Комисије стручњака за техничка питања, као и подаци похрањени у бази података предвиђеној чланом 13, сматрају се довољним доказима о одобравању. Свака недозвољена измена ове ознаке се сматра преваром и подлеже судском гоњењу у складу са националним законодавством.
5. Без обзира на ову прелазну одредбу, возило и његова документација морају да буду у складу са важећим одредбама ЈТП у вези са обележавањем и одржавањем; такође мора да се гарантује усаглашеност са важећим одредбама RID-а, где је то потребно. Комисија стручњака за техничка питања може такође

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

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

## Члан 20.

### Спорови

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

АТМФ (Додатак Г уз СОТІФ 1999)

Јединствена правила утврђена у складу са чланом 15, став 2

СЕРТИФИКАЦИЈА И КОНТРОЛА ЛИЦА ЗАДУЖЕНИХ ЗА ОДРЖАВАЊЕ (ЕСМ)

Образложење:

Текстови ових ЈПП приказаних у две колоне идентични су као одговарајући текстови прописа Европске уније. Текстови приказани у две колоне се разликују; колона са леве стране садржи ЈПП, док десна колона приказује текст из одговарајућих прописа ЕУ. Текст у десној колони је информативног карактера и није део прописа ОТИФ-а.

ОТИФ ЈПП

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

0.1 ЕКВИВАЛЕНТНОСТ

Након усвајања од стране Комисије стручњака за техничка питања, прописи ОТИФ-а обухваћени овим документом сматрају се еквивалентним са одговарајућим прописима ЕУ у смислу члана 3а, став 5, АТМФ.

Еквивалентним се не сматрају такозване „добровољне изјаве“ које су правно признате од стране ЕУ на основу члана 12(6) уредбе ЕУ која се односи на лица задужена за одржавање (ЕСМ) јер не испуњавају услов из члана 15, став 2, АТМФ, којим се захтева да ЕСМ сертификати буду издати од стране спољних контролора.

0.2 СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Члан 13

Овај прилог АТМФ ступа на снагу у складу са чланом 35. СОТИФ-а 1999. Датум ступања на снагу биће објављен на web сајту Организације.

Ова уредба ступа на снагу 20. дана од дана објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

0.3 ПРЕЛАЗНЕ ОДРЕДБЕ

Видети поглавље 12.

1. СВРХА

Члан 1

Овим прописом успоставља се систем за сертификацију лица задужених за одржавање (ЕСМ) теретних кола

у складу са захтевима наведеним у члану 15, став 2, АТМФ, као што је наведено у члану 14а Директиве 2004/49/ЕЗ.

Сврха система за сертификацију је да се обезбеде докази којима се потврђује да је лице задужено за одржавање успоставило сопствени систем за одржавање и да је у

<sup>1</sup> Уредба Комисије (ЕУ) бр. 445/2011 од 10. маја 2011. о систему сертификације лица задужених за одржавање теретних кола којом се мења и допуњује Уредба (ЕЗ) бр. 653/2007

OTIF ЈТП

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

стању да испуни захтеве утврђене овим прописом гарантујући тако да су теретна кола за чије је одржавање задужено у стању које обезбеђује сигуран саобраћај.

Члан 2

## 2. ПОЉЕ ПРИМЕНЕ

2.1 Систем сертификације примењује се на сва лица задужена за одржавање теретних кола која су предвиђена за коришћење на железничкој мрежи држава уговорница. | унутар Уније.

2.2 Радионице за одржавање или било која друга организација која је на себе преузела део функција наведених у поглављу 4 | члану 4.  
могу на добровољној бази да примењују систем сертификације, у складу са начелима наведеним у поглављу 8 | члану 8.  
и Анексу I.

2.3 Упућивање на управљача инфраструктуре у поглављима 5, 7 и 12 | члановима 5, 7. и 12.  
односи се на коришћење теретних кола за превоз грађевинског материјала или материјала намењеног за одржавање инфраструктуре. Уколико управљач инфраструктуре користи теретна кола у те сврхе, сматра се да то чини у својству железничког предузећа.

## 3. ДЕФИНИЦИЈЕ

Члан 3

3.1 У сврхе овог прописа, примењују се дефиниције утврђене у АТМФ и АРТУ. | члану 3. Директиве 2004/49/ЕЗ

3.2 Поред тога, примењују се и следеће дефиниције:

(а) „акредитација” значи

у овом Прилогу АТМФ: потврду националног тела за акредитацију да тело за оцену усаглашености испуњава услове утврђене техничким стандардима (АРТУ, члан 2. е) потврђеним у складу са чланом 5. АРТУ и, евентуално, било које друге додатне захтеве, укључујући и оне утврђене у релевантним секторским програмима<sup>2</sup> (видети тачку (i) у наставку текста), за обављање специфичне активности која се односи на оцену усаглашености;

акредитација дефинисана у члану 2(10) Уредбе (ЕЗ) бр. 765/2008<sup>3</sup>;

(б) „ЕСМ сертификат” означава сертификат који се издаје лицу задуженом за одржавање у сврхе наведене у члану 15. став 2, АТМФ; | члану 14а(4) Директиве 2004/49/ЕЗ;

<sup>2</sup> Приликом усвајања ових ЈТП, Комисија стручњака за техничка питања одлучила је да ће на свом (првом) заседању 2012. године прописати правила за додатне захтеве и секторске системе за акредитацију који могу да се усвоје и укључе у прописе ОТИФ-а као правне одредбе.

<sup>3</sup> Службени лист ЕУ L 218, 13.8.2008, стр. 30.

OTIF JTP

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

- (c) „сертификационо тело” означава тело пријављено Генералном секретару у складу са поглављем 10 овог Прилога, одговорно за сертификацију лица задужених за одржавање, на основу критеријума наведених у Анексу II;
- (d) „теретна кола” означавају возила без сопственог погона намењена превозу робе или других материјала који се користе за грађевинске активности или одржавање инфраструктуре;
- (e) „радионица за одржавање” означава лице које своју делатност обавља у сталном објекту или на терену и поседује особље, укључујући и руководеће особље, алате и постројења, и установљен је у циљу одржавања возила, делова, компонената или подскопова возила;
- (f) „повратак из радионице” означава гаранцију коју лицу задуженом за управљање одржавањем колског парка даје лице које обавља одржавање потврђујући тиме да су радови на одржавању обављени у складу са налозима за одржавање;
- (g) „враћање у експлоатацију” означава гаранцију, засновану на повратку из радионице, коју кориснику, као што је железничко предузеће или ималац, даје лице задужено за одржавање потврђујући тиме да су сви потребни радови на одржавању обављени и да кола, која су претходно повучена из експлоатације, поново могу безбедно да се користе, уз евентуална привремена органичења.
- (h) „ризик” означава степен учесталости несрећа и инцидената са штетним исходом (насталих услед опасних ситуација) и степен озбиљности те штете;
- (i) „анализа ризика” означава систематско коришћење свих расположивих информација у циљу откривања опасности и процене ризика;
- (j) „процена ризика” означава процедуру засновану на анализи ризика којом се утврђује да ли је постигнут прихватљив ниво ризика;
- (k) „оцена ризика” означава свеобухватни поступак који укључује анализу ризика и процену ризика;
- (l) „контрола ризика” (која се такође назива и „управљање ризиком”) означава систематску примену управљачких политика, процедура и пракси на активности везане за анализу, процену и контролу ризика;
- (m) „безбедност” означава одсуство неприхватљивог ризика од штете;
- (n) „секторски системи за акредитацију” означавају скуп критеријума којима се утврђују техничке спецификације неопходне за достизање потребног нивоа стручне оспособљености у областима у којима постоје специфични захтеви везани за технологију, здравље и безбедност или животну средину, или било који други аспект заштите јавног интереса.<sup>4</sup>
- ...секторски системи означавају техничке спецификације неопходне за достизање потребног нивоа стручне оспособљености који захтева законодавство Заједнице везано за хармонизацију у областима у којима постоје специфични захтеви везани за технологију, здравље и безбедност или животну средину, или било који други аспект заштите јавног

Уредба  
Комисије  
2009/352  
/ЕЗ  
члан 3,  
тачка 1-6

Уредба  
(ЕЗ) бр.  
765/  
2008 чл.  
13 (3)

<sup>4</sup> Европска сарадња за акредитацију утврђује такве критеријуме. <http://www.european-accreditation.org> Видети такође фусноту 2.

#### 4. СИСТЕМ ОДРЖАВАЊА

Члан 4

##### 4.1 Систем одржавања обухвата следеће функције:

- (a) функцију управљања која подразумева надзор и координацију функција одржавања наведених у тачкама од (b) до (d) и гаранцију да су теретна кола која се користе у железничком систему у безбедном стању;
- (b) функцију развоја одржавања која служи за управљање документацијом везаном за одржавање, укључујући и управљање њеном структуром, на основу пројектних и експлоатационих података, као и на основу радних карактеристика и искуства;
- (c) функција управљања одржавањем колског парка која се састоји од управљања повлачењем теретних кола ради одржавања и њиховим враћањем у експлоатацију након обављеног одржавања; и
- (d) функција извршења одржавања која подразумева обављање захтеваних радова на техничком одржавању теретних кола или њихових делова, укључујући израду документације за повратак из радионице.

4.2 Лице задужено за одржавање води рачуна о томе да све функције наведене у одељку 4.1. у испуњавају захтеве и критеријуме за оцену утврђене у Анексу III.

4.3 Лице задужено за одржавање само обавља функцију управљања, али може да ангажује друге организације за обављање функција одржавања наведених у тачкама од (b) до (d) одељка 4.1, или делова тих функција, у складу са одредбама из поглавља 8. Уколико се одлучи за ангажовање спољних партнера, лице задужено за одржавање дужно је да обезбеди поштовање начела утврђених у Анексу I.

4.4 Без обзира на облик уговорене спољне сарадње, лице задужено за одржавање одговорно је за резултат радова на одржавању којима управља и дужно је да успостави систем за контролу реализације тих активности.

#### 5. ОДНОСИ ИЗМЕЂУ СТРАНА КОЈЕ УЧЕСТВУЈУ У ПОСТУПКУ ОДРЖАВАЊА

Члан 5

5.1 Железничко предузеће или управљач инфраструктуре води рачуна о томе да теретна кола која користи у експлоатацији, пре поласка, имају сертификовано лице задужено за одржавање и да је коришћење кола обухваћено сертификатом.

5.2 Све стране које учествују у одржавању размењују меродавне информације које се тичу одржавања у складу са критеријумима наведеним у одељцима I.7 и I.8 Анекса III.

5.3 Након успостављања уговорних односа, железничко предузеће може, у оперативне сврхе, да захтева информације о одржавању теретних кола. Лице задужено за одржавање теретних кола на такве захтеве одговара, било директно, било посредством других уговорних страна.

5.4 Након успостављања уговорних односа, лице задужено за одржавање може да захтева информације о експлоатацији теретних кола. Железничко предузеће или управљач инфраструктуре на такве захтеве одговара, било директно, било посредством других уговорних страна.

5.5 Све уговорне стране размењују информације о неправилностима у раду, несрећама, инцидентима, избегнутим несрећама и другим опасним догађајима везаним за безбедност, као и о могућим ограничењима у коришћењу теретних кола.

5.6 Сертификати лица задужених за одржавање прихватају се као доказ о способности



OTIF ЖТП

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

железничког предузећа или управљача инфраструктуре да испуни захтеве везане за одржавање и контролу извођача радова и добављача,

и то:

Б.1 Постоје процедуре за утврђивање захтева/стандарда/поступака везаних за одржавање на основу података о безбедности и намене возних средстава.

Б.2 Постоје процедуре за прилагођавање периодичности одржавања у складу са врстом и обимом услуге и/или подацима о возним средствима.

Б.3 Постоје процедуре којима се гарантује да су одговорности везане за одржавање јасно дефинисане, утврђује стручна оспособљеност неопходна за обављање послова одржавања и додељују одговарајући нивои одговорности.

Ц.1 Постоје процедуре за проверу стручне оспособљености извођача радова (укључујући и подизвођаче) и добављача,

осим уколико национално тело за безбедност не утврди да постоји значајан ризик на пољу безбедности.

наведене у Анексу II, тачке Б.1, Б.2, Б.3 и Ц.1, Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1158/2010 од 9. децембра 2010.<sup>5</sup> о заједничкој безбедносној методи за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за превоз железницом и Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1169/2010 од 10. децембра 2010.<sup>6</sup> о заједничкој безбедносној методи за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром,

- 5.7 Уколико уговорна страна, посебно железничко предузеће, има оправдан разлог да верује да одређено лице задужено за одржавање не испуњава захтеве наведене у АТМФ, важећим ЖТП, другим важећим прописима СОТИФ-а, као што су RID или досије о одржавању за свака кола појединачно

члану 14а(3) Директиве 2004/49/ЕЗ

или захтеве о сертификацији утврђене овим прописом, у најкраћем могућем року о томе обавештава сертификационо тело. Сертификационо тело предузима одговарајуће мере како би проверило да ли је тврдња о неиспуњавању захтева оправдана и обавештава укључене стране (укључујући, ако је потребно, надлежно национално тело за безбедност) о резултатима своје истраге.

- 5.8 Уколико дође до промене лица задуженог за одржавање, ималац регистрације, односно лице које је поднело захтев за регистрацију или за последњу измену регистрације,

(видети одељак 3.2. прописа ОТИФ А 94-20/1.2009, у вези са националним регистрима возила),

као што је наведено у члану 33(3) Директиве 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета,

благовремено о томе обавештава тело за регистрацију,

као што је дефинисано у члану 4(1) Одлуке Комисије 2007/756/ЕЗ,

како би то тело могло да ажурира национални регистар возила.

Претходно лице задужено за одржавање доставља документацију о одржавању имаоцу регистрације или новом лицу задуженом за одржавање.

Претходно лице задужено за одржавање ослобођено је одговорности након што се

<sup>5</sup> Службени лист ЕУ L 326, 10.12.2010, стр. 11.

<sup>6</sup> Службени лист ЕУ L 327, 11.12.2010, стр. 13.

OTIF JTP

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

испише из националног регистра возила. Уколико на дан исписа из регистра претходног лица задуженог за одржавање ниједно ново лице није потврдило да прихвата статус лица задуженог за одржавање, регистрација возила се суспендује.

## 6. СЕРТИФИКАЦИОНА ТЕЛА

Члан 6

6.1 ЕСМ сертификате додељује било које надлежно сертификационо тело изабрано од стране лица задуженог за одржавање које подноси захтев за сертификацију.

6.2 Државе уговорнице | Државе чланице  
воде рачуна о томе да сертификациона тела поштују опште критеријуме и начела утврђене у Анексу II, као секторске акредитационе системе који из њих проистичу.

6.3 Државе уговорнице | Државе чланице  
предузимају све неопходне мере како би обезбедиле да одлуке које доносе сертификациона тела подлежу судској контроли.

6.4 У циљу усклађивања приступа разматрању захтева, сертификациона тела међусобно сарађују, како унутар држава уговорница, тако и са телима из | држава чланица, тако и са телима из других држава уговорница. | других држава чланица Уније.

6.5 Генерани секретар | Агенција  
организује и олакшава сарадњу између сертификационих тела.

## 7. СИСТЕМ ЗА СЕРТИФИКАЦИЈУ ЛИЦА ЗАДУЖЕНИХ ЗА ОДРЖАВАЊЕ

Члан 7

7.1 Сертификација се заснива на оцени способности лица задуженог за одржавање да испуни одговарајуће захтеве из Анекса III, као и да их доследно примени. Она обухвата систем надзора којим се гарантује да лице задужено за одржавање испуњава одговарајуће захтеве и након доделе ЕСМ сертификата.

7.2 Лица задужена за одржавање подnose захтеве за сертификацију користећи одговарајући образац из Анекса IV уз документоване доказе о процедурама наведеним у Анексу III. У најкраћем могућем року достављају и све додатне информације које од њих захтева сертификационо тело. Приликом разматрања захтева, тела за сертификацију примењују захтеве и критеријуме за оцену утврђене у Анексу III.

7.3 Сертификационо тело доноси одлуку најкасније четири месеца након што му лице задужено за одржавање које подноси захтев за издавање сертификата достави све потребне и додатне информације. Пре издавања сертификата, сертификационо тело обавља потребну оцену на једној или више локација на којима лице задужено за одржавање обавља своју делатност. Одлука о додели сертификата доставља се лицу задуженом за одржавање на одговарајућем обрасцу из Анекса V.

7.4 ЕСМ сертификат важи највише пет година. Ималац сертификата без одлагања обавештава сертификационо тело о свим значајним изменама у односу на околности у којима му је додељен првобитни сертификат како би омогућио сертификационом телу да донесе одлуку о евентуалној измени, обнављању или повлачењу сертификата.

7.5 Сертификационо тело детаљно наводи разлоге на којима се заснива свака од његових одлука. Сертификационо тело о својој одлуци и разлозима обавештава лице задужено за одржавање, достављајући му информације о процедури, року за подношење жалбе и подацима за контакт жалбеног тела.

OTIF JTP

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

- 7.6 Сертификационо тело најмање једном годишње, на изабраним географски и функционално репрезентативним локацијама, обавља надзор свих активности лица задужених за одржавање којима је доделило сертификат како би проверило да ли та лица још увек задовољавају критеријуме наведене у Анексу III.
- 7.7 Уколико сертификационо тело утврди да лице задужено за одржавање више не испуњава захтеве на основу којих му је издат ЕСМ сертификат, тада се заједно са лицем задуженим за одржавање договара о плану за побољшање његовог рада, ограничава обим примене сертификата или суспендује сертификат, у зависности од степена неусаглашености.

У случају континуираног неиспуњавања захтева за сертификацију или неспровођења плана за побољшање рада, сертификационо тело ограничава или одузима ЕСМ сертификат, износећи разлоге за своју одлуку и достављајући информације о процедури, року за подношење жалбе и подацима за контакт жалбеног тела.

7.8 (Резервисано)

Уколико железничко предузеће или управљач инфраструктуре поднесе захтев за сертификат о безбедности за превоз или сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, следеће одредбе примењују се на теретна кола која користи:

- (a) уколико теретна кола одржава подносилац захтева, он уз свој захтев доставља важећи ЕСМ сертификат, уколико постоји, или се његова способност да обавља функцију лица задуженог за одржавање оцењује у оквиру његовог захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром;
- (b) уколико теретна кола одржавају друга лица, а не подносилац захтева, подносилац захтева помоћу свог система управљања безбедношћу обезбеђује контролу свих ризика везаних за његову активност, укључујући и коришћење тих кола, при чему се примењују посебно одредбе члана 5. ове уредбе.

Сертификациона тела и национална тела за безбедност активно размењују мишљења у свим околностима како би се избегло понављање поступка оцене.

OTIF JTP

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

8. СИСТЕМ ЗА СЕРТИФИКАЦИЈУ ФУНКЦИЈА ОДРЖАВАЊА ПОВЕРЕНИХ СПОЉНИМ ПАРТНЕРИМА Члан 8

8.1 Уколико лице задужено за одржавање одлучи да за обављање једне или више функција наведених у одељку 4.1, тачке (b), (c) и (d), или дела тих функција, ангажује спољне партнере, добровољна сертификација извођача радова у духу систему сертификације овог прописа ствара претпоставку о усаглашености лица задуженог за одржавање са важећим захтевима наведеним у Анексу III, уколико су ти захтеви обухваћени добровољним сертификатом извођача радова. У недостатку таквог сертификата, лице задужено за одржавање дужно је да сертификационом телу покаже на који начин испуњава све захтеве из Анекса III везане за функције за које одлучи да ангажује спољне партнере.

8.2 Сертификат за функције одржавања поверене спољним партнерима, или делове тих функција, издају Сертификациона тела у складу са истим процедурама наведеним у поглављима 6, 7 и одељку 10.3, прилагођеним специфичном случају подносиоца захтева. Сертификати су важећи у свим државама уговорницама.

Унији.

Приликом разматрања захтева за издавање сертификата који се односе на функције одржавања поверене спољним партнерима, или делове тих функција, сертификациона тела примењују начела утврђена у Анексу I.

9. УЛОГА НАДЗОРА

Члан 9

Уколико национално тело за безбедност има оправдан разлог да верује да одређено лице задужено за одржавање не испуњава захтеве из

АТМФ, важећих ЈТП, других важећих прописа СОТIF-а, као што је RID,

члана 14а(3) Директиве 2004/49/ЕЗ

или захтеве везане за сертификацију из овог прописа, тада оно без одлагања доноси неопходну одлуку и обавештава

генералног секретара,

Комисију, Агенцију,

друге надлежне органе, сертификационо тело и друге заинтересоване стране о својој одлуци.

10. ДОСТАВЉАЊЕ ИНФОРМАЦИЈА ГЕНЕРАЛНОМ СЕКРЕТАРУ

КОМИСИЈИ И АГЕНЦИЈИ

Члан 10

10.1 Најкасније

три месеца од дана ступања на снагу овог Прилога уз АТМФ, све државе уговорнице обавештавају генералног секретара о сертификационим телима са седиштем на њиховој територији и,

30. новембра 2011, државе чланице обавештавају Комисију

о томе да ли су та сертификациона тела акредитована тела, призната тела или национална тела за безбедност. Оне такође о свим изменама везаним за тај статус обавештавају

генералног секретара

Комисију

у року од месец дана од настанка измене.

10.2 Најкасније

OTIF JTP	Одговарајући текст прописа ЕУ <sup>1</sup>	ЕУ реф.
три месеца од датума ступања на снагу овог Прилога уз АТМФ, све државе уговорнице обавештавају генералног секретара о признатим сертификационим телима са седиштем на њиховој територији.	31. маја 2012, државе чланице обавештавају Агенцију о признатим сертификационим телима.	
Акредитациона тела (такође) директно обавештавају генералног секретара о акредитованим телима за сертификацију. У случају било какве измене, обавештење се такође доставља генералном секретару у року од месеца дана од настанка измене.	као што је утврђено Уредбом (ЕЗ) бр. 765/2008 обавештава Агенцију Агенцији	
10.3 Сертификациона тела обавештавају генералног секретара	Агенцију	
о свим издатим, измењеним и допуњеним, обновљеним и одузетим ЕСМ сертификатима или сертификатима за специфичне функције у складу са одељком 4.1, у року од недељу дана од доношења одлуке, користећи обрасце из Анекса V.		
10.4 Генерални секретар	Агенција	
води евиденцију о свим достављеним информацијама у складу са 10.2 и 10.3 и ставља их на располагање јавности.		
11. (Резервисано)	ИЗМЕНА И ДОПУНА УРЕДБЕ (ЕЗ) Члан 11 БР. 653/2007 Анекс I Уредбе (ЕЗ) бр. 653/2007 заменен је текстом наведеним у Анексу VI ове уредбе.	
12. ПРЕЛАЗНЕ ОДРЕДБЕ		Члан 12
12.1 Следеће прелазне одредбе примењују се не доводећи у питање поглавље 9:		
12.2 Почев од		
три месеца након датума ступања на снагу овог Прилога уз АТМФ, сви ЕСМ сертификати издају се лицима задуженим за одржавање теретних кола у складу са овим прописом.	31. маја 2012,  не доводећи у питање члан 14а(8) Директиве 2004/49/ЕЗ.	
12.3 Сертификати издати од стране сертификационог тела најкасније		
три месеца од датума ступања на снагу овог Прилога уз АТМФ, на основу начела и критеријума еквивалентних са онима из Меморандума о разумевању којим се утврђују основна начела заједничког система за сертификацију лица задужених за одржавање теретних кола, потписаног (од стране држава чланица) 14. маја 2009 (MoU), признају се као еквивалентни са ЕСМ сертификатима издатим у складу са овим прописом у оквиру њиховог првобитног периода важења, а најкасније до 31. маја 2015.	31. маја 2012,	
12.4 Сертификати издати лицима задуженим за одржавање од стране сертификационог тела		

OTIF JTP

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

ЕУ  
реф.

најкасније

у року од три месеца од датума ступања на снагу овог Прилога уз АТМФ

31. маја 2012.

на основу националних закона који су постојали пре ступања на снагу овог прописа, а који су еквивалентни са овим прописом, посебно са поглављима 6 и 7. и Додацима I и III, признају се као еквивалентни са ЕСМ сертификатима издатим у складу са овим прописом у оквиру њиховог првобитног периода важења, и то најкасније до 31. маја 2015.

- 12.5 Сертификати издати радионицама за одржавање најкасније до 31. маја 2014. у складу са националним законима који су постојали пре ступања на снагу овог прописа, а који су еквивалентни са овим прописом, признају се као еквивалентни са сертификатима издатим радионицама за одржавање које на себе преузимају функцију извршења одржавања у складу са овим прописом у оквиру њиховог првобитног периода важења, а најкасније до 31. маја 2017.

- 12.6 Не доводећи у питање ставове од 12.3. до 12.5, лица задужена за одржавање теретних кола треба да буду сертифицирана у складу са овим прописом најкасније до 31 маја 2013.

**Напомена:** Добровољне изјаве не испуњавају услов из члана 15, став 2, АТМФ, у којем се наводи следеће: „Лица задужена за одржавање теретних кола морају да поседују важећи сертификат издат од стране спољног контролора акредитованог/признатог у једној од држава уговорница”.

Не доводећи у питање ставове од 3 до 5, лица задужена за одржавање теретних кола уписана у национални регистар возила најкасније 31. маја 2012, сертифицију се у складу са овом уредбом најкасније 31. маја 2013. Током тог периода, добровољне изјаве о усаглашености лица задужених за одржавање са меродавним захтевима ове уредбе или Меморандума о разумевању којим се утврђују основна начела заједничког система сертификације лица задужених за одржавање теретних кола, потписан од стране држава чланица 14. маја 2009. признаје се као еквивалентна са ЕСМ сертификатом издатим у складу са овом уредбом.

- 12.7 (Резервисано)

Железничка предузећа и управљачи инфраструктуре који су већ сертифицирани у складу са члановима 10. и 11. ЕУ Директиве 2004/49/ЕЗ<sup>7</sup> најкасније до 31. маја 2012. не морају да подносе захтев за ЕСМ сертификат за првобитни период важења свог сертификата како би обезбедили одржавање теретних кола за која су одговорни у својству лица задужених за одржавање.

<sup>7</sup> Директива ЕУ 2004/49/ЕЗ од 24.04.2004, измењена и допуњена Директивом ЕУ 2008/110/ЕЗ од 16.12.2008.

Анекс I

Начела која се примењују на организације које подносе захтев за издавање сертификата за обављање функција одржавања за које су ангазоване од стране лица задуженог за одржавање

1. За сертификацију лица или организације која преузима на себе једну или више функција одржавања лица задуженог за одржавање (развој одржавања, управљање одржавањем колског парка, извршавање одржавања) или делове тих функција, примењују се следећи захтеви и критеријуми за оцену из Анекса III:
  - (a) захтеви и критеријуми за оцену наведени у одељку I Анекса III, прилагођени врсти организације и обиму услуга;
  - (b) захтеви и критеријуми за оцену којима се описује једна или више специфичних функција одржавања.
  
2. Приликом сертификације радионице за одржавање која на себе преузима функцију извршења одржавања, примењују се следећи захтеви и критеријуми за оцену из Анекса III:
  - (a) захтеви и критеријуми за оцену наведени у одељку I Анекса III, који морају бити прилагођени специфичној активности радионице за одржавање која обезбеђује функцију извршења одржавања;
  - (b) поступци којима се описује функција извршења одржавања.

Анекс II

Критеријуми за акредитацију или признавање сертификационих тела која обављају оцену и доделу ЕСМ сертификата

1. ОРГАНИЗАЦИЈА

Сертификационо тело мора да достави документа о својој организационој структури, приказујући дужности, одговорности и надлежности руководећег особља, особља које обавља сертификацију, као и евентуалних комисија. Уколико сертификационо тело чини саставни део правног лица, организациона структура мора да обухвата приказ хијерархије запослених и односа са другим саставним деловима истог правног лица.

2. НЕЗАВИСНОСТ

Сертификационо тело мора да буде организационо и функционално независно у доношењу одлука од железничких предузећа, управљача инфраструктуре, ималаца возила, произвођача и лица задужених за одржавање и не сме да пружа сличне услуге.

Независност особља одговорног за контролу сертификације мора да буде гарантована. Запослени не смеју да буду плаћени на основу броја обављених контрола или резултата тих контрола.

3. СТРУЧНОСТ

Сертификационо тело и његови запослени морају да поседују потребне стручне способности, нарочито у погледу организације одржавања теретних кола и одговарајућих система за одржавање.

Сертификационо тело мора да докаже:

- (a) солидно искуство у оцени система управљања;
- (b) познавање важећих законских захтева.

Тим формиран у циљу надзора лица задужених за одржавање мора да поседује искуство у одговарајућим областима, а посебно мора да докаже:

- (a) одговарајуће познавање и разумевање важећег законодавства СОТИФ-а и осталих закона који се примењују на лица задужена за одржавање и лица која обављају друге функције одржавања наведене у поглављу 4. Прилога А уз АТМФ; европског законодавства;
- (b) одговарајуће техничко знање;
- (c) најмање три године искуства у одржавању уопште;
- (d) довољно искуство у одржавању теретних кола или бар у одржавању у оквиру сличних индустријских сектора.

4. НЕПРИСТРАСНОСТ

Одлуке сертификационог тела морају бити засноване на објективним доказима о усаглашености или неусаглашености које је то тело утврдило и не смеју да буду под утицајем других интереса или других страна.

5. ОДГОВОРНОСТ



Сертификационо тело није дужно да гарантује сталну усаглашеност са захтевима за сертификацију.

Сертификационо тело одговорно је за процену објективности доказа на којима се заснива његова одлука о сертификацији.

#### 6. ТРАНСПАРЕНТНОСТ

Сертификационо тело дужно је да обезбеди приступ одговарајућим и благовременим информацијама о поступцима контроле и сертификације или објављивање тих информација. Такође је у обавези да обезбеди информације о статусу сертификата (укључујући доделу, проширење, одржавање, обнављање, суспензију, смањење обима или одузимање сертификата) свих организација у циљу задобијања поверења у интегритет и веродостојност поступка сертификације. Транспарентност је начело које подразумева омогућавање приступа одговарајућим информацијама или њиховог објављивања.

#### 7. ПОВЕРЉИВОСТ

Како би имало привилегован приступ информацијама потребним за адекватну оцену усаглашености са захтевима за сертификацију, сертификационо тело дужно је да чува у тајности све комерцијалне информације о клијенту.

#### 8. ОДГОВАРАЊЕ НА ЖАЛБЕ

Сертификационо тело мора да установи процедуру за решавање по жалбама на одлуке и друге активности везане за сертификацију.

#### 9. ОДГОВОРНОСТ И ФИНАНСИРАЊЕ

Сертификационо тело мора да буде у стању да докаже да је проценило ризике који проистичу из његових активности везаних за сертификацију и да поседује одговарајуће механизме (укључујући осигурање или резерве) за покривање обавеза које проистичу из његове делатности у свим областима његове активности и на свим географским просторима на којима обавља делатност.

Анекс III

Захтеви и критеријуми за оцену за организације које подносе захтеве за ЕСМ сертификат или сертификат за обављање функција одржавања за које их је ангажовало лице задужено за одржавање

I. *Захтеви и критеријуми за оцену везани за функцију управљања*

1. *Руковођење — посвећеност развоју и успостављању система одржавања у оквиру организације и сталном унапређењу његове ефикасности*

Организација мора да поседује процедуре којима се:

- (a) утврђује политика одржавања прилагођена врсти организације и обиму услуга која је одобрена од стране главног извршног директора организације или његовог представника;
- (b) омогућује утврђивање безбедносних циљева у складу са законским оквирима, врстом организације, обимом услуга и одговарајућим ризицима;
- (c) оцењују њен глобални учинак у погледу безбедности у односу на њене корпоративне безбедносне циљеве;
- (d) утврђују планови и процедуре за реализацију циљева безбедности;
- (e) обезбеђују потребна средства за спровођење свих поступака неопходних за испуњавање захтева из овог прилога;
- (f) утврђује утицај других активности управљања на систем одржавања;
- (g) гарантује да су чланови више управе свесни резултата праћења и контроле радног учинка и да преузимају потпуну одговорност за уношење измена у систем одржавања;
- (h) гарантује да се запослени и њихови представници на одговарајући начин заступају и консултују приликом утврђивања, развоја, праћења и анализе безбедносних аспеката свих за то везаних поступака у које је укључено особље.

2. *Оцена ризика — структуриран приступ оцени ризика везаних за одржавање теретних кола, укључујући и оне који директно проистичу из радних поступака и активности других организација или лица и утврђивање одговарајућих мера за контролу ризика*

2.1 Организација мора да поседује процедуре за:

- (a) анализу ризика везаних за обим послова које обавља организација, укључујући и ризике који проистичу из оштећења, неусаглашености конструкције или неправилности у раду насталих током века трајања;
- (b) процену ризика наведених у тачки (a);
- (c) израду и успостављање мера за контролу ризика.

2.2 Организација мора да поседује одговарајуће процедуре и решења како би препознала потребу и обавезу да сарађује са имаоцима, железничким предузећима, управљачима инфраструктуре или другим заинтересованим странама.

2.3 Организација мора да поседује процедуре за оцену ризика како би управљала променама везаним за опрему, процедуре, организацију, особље или интерфејсе, у складу са JTP GEN-Г Заједничких | и да примењује Уредбу Комисије ЕЗ

OTIF JTP	Одговарајући текст прописа ЕУ <sup>1</sup>	ЕУ реф.
безбедносних метода (ЗБМ) за процену и оцену ризика.	бр. 352/2009 <sup>8</sup> .	
2.4 Приликом оцене ризика, организација мора да поседује процедуре којима се узима у обзир потреба за утврђивањем, обезбеђивањем и одржавањем одговарајућг радног окружења које је у складу са важећим националним и међународним законодавством.	законодавством Уније и националним законодавством, посебно Директивом Савета 89/391/ЕЕЗ <sup>9</sup> .	
3. Праћење — <i>конструктиван приступ којим се обезбеђује успостављање мера за контролу ризика, њихова ефикасност и допринос реализацији циљева организације</i>		
3.1 Организација мора да поседује процедуре за редовно прикупљање, праћење и анализу меродавних података везаних за безбедност, укључујући:		
(а) учинак меродавних поступака; (б) резултате поступака (укључујући све уговорене услуге и производе); (с) ефикасност мера за контролу ризика; (д) информације о искуству, неправилностима, оштећењима и поправкама у оквиру свакодневне експлоатације и одржавања.		
3.2 Организација мора да поседује процедуре којима се омогућује обавештавање о несрећама, инцидентима, избегнутим несрећама или другим опасним догађајима, као и њихова евиденција, истрага и анализа.		
3.3 У циљу периодичне провере свих поступака, организација мора да поседује независан, објективан и транспарентан систем интерне контроле. Тај систем мора да обухвата процедуре за:		
(а) успостављање плана интерне контроле који може да се мења у зависности од резултата претходних контрола и праћења учинка; (б) анализу и процену резултата контрола; (с) предлагање и спровођење специфичних корективних мера/активности; (д) проверу ефикасности претходних мера/активности.		
4. Стално унапређење — <i>конструктиван приступ у циљу анализе информација прикупљених током редовних праћења и контрола или из других релевантних извора, као и коришћење резултата у циљу учења и усвања превентивних или корективних мера које омогућују одржавање или унапређење нивоа безбедности</i>		
Организација мора да поседује процедуре како би обезбедила:		
(а) отклањање утврђених недостатака; (б) примену нових достигнућа у области безбедности; (с) коришћење резултата интерне контроле у сврхе унапређења система; (д) примену превентивних или корективних мера, по потреби, у циљу обезбеђивања		

<sup>8</sup> Службени лист ЕУ L 108, 29.4.2009, стр. 4.

<sup>9</sup> Службени лист ЕУ L 183, 29.6.1989, стр. 1.

усаглашености железничког система са стандардима и другим захтевима током читавог века трајања опреме и током експлоатације;

- (е) да се релеватне информације о истрази и узроцима несрећа, инцидента, избегнутих несрећа и других опасних догађаја користе у циљу стицања знања и, уколико је потребно, усвајања мера ради унапређења нивоа безбедности;
- (ф) да се меродавне препоруке националног тела за безбедност, националног тела за истраге, као и оне које потичу од индустрије и интерних истрага, процењују и усвајају у зависности од потребе;
- (г) да се корисни извештаји/информације железничких предузећа/управљача инфраструктуре, ималаца или других меродавних извора разматрају и узимају у обзир.

- 5. Структура и одговорност — *конструктиван приступ утврђивању одговорности појединаца и тимова у циљу реализације циљева безбедности организације*
- 5.1 Организација мора да поседује процедуре за расподелу одговорности за све меродавне поступке који се спроводе унутар организације.
- 5.2 Организација мора да поседује процедуре за јасно дефинисање области одговорности везаних за безбедност и расподелу одговорности према специфичним функцијама које се на то односе, као за утврђивање њихових интерфејса. Тиме су обухваћене претходно наведене процедуре које се спроводе између организације и ималаца кола и, уколико је потребно, железничких предузећа и управљача инфраструктуре.
- 5.3 Организација мора да поседује процедуре којима се обезбеђује да особље којем су поверене одговорности у оквиру организације има потребна овлашћења, стручне способности и средства за обављање својих функција. Одговорност и стручне способности треба да буду у складу са повереном улогом, а делегирање се обавља писменим путем.
- 5.4 Организација мора да поседује процедуре којима се обезбеђује координација активности везаних за меродавне поступке унутар организације.
- 5.5 Организација мора да поседује процедуре којима се обезбеђује да лица задужена за управљање безбедношћу буду одговорна за обављање својих активности.
- 6. Стручна оспособљеност — *конструктиван приступ чији је циљ да се обезбеди да запослени поседују стручне способности неопходне за безбедну, ефективну и ефикасну реализацију циљева организације, у свим околностима*
- 6.1 Организација мора да успостави систем управљања стручном оспособљеношћу којим се обезбеђује следеће:
  - (а) утврђивање радних места са одговорностима за спровођење свих поступака неопходних за испуњавање захтева из овог прилога у оквиру система;
  - (б) утврђивање радних места која обухватају безбедносне активности;
  - (с) распоређивање запослених са потребним стручним способностима на одговарајућа радна места.
- 6.2 У оквиру свог система управљања стручном оспособљеношћу, организација мора да поседује процедуре за управљање стручним способностима запослених, које обухватају најмање:

- (a) утврђивање знања, вештина и искустава потребних за обављање задатака везаних за безбедност у складу са одговарајућим одговорностима;
  - (b) начела одабира, укључујући основни ниво образовања, менталне и физичке способности;
  - (c) уводну обуку и потврду о стручној оспособљености или сертификат о стеченим знањима и вештинама;
  - (d) гаранцију да су сви запослени свесни важности и значаја својих активности и начина на који доприносе реализацији циљева безбедности;
  - (e) континуирано обучавање и редовно унапређивање постојећих знања и вештина;
  - (f) периодичне провере стручне оспособљености, као и менталних и физичких способности, уколико је потребно;
  - (g) специјалне мере у случају несреће или инцидента или дужег одсуства с посла, уколико је потребно.
7. Информисање — конструктиван приступ којим се омогућује да меродавне информације буду доступне онима који доносе судове и одлуке на свим нивоима организације
- 7.1 Организација мора да поседује процедуре којима се дефинишу начини извештавања како би се обезбедила оговарајућа размена информација унутар саме организације, као и у оквиру њене комуникације са другим актерима, укључујући управљаче инфраструктуре, железничка предузећа и имаоце, као и благовремено и јасно достављање тих информација одговарајућим лицима унутар саме организације и унутар других организација.
- 7.2 Како би обезбедила адекватну размену информација, организација мора да поседује процедуре:
- (a) за пријем и обраду одређених информација;
  - (b) за идентификацију, генерисање и ширење одређених информација;
  - (c) за стављање на располагање поузданих и ажурираних информација.
- 7.3 Организација мора да поседује процедуре којима се гарантује да су кључне оперативне информације:
- (a) меродавне и важеће;
  - (b) тачне;
  - (c) потпуне;
  - (d) на одговарајући начин ажуриране;
  - (e) проверене;
  - (f) конзистентне и лаке за разумевање (укључујући и језик који се користи);
  - (g) познате запосленима пре него што почну да се користе;
  - (h) лако доступне запосленима којима се, уколико је потребно, достављају копије.
- 7.4 Захтеви наведени у тачкама 7.1, 7.2 и 7.3 примењују се посебно на следеће оперативне информације:

- (a) провера тачности и потпуности националног регистра возила по питању идентификације (укључујући средства) и регистрације теретних кола која организација одржава;
  - (b) документација о одржавању;
  - (c) информације о подршци пруженој имаоцима возила и, уколико је потребно, другим странама, укључујући железничка предузећа/управљаче инфраструктуре;
  - (d) информације о стручној оспособљености особља и накнадном надзору током развоја одржавања;
  - (e) информације о активностима (укључујући километражу, врсту и обим активности, инциденте/несреће) и захтевима железничких предузећа, ималаца возила и управљача инфраструктуре;
  - (f) евиденција о обављеним радовима на одржавању, укључујући и информације о недостацима откривеним током инспекције и корективне мере предузете од стране железничких предузећа или управљача инфраструктуре, као што су инспекције и праћење пре поласка воза или у току вожње;
  - (g) повратак из радионице и враћање у експлоатацију;
  - (h) налози за одржавање;
  - (i) техничке информације које се достављају железничким предузећима/управљачима инфраструктуре и имаоцима возила у вези са упутствима за одржавање;
  - (j) информације о хитним случајевима када је нарушена безбедност саобраћаја, које могу да се састоје од:
    - (i) намегања ограничења у коришћењу или специфичних услова рада за теретна кола која одржава организација или за друга возила из исте серије, чак иако их одржавају друга лица задужена за одржавање, при чему ове информације треба доставити свим укљученим странама;
    - (ii) хитне информације које се односе на проблеме везане за безбедност откривене током одржавања, као што су недостаци на компоненти која је заједничка за више типова или серија возила;
  - (k) све меродавне информације/податке потребне за подношење годишњег извештаја о одржавању сертификационом телу и другим релевантним клијентима (укључујући имаоце возила), при чему тај извештај, на захтев, треба ставити на располагање националним телима за безбедност.
8. Документовање — конструктивни приступ којим се омогућује утврђивање порекла свих меродавних информација
- 8.1 Организација мора да поседује одговарајуће процедуре којима се гарантује да су сви меродавни поступци правилно документовани.
- 8.2 Организација мора да поседује одговарајуће процедуре за:
- (a) редовно праћење и ажурирање свих меродавних докумената;
  - (b) форматирање, израду, дистрибуцију и контролу измена у свим меродавним документима;
  - (c) примање, прикупљање и архивирање свих меродавних докумената.

9. Уговорени послови — *конструктиван приступ којим се гарантује да се активности везане за уговорене послове одвијају на одговарајући начин омогућајући тако реализацију циљева организације*
- 9.1 Организација мора да поседује процедуре за идентификацију производа и услуга везаних за безбедност.
- 9.2 Уколико ангажује извођаче и/или добављаче за производе и услуге везане за безбедност, организација мора да поседује процедуре којима приликом одабира проверава:
- (а) стручност извођача, подизвођача и добављача;
  - (б) да ли извођачи, подизвођачи и добављачи имају адекватан и документован систем одржавања и управљања.
- 9.3 Организација мора да поседује процедуре за утврђивање захтева које извођачи и добављачи морају да испуне.
- 9.4 Организација мора да поседује процедуре како би се уверила да су добављачи и/или извођачи свесни ризика које повлаче за собом у односу на активности организације.
- 9.5 Уколико је систем одржавања/управљања извођача или добављача сертифициван, поступак праћења описан у тачки 3. може да се ограничи на резултате уговорених оперативних поступака наведених у тачки 3.1(б).
- 9.6 Најмање основна начела следећих поступака морају да буду јасно дефинисана, позната и наведена у уговору између уговорних страна:
- (а) одговорности и задаци везани за питања безбедности на железници;
  - (б) обавезе које се односе на преношење важних информација између уговорних страна;
  - (с) могућност праћења докумената везаних за безбедност.

## II. Захтеви и критеријуми за оцену функције развоја одржавања

1. Организација мора да поседује процедуре за утврђивање и управљање свим активностима одржавања које утичу на безбедност и безбедносно критичне компоненте.
2. Организација мора да поседује процедуре којима се гарантује усаглашеност са основним захтевима везаним за интероперабилност, укључујући ажурирање података током века трајања, и то на следећи начин:
  - (a) обезбеђивањем усклађености са спецификацијама везаним за основне параметре интероперабилности наведене у меродавним  
Јединственим техничким прописима (ЖП); | техничким спецификацијама интероперабилности (ТСИ);
  - (b) провером усаглашености документа о одржавању, у свим околностима, са дозволом за коришћење, ЖП сертификатима о верификацији, изјавама о усаглашености са ЖП (уколико постоје), изјавама о верификацији (уколико постоје), и техничком документацијом; | дозволом за коришћење (укључујући све захтеве националног тела за безбедност), изјавом о усаглашености са ТСИ, изјавама о верификацији,
  - (c) управљањем „заменама у току одржавања” (видети дефиницију у АТМФ, члан 2. тачка ц)) | у складу са захтевима АТМФ, меродавних ЖП и било којих других важећих захтева из сертификата о експлоатацији, укључујући техничку документацију и досије о одржавању; | Директиве 2008/57/ЕЗ<sup>10</sup> и меродавним ТСИ;
  - (d) утврђивањем потребе за оценом ризика у погледу потенцијалног утицаја наведене замене на безбедност железничког система;
  - (e) управљањем структуром техничких измена које утичу на системски интегритет возила.
3. Организација мора да поседује процедуре за пројектовање и пружање подршке приликом употребе постројења за одржавање, опреме и алата неопходних за обављање послова одржавања и посебно израђених у те сврхе. Организација мора да поседује процедуру којом се проверава да ли се та постројења, опрема и алати користе, складиште и одржавају у складу са програмом одржавања и затевима за њихово одржавање.
4. Уколико се теретна кола пуштају у експлоатацију, организација мора да поседује оговарајуће процедуре:
  - (a) за добијање првобитне документације и прикупљање довољних информација о планираним активностима;
  - (b) за анализу првобитне документације и обезбеђивање првог<sup>11</sup> досијеа о одржавању, узимајући у обзир и обавезе наведене у пратећим гаранцијама;

<sup>10</sup> Службени лист ЕУ L 191, 18.7.2008, стр. 1.



- (c) како би се уверила да је први досије о одржавању правилно израђен.
5. Како би досије о одржавању био ажуриран током читавог века трајања теретних кола, организација мора да поседује процедуре:
- (a) за прикупљање меродавних информација везаних за:
- (i) врсту и обим стварно реализованих активности, укључујући, између осталог, и инциденте при експлоатацији који могу да утичу на безбедност и интегритет теретних кола;
- (ii) врсту и обим планираних активности;
- (iii) стварно реализовани радови на одржавању;
- (b) за утврђивање потребе за ажурирањем, узимајући у обзир граничне вредности везане за интероперабилност;
- (c) за предлагање и одобравање<sup>12</sup> измена и њихову реализацију, са циљем доношења одлуке засноване на јасним критеријумима, узимајући у обзир резултате оцене ризика;
- (d) како би се гарантовала правилна имплементација измена.
6. Уколико се поступак управљања стручном оспособљеношћу примењује на функцију развоја одржавања, неопходно је да се узму у обзир бар следеће активности које утичу на безбедност:
- (a) оцена значаја измена унетих у досије о одржавању и предложених замена у току процеса одржавања;
- (b) инжењерска знања неопходна за управљање изградом досијеа о одржавању и изменама који се у њега уносе, као и развојем, оценом, овером и одобравањем замена у току одржавања;
- (c) технике спајања (укључујући заваривање и причвршћивање), системи кочења, осовински склопови и уређаји за вучу, технике испитивања без разарања материјала и активности одржавања одређених компонената теретних кола за транспорт опасне робе, као што су резервоари и вентили.
7. Уколико се поступак документовања примењује на функцију развоја одржавања, неопходно је да се гарантује могућност праћења бар следећих елемената:
- (a) документација која се односи на развој, оцену, оверу и одобравање замене у току одржавања;
- (b) структура возила, укључујући, између осталог, и компоненте везане за безбедност;
- (c) евиденција о обављеном одржавању;
- (d) резултати студија везаних за претходна искуства;
- (e) све узастопне верзије досијеа о одржавању, укључујући и оцену ризика;
- (f) извештаји о стручности и надзору одржавања и управљању одржавањем колског парка;
- (g) техничке информације које треба доставити у циљу пружања подршке имаоцима

<sup>11</sup> У складу са АТМФ члан 11, став 2 б) и став 3 а) први досије о одржавању прилаже се уз сертификат о типу конструкције и дозволу о коришћењу као део техничке документације.

<sup>12</sup> Видети такође АТМФ члан 10, став 11 који може да се примењује.

возила, железничким предузећима и управљачима инфраструктуре.

### III. *Захтеви и критеријуми за оцену функције управљања одржавањем колског парка*

1. Организација мора да поседује процедуре за проверу стручности, расположивости и способности лица одговорног за функцију извршења одржавања пре достављања налога за одржавање. За то је неопходно да радионице за одржавање буду квалификоване за постављање захтева везаних за техничке компетенције у оквиру функције извршења одржавања.
2. Организација мора да поседује процедуре за израду списка радова, као и за израду и издавање налога за одржавање.
3. Организација мора да поседује процедуру за благовремено упућивање теретних кола на одржавање.
4. Организација мора да поседује процедуре за управљање повлачењем теретних кола из саобраћаја ради одржавања или у случају да се открију недостаци.
5. Организација мора да поседује процедуре за утврђивање неопходних мера за контролу обављеног одржавања и пуштања у рад теретних кола.
6. Организација мора да поседује процедуре за издавање налога за повратак из радионице, узимајући у обзир документацију о враћању у експлоатацију.
7. Уколико се поступак управљања стручном оспособљеношћу примењује на функцију управљања одржавањем колског парка, мора се узети у обзир најмање документ о враћању у експлоатацију.
8. Уколико се поступак информисања примењује на функцију управљања одржавањем колског парка, неопходно је да се за функцију извршења одржавања обезбеде најмање следећи елементи:
  - (a) важећи прописи и техничке спецификације;
  - (b) план одржавања за свака теретна кола;
  - (c) списак резервних делова, укључујући и довољно детаљан технички опис за сваки део како би се омогућила замена еквивалентним деловима уз исте гаранције;
  - (d) списак материјала, укључујући довољно детаљна упутства за њихово коришћење и неопходне здравствене и безбедносне информације;
  - (e) досије којим се дефинишу спецификације активности које утичу на безбедност и који садржи интервентна ограничења и ограничења у току коришћења за компоненте које су у употреби;
  - (f) списак компонената или система који подлежу правним захтевима и списак тих захтева (укључујући резервоаре кочнице и цистерне за транспорт опасне робе);
  - (g) све додатне релевантне информације које се односе на безбедност у складу са оценом ризика коју је обавила организација.
9. Уколико се поступак обавештавања примењује на функцију управљања одржавањем колског парка, заинтересоване стране треба да буду обавештене најмање о враћању у експлоатацију, укључујући ограничења за употребу која се односе на кориснике (железничка предузећа и управљачи инфраструктуре).
10. Уколико се поступак документовања примењује на функцију управљања одржавањем колског парка, потребно је да се евидентирају најмање следећи елементи:

- (a) налози за радове на одржавању;
- (b) враћање у експлоатацију, укључујући и ограничења у коришћењу упућена железничким предузећима и управљачима инфраструктуре.

#### **IV. Захтеви и критеријуми за оцену који се односе на функцију извршења одржавања**

1. Организација мора да поседује процедуре:
  - (a) за проверу потпуности и подобности информација добијених на основу функције управљања одржавањем колског парка у односу на наложене активности;
  - (b) за контролу употребе захтеваних досијеа о одржавању и осталих стандарда који се примењују на пружање услуга одржавања у складу са налозима за радове одржавања;
  - (c) којима се гарантује да су све спецификације о одржавању из налога о одржавању на располагању свом особљу које учествује у одржавању (нпр. да се налазе у интерним упутствима за рад);
  - (d) којима се гарантује да су све спецификације о одржавању, утврђене важећим прописима и стандардима наведеним у налозима за радове одржавања, на располагању свом особљу које учествује у одржавању (нпр. да се налазе у интерним упутствима за рад).
2. Организација мора да поседује процедуре којима се гарантује следеће:
  - (a) да се компоненте (укључујући и резервне делове) и материјали користе као што је наведено у налозима за радове одржавања и документацији добављача;
  - (b) да се компоненте и материјали складиште, обрађују и транспортују тако да се избегне хабање и оштећења, у складу са налозима за радове одржавања и документацији добављача;
  - (c) да су све компоненте и материјали, укључујући и оне које доставља клијент, у складу са важећим националним и међународним прописима, као и са захтевима из одговарајућих налога за радове одржавања.
3. Организација мора да поседује процедуре којима се утврђују, пописују, обезбеђују, евидентирају и стављају на располагање одговарајућа постројења, опрема и алати који јој омогућују да пружи услуге одржавања у складу са налозима за радове одржавања и другим важећим спецификацијама, којима се гарантује:
  - (a) безбедно обављање радова на одржавању, укључујући здравље и безбедност запослених;
  - (b) ергономија и здравствена заштита, такође укључујући интерфејсе између корисника и система за информационе технологије или дијагностику опреме.
4. Уколико је то неопходно како би се обезбедили важећи резултати, организација мора да поседује процедуре којима се гарантује да је мерна опрема:
  - (a) калибрисана или да се проверава у одређеним интервалима, или пре употребе, у складу са међународним, националним или индустријским стандардима – уколико не постоје такви стандарди, потребно је евидентирати основ коришћен за калибрисање или проверу;
  - (b) подешена сваки пут када је то неопходно;
  - (c) обележена тако да може да се утврди њен статус калибрисања;

- (d) заштићена од подешавања која могу да учине резултате мерења неважећим;
  - (e) заштићена од оштећења или пропадања током руковања, одржавања и складиштења.
5. Организација мора да поседује процедуре којима се гарантује да се сва постројења, опрема и алати користе, калибришу, чувају и одржавају правилно у складу са документованим процедурама.
6. Организација мора да поседује процедуре којима се проверава да ли су обављени радови на одржавању у складу са налозима за одржавање и на основу којих се издаје обавештење о повратку из радионице које обухвата евентуална ограничења у употреби.
7. Уколико се поступак оцене ризика (нарочито тачка 2.4 одељка I) примењује на функцију извршења одржавања, радно окружење обухвата, не само радионице у којима се обавља одржавање, већ и колосеке изван зграда радионица и сва места на којима се изводе активности везане за одржавање.
8. Уколико се поступак управљања стручном оспособљеношћу примењује на функцију извршења одржавања, морају се узети у обзир најмање следеће активности које утичу на безбедност:
- (a) технике спајања (укључујући заваривање и причвршћивање);
  - (b) испитивања без разарања материјала;
  - (c) финално испитивање возила и повратак из радионице;
  - (d) активности одржавања на кочним системима, осовинским склоповима и вучним уређајима и активности одржавања на специфичним компонентама теретних кола намењених за транспорт опасне робе као што су резервоари, вентили, итд;
  - (e) остале специјализоване области које утичу на безбедност.
9. Уколико се примењује поступак информисања на функцију извршења одржавања, најмање следеће елементе треба обезбедити за функцију управљања одржавањем колског парка и функцију развоја одржавања:
- (a) радови изведени у складу са налозима за радове одржавања;
  - (b) све грешке или оштећења везана за безбедност које утврди организација;
  - (c) повратак из радионице.
10. Уколико се поступак документовања примењује на функцију извршења одржавања, потребно је евидентирати најмање следеће елементе:
- (a) јасно обележавање свих постројења, опреме, алата везаних за активности које утичу на безбедност;
  - (b) сви изведени радови на одржавању, укључујући особље, коришћене алате, опрему, резервне делове и материјал, узимајући у обзир и:
    - (i) важеће националне прописе тамо где је организација основана;
    - (ii) захтеве утврђене у налозима за одржавање, укључујући захтеве везане за евиденције;
    - (iii) финално испитивање и одлука у вези са повратком из радионице;
  - (c) контролне мере које се захтевају у налозима за одржавање и повратак из радионице;
  - (d) резултати калибрисања и провере. Уколико се компјутерски софтвер користи за

*OTIF JTP*

Одговарајући текст прописа ЕУ<sup>1</sup>

*ЕУ  
реф.*

активности праћења и мерења са посебним захтевима, способност таквог софтвера да обави потребне задатке мора да се потврди пре прве употребе, а, уколико је потребно, и да се накнадно поново потврди;

- (е) валидност претходних резултата мерења уколико се утврди да мерни инструмент не испуњава захтеве.

АНЕКС IV



**ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА ЗА ЛИЦЕ ЗАДУЖЕНО  
ЗА ОДРЖАВАЊЕ**

12

Захтев за издавање сертификата којим се потврђује прихватање система за одржавање лица задуженог за одржавање (ЕСМ) у складу са АТМФ, члан 15, и Прилогом А.

Директива 2004/49/ЕЗ и Уредба (ЕУ) бр. 445/2011.

**КОНТАКТ ПОДАЦИ СЕРТИФИКАЦИОНОГ ТЕЛА**

- 1.1 Организација којој се подноси захтев \_\_\_\_\_
- 1.2 Референтни број сертификационог тела \_\_\_\_\_
- 1.3 Пуна поштанска адреса (улица, поштански број, град, држава) \_\_\_\_\_

**ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОДНОСИОЦУ ЗАХТЕВА**

- 2.1 Правни назив \_\_\_\_\_
- 2.2 Пуна поштанска адреса (улица, поштански број, град, држава) \_\_\_\_\_
- 2.3 Број телефона \_\_\_\_\_
- 2.4 Број факса \_\_\_\_\_
- 2.5 E-mail адреса \_\_\_\_\_
- 2.6 Web сајт \_\_\_\_\_
- 2.7 Регистрациони број предузећа \_\_\_\_\_
- 2.8 ПИБ \_\_\_\_\_
- 2.9 Остале информације \_\_\_\_\_

**Информације о контакт особи**

- 3.1 Презиме и име \_\_\_\_\_
- 3.2 Пуна поштанска адреса (улица, поштански број, град, држава) \_\_\_\_\_
- 3.3 Број телефона \_\_\_\_\_
- 3.4 Број факса \_\_\_\_\_
- 3.5 E-mail адреса \_\_\_\_\_

**ДЕТАЉИ О ЗАХТЕВУ**

Референтни број захтева (додељен од стране подносиоца захтева)

**Овај захтев односи се на**

- 4.1 нови сертификат
- 4.2 ажуриран/измењен сертификат
- 4.3 обновљени сертификат

**Детаљи везани за експлоатацију**

5.1 ЖП/УИ  5.2 Ималац

Врста компаније

5.3 друга  навести врсту: \_\_\_\_\_

Обим активности ЕСМ

5.4 Обухвата цистерне за транспорт опасне робе: ДА/НЕ  
Обухвата друга теретна кола специјализована за транспорт опасне робе: ДА/НЕ  
Експлоатационе функције  
ЕСМ

	сопствено	делимично	потпуно
5.5 Развој одржавања	5.4.1 <input type="checkbox"/>	5.4.2 <input type="checkbox"/>	5.4.3 <input type="checkbox"/>
5.6 Управљање одржавањем колског парка	5.5.1 <input type="checkbox"/>	5.5.2 <input type="checkbox"/>	5.5.3 <input type="checkbox"/>
5.7 Извршење одржавања	5.6.1 <input type="checkbox"/>	5.6.2 <input type="checkbox"/>	5.6.3 <input type="checkbox"/>

**Достављена документа**

6.1 Документација о систему одржавања

6.2 Друго  навести: \_\_\_\_\_

**ПОТПИСИ**

**Подносилац захтева**

\_\_\_\_\_  
(име, презиме)

Датум \_\_\_\_\_

Потпис \_\_\_\_\_

**Сертификационо тело**

Интерни референтни број

\_\_\_\_\_

Датум пријема захтева \_\_\_\_\_

Датум \_\_\_\_\_

Потпис \_\_\_\_\_

ПРОСТОР РЕЗЕРВИСАН ЗА  
ПРИМАОЦА ЗАХТЕВА



## ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА ЗА ФУНКЦИЈЕ ОДРЖАВАЊА

Захтев за издавање сертификата којим се потврђује да је систем одржавања прихваћен унутар држава уговорница ОТИФ-а у складу са АТМФ, Европске уније у складу са Директивом 2004/49/ЕЗ и Уредбом (ЕУ) бр. 445/2011. члан 15. и Прилогом А.

### ПОДАЦИ О СЕРТИФИКАЦИОНОМ ТЕЛУ

1.1 Организација којој се подноси  
захтев \_\_\_\_\_

1.2 Референтни број тела за  
сертификацију \_\_\_\_\_

1.3 Пуна поштанска адреса  
(улица, поштански број, град,  
држава) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### ПОДАЦИ О ПОДНОСИОЦУ ЗАХТЕВА

2.1 Правни назив \_\_\_\_\_

2.2 Пуна поштанска адреса  
(улица, поштански број, град,  
држава) \_\_\_\_\_

2.3 Број телефона \_\_\_\_\_

2.4 Број факса \_\_\_\_\_

2.5 Е-mail адреса \_\_\_\_\_

2.6 Web сајт \_\_\_\_\_

2.7 Регистрациони број  
предузећа \_\_\_\_\_

2.8 ПИБ \_\_\_\_\_

2.9 Остале информације \_\_\_\_\_

### Подаци о контакт особи

3.1 Презиме и име \_\_\_\_\_

3.2 Пуна поштанска адреса  
(улица, поштански број, град,  
држава) \_\_\_\_\_

3.3 Број телефона \_\_\_\_\_

3.4 Број факса \_\_\_\_\_

3.5 Е-mail адреса \_\_\_\_\_

### ДЕТАЉИ О ЗАХТЕВУ

Референтни број захтева (додељује га подносилац захтева)

**Овај захтев односи се на**

4.1 нови сертификат

4.2 ажуриран/измењен  
сертификат

4.3 обновљени  
сертификат



**Детаљи везани за експлоатацију**

5.1 ЖП/УИ

5.2 Ималац

**Врста компаније**

5.3 друга

навести врсту: \_\_\_\_\_

**Обим активности**

5.4 Обухвата цистерне за опасну робу: ДА/НЕ

Обухвата друга теретна кола специјализована за транспорт опасне робе: ДА/НЕ

**Функције одржавања**

5.5 Развој одржавања ДА  НЕ  Делимично

5.6 Управљање одржавањем колског парка ДА  НЕ  Делимично

5.7 Извршење одржавања ДА  НЕ  Делимично   
За делимичне функције одржавања, подфункције за које се подноси овај захтев (видети списак у Анексу III уз АТМФ Прилог А):

---

**Достављена документа**

6.1 Документација о систему одржавања

6.2 Друго  навести: \_\_\_\_\_

**ПОТПИСИ**

**Подносилац захтева**

\_\_\_\_\_  
(име, презиме)

Датум \_\_\_\_\_

Потпис \_\_\_\_\_

**Тело за сертификацију**

Интерни референтни број \_\_\_\_\_

Датум пријема захтева \_\_\_\_\_

Датум \_\_\_\_\_

Потпис \_\_\_\_\_

ПРОСТОР РЕЗЕРВИСАН ЗА  
ПРИМАОЦА ЗАХТЕВА

Анекс V



СЕРТИФИКАТ ЗА ЛИЦЕ ЗАДУЖЕНО ЗА  
ОДРЖАВАЊЕ

којим се потврђује да је систем одржавања лица задуженог за одржавање (ЕСМ) прихваћен унутар држава уговорница ОТИФ-а у складу са АТМФ, Европске уније у складу са Директивом члан 15. и Прилогом А. 2004/49/ЕЗ и Уредбом бр. 445/2011.

1. СЕРТИФИКОВАНО ЛИЦЕ ЗАДУЖЕНО ЗА  
ОДРЖАВАЊЕ

Правни назив:	
Комерцијални назив или акроним (факултативно)	
Пуна поштанска адреса (улица, поштански број, град, држава)	
Регистрациони број предузећа:	ПИБ:

2. СЕРТИФИКАЦИОНО ТЕЛО

Правни назив:
Пуна поштанска адреса (улица, поштански број, град, држава)
Референтни број сертификационог тела:

3. ПОДАЦИ О СЕРТИФИКАТУ

Ово је	- нови сертификат	<input type="checkbox"/>	Идентификациони број ЕСМ *:	___/___/____/____
	- обновљени сертификат	<input type="checkbox"/>	Идентификациони број ЕСМ	
	- ажуриран/измењен сертификат	<input type="checkbox"/>	из претходног сертификата*:	___/___/____/____

Важи од:	до:
Врста компаније: (железничко предузеће, ималац, добављач, итд)	

4. ОБИМ АКТИВНОСТИ ЛИЦА ЗАДУЖЕНОГ ЗА ОДРЖАВАЊЕ

Обухвата цистерне за опасну робу	ДА/НЕ
Обухвата друга теретна кола специјализована за транспорт опасне робе	ДА/НЕ

5. ДОДАТНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ

--

Датум издавања и рок важења	Потпис
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Интерни референтни број	Печат сертификационог тела
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Напомена\*:

Структура идентификационог броја сертификата идентична је као структура тог броја у ЕУ.

Идентификациони број сертификата има следећу структуру: XY/ab/cdef/ghij, при чему идентификација сертификата обухвата идентификацију тела за сертификацију.

‘XY’ = код земље акредитационог тела (које је акредитовало тело за сертификацију) у складу са табелом 1, Додатак 2 уз прописе ОТИФ-а о Националним регистрима возила (НРВ), (документ А 94-20/1.2009).

‘ab’= врста докумената (2 цифре). Кодови који почињу бројем 3 резервисани су за одржавање:

- 31 за ЕСМ сертификат
- 32 за сертификацију радионица за одржавање
- 33 за сертификацију посебних функција одржавања

‘cd’ = број који означава акредитовано тело за сертификацију. Овај код је претходно додељен од стране тела за акредитацију. Од ‘00’ до ‘99’

‘00’ означава надлежно национално тело за безбедност (NSA) као сертификационо тело.

‘01’ до ‘99’ означавају акредитована или призната тела за сертификацију (призната у складу са националним прописима).

‘ef’ = година доношења одлуке о сертификацији од стране сертификационог тела (издавање, одузимање, суспензија, ограничење обима). Пример 2011: ‘ef’ = ‘11’

‘ghij’= бројач (4 цифре). Од ‘0001’ до ‘9999’

Пример:

CH/31/0212/0003: Трећа одлука сертификационог тела (‘0003’) о додели сертификата ЕСМ (‘31’) донета године 2012 (‘12’) од стране сертификационог тела (‘02’) акредитованог од стране швајцарског тела за акредитацију (‘CH’).

**Члан 3.**

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