

Z A K O N

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

Član 1.

Potvrđuju se Izmene i dopune Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine donete od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja 11. i 12. februara 2009. godine i 14. i 15. septembra 2011. godine u Bernu i od strane Revizione komisije 23-25 juna 2009. godine u Bernu, u originalu na francuskom, nemačkom i engleskom jeziku.

Član 2.

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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

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

Original : EN

24^{ème} session

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

Modifications du texte

Titre II Dispositions communes

Article 9 Unité de compte

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

« § 4

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

Titre IV Finances

Article 27 Vérification des comptes

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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

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

Original : EN

24^{ème} session

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

Modifications du texte

Titre premier
Généralités

Article 3
Définitions

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

(Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme)

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

l'organisation interne de l'entreprise ainsi que

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

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

Titre II
Contrat d'utilisation

Article 5
Contenu et forme

Modifier les §§ 1 et 2 comme suit :

« § 1

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

§ 2

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

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

**« Article 5bis
Droit non affecté**

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

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

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

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

l'octroi des licences,

la certification en matière de sécurité,

l'assurance,

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

les mesures d'indemnisation en faveur des clients et

le règlement des litiges. »

Article 6
Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

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

Article 7
Durée du contrat

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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

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

Original : EN

24^{ème} session

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

Article premier

Champ d'application

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

Article 2

Définitions

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

« 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^{er}, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Article 7a **Evaluation des conséquences**

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

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

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

Article 8 **PTU**

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

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

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

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

la PTU adoptée et notifiée ;

la date de son entrée en vigueur ;

la liste des États parties auxquels elle s'applique ;

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

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

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

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

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

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	EXIGENCES ESSENTIELLES			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹ 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 ↓

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

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	EXIGENCES ESSENTIELLES			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹ 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.

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	EXIGENCES ESSENTIELLES			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹

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

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	EXIGENCES ESSENTIELLES			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹ 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

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	EXIGENCES ESSENTIELLES			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹

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

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	EXIGENCES ESSENTIELLES			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹

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,

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES		PTU GEN-A	
	EXIGENCES ESSENTIELLES			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹ 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)

 OTIF	DISPOSITIONS GENERALES SOUS-SYSTEMES		PTU GEN-B
Statut: ADOPTÉE	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 européennes¹ 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)

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

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

Annexe APTU – OTIF

Texte correspondant dans les directives européennes¹ 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.

² 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.

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

Annexe APTU – OTIF

Texte correspondant dans les directives européennes¹ 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 ;

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

Annexe APTU – OTIF

Texte correspondant dans les directives européennes¹ 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.

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES		PTU GEN-C	
	DOSSIER TECHNIQUE			
Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹ 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.,

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

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES DOSSIER TECHNIQUE		PTU GEN-C	
	Statut: EN VIGUEUR	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'UE¹ 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)

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDEPENDANCE		PTU GEN-E	
	Statut: EN VIGUEUR	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 ¹ Réf. UE

1. DÉFINITIONS

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

2. DISPOSITIONS :

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

1. L'organisme d'évaluation

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

L'organisme

1.

2. L'organisme d'évaluation

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

l'organisme.

L'organisme

2.

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

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

Annexe APTU

Texte correspondant dans la Directive relative à l'interopérabilité de l'UE¹ 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 <ul style="list-style-type: none"> - une formation technique et professionnelle adéquate, - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications, - l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués. | | 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

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

de la présente directive ou de toute disposition de droit interne la mettant en œuvre | 7. |

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDEPENDANCE			PTU GEN-E
Statut: EN VIGUEUR	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 ¹ UE*

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES			
Statut : ADOPTÉE	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'UE¹ 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

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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES			
Statut : ADOPTÉE	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'UE¹</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>3. DÉFINITIONS</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>	

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES			
Statut : ADOPTÉE	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'UE¹ 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES			
Statut : ADOPTÉE	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'UE¹ *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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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.

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

- 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.

l'organisme notifié, STI.

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.

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

tient compte du rapport d'évaluation de la sécurité.

- 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.

le présent règlement,

La reconnaissance est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.

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

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES			PTU GEN-G
	ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES			
Statut : ADOPTÉE	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'UE¹ *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 informe² 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

² 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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ *Réf. UE.*

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

b) une analyse de l'expérience des proposant 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^{er} 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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ Réf. UE.

ANNEXE I ³

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. ³

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) ⁴ | 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

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

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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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.

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

le présent règlement, les STI 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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 10⁻⁹ 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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 :

- a) les méthodes utilisées pour l'estimation de risque explicite reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels) ;
- b) 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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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 :

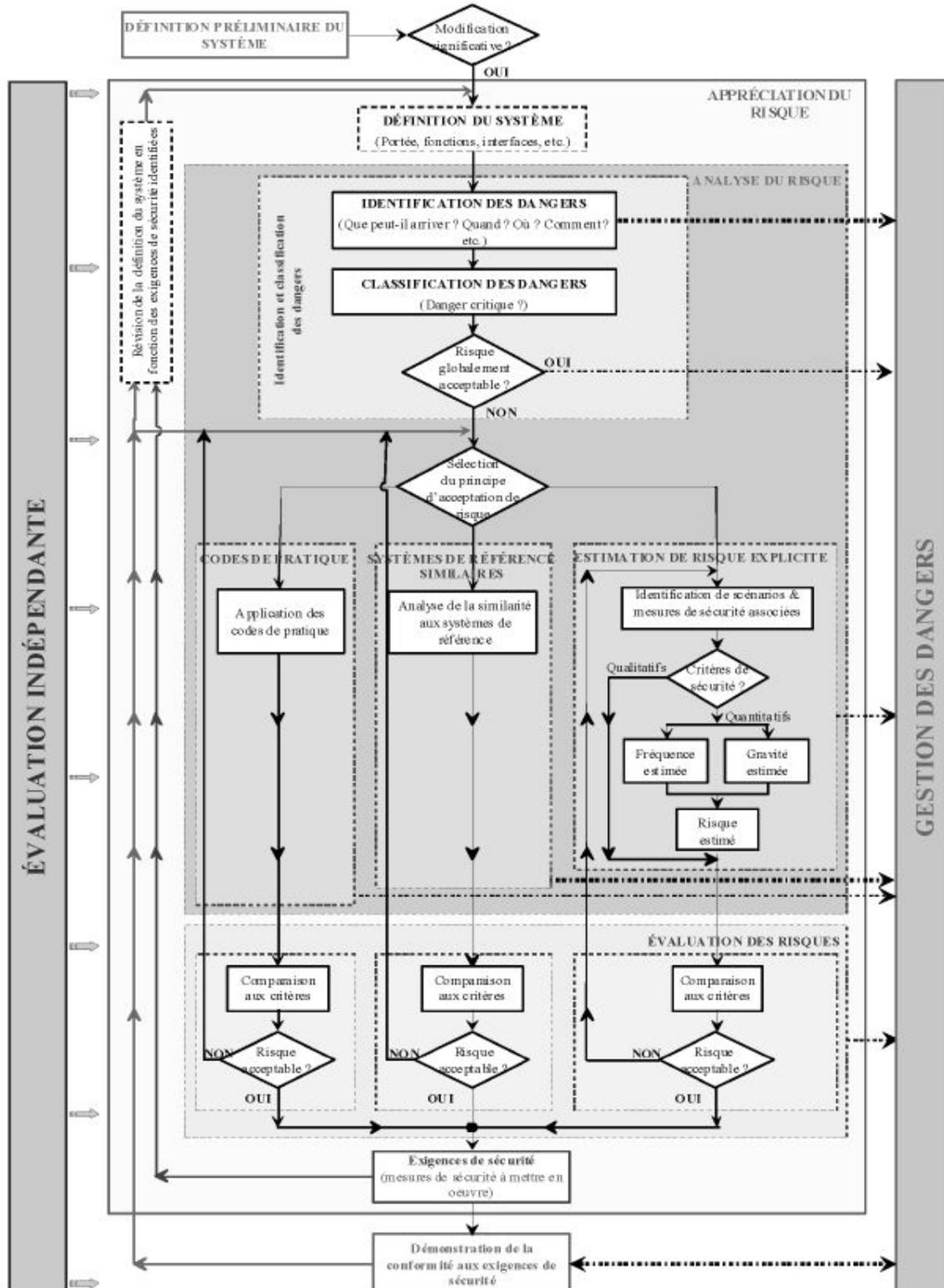
- a) une description de l'organisation et des experts désignés pour mener à bien le processus d'appréciation des risques ;
- b) les résultats des différentes phases de l'appréciation des risques et une liste de toutes les exigences de sécurité qu'il est nécessaire de remplir pour maintenir le risque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

 OTIF	DISPOSITIONS GÉNÉRALES		PTU GEN-G	
	ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES			
Statut : ADOPTÉE	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'UE¹ UE.

Appendice
Processus de gestion des risques et évaluation indépendante



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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE¹ 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 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 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^{ème} session

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

Modifications du texte

Article premier Champ d'application

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

Article 2 Définitions

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

- 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^{er}, § 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

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

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

Article 12 **Modèles uniformes**

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

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

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

Article 13 **Registres**

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

Article 14 **Inscriptions et signes**

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

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

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^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

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

Article 20

Différends

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

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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)¹

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'UE² 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

¹ 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.

² 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

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

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF

- | | | |
|---|--|-----------------|
| <p>supplémentaire, notamment celles fixées dans les programmes sectoriels³ pertinents (cf. point (n) ci-dessous), requis pour effectuer une opération spécifique d'évaluation de la conformité ;</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>(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>(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>l'accréditation telle qu'elle est définie à l'article 2, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 765/2008⁴;</p> <p>de l'article 14 bis, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE ;</p> <p>désigné</p> <p>à l'article 10,</p> | <p>Réf. UE.</p> |
|---|--|-----------------|

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

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

³ 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.

⁴ Journal officiel de l'UE L 218, 13.8.2008, p. 30

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
	Statut : ADOPTÉE	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.⁵

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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.

⁵ 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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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
- 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 ferroviaire⁶, 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 ferroviaire⁷,
- de l'article 14 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE
- 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

⁶ JO L 326 du 10.12.2010, p. 11.

⁷ JO L 327 du 11.12.2010, p. 13.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF | Texte correspondant des réglementations de l'UE² | 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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/CE⁸ 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.

⁸ 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

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

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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.

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

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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,

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
	Statut : ADOPTÉE	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'UE² Réf. UE.

et appliquer le règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission⁹

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 Conseil¹⁰

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 ;

⁹ JO L 108 du 29.4.2009, p. 4.

¹⁰ JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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'UE² Réf. UE.

de la directive 2008/57/CE¹¹ 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 premier¹² 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, approuver¹³ 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 ;

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

¹² 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.

¹³ Voir également article 10, § 11 ATMF qui pourrait être applicable.

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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 :

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

PTU de l'OTIF

| Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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

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

PTU de l'OTIF

Texte correspondant des réglementations de l'UE² 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.

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGES DE L'ENTRETIEN (ECE)	ATMF – Annexe A	
Statut : ADOPTÉE	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 _____

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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 _____

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)	ATMF – Annexe A		
Statut : ADOPTÉE	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

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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 _____

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGÉES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
	Statut : ADOPTÉE	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 _____

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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 :

 OTIF	REGLES DE CERTIFICATION ET D'AUDIT DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN (ECE)			ATMF – Annexe A
Statut : ADOPTÉE	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 »).

Izmene i dopune Konvencije

Deo II
Zajedničke odredbe

Član 9.
Obračunska jedinica

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

„ Tačka 4

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

Deo IV
Finansiranje

Član 27.
Revizija računa

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

Izmene i dopune Dodatka E (CUI) Konvencije

Deo I

Opšti deo

Član 3.
Definicije

Tačke b), c), f) i g) menjaju se i glase:

(Za svrhe ovih jedinstvenih pravila, izraz)

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

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

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

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

interna organizacija preduzeća, kao i

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

ispunjavaju bezbednosne zahteve u cilju garantovanja bezbednog saobraćaja na toj infrastrukturi.

Deo II

Ugovor o korišćenju

Član 5.
Sadržaj i oblik

Tačke 1. i 2. menjaju se i glase:

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

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

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

- 114 -
„Član 5bis
Netaknuto pravo

1. Odredbe člana 5, kao i odredbe članova 6, 7. i 22. ne utiču na obaveze koje moraju da ispune ugovorne strane ugovora o korišćenju infrastrukture prema važećim zakonima i propisima države u kojoj se nalazi infrastruktura, uključujući, ako je potrebno, i pravo Evropske zajednice.
2. Odredbe članova 8. i 9. ne utiču na obaveze koje ugovorne strane ugovora o korišćenju infrastrukture moraju da ispune u državi članici EZ ili u državi u kojoj se zakonodavstvo zajednice primenjuje na osnovu međunarodnih sporazuma zaključenih sa Evropskom zajednicom.
3. Odredbe tačaka 1. i 2. se posebno odnose na:
 - sporazume koji se zaključuju između železničkih preduzeća ili ovlašćenih podnosilaca zahteva i upravljača infrastrukture,
 - izdavanje licenci,
 - izdavanje uverenja u oblasti bezbednosti,
 - osiguranje,
 - naplatu, uključujući i sisteme za poboljšanje performansi kako bi se kašnjenja i poremećaji u saobraćaju na železničkoj mreži sveli na minimum,
 - mere obeštećenja u korist korisnika i
 - rešavanje sporova.”

Član 6.
Posebne obaveze prevoznika i upravljača infrastrukture

Tačka 1. Urednička izmena koja se odnosi samo na engleski tekst.

Član 7.
Trajanje ugovora

*Tačka 1. briše se i vrši se odgovarajuća prenumeracija tačaka od 2. do 6. i naslov se menja i glasi:
„Prestanak ugovora”*

Izmene i dopune Dodatka F (APTU) Konvencije

Član 1.

Područje primene

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

Član 2.

Definicije

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

- a) „putnička kola” označava železničko vozilo koje je namenjeno za prevoz putnika a nije opremljeno sredstvom za vuču; ovaj naziv obuhvata i prtljažna kola namenjena za prevoz u putničkom vozu;
- b) „projekat u poodmakloj fazi izrade” označava svaki projekat čija je faza planiranja/izgradnje dostigla takav nivo da bi svaka izmena tehničkih zahteva bila neprihvatljiva za dotičnu državu ugovornicu. Takva prepreka može da bude pravne, ugovorne, ekonomske, finansijske, društvene ili ekološke prirode i treba adekvatno da se obrazloži;
- c) „zamena u okviru održavanja” označava svaku zamenu komponenata delovima koji imaju iste funkcije i performanse u okviru preventivnog i korektivnog održavanja;
- d) „tehnički propis” označava ona pravila koja nisu tehnički standardi, a uključena su u JTP i odnose se na izgradnju, eksploataciju, održavanje, bezbednost ili na neki postupak u vezi sa železničkim sredstvima;
- e) „tehnički standard” označava dobrovoljni standard usvojen od strane priznatog nacionalnog ili međunarodnog tela za standardizaciju u skladu sa važećim procedurama;
- f) „vučno vozilo” označava železničko vozilo opremljeno sredstvom za vuču;
- g) „teretna kola” označava železničko vozilo koje nije opremljeno sredstvom za vuču i koje je namenjeno za prevoz robe.

Član 3.

Cilj

1. Priznavanje tehničkih standarda za železnička sredstva i usvajanje jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) koji se primenjuju na železnička sredstva imaju za cilj:
 - a) olakšavanje slobodnog saobraćaja vozila i slobodnog korišćenja drugih železničkih sredstava u međunarodnom saobraćaju;
 - b) doprinos osiguranju bezbednosti, efikasnosti i raspoloživosti u međunarodnom saobraćaju;
 - c) vođenje računa o zaštiti životne sredine i javnog zdravlja.
2. Prilikom priznavanja tehničkih standarda ili usvajanja JTP, uzimaće se u obzir samo oni koji su izrađeni na međunarodnom nivou.
3. U onoj meri u kojoj je moguće:
 - a) treba obezbediti interoperabilnost tehničkih sistema i komponenata koji su neophodni za međunarodni saobraćaj;

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

Član 4.

Izrada tehničkih standarda i propisa

1. Izrada tehničkih standarda za železnička sredstva i standardizacija industrijskih proizvoda i procedura spadaju u nadležnost priznatih nacionalnih i međunarodnih tela za standardizaciju.
2. Izrada JTP, na osnovu zahteva podnetih u skladu sa članom 6, spada u nadležnost Komisije stručnjaka za tehnička pitanja kojoj u radu pomažu odgovarajuće radne grupe i Generalni sekretar.

Član 5.

Priznavanje tehničkih standarda

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja donosi odluku o priznavanju tehničkog standarda ili njegovih određenih delova u skladu sa postupkom navedenim u članovima 16, 20. i 33, tačka 6. Konvencije. Odluke stupaju na snagu u skladu sa članom 35, tačke 3. i 4. Konvencije.
2. Zahtev za priznavanje tehničkog standarda može podneti:
 - a) bilo koja država ugovornica;
 - b) bilo koja regionalna organizacija definisana članom 2, pod h) iz ATMF;
 - c) bilo koje nacionalno ili međunarodno telo za standardizaciju koje je zaduženo za standardizaciju u domenu železnice; uzima se u obzir član 3, tačka 2;
 - d) bilo koje reprezentativno međunarodno udruženje, za čije članove je neophodno postojanje tehničkih standarda za železnička sredstva iz razloga bezbednosti i ekonomičnosti u realizaciji njihovog poslovanja.
3. Reference priznatih tehničkih standarda objavljuje Generalni sekretar na veb sajtu Organizacije. Nakon što se referenca objavi, smatra se da je tehnički standard usaglašen sa odgovarajućim JTP.
4. Primena priznatih tehničkih standarda je dobrovoljna, međutim, standard ili neki njegov deo može da postane obavezan na osnovu odredaba sadržanih u JTP.

Član 6.

Usvajanje jedinstvenih tehničkih propisa

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja donosi odluku o usvajanju JTP ili odredbe kojom se on menja u skladu sa postupkom navedenim u članovima 16, 20. i 33, tačka 6. Konvencije. Odluke stupaju na snagu shodno članu 35, tačka 3. i 4. Konvencije.
2. Zahtev za usvajanje JTP ili odredbe kojom se on menja u skladu sa tačkom 1. može podneti:
 - a) bilo koja država ugovornica;
 - b) bilo koja regionalna organizacija definisana članom 2, pod h) ATMF;
 - c) bilo koje reprezentativno međunarodno udruženje, za čije članove je neophodno postojanje tehničkih standarda za železnička sredstva iz razloga bezbednosti i ekonomičnosti u realizaciji njihovog poslovanja.

Član 7.

Oblik zahteva

Zahteve navedene u članovima 5. i 6. treba dostaviti Generalnom sekretaru i uputiti na adresu Komisije stručnjaka za tehnička pitanja na jednom od radnih jezika, u skladu sa članom 1, tačka 6.

Konvencije. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da odbaci zahtev ukoliko ga smatra nepotpunim, nepreciznim, nepravilno obrazloženim ili neopravdanim. Zahtev treba da sadrži procenu društvenih, ekonomskih i ekoloških posledica.

Član 7a

Procena posledica

1. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja donosi odluku nakon što razmotri obrazloženja dostavljena od strane podnosioca zahteva.
2. U oceni se navodi moguć uticaj na sve države ugovornice, operatere i druge učesnike na koje se to odnosi. Ukoliko zahtev ima neke druge uticaje na JTP, osim onih direktno navedenih u zahtevu, te uticaje treba takođe uzeti u obzir.
3. Sva zainteresovana lica učestvuju u ocenjivanju tako što besplatno dostavljaju zahtevane podatke, osim ukoliko ti podaci nisu zaštićeni pravom na intelektualnu svojinu.

Član 8.

JTP

1. Usvojeni JTP se objavljuju na Web sajtu Organizacije.
2. U principu, svaki podsistem se reguliše jednim JTP. Po potrebi, jedan podsistem može da bude pokriven sa više JTP, a jedan JTP može da pokriva više podсистema.
- 2a. JTP se primenjuju na nove podсистeme. Takođe se primenjuju na postojeći podsistem ako se on renovira ili unapredi u skladu sa strategijom prelaska s jednog sistema na drugi navedenom u tački 4, pod f.
3. Po završetku postupka obaveštavanja predviđenog članom 35, tačke 3. i 4. Konvencije, a najmanje mesec dana pre stupanja na snagu, Generalni sekretar objavljuje na veb sajtu Organizacije
 - a) usvojeni JTP o kojima je dostavljeno obaveštenje;
 - b) datum njegovog stupanja na snagu;
 - c) spisak država ugovornica na koje se primenjuje;
 - d) ažuriran spisak JTP i datume njihovog stupanja na snagu.
4. U onoj meri u kojoj je to potrebno kako bi se ostvario cilj određen u članu 3, u JTP koji se odnose na podсистeme treba najmanje:
 - a) navesti predviđeno polje primene (deo mreže ili vozila, podsistem ili deo podсистema);
 - b) odrediti osnovne zahteve za svaki predmetni podsistem i njegove interfejse se ostalim sistemima;
 - c) odrediti tehničke i funkcionalne specifikacije koje treba da poštuje svaki podsistem i njegove interfejse sa drugim podсистemima. Po potrebi, te specifikacije mogu da se razlikuju u zavisnosti od upotrebe podсистema, na primer u zavisnosti od kategorije pruge, čvorova i/ili vozila;
 - d) odrediti elemente konstrukcije ili sastavne delove interoperabilnosti i interfejse koje treba da obuhvate tehnički standardi i koji su neophodni za postizanje interoperabilnosti u železničkom sistemu;

- e) navesti, za svaki predmetni slučaj, postupke koji se primenjuju pri ocenjivanju usaglašenosti sa odredbama JTP. Ti postupci se zasnivaju na modulima za ocenjivanje usaglašenosti definisanim u opštem JTP navedenom u tački 8;
 - f) navesti strategiju za sprovođenje JTP. Naročito je potrebno da se odrede faze kroz koje treba da se prođe kako bi se postepeno prešlo sa postojeće situacije do konačne situacije, u kojoj je usaglašenost sa JTP pravilo; za svaku fazu treba predvideti odgovarajuće prelazne odredbe i
 - g) navesti profesionalne kvalifikacije za odgovarajuće osoblje, kao i zdravstvene i bezbednosne uslove na radu koji se zahtevaju pri eksploataciji i održavanju predmetnog podsistema, kao i pri sprovođenju JTP.
5. Svaki JTP treba da se izradi na osnovu pregleda postojećeg podsistema i kao cilj, koji može da se postigne postupno i u okviru primerenog roka, treba navesti jedan ili više podsistema. U skladu sa tim, postepeno usvajanje JTP i usaglašenost sa njima omogućavaju postupno postizanje interoperabilnosti železničkog sistema.
 6. JTP treba na odgovarajući način da sačuvaju kompatibilnost postojećeg železničkog sistema svake države ugovornice. U svrhu ostvarenja ovog cilja, u svakom JTP može da se predvidi odredba o „posebnim slučajevima” koji se primenjuju u jednoj ili više država ugovornica u domenu mreže i vozila; posebnu pažnju treba obratiti na tovarni profil, širinu koloseka ili rastojanje između koloseka i na vozila čije je polazno ili odredišno mesto u trećim zemljama. Za svaki poseban slučaj, JTP će utvrditi pravila za uvođenje elemenata navedenih u tački 4, od c) do g).
 7. Ako se određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtevima ne mogu eksplicitno pokriti sa JTP, onda će oni jasno biti označeni kao „otvorena pitanja” .
 8. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može usvojiti JTP koji se ne odnose na podsisteme, kao što su opšte odredbe, osnovni zahtevi ili moduli za ocenjivanje usaglašenosti.
 9. JTP se rade u formatu sa dve kolone. Tekst ispisan celom širinom, bez kolona, je identičan odgovarajućem tekstu iz Tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI) Evropske zajednice. Tekst koji je podeljen na dve kolone je različit za JTP i za odgovarajući TSI ili drugi odgovarajući propis Evropske zajednice. Tekst u levoj koloni je tekst JTP (propis OTIF-a), a tekst u desnoj koloni je tekst TSI Evropske zajednice. Sasvim desno se naznačava TSI referenca.

Član 8a.

Nedostaci u JTP

1. Ako Komisija stručnjaka za tehnička pitanja sazna da usvojeni JTP sadrži greške ili nedostatke, uključujući i slučaj da usvojeni JTP ne ispunjava u potpunosti osnovne zahteve, Komisija će preduzeti odgovarajuće mere koje uključuju:
 - a) odluku da li predmetni JTP treba da se izmeni u skladu sa članovima 6 i 8 i
 - b) preporuke za opravdana privremena rešenja.
2. Države ugovornice, regionalne organizacije i tela za ocenjivanje usaglašenosti imaju obavezu da bez odlaganja obaveste Generalnog sekretara o svim uočenim greškama i nedostacima u JTP.

Član 9.

Izjave

1. Svaka država ugovornica može, u roku od četiri meseca počev od dana dostavljanja obaveštenja od strane Generalnog sekretara o odluci Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, podneti Generalnom sekretaru obrazloženu izjavu prema kojoj ta država neće ili će samo delimično

primenjivati priznate tehničke standarde, odnosno usvojene JTP po pitanju železničke infrastrukture, koja se nalazi na njenoj teritoriji i po pitanju saobraćaja na toj infrastrukturi.

2. Države ugovornice koje su dale izjavu u skladu sa tačkom 1. ne uzimaju se u obzir prilikom utvrđivanja broja država koje moraju da ulože prigovor u skladu sa članom 35, tačka 4. Konvencije da neka odluka Komisije stručnjaka za tehnička pitanja ne bi stupila na snagu.
3. Država koja je dala izjavu u skladu sa tačkom 1. može u bilo kom trenutku da je povuče obaveštavajući o tome Generalnog sekretara. Ovo povlačenje izjave počće da važi počev od prvog dana drugog meseca koji sledi po obaveštavanju.

Član 10.

Ukidanje tehničkog jedinstva

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

Član 11.

Prvenstvo JTP

1. Po stupanju na snagu JTP usvojenih od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 6, tačka 1, tehnički standardi i JTP u odnosima između država ugovornica imaju prvenstvo nad odredbama Međunarodne konvencije o Tehničkom jedinstvu železnica koja je potpisana u Bernu, 21. oktobra 1882. godine, u verziji iz 1938. godine.
2. Po stupanju na snagu JTP, usvojenih od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja u skladu sa članom 6, tačka 1, ova Jedinstvena pravila, kao i tehnički standardi i JTP, u državama ugovornicama imaju prvenstvo u odnosu na tehničke odredbe:
 - a) Pravilnika o uzajamnoj upotrebi putničkih i prtljažnih kola u međunarodnom prevozu (RIC);
 - b) Pravilnika o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (RIV).

Član 12.

Nacionalni tehnički zahtevi

1. Države ugovornice vode računa o tome da obaveste Generalnog sekretara o svojim nacionalnim tehničkim zahtevima koji se primenjuju na železnička vozila i druga železnička sredstva. Generalni sekretar objavljuje te zahteve u banci podataka navedenoj u članu 13. Jedinstvenih pravila ATMF.

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

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

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

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

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

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

Član 13.

Tabele ekvivalentnosti

1. Kako bi se ocenjivanje usaglašenosti, a samim tim i troškovi vezani za podnošenje zahteva za tehničko odobravanje sveli na minimum, nacionalni tehnički zahtevi iz člana 12. klasifikuju se u skladu sa spiskom parametara i principa definisanih u prilogu uz ova Jedinstvena pravila. Za sprovođenje klasifikacije je odgovorna Komisija stručnjaka za tehnička pitanja. Države ugovornice i regionalne organizacije saraduju sa Komisijom stručnjaka za tehnička pitanja i Generalnim sekretarom u izvršenju ovog zadatka.
2. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da izvrši reviziju priloga uzimajući u obzir iskustvo stečeno pri uzajamnom prihvatanju vozila u državama ugovornicama.
3. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja vodi računa o izradi referentnog dokumenta koji sadrži reference svih nacionalnih tehničkih zahteva o kojima je dostavljeno obaveštenje. Taj dokument u kojem se takođe navode i merodavne odredbe JTP i odgovarajućih TSI (čl. 8, tačka 9), biće objavljen i ažuriran na veb sajtu Organizacije.
4. Uzimajući u obzir mišljenje zainteresovanih država ugovornica i uključenih regionalnih organizacija, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da odluči da proglasi ekvivalentnost, po pitanju železničke bezbednosti:

a) između nacionalnih tehničkih zahteva različitih država ugovornica;

b) između odredaba JTP i odgovarajućih odredaba TSI i

c) između nacionalnih tehničkih zahteva jedne ili više država ugovornica i odredaba JTP i/ili odredaba TSI.

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

PRILOG

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

1. SPISAK PARAMETARA

1.1 Opšta dokumentacija

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

1.2 Konstrukcija i mehanički delovi

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

1.3 Interakcije između vozila/koloseka i tovarnog profila

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

1.4 Kočiona oprema

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

1.5 Uređaji koji se odnose na putnike

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

1.6 Uslovi životne sredine i aerodinamički efekti

Uticao životne sredine na vozilo i uticaj vozila na životnu sredinu (uključujući i aerodinamičke uslove, interfejse između vozila i pružnog dela

železničkog sistema, s jedne strane, i vozila i spoljnog okruženja, s druge strane)

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

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

1.8 Ugrađeni izvori napajanja energijom i kontrolni sistemi

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

1.9 Instalacije namenjene osoblju, interfejsi i okruženje

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

1.10 Protivpožarna zaštita i evakuacija

1.11 Servisiranje

Ugrađene instalacije i interfejsi i za servisiranje

1.12 Kontrola, upravljanje i signalizacija u vozu

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

1.13 Specifični zahtevi vezani za eksploataciju

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

1.14 Komponente vezane za robu

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

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

2. KLASIFIKACIJA NACIONALNIH TEHNIČKIH ZAHTEVA

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

Grupa A

Grupa A obuhvata:

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

Grupa B

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

Grupa C

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

Jedinstvena pravila APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

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

OSNOVNI ZAHTEVI

Objašnjenje :

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

<i>OTIF APTU Prilog</i>	<i>Odgovarajući tekst u propisima EZ¹</i>	<i>Ref. EZ</i>
UVOD		
U cilju obezbeđivanja interoperabilnosti i bezbednosti železničkog sistema COTIF, podsistemi, komponente interoperabilnosti i međuveze moraju da zadovolje osnovni zahtev utvrđen u ovom Prilogu APTU.	„Osnovni zahtevi”: svi zahtevi opisani u prilogu III koje treba da zadovolji železnički sistem, podsistemi i komponente interoperabilnosti, uključujući i međuveze;	Def.
Odredbama Priloga APTU i njihovih priloga moraju se utvrditi osnovni zahtevi koji se odnose na određeni predmet, uključujući i međuveze sa drugim predmetima.		
Ukoliko određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni		Čl 5, 6.
Prilogom APTU,	u TSI	
oni će biti jasno označeni u prilogu		
Priloga APTU	TSI	
kao otvorena pitanja.		
1. Opšti zahtevi		Prilog III ↓
1.1 Bezbednost		
1.1.1 Projektovanje, izgradnja ili sastavljanje, održavanje i nadzor kritičnih komponenata za bezbednost, a naročito komponenata koje učestvuju u saobraćaju vozova, moraju da garantuju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima određenim za železničku mrežu, uključujući one za posebne otežane situacije.		

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

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

1.4.5 Eksploatacija železnikog sistema ne sme proizvoditi nedopušteni nivo vibracije tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture, i u stanju normalnog održavanja.

1.5 Tehnička usaglašenost

Tehničke karakteristike infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti usaglašene između sebe i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu.

Ukoliko se pokaže da je usklađenost sa tim karakteristikama teško postići na određenim delovima mreže, mogu se uvesti privremena rešenja koja će garantovati usaglašenost u budućnosti.

2. Posebni zahtevi za svaki podsistem

2.1 Infrastruktura

S obzirom da se COTIF odnosi na infrastrukturu samo po pitanju međuveze sa vozilima i drugim pokretnim železničkim sredstvima, nema drugih osnovnih zahteva osim onih koji su navedeni u Opštim zahtevima u gore navedenom poglavlju 1.

2.1.1 Bezbednost

Odgovarajuće mere se moraju preduzeti kako bi se sprečio pristup u postrojenja ili neželjeno ometanje rada.

Moraju se preduzeti mere kako bi se ograničila opasnost kojoj se izlažu lica, naročito prilikom prolaska vozova kroz stanice.

Infrastruktura kojoj javnost ima pristup mora biti projektovana i izvedena tako da se ograniče rizici za bezbednosti lica (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peron, itd).

Moraju se doneti odgovarajuće odredbe kako bi se uzeli u obzir posebni bezbednosni uslovi u izuzetno dugačkim tunelima i na vijaduktima.

2.2 Energija

COTIF se odnosi na sisteme za napajanje energijom koji su povezani sa vozilima i drugim pokretnim železničkim sredstvima; odnosi se na nepokretna postrojenja samo kada je u pitanju njihova međuveza sa voznim sredstvima.

2.2.1 Bezbednost

Funkcionisanje sistema za napajanje energijom ne sme narušiti bezbednost vozova i lica (korisnika, operativnog osoblja, stanovnika uz prugu i trećih lica).

2.2.2 Zaštita životne sredine

Funkcionisanje sistema za napajanje električnom ili toplotnom energijom ne sme da utiče na životnu sredinu izvan utvrđenih granica.

2.2.3 Tehnička usaglašenost

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

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

2.3 Kontrolno-komandni i signalni **podsystem**

2.3.1 Bezbednost

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

2.3.2 Tehnička usaglašenost

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

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

kompatibilnih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije

moraju biti prilagođena za upotrebu ovih sistema.

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

2.4 Vozna sredstva

2.4.1 Bezbednost

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

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

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

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

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

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

Izlazi u nuždi moraju postojati i biti označeni.

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

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

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

2.4.2 Pouzdanost i raspoloživost

Konstrukcija vitalne opreme i trčeaće, vučne i kočne opreme, kao i kontrolnog i komandnog sistema mora biti takva da omogućuje u posebnoj otežanoj situaciji dalje funkcionisanje voza bez štetnih posledica po opremu koja je i dalje u funkciji.

2.4.3 Tehnička usaglašenost

Električna oprema mora biti usaglašena sa radom kontrolno-komandnih i signalnih postrojenja.

U slučaju električne vuče, karakteristike uređaja za preuzimanje struje moraju omogućavati saobraćanje vozova uz sisteme za energetska napajanje železničkog sistema.

Karakteristike voznih sredstava moraju biti takve da im omoguće da saobraćaju na svim linijama koje su predviđene za njihovu eksploataciju, uzimajući u obzir relevantne klimatske uslove.

2.4.4 Kontrola

Vozovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci koje sakupi taj uređaj i obrada informacija moraju biti usklađeni.

2.5 Održavanje

2.5.1 Zdravlje i bezbednost

2.5.1 Tehnička postrojenja i procedure koje se koriste

u centrima

moraju da obezbede siguran rad predmetnog podsistema i da ne predstavljaju opasnost po zdravlje i bezbednost.

2.5.2 Zaštita životne sredine

Tehnička postrojenja i procedure korišćene u centrima za održavanje ne smeju da prekorače dozvoljeni nivo štetnosti po okolinu.

2.5.3 Tehnička usaglašenost

Postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju biti takva da omoguće izvođenje radova na siguran, neškodljiv za zdravlje i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koje su projektovani.

2.6 Eksploatacija i upravljanje saobraćajem

2.6.1 Bezbednost

Usaglašenost propisa za eksploataciju železničke mreže, kao i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja u kontrolnim centrima mora biti takva da garantuje bezbednu eksploataciju, uzimajući u obzir različite zahteve međunarodnog i domaćeg saobraćaja.

Način i periodičnost održavanja, obuka i kvalifikacija osoblja za održavanje i centara za kontrolu, kao i sistem za obezbeđenje kvaliteta koji je uspostavljen u centrima za kontrolu i održavanje od strane nadležnog upravljača, moraju biti takvi da garantuju visok nivo bezbednosti.

2.6.2 Pouzdanost i raspoloživost

Način i periodičnost održavanja, obuka i kvalifikacija osoblja za održavanje i centara za kontrolu, kao i sistem za obezbeđenje kvaliteta koji je uspostavljen u centrima za kontrolu i održavanje od strane nadležnog upravljača, moraju biti takvi da garantuju visok nivo pouzdanosti i raspoloživosti sistema.

2.6.3 Tehnička usaglašenost

Usaglašenost propisa za eksploataciju železničke mreže, kao i kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja zaduženog za upravljanje saobraćajem moraju biti takvi da garantuju efikasnu eksploataciju u okviru železničkog sistema, uzimajući u obzir različite zahteve međunarodnog i domaćeg saobraćaja.

2.7 Primena telematike na putnički i teretni saobraćaj

2.7.1 Tehnička usaglašenost

Osnovni zahtevi u oblasti primene telematike garantuju minimalni kvalitet prevoza putnika i robe, naročito u smislu tehničke usaglašenosti.

Moraju se preduzeti mere da se obezbedi:

- da baze podataka, softveri i protokoli za dostavljanje podataka budu razvijeni tako da omogućuju maksimalnu mogućnost razmene podataka između različitih aplikacija i između različitih operatera, isključujući poverljive komercijalne podatke,

- da informacije budu lako dostupne korisnicima.

2.7.2 Pouzdanost i raspoloživost

Načini upotrebe, upravljanja, ažuriranja i održavanja ovih baza podataka, softveri i protokoli za dostavljanje podataka moraju garantovati efikasnost ovih sistema i kvalitet usluge.

2.7.3 Zdravlje

Dodirne tačke tih sistema sa korisnicima moraju biti u skladu sa minimalnim pravilima ergonomije i zaštite zdravlja.

2.7.4 Bezbednost

Prilikom pohranjivanja ili prenosa podataka vezanih za bezbednost mora biti obezbeđen odgovarajući nivo nepovredivosti i pouzdanosti.

2.8 Ostala (pokretna) železnička sredstva

Propisi EU ne regulišu ovu materiju.

2.8.1 Bezbednost

Konstrukcije ovih železničkih sredstava i veze između njih i vozila, ukoliko se prevoze, moraju biti projektovane tako da obezbede da se spreči nepredviđeno pomeranje, čak i u slučaju hitnog kočenja ili manevrisanja.

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

2.8.2 Tehnička usaglašenost

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

2.8.3 Zdravlje

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

(Kraj dokumenta)

Jedinstvena pravila APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

Jedinstveni tehnički propisi koji se primenjuju na železnička sredstva (JTP Opšte odredbe - B)

PODSISTEMI

Objašnjenje:

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

OTIF APTU Prilog

Odgovarajući tekst u propisima EZ¹

Ref. EZ

0.1. EKVIVALENTNOST

Nakon njihovog usvajanja od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, propisi OTIF-a obuhvaćeni ovim dokumentom smatraju se ekvivalentnim sa odgovarajućim propisima EU u smislu člana 13, APTU i člana 3a ATMF.

0.2. UVOD

Da bi se strukturisali funkcionalni i tehnički zahtevi u vezi sa raznim tipovima sredstava koji su prema COTIF (Dodaci F i G) predviđeni za tehničko odobravanje, železnički sistem je podeljen na dole navedene podsisteme.

1. SPISAK PODSISTEMA

Železnički sistem je

Za svrhe ove Direktive
železnički sistem može
biti

Prilog II

podeljen na sledeće podsisteme, prema:

a) strukturnim područjima:

- infrastruktura,
- energija,
- kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo,
- kontrola, upravljanje i signalizacija – deo na vozilima,
- vozna sredstva,
- ostala (pokretna) železnička sredstva

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

b) funkcionalnim područjima:

- eksploatacija i upravljanje saobraćajem,
- održavanje,
- primena telematike na putnički i teretni saobraćaj.

2

|

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

2. OPIS PODSISTEMA

Za svaki podsistem ili svaki deo podsistema lista elemenata i aspekata vezana za interoperabilnost je

obuhvaćena APTU-prilogom(prilozima) za taj podsistem | predložena od strane Agencije prilikom izrade odgovarajućeg nacrtu TSI.

Bez uticaja na određivanje ovih aspekata i komponenti interoperabilnosti ili na redosled kojim su podsistemi uneti u

APTU priloge | TSI
podsistemi obuhvataju:

2.1 Infrastrukturu (INF)

COTIF obuhvata infrastrukturu samo u delu koji se odnosi na međuveze sa vozilima i ostalim pokretnim železničkim sredstvima; iz tog razloga podsistem infrastrukture sadrži samo koloseke i skretnice. | Koloseci, skretnice, građevine (mostovi, tuneli itd), pripadajuća infrastruktura na stanicama (peroni, prilazna područja, uz uzimanje u obzir potreba lica sa ograničenom pokretljivošću itd), sigurnosna i zaštitna oprema.

2.2 Energija (ENE)

COTIF obuhvata sistem „energija” samo u delu koji se odnosi na međuveze sa vozilima i ostalim pokretnim železničkim sredstvima. Iz tog razloga, podsistem „energija” obuhvata samo kontaktne vodove i kvalitet isporučene energije. | Sistem elektrifikacije, uključujući kontaktne vodove i pružni deo opreme za merenje potrošnje električne energije.

2.3 Kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo

COTIF obuhvata ovaj sistem samo u delu koji se odnosi na interfejs sa vozilima i ostalim pokretnim železničkim sredstvima. | Sva pružna oprema neophodna za obezbeđivanje bezbednosti, kao i za upravljanje i kontrolu kretanja vozova koji imaju dozvolu za saobraćaj na mreži.

2.4 Kontrola, upravljanje i signalizacija – deo na vozilima

Sva oprema na vozilima neophodna za obezbeđivanje bezbednosti, kao i za upravljanje i kontrolu kretanja vozova koji imaju dozvolu za saobraćaj na mreži.

2.5 Eksploatacija i upravljanje saobraćajem

Postupci i pripadajuća oprema koji omogućuju koherentno iskorišćavanje raznih strukturnih podsistema i to kako pri normalnom radu tako i slučaju smetnji u radu uključujući posebno formiranje vozova, upravljanje vozovima, planiranje i upravljanje saobraćajem.

COTIF obuhvata formiranje vozova, upravljanje vozovima, kao i planiranje i upravljanje saobraćajem, samo u okviru međunarodnog saobraćaja. |

Profesionalne kvalifikacije koje mogu biti zahtevane za obavljanje međunarodnog saobraćaja.

2.6 Primena telematike

U skladu sa Aneksom I (Direktive)

ovaj podsistem obuhvata dva dela:

- a) primene u putničkom saobraćaju uključujući sisteme za informisanje putnika pre i za vreme vožnje, sisteme za rezervisanje i plaćanje, postupanje sa prtljagom, upravljanje vezama između vozova i sa drugim vidovima saobraćaja;
- b) primene u robnom saobraćaju, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u stvarnom vremenu) ranžirni sistemi i sistemi za sastavljanje vozova, sistemi za rezervisanje, plaćanje i fakturisanje, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja, izradu elektronskih pratećih dokumenata.

2.7 Vozna sredstva

Struktura, komandni i kontrolni sistem za svu opremu na vozu, uređaji za preuzimanje struje, uređaji za vuču i za transformaciju energije, kočioni uređaji, tegljenički uređaji, trčeci stroj (obrotna postolja, osovine) i vešanje, vrata, međuveza čovek-mašina (mašinovođa, vozopratno osoblje, putnici, uz uzimanje u obzir potreba lica sa ograničenom pokretljivošću), pasivni ili aktivni sigurnosni uređaji i zahtevi u vezi sa zdravljem putnika i vozopratnog osoblja.

Podsistem *vozna sredstva* podeljen je na

- 1) teretna kola i
- 2) ostala vozila
 - vozove sa sopstvenim toplotnim ili električnim pogonom
 - Toplotne ili električne vučne jedinice
 - putnička kola
 - pokretna oprema za izgradnju i održavanje železničke infrastrukture

2.8 Održavanje

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

2.9 Ostala (pokretna) železnička sredstva

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

Jedinstvena pravila APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

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

TEHNIČKA DOKUMENTACIJA

Objašnjenje :

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

OTIF APTU Prilog

Odgovarajući tekst u propisima EZ¹

Ref. EZ

1. OPŠTE ODREDBE

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

IO Direktiva
Član 18,
Tačka 3

2. DETALJNI ZAHTEVI ZA TEHNIČKU DOKUMENTACIJU

Prilog VI,
Tačka 4,
Vozna sredstva

Tehnička dokumentacija

koja se prilaže izjavi o kontroli

mora da sadrži sledeću dokumentaciju:

- opis podsistema (vozilo/pokretna železnička sredstva);

- za ostale podsisteme:

- opšte i detaljne crteže u skladu sa

podsystemom kao što je izgrađen,

izvršenjem,

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

- spisak komponenata interoperabilnosti,

prema članu 3

intergriranih u podsystem;

- ako postoje,

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

kopije izjava o usaglašenosti EZ odnosno podobnosti za korišćenje

sastavnih delova

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

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

tela za ocenjivanje usaglašenosti

prijavljena tela

na osnovu zajedničkih tehničkih specifikacija,

- ako je primenljivo, privremena uverenja i, u tom slučaju, privremene EZ izjave o usaglašenosti podsistema, koja se prilažu uz EZ potvrdu o verifikaciji,
- uključujući i rezultate provere njene ispravnosti od strane prijavljenog tela;

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

- potvrdu prijavljenog tela kojem je povereno EZ ispitivanje ,

potvrđujući da je projekat u skladu sa

Jedinstvenim pravilima APTU i, u
datom slučaju, odredbama RID-a

ovom Direktivom,

sa odgovarajućom proračunskom dokumentacijom koju je ono overilo, uz eventualno navođenje rezervi primećenih u toku obavljanja aktivnosti, a koje nisu bile otklonjene; uz sertifikat se takođe prilažu izveštaji o kontroli i reviziji koje je isto telo sprovelo u okviru svojih zadataka.

kako je navedeno u odeljcima 5.3 i 5.4.

(Kraj dokumenta)

Jedinstvena pravila APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

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

TELO ZA OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI -KVALIFIKACIJE I NEZAVISNOST

Objašnjenje :

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

<i>OTIF APTU Prilog</i>	<i>Odgovarajući tekst u propisima EZ¹</i>	<i>Ref. EZ</i>
1. DEFINICIJE „Telo za ocenjivanje usaglašenosti” označava nadležni organ ili odgovarajuće telo u skladu sa članom 5 Jedinstvenih pravila ATMF.		
2. ODREDBE: Kako bi bilo priznato i moglo da vrši funkciju tela za ocenjivanje usaglašenosti, to telo mora da ispuni sledeće uslove:		
1. Telo za ocenjivanje usaglašenosti,	Telo,	1.
njegov direktor i osoblje zaduženo za sprovođenje provera ne mogu da učestvuju, ni direktno, ni kao ovlašćeni predstavnici u projektovanju, izradi, građenju, komercijalizaciji ili održavanju komponenti interoperabilnosti ili podsistema ili u njihovoj eksploataciji. To ne isključuje mogućnost razmene stručnih informacija između proizvođača i tog		
tela za ocenjivanje usaglašenosti.	tela.	
2. Telo za ocenjivanje usaglašenosti	Telo	2.
i osoblje zaduženo za provere moraju da izvrše provere maksimalno profesionalno i tehnički stručno i moraju biti oslobođeni bilo kakvih pritisaka i nagovaranja, naročito finansijske vrste, koja mogu da utiču na njihovo prosuđivanje ili rezultate kontrole, posebno ako potiču od osoba ili grupa osoba koje su zainteresovane za rezultate provera.		

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

Posebno je važno da,		
telo za ocenjivanje usaglašenosti		telo
i osoblje zaduženo za provere mora,		
ukoliko to propisuje država ugovornica,		
biti funkcionalno nezavisno od organa određenih za izdavanje		
tehničkih sertifikata		dozvola za puštanje u rad u okviru ove direktive, licenci u okviru direktive 95/18/EZ, i sertifikata o bezbednosti u okviru direktive 2004/49/EZ,
i od tela nadležnih za sprovođenje istraga u slučaju nesreće.		
3.	Telo za ocenjivanje usaglašenosti	Telo 3.
mora zapošljivati osoblje i posedovati sredstva, koji se zahtevaju za pravilno obavljanje tehničkih i administrativnih zadataka vezanih za sprovođenje provera; takođe treba da ima pristup opremi potrebnoj za vanredne provere.		
4.	Osoblje zaduženo za provere mora da poseduje	4.
- odgovarajuće tehničko i profesionalno obrazovanje,		
- zadovoljavajuće znanje o zahtevima koji se odnose na provere koje vrši i dovoljnu praksu u domenu tih provera,		
- sposobnost za izradu sertifikata, zapisnika i izveštaja koji predstavljaju službenu evidenciju o izvršenim kontrolama.		
5.	Mora da bude garantovana nezavisnot osoblja zaduženog za kontrolu. Nijedan službenik ne sme biti nagrađen na osnovu niti broja izvršenih kontrola ni rezultata tih kontrola.	5.
6.	Telo za ocenjivanje usaglašenosti	Telo 6.
mora zaključiti osiguranje od građanskopravne odgovornosti, osim ukoliko tu odgovornost pokriva država na osnovu nacionalnog prava ili ukoliko provere vrši direktno		
država ugovornica.		
država članica.		
7.	Osoblje	7.
tela za ocenjivanje usaglašenosti		organ
obavezno je da čuva kao profesionalnu tajnu sve što sazna u toku vršenja svojih dužnosti (izuzev nadležnih administrativnih organa i tela zaduženih za sprovođenje istraga u slučaju nesreće u državi u kojoj vrše te aktivnosti, kao i tela za istragu nesreća zaduženih za istragu nesreća do kojih je došlo usled neispravnosti proverenih komponenti interoperabilnosti ili podsistema) u skladu sa		
Jedinstvenim pravilima COTIF-a ili bilo kojim drugim pravnim zahtevom i/ili propisima države ugovornice ili regionalne organizacije koja je pristupila COTIF-u u skladu sa članom 38 COTIF-a.		
ovom Direktivom ili bilo kojom drugom odredbom nacionalnog prava kojom se izvršava Direktiva.		

(kraj dokumenta)

Jedinstvena pravila APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)
Jedinstveni tehnički propisi (JTP Opšte odredbe – G)

ZAJEDNIČKA BEZBEDNOSNA METODA (ZBM) O
PROCENI I OCENI RIZIKA

Obrazloženje:

Tekstovi ovih JTP prikazanih u dve kolone identični su kao odgovarajući tekstovi propisa Evropske unije. Tekstovi prikazani u dve kolone se razlikuju; kolona sa leve strane sadrži JTP, dok desna kolona prikazuje tekst iz odgovarajućih propisa EU. Tekst u desnoj koloni je informativnog karaktera i nije deo propisa OTIF-a.

OTIF JTP	Odgovarajući tekst propisa ¹	EU ref.
0. EKVIVALENTNOST		
Nakon usvajanja od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, propisi OTIF-a obuhvaćeni ovim dokumentom smatraju se ekvivalentnim sa odgovarajućim propisima EU u smislu člana 13, APTU i člana 3a ATMF.		
1. SVRHA		Član 1
1.1	Ovim JTP GEN-G utvrđuje se zajednička bezbednosna metoda o proceni i oceni rizika vezanih za bezbednost podsistema i integrisanje u njihovo okruženje.	Ovom uredbom (ZBM) kao što je navedeno u članu 6(3)(a) Direktive 2004/49/EZ.
1.2	Svrha ZBM o proceni i oceni rizika je da se održi ili poboljša nivo bezbednosti međunarodnog železničkog saobraćaja u državama ugovornicama, u onoj meri u kojoj je to neophodno i izvodljivo. ZBM olakšava pružanje prekograničnih železničkih transportnih usluga harmonizacijom:	na železnicama Zajednice, pristup tržištu
	a) procesa upravljanja rizikom koji se koriste za ocenu nivoa bezbednosti i usaglašenosti sa bezbednosnim zahtevima;	
	b) razmene informacija merodavnih za bezbednost između različitih aktera u okviru železničkog sektora u cilju upravljanja bezbednošću između različitih interfejsa koji postoje unutar tog sektora;	
	c) dokaza koji proističu iz primene procesa upravljanja rizikom.	
2. POLJE PRIMENE		Član 2
2.1	ZBM o proceni i oceni rizika primenjuje se na sve izmene železničkog sistema država ugovornica koje utiču na međunarodni saobraćaj i koje se smatraju značajnim u smislu člana 4. ovih JTP.	železničkog sistema države članice, kao što je navedeno u tački (2)(e) Aneksa III Direktive 2004/49/EZ, koje se smatraju značajnim u smislu člana 4. ove Uredbe.
	Te izmene mogu da budu tehničke, operativne ili organizacione prirode. Što se tiče organizacionih izmena, uzimaju se u obzir samo izmene koje mogu da utiču na uslove eksploatacije.	
2.2	Ukoliko se značajne izmene odnose na strukturne podsisteme na koje se primenjuje	

¹ Uredba Komisije EZ 352/2009, objavljena u Službenom listu EU L 108 29.4.2009.

COTIF 1999

Direktiva 2008/57/EZ

ZBM o proceni i oceni rizika primenjuje se:

a) ukoliko ocenu rizika zahtevaju

merodavni jedinstveni tehnički propisi (JTP).

merodavne tehničke specifikacije inter-operabilnosti (TSI).

U ovom slučaju

JTP

TSI

ukoliko je potrebno, navode koji delovi ZBM se primenjuju;

b) da bi se garantovala bezbedna integracija strukturnih podsistema na koje se

JTP

TSI

primenjuju u postojećem sistemu

u skladu sa članom 15(1) Direktive 2008/57/EZ.

Međutim, primena ZBM u slučaju navedenom u tački (b) prvog podstava ne sme da dovede do zahteva koji su u suprotnosti sa zahtevima utvrđenim u merodavnim

JTP

TSI

koji su obavezni.

Međutim, ukoliko primena ZBM dovodi do zahteva koji je u suprotnosti sa zahtevom utvrđenim u merodavnim

JTP

TSI

predlagač o tome obaveštava odgovarajuću

državu ugovornicu

državu članicu

koja može da odluči da zatraži reviziju

JTP

TSI

u skladu sa

članom 8a APTU

članom 6(2) ili članom 7. Direktive 2008/57/EZ

ili odstupanje u skladu sa

članom 7a APTU i smernicama i odredbama usvojenim u skladu sa tim članom.

članom 9. te Direktive.

2.3

Ovaj JTP

Ova Uredba

ne primenjuje se na:

a) metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme;

b) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka železničkog sistema i namenjene samo za eksploataciju u lokalnom, gradskom i prigradskom saobraćaju, kao i na železnička preduzeća koja obavljaju saobraćaj samo na tim mrežama;

c) privatnu železničku infrastrukturu koju koristi samo njen vlasnik za potrebe sopstvenog teretnog transporta;

d) istorijska vozila koja saobraćaju na nacionalnim mrežama, pod uslovom da poštuju nacionalna pravila i propise o bezbednosti u cilju bezbednog saobraćaja takvih vozila;

e) istorijske, muzejske i turističke železnice koje obavljaju saobraćaj na sopstvenoj mreži, uključujući radionice, vozila i osoblje.

2.4

Ovaj JTP

Ova Uredba

ne primenjuje se na sisteme i izmene koji, na dan stupanja na snagu

ovog JTP

ove Uredbe

predstavljaju projekte u odmakloj fazi razvoja

u skladu sa članom 2 b) APTU.

u smislu člana 2(t) Direktive 2008/57/EZ.

3. DEFINICIJE

Član 3

U svrhe

ovog JTP

primenjuju se definicije utvrđene u

ATMF, član 2. i APTU, član 2.

ove Uredbe

u članu 3. Direktive 2004/49/EZ

Primenjuju se takođe i sledeće definicije:

- a) „rizik” označava stopu učestalosti nesreća i incidenata sa štetnim ishodom (nastalih usled opasnih situacija) i stepen ozbiljnosti te štete;
- b) „analiza rizika” označava sistematsko korišćenje svih raspoloživih informacija u cilju otkrivanja opasnosti i procene rizika;
- c) „procena rizika” označava proceduru zasnovanu na analizi rizika kojom se utvrđuje da li je postignut prihvatljiv nivo rizika;
- d) „ocena rizika” označava sveobuhvatni postupak koji uključuje analizu rizika i procenu rizika;
- e) „bezbednost” označava odsustvo neprihvatljivog rizika od štete;
- f) „upravljanje rizikom” označava sistematsku primenu upravljačkih politika, procedura i praksi na aktivnosti vezane za analizu, procenu i kontrolu rizika;
- g) „interfejsi” označavaju sve tačke interakcije tokom životnog ciklusa sistema ili podsistema, uključujući eksploataciju i održavanje ukoliko različiti akteri železničkog sektora sarađuju u cilju upravljanja rizicima;
- h) „akteri” označavaju sve strane koje neposredno ili putem ugovornih aranžmana učestvuju u primeni ovog JTP u skladu sa odeljkom 5.2; | ove Uredbe u skladu sa članom 5(2);
- i) „bezbednosni zahtevi” označavaju bezbednosne karakteristike (kvalitativne ili kvantitativne) sistema i njegove eksploatacije (uključujući pravila eksploatacije) neophodne za realizaciju ciljeva postavljenih od strane zakonodavstva ili kompanije;
- j) „bezbednosne mere” označavaju niz aktivnosti kojima se smanjuje stopa učestalosti opasnih situacija ili ublažavaju njihove posledice u cilju dostizanja i/ili održavanja prihvatljivog nivoa rizika;
- k) „predlagač” označava
naručioce ili proizvođače ukoliko pozovu
telo za ocenu da oceni podsistem u skladu sa
JTP GEN-D
ili podnosioca zahteva
za tehničko odobravanje vozila
ili lice zaduženo za održavanje; |
| železnička preduzeća ili upravljače infrastrukture
u okviru mera za kontrolu rizika koje su dužni da
primene u skladu sa članom 4. Direktive
2004/49/EZ,
|
| prijavljeno telo da primeni ‘EZ’ proceduru
verifikacije u skladu sa članom 18(1) Direktive
2008/57/EZ
|
| dozvolu za korišćenje vozila;
- l) „izveštaj o oceni bezbednosti” označava dokument koji sadrži zaključke o oceni određenog sistema obavljenoj od strane tela za ocenu;
- m) „opasnost” označava stanje koje može da dovede do nesreće;
- n) „telo za ocenu” označava nezavisno i stručno lice, organizaciju ili telo koje sprovodi istragu kako bi, na osnovu dokaza, dostavilo ocenu o sposobnosti sistema da ispuní bezbednosne zahteve koji se na njega primenjuju;
- o) „kriterijumi za prihvatanje rizika” označavaju referentne elemente na osnovu kojih se ocenjuje prihvatljivost određenog rizika; ti kriterijumi se koriste kako bi se utvrdilo da li je nivo rizika dovoljno nizak tako da nije potrebno preduzimati nikakve neodložne mere kako bi se dodatno smanjio;
- p) „evidencija o opasnostima” označava dokument koji sadrži evidenciju i napomene vezane za utvrđene opasnosti, mere koje se na njih odnose, njihovo prešlo i upućivanja na organizaciju koja je zadužena da njima upravlja;

- q) „utvrđivanje opasnosti” označava proces pronalaženja, popisivanja i određivanja karakteristika opasnosti;
- r) „načelo prihvatanja rizika” označava pravila koja se koriste u cilju donošenja zaključka o tome da li je rizik vezan za jednu ili više specifičnih opasnosti prihvatljiv;
- s) „pravila primene” označavaju skup pisanih pravila koja, ukoliko se pravilno primenjuju, mogu da se koriste za kontrolu jedne ili više specifičnih opasnosti;
- t) „referentni sistem” označava sistem za koji se tokom upotrebe dokazalo da ima prihvatljiv nivo bezbednosti na osnovu kojeg je poređenjem moguće oceniti prihvatljivost rizika sistema čija je ocena u toku;
- u) „utvrđivanje rizika” označava proces koji se koristi za merenje nivoa analiziranih rizika, a sastoji se iz sledećih koraka: procena učestalosti, analiza posledica i njihova integracija;
- v) „tehnički sistem” označava proizvod ili skup proizvoda, uključujući projektovanje, ugradnju i pomoćnu dokumentaciju; izrada tehničkog sistema počinje specifikacijom njegovih zahteva i završava se njihovim prihvatanjem; iako se projekat merodavnih interfejsa sa ljudskim ponašanjem uzima u obzir, ljudski operateri i njihove aktivnosti nisu deo sistema; proces održavanja opisan je u priručnicima za održavanje, ali on sam nije deo tehničkog sistema;
- w) „katastrofalna posledica” označava smrtne slučajeve i/ili višestruke teške povrede i/ili velike štete po životnu sredinu koje nastanu kao rezultat nesreće;
- x) „prihvatanje bezbednosti” označava status koji predlagač dodeli izmeni na osnovu izveštaja o oceni bezbednosti dostavljenog od strane tela za ocenu;
- y) „sistem” označava bilo koji deo železničkog sistema (u okviru polja primene ovog JTP) koji podleže izmeni;
- z) „prijavljeni nacionalni propis” označava svaki nacionalni propis prijavljen od strane države ugovornice u skladu sa APTU, član 12. država članica u skladu sa Direktivom Saveta 96/48/EZ (1), Direktivom 2001/16/EZ Evropskog parlamenta i Saveta (2) i Direktivama 2004/ 49/EZ i 2008/57/EZ.
- aa) „sistem upravljanja bezbednošću (SMS)” označava organizaciju i mere uspostavljene od strane upravljača infrastrukture ili železničkog preduzeća kako bi se garantovalo bezbedno upravljanje njihovim aktivnostima; SMS može takođe da se odnosi na imaoce voznih sredstava, lica zadužena za održavanje (ECM) i radionice koje obavljaju održavanje.

2004/49/
EZ, čl. 3
(i)

4. ZNAČAJNE IZMENE

Član 4

- 4.1 Ukoliko ne postoji prijavljeno nacionalno pravilo o tome kako se utvrđuje da li je u pitanju značajna izmena ili ne u određenoj državi ugovornici, državi članici, predlagač uzima u obzir potencijalni uticaj dotične izmene na bezbednost železničkog sistema. Ukoliko predložena izmena ne utiče na bezbednost, ne mora da se primenjuje proces upravljanja rizikom opisan u odeljku 5.
- 4.2 Ukoliko predložena izmena utiče na bezbednost, predlagač na osnovu stručnog mišljenja odlučuje o značaju izmene na osnovu sledećih kriterijuma:
 - a) posledica u slučaju kvara: najnepovoljniji mogući scenario u slučaju kvara sistema koji se ocenjuje, uzimajući u obzir postojanje mera bezbednosti izvan sistema;
 - b) inovacija korišćena prilikom realizacije izmene: to se odnosi na inovaciju u železničkom sektoru, kao i na novinu vezanu isključivo za organizaciju koja izvodi izmenu;
 - c) složenost izmene;
 - d) praćenje: nemogućnost praćenja izmene tokom čitavog veka trajanja sistema i preduzimanja odgovarajućih mera;
 - e) reverzibilnost: nemogućnost vraćanja sistema u stanje pre izvođenja izmene;

f) dodavanje: ocena značaja izmene uzimajući u obzir sve skorašnje izmene vezane za bezbednost realizovane u okviru sistema koji se ocenjuje, a koje nisu bile ocenjene kao značajne.

Predlagač čuva odgovarajuću dokumentaciju kako bi opravdao svoju odluku.

5. PROCES UPRAVLJANJA RIZIKOM

Član 5

5.1 Proces upravljanja rizikom opisan u Aneksu I primenjuje se:

a) u slučaju značajne izmene navedene u odeljku 4, uključujući puštanje u rad strukturnih podsistema u skladu sa odeljkom 2.2 b);

b) ukoliko

JTP naveden

TSI navedena

u članu 2.2 a) upućuje na

ovaj JTP

ovu Uredbu

u cilju određivanja procesa upravljanja rizikom opisanog u Aneksu I.

5.2 Proces upravljanja rizikom opisan u Aneksu I primenjuje predlagač.

5.3 Predlagač vodi računa o upravljanju rizicima uvedenim od strane dobavljača i pružalaca usluga, uključujući i podizvođače. U tu svrhu, predlagač može da zahteva od dobavljača i pružalaca usluga, uključujući njihove podizvođače, da učestvuju u procesu upravljanja rizikom opisanom u Aneksu I.

6. NEZAVISNA OCENA

Član 6

Nezavisnu ocenu pravilne primene procesa upravljanja rizikom opisanog u Aneksu I i rezultata te primene

(uključujući pravilnu identifikaciju opasnosti i procenu rizika koji iz njih proističu)

sprovodi tela koje ispunjava kriterijume navedene u Aneksu II.

Ukoliko telo za ocenu već nije utvrđeno od strane Zajednice ili nacionalnog zakonodavstva, predlagač imenuje svoje sopstveno telo za ocenu koje može da bude neka druga organizacija ili unutrašnje odeljenje.

6.2 Dupliranje rada između ocene usaglašenosti

sistema za upravljanje bezbednošću u skladu sa zahtevima Direktive 2004/49/EZ,

koju sprovodi

telo za ocenu u skladu sa JTP GEN-D

prijavljeno telo ili nacionalno telo u skladu sa zahtevima Direktive 2008/57/EZ

i bilo koje nezavisne ocene bezbednosti koju sprovodi telo za ocenu u skladu sa

ovim JTP

ovom Uredbom

treba izbegavati.

6.3 (Rezervisano)

Telo za bezbednost može da deluje u svojstvu tela za ocenu ukoliko se značajne izmene odnose na sledeće slučajeve:

a) ukoliko je vozilu potrebna dozvola za korišćenje, u skladu sa članovima 22(2) i 24(2) Direktive 2008/57/EZ;

b) ukoliko je vozilu potrebna dodatna dozvola za korišćenje, 2 u skladu sa članovima 3(5) i 25(4) Direktive 2008/57/EZ;

c) ukoliko sertifikat o bezbednosti za prevoz treba da se ažurira zbog izmene tipa ili obima aktivnosti, u skladu sa članom 10(5) Direktive 2004/49/EZ;

d) ukoliko sertifikat o bezbednosti za prevoz treba da se revidira zbog suštinskih izmena bezbednosnog

- regulatornog okvira, u skladu sa članom 10(5) Direktive 2004/49/EZ;
- e) ukoliko sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom treba da se ažurira usled suštinskih izmena infrastrukture, signalizacije ili snabdevanja energijom ili načela eksploatacije i održavanja, u skladu sa članom 11(2) Direktive 2004/49/EZ;
- f) ukoliko sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom treba da se revidira usled suštinskih izmena bezbednosnog regulatornog okvira, u skladu sa članom 11(2) Direktive 2004/49/EZ.

- 6.4 Ukoliko se značajne izmene odnose na strukturni podsistem koji zahteva tehničko odobravanje u skladu sa ATMF, nacionalno telo nadležno za tehničko odobravanje može da postupa u svojstvu tela za ocenu, osim ukoliko predlagač već nije za to zadužio drugo telo za ocenu koje ispunjava uslove iz odredaba JTP GEN-D. | dozvolu za korišćenje u skladu sa članom 15(1) ili članom 20. Direktive 2008/57/EZ, telo za bezbednost | prijavljeno telo u skladu sa članom 18(2) te Direktive.

7. IZVEŠTAJ O OCENI BEZBEDNOSTI

Član 7

- 7.1 Telo za ocenu predlagaču dostavlja izveštaj o oceni bezbednosti.

- 7.2 U slučaju navedenom u tački a) odeljak 5.1, nacionalno telo nadležno za tehničko odobravanje uzima u obzir izveštaj o oceni bezbednosti prilikom odobravanja podsistema. | nacionalno telo za bezbednost | izdavanja dozvole za korišćenje

- 7.3 U slučaju navedenom u tački b) odeljka 5.1, nezavisna ocena predstavlja deo aktivnosti tela za ocenu koje obavlja ocenu usaglašenosti sa strukturnim JTP osim ukoliko nije drugačije propisano u strukturnom JTP. | prijavljeno telo, | TSI.

Ukoliko nezavisna ocena nije deo aktivnosti tela za ocenu tada | prijavljenog tela

telo za ocenu | prijavljeno telo | zaduženo za izdavanje sertifikata o usaglašenosti ili naručilac zadužen za izradu JTP izjave o verifikaciji. | EZ izjava o verifikaciji.

uzima u obzir o izveštaj o oceni bezbednosti.

- 7.4 Ukoliko je sistem, ili deo sistema, već prihvaćen nakon procesa upravljanja rizikom utvrđenog ovim JTP, | ovom Uredbom, | izveštaj o oceni bezbednosti koji iz toga proističe ne sme da se dovodi u pitanje od strane drugog tela za ocenu zaduženog za obavljanje nove ocene istog sistema.

Priznavanje sistema je uslovno, odnosno moguće je tek nakon što se pokaže da će se sistem koristiti pod istim funkcionalnim, operativnim i ekološkim uslovima kao i već prihvaćen sistem, kao i da su primenjeni ekvivalentni kriterijumi za prihvatanje rizika.

8. UPRAVLJANJE KONTROLOM RIZIKA/INTERNE I EKSTERNE KONTROLE

Predlagač kod kojeg je sprovedena ZBM o proceni i oceni rizika nastavlja da prati njenu | 1. Železnička preduzeća i upravljači infrastrukture | uključuju kontrole primene ZBM o proceni i oceni | Član 8

OTIF JTP

Odgovarajući tekst propisa ¹

EU ref.

primenu i kontroliše posledice te primene, naročito u pogledu identifikacije opasnosti, utvrđivanja i procene rizika na kojima se zasnivaju doneseni zaključci.

rizika u svoj program periodičnih kontrola sistema za upravljanje bezbednošću u skladu sa članom 9. Direktive 2004/49/EZ.

2. U okviru aktivnosti utvrđenih članom 16(2)(e) Direktive 2004/49/EZ, nacionalno telo za bezbednost prati primenu ZBM o proceni i oceni rizika.

9. POVRATNE INFORMACIJE I TEHNIČKI NAPREDAK

Član 9

Zapažanja nastala praćenjem i kontrolom u skladu sa poglavljem 8, u slučaju značajnih odstupanja od jedne ili više pretpostavki na kojima su zasnovani zaključci ZBM, moraju da se prijave nadležnom organu države ugovornice koji izdao potvrdu o tehničkom prijemu.

1. Upravljači infrastrukture i železnička preduzeća u svoj godišnji izveštaj o bezbednosti naveden u članu 9(4) Direktive 2004/49/EZ, unose kratak izveštaj o primeni ZBM o proceni i oceni rizika.

Taj izveštaj takođe obuhvata i kratak pregled donetih odluka koje se odnose na nivo značaja izmena.

Država ugovornica koja je izdala jednu ili više potvrda o tehničkom prijemu za koje je ZBM o proceni i oceni rizika već bila primenjena, jednom godišnje ili odmah, u slučaju da se primete ozbiljne posledice, obaveštava² Komisiju stručnjaka za tehnička pitanja (preko generalnog sekretara OTIF-a) o svojim iskustvima i zapažanjima.

2. Svako nacionalno telo za bezbednost, u svom godišnjem izveštaju o bezbednosti navedenom u članu 18. Direktive 2004/49/EZ, izveštava o iskustvu predlagača sa primenom ZBM o proceni i oceni rizika i, eventualno, o svom sopstvenom iskustvu.

3. Evropska železnička agencija prati i prikuplja povratne informacije o primeni ZBM o proceni i oceni rizika i, eventualno, Komisiji dostavlja preporuke za njeno poboljšanje.

U slučaju problema sa primenom ili efikasnošću sistema ZBM, država ugovornica, ako je potrebno, Komisiji stručnjaka za tehnička pitanja dostavlja preporuke za poboljšanje tog sistema.

4. Evropska železnička agencija najkasnije do 31. decembra 2011 Komisiji dostavlja izveštaj koji obuhvata:

- (a) analizu iskustva sa primenom ZBM o proceni i oceni rizika, uključujući slučajeve kada su ZBM primenjivali predlagači na dobrovoljnoj osnovi pre utvrđenog datuma primene navedenog u članu 10;
- (b) analizu iskustva predlagača u vezi sa odlukama koje se odnose na nivo značaja izmena;
- (c) analizu slučajeva u kojima su pravila prakse korišćena u skladu sa odeljkom 2.3.8 Aneksa I;
- (d) analizu opšte efikasnosti ZBM o proceni i oceni rizika.

Tela za bezbednost pomažu Agenciji prilikom utvrđivanja slučajeva primene ZBM o proceni i oceni rizika.

10. (Nije merodavno za propise COTIF-a)

Član 10

STUPANJE NA SNAGU

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od njenog objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

2. Ova Uredba primenjuje se počev od 1. jula 2012.

Međutim, počev od 19. jula 2010 primenjuje se na:

- (a) sve značajne tehničke izmene koje se odnose na vozila, kao što je utvrđeno članom 2(c) Direktive 2008/57/EZ;

² Izveštaj Komisiji stručnjaka za tehnička pitanja može da dostavi EU za države ugovornice koje su takođe i države članice EU.

Odgovarajući tekst propisa ¹

EU ref.

(b) sve značajne izmene koje se odnose na strukturne podsisteme, ukoliko se to zahteva članom 15(1) Direktive 2008/57/EZ ili TSI.

ANEKS I ³

1. OPŠTA NAČELA KOJA SE PRIMENJUJU NA PROCES UPRAVLJANJA RIZIKOM

1.1 Opšta načela i obaveze

Proces upravljanja rizikom obuhvaćen

ovim JTP

| ovom Uredbom

počinje definisanjem sistema koji se ocenjuje i sastoji se od sledećih aktivnosti:

- a) proces ocene rizika kojim se utvrđuju opasnosti, rizici, odgovarajuće bezbednosne mere i bezbednosni zahtevi koji iz toga proističu, a koje treba da ispuni sistem koji se ocenjuje;
- b) dokazivanje usaglašenosti sistema sa utvrđenim bezbednosnim zahtevima; i
- c) upravljanje svim utvrđenim opasnostima i odgovarajućim bezbednosnim merama.

Ovaj proces upravljanja rizikom se ponavlja i opisan je na dijagramu u Aneksu. Proces se završava nakon što se dokaže usaglašenost sistema sa svim bezbednosnim zahtevima neophodnim za prihvatanje rizika vezanih za utvrđene opasnosti.

1.1.2 Ovaj iterativni proces upravljanja rizikom:

- a) obuhvata odgovarajuće aktivnosti vezane za obezbeđivanje kvaliteta i sprovodi se od strane stručnog osoblja;
- b) ocenjuje se nezavisno od strane jednog ili više tela za ocenu.

1.1.3 Predlagač zadužen za proces upravljanja rizikom koji se zahteva

ovim JTP

| ovom Uredbom

vodi evidenciju o opasnostima u skladu sa odeljkom 4. ³

1.1.4 Akteri koji su već uspostavili metode ili instrumente za ocenu rizika mogu da nastave da ih koriste sve dok su oni kompatibilni sa odredbama

ovog JTP

| ove Uredbe

i ispunjavaju sledeće uslove:

- a) (Rezervisano) ⁴

a) metode ili instrumenti za ocenu rizika opisani su u sistemu za upravljanje bezbednošću prihvaćenom od strane nacionalnog tela za bezbednost u skladu sa članom 10(2)(a) ili članom 11(1)(a) Direktive 2004/49/EZ; ili

- b) metode ili instrumenti za ocenu rizika zahtevaju se u

JTP

| TSI

ili poštuju javne priznate standarde navedene u prijavljenim nacionalnim propisima.

1.1.5 Ne dovodeći u pitanje građansku odgovornost u skladu sa pravnim zahtevima

država ugovornica,

| država članica,

za proces ocene rizika odgovoran je predlagač. Predlagač posebno odlučuje, u dogovoru sa merodavnim akterima, ko će biti zadužen za ispunjavanje bezbednosnih zahteva koji proističu iz ocene rizika. Ova odluka zavisi od vrste izabranih bezbednosnih mera za održavanje rizika na prihvatljivom nivou. Dokazivanje usaglašenosti sa bezbednosnim zahtevima obavlja se u skladu sa odeljkom 3.

1.1.6 Prvi korak u procesu upravljanja rizikom sastoji se od popisivanja zadataka različitih aktera u dokumentu koji sastavlja predlagač, kao i njihovih aktivnosti vezanih za upravljanje rizikom. Predlagač tesno saraduje sa različitim akterima uključenim u proces, u skladu sa njihovim zadacima, u cilju upravljanja opasnostima i odgovarajućim bezbednosnim merama.

1.1.7 Za procenu pravilne primene procesa upravljanja rizikom opisana u

ovom JTP

| ovoj Uredbi

³ Kada se reč „odeljak” koristi u ovom Aneksu I, označava odeljak ovog Aneksa.

⁴ COTIF ne propisuje upotrebu sistema za upravljanje bezbednošću (SMS)

OTIF JTP

odgovorno je telo za ocenu.

1.2 Upravljanje interfejsima

1.2.1 Za svaki interfejs merodavan za sistem koji se ocenjuje, ne dovodeći u pitanje specifikacije interfejsa definisane u merodavnim

JTP,

| TSI,

akteri železničkog sektora na koje se to odnosi sarađuju kako bi zajedno utvrdili opasnosti i njima upravljali i definisali odgovarajuće bezbednosne mere koje treba preduzeti na tim interfejsima. Upravljanjem zajedničkim rizicima na interfejsima koordinira predlagač.

1.2.2 Ukoliko, u cilju ispunjavanja bezbednosnih zahteva, jedan od aktera utvrdi potrebu za bezbednosnom merom koju ne može sam da preduzme, u dogovoru sa drugim akterom prenosi na njega upravljanje pomenutom opasnošću koristeći postupak opisan u odeljku 4.

1.2.3 U pogledu sistema koji se ocenjuje, svaki akter koji otkrije da je određena mera bezbednosti neusaglašena ili neodgovarajuća, dužan je da tu informaciju dostavi predlagaču koji zatim o tome obaveštava aktera zaduženog za primenu te mere bezbednosti.

1.2.4 Akter koji primenjuje meru bezbednosti zatim o tome obaveštava sve aktere na koje se taj problem odnosi, bilo u okviru sistema koji se ocenjuje, bilo u okviru drugih postojećih sistema koji koriste istu meru bezbednosti, pod uslovom da akter ima takva saznanja.

1.2.5 Ukoliko dva ili više aktera ne mogu da postignu dogovor, za pronalaženje odgovarajućeg rešenja odgovoran je predlagač.

1.2.6 Ukoliko akter nije u stanju da ispuni zahtev predviđen prijavljenim nacionalnim propisom, predlagač traži savet od odgovarajućeg nadležnog organa.

1.2.7 Nezavisno od definisanja sistema koji se ocenjuje, predlagač je odgovoran da vodi računa o tome da upravljanje rizikom obuhvata sam sistem, kao i njegovu integraciju u železnički sistem u celini.

2. OPIS POSTUPKA OCENE RIZIKA

2.1 Opšti opis

2.1.1 Postupak ocene rizika je sveobuhvatni iterativni proces koji obuhvata:

- a) definisanje sistema;
- b) analizu rizika, uključujući utvrđivanje opasnosti;
- c) procenu rizika.

Postupak ocene rizika obavlja se u interakciji sa upravljanjem opasnostima u skladu sa odeljkom 4.1.

2.1.2 Definicija sistema treba da sadrži najmanje sledeće stavke:

- a) cilj sistema, odnosno njegova svrha;
- b) funkcije i elementi sistema, ukoliko su merodavne (uključujući npr. ljudske, tehničke i operativne elemente);
- c) granice sistema, uključujući druge sisteme koji su sa njim u interakciji;
- d) fizički (npr. sistemi u interakciji) i funkcionalni (npr funkcionalni ulazni i izlazni podaci) interfejsi;
- e) okruženje sistema (npr. energetska i toplotna strujanja, udari, vibracije, elektromagnetske interferencije, operativno korišćenje);
- f) postojeće bezbednosne mere i, nakon ponavljanja, definisanje bezbednosnih zahteva utvrđenih postupkom ocene rizika;
- g) pretpostavke koje utvrđuju granice ocene rizika.

2.1.3 Utvrđivanje opasnosti obavlja se na definisanom sistemu, u skladu sa odeljkom 2.2.

2.1.4 Prihvatljivost rizika sistema koji se ocenjuje meri se korišćenjem jednog ili više navedenih načela prihvatanja rizika:

- a) primena pravila prakse (odeljak 2.3);

- b) poređenje sa sličnim sistemima (odjeljak 2.4);
- c) eksplicitno utvrđivanje rizika (odjeljak 2.5).

U skladu sa opštim načelom navedenim u odeljku 1.1.5, telo za ocenu uzdržava se od toga da predlagaču nameće načelo za prihvatanja rizika koje će koristiti.

- 2.1.5 Predlagač u okviru procene rizika dokazuje da je izabrano načelo prihvatanja rizika pravilno primenjeno. Predlagač takođe proverava da li se izabrana načela prihvatanja rizika dosledno koriste.
- 2.1.6 Primena tih načela za prihvatanje rizika dovodi do utvrđivanja mogućih mera bezbednosti koje rizike sistema koji se ocenjuje čine prihvatljivim. Među tim bezbednosnim merama, mere izabrane za kontrolu rizika postaju bezbednosni zahtevi koje sistem treba da ispuni. Usaglašenost sa tim bezbednosnim zahtevima dokazuje se u skladu sa odeljkom 3.
- 2.1.7 Iterativni postupak ocene rizika smatra se završenim nakon što se dokaže da su svi bezbednosni zahtevi ispunjeni i da nije potrebno uzimati u obzir nijednu dodatnu razumno predvidljivu opasnost.
- 2.2 Utvrđivanje opasnosti
 - 2.2.1 Predlagač sistematski utvrđuje, korišćenjem širokog spektra stručnih znanja nadležnog tima, sve razumno predvidljive opasnosti za čitav sistem koji se ocenjuje i, eventualno, za njegove funkcije i interfejsse.
Sve utvrđene opasnosti evidentiraju se u registru opasnosti u skladu sa odeljkom 4.
 - 2.2.2 Da bi se naponi uloženi u ocenu rizika koncentrisali na glavne rizike, opasnosti se razvrstavaju prema procenjenim rizicima koji iz njih proističu. Na osnovu mišljenja stručnjaka, opasnosti koje su vezane za opšte prihvaćen rizik ne analiziraju se dalje, ali se upisuju u registar opasnosti. Njihova klasifikacija obrazlaže se da bi se telu za ocenu omogućilo da obavi nezavisnu ocenu.
 - 2.2.3 Jedan od kriterijuma je da rizici koji proističu iz opasnosti mogu da se klasifikuju kao opšte prihvaćeni ukoliko je rizik toliko mali da nije potrebno preduzimati dodatne mere bezbednosti. Prilikom dostavljanja stručnog mišljenja uzima se u obzir činjenica da uticaj svih opšte prihvaćenih rizika ne prekoračuje utvrđen udeo ukupnog rizika.
 - 2.2.4 Tokom utvrđivanja opasnosti, mogu se utvrditi i mere bezbednosti. One se unose u registar opasnosti u skladu sa odeljkom 4.
 - 2.2.5 Utvrđivanje opasnosti sprovodi se samo na nivou detalja neophodnih za utvrđivanje mesta na kojima se pretpostavlja da mere bezbednosti kontrolišu rizike u skladu sa jednim od načela za prihvatanje rizika navedenih u tački 2.1.4. Ponavljanje može, dakle, da bude neophodno između faza analize rizika i procene rizika sve dok se ne postigne dovoljan nivo detalja za utvrđivanje opasnosti.
 - 2.2.6 Ukoliko se za kontrolu rizika koriste pravila prakse ili referentni sistem, utvrđivanje opasnosti može da bude ograničeno na:
 - a) proveru primerenosti pravila prakse ili referentnog sistema;
 - b) utvrđivanje odstupanja od pravila prakse ili referentnog sistema.
- 2.3 Korišćenje pravila prakse i procene rizika
 - 2.3.1 Predlagač, uz podršku drugih uključenih aktera i na osnovu zahteva navedenih u tački 2.3.2, procenjuje da li su jedna ili više opasnosti na odgovarajući način obuhvaćene primenom merodavnih pravila prakse.
 - 2.3.2 Pravila prakse ispunjavaju najmanje sledeće zahteve:
 - a) široko su priznata u oblasti železnice. Ukoliko to nije slučaj, pravila prakse moraju biti opravdana i prihvatljiva za telo za ocenu;
 - b) merodavna su za kontrolu opasnosti uzetih u obzir u okviru sistema koji se ocenjuje;
 - c) javno su dostupna za sve aktere koji žele da ih koriste.
 - 2.3.3 Ukoliko se zahteva usaglašenost sa

JTP

| TSI

| u skladu sa Direktivom 2008/57/EZ

pri čemu

- merodavni JTP
ne nameće postupak upravljanja rizikom utvrđen
ovim JTP, JTP | ovom Uredbom, TSI
se mogu smatrati pravilima prakse za kontrolu opasnosti, pod uslovom da je ispunjen zahtev c) iz tačke 2.3.2.
- 2.3.4 Nacionalni propisi prijavljeni u skladu sa članom 12. APTU | članom 8. Direktive 2004/49/EZ i članom 17(3) Direktive 2008/57/EZ
mogu se smatrati pravilima prakse pod uslovom da su ispunjeni zahtevi iz tačke 2.3.2.
- 2.3.5 Ukoliko se jedna ili više opasnosti kontrolišu pravilima prakse koja ispunjavaju uslove iz tačke 2.3.2, tada se rizici vezani za te opasnosti smatraju prihvatljivim. To znači da:
a) te rizike ne treba dalje analizirati;
b) korišćenje pravila prakse upisuje se u registar opasnosti kao bezbednosni zahtev za merodavne opasnosti.
- 2.3.6 Ukoliko alternativni pristup nije u potpunosti u skladu sa pravilima prakse, predlagač je dužan da dokaže da taj pristup obezbeđuje najmanje isti nivo bezbednosti.
- 2.3.7 Ukoliko rizik vezan za određenu opasnost ne može da se učini prihvatljivim primenom pravila prakse, utvrđuju se dodatne mere bezbednosti primenom jednog od dva druga načela za prihvatanje rizika.
- 2.3.8 Ukoliko se sve opasnosti kontrolišu pravilima prakse, postupak upravljanja rizikom može da se ograniči na:
a) utvrđivanje opasnosti u skladu sa odeljkom 2.2.6;
b) upisivanje korišćenja pravila prakse u registar opasnosti u skladu sa odeljkom 2.3.5;
c) dokumentaciju o primeni postupka upravljanja rizikom u skladu sa odeljkom 5;
d) nezavisnu ocenu u skladu sa članom 6.
- 2.4 Korišćenje referentnog sistema i procene rizika
- 2.4.1 Predlagač, uz pomoć uključenih aktera, analizira da li su jedna ili više opasnosti obuhvaćene sličnim sistemom koji bi mogao da posluži kao referentni sistem.
- 2.4.2 Referentni sistem ispunjava najmanje sledeće zahteve:
a) već je tokom njegove upotrebe dokazano da poseduje prihvatljiv nivo bezbednosti i još uvek bi mogao da dobije odobrenje u državi članici u kojoj izmena treba da se izvede;
b) ima slične funkcije i interfejse kao i sistem koji se ocenjuje;
c) koristi se pod sličnim operativnim uslovima kao i sistem koji se ocenjuje;
d) koristi se pod sličnim ekološkim uslovima kao i sistem koji se ocenjuje.
- 2.4.3 Ukoliko referentni sistem ispunjava zahteve navedene u odeljku 2.4.2, tada se za sistem koji se ocenjuje:
a) rizici vezani za opasnosti obuhvaćene referentnim sistemom smatraju prihvatljivim;
b) bezbednosni zahtevi za opasnosti obuhvaćene referentnim sistemom mogu da se izvedu iz bezbednosnih analiza ili procene bezbednosnih registara referentnog sistema;
c) ti bezbednosni zahtevi upisuju u registar opasnosti kao bezbednosni zahtevi za merodavne opasnosti.
- 2.4.4 Ukoliko sistem koji se ocenjuje odstupa od referentnog sistema, procena rizika treba da dokaže da sistem koji se ocenjuje poseduje najmanje isti nivo bezbednosti kao i referentni sistem. U tom slučaju, rizici povezani sa opasnostima obuhvaćenim referentnim sistemom smatraju se prihvatljivim.
- 2.4.5 Ukoliko ne može da se dokaže da sistem koji se ocenjuje poseduje isti nivo bezbednosti kao referentni sistem, utvrđuju se dodatne mere bezbednosti za odstupanja, uz primenu jednog od druga dva načela za

prihvatanje rizika.

2.5 Eksplicitna ocena i procena rizika

2.5.1 Ukoliko opasnosti nisu obuhvaćene jednim od druga dva načela prihvatanja rizika opisana u odeljcima 2.3 i 2.4, prihvatljivost rizika dokazuje se putem eksplicitnog utvrđivanja i procene rizika. Rizici koji proističu iz tih opasnosti procenjuju se bilo kvantitativno ili kvalitativno, uzimajući u obzir postojeće mere bezbednosti.

2.5.2 Prihvatljivost procenjenih rizika meri se pomoću kriterijuma prihvatljivosti rizika koji su bilo izvedeni iz pravnih zahteva navedenih u

propisima COTIF

propisima Zajednice

ili zasnovani na njima, bilo navedeni u prijavljenim nacionalnim propisima. U zavisnosti od kriterijuma za prihvatanje rizika, prihvatljivost rizika procenjuje se, bilo pojedinačno za svaku merodavnu opasnost, bilo globalno za kombinaciju svih opasnosti uzetih u obzir u eksplicitnom utvrđivanju rizika.

Ukoliko procenjeni rizik nije prihvatljiv, utvrđuju se i primenjuju dodatne mere bezbednosti kako bi se rizik sveo na prihvatljiv nivo.

2.5.3 Ukoliko se rizik vezan za jednu opasnost ili kombinaciju nekoliko opasnosti smatra prihvatljivim, utvrđene mere bezbednosti upisuju se u registar opasnosti.

2.5.4 Ukoliko opasnosti proističu iz kvarova u tehničkim sistemima koji nisu obuhvaćeni pravilima prakse ili korišćenjem referentnog sistema, sledeći kriterijum za prihvatanje rizika primenjuje se za projektovanje tehničkog sistema:

Za tehničke sisteme kod kojih funkcionalni kvar predstavlja potencijalno moguću neposrednu katastrofalnu posledicu, merodavni rizik ne sme dodatno da se smanji ukoliko je stopa tog kvara manja ili jednaka 10^{-9} po radnom satu.

2.5.5

Ne dovodeći u pitanje proceduru navedenu u članu 8. Direktive 2004/49/EZ,

Može da se zatraži zahtevniji kriterijum putem prijavljenog nacionalnog propisa kako bi se održao nacionalni nivo bezbednosti.

Međutim, u slučaju dodatnih

tehničkih odobranja vozila, primenjuje se član 6. ATMF.

dozvola za korišćenje vozila, primenjuju se procedure iz članova 23. i 25. Direktive 2008/57/EZ.

2.5.6 Ukoliko je tehnički sistem izveden primenom kriterijuma 10^{-9} utvrđenog u tački 2.5.4, načelo međusobnog priznavanja primenjuje se u skladu sa članom 7(4)

ovog JTP.

ove Uredbe.

Međutim, ukoliko predlagač može da dokaže da nacionalni nivo bezbednosti u

državi ugovornici

državi članici

u kojoj se primenjuje može da se održi sa stopom kvara većom od 10^{-9} po satu eksploatacije, predlagač može da koristi ovaj kriterijum u toj

državi ugovornici.

državi članici.

2.5.7 Eksplicitno utvrđivanje i procena rizika ispunjava najmanje sledeće zahteve:

a) metode koje se koriste za eksplicitno utvrđivanje rizika pravilno prikazuju sistem

koji se ocenjuje i njegove parametre (uključujući sve režime eksploatacije);

b) rezultati su dovoljno precizni da mogu da posluže kao osnova za donošenje čvrste

odluke, odnosno, manje izmene u osnovnim pretpostavkama ili preduslovima ne dovode

do značajno različitih zahteva.

3. DOKAZIVANJE USAGLAŠENOSTI SA BEZBEDNOSNIM ZAHTEVIMA

3.1 Pre prihvatanja bezbednosti izmene, pod nadzorom predlagača, dokazuje se da su bezbednosni zahtevi koji proističu iz faze ocene rizika ispunjeni.

3.2 Dokaze podnosi svaki od aktera odgovornih za ispunjavanje bezbednosnih zahteva, kao što je odlučeno u skladu sa tačkom 1.1.5.

3.3 Pristup izabran za dokazivanje usaglašenosti sa bezbednosnim zahtevima, kao i samo dokazivanje, nezavisno se ocenjuju od stane tela za ocenu.

3.4 Svaka neprimerenost mera od kojih se očekuje da ispune bezbednosne zahteve ili opasnost otkrivena tokom dokazivanja usaglašenosti sa bezbednosnim zahtevima zahteva od predlagača da ponovi ocenu i procenu odgovarajućih rizika u skladu sa odeljkom 2. Nove opasnosti upisuju se u registar opasnosti u skladu sa odeljkom 4.

4. UPRAVLjANjE OPASNOSTIMA

4.1 Postupak upravljanja opasnostima

4.1.1 Registar opasnosti izrađuje i ažurira (tamo gde već postoji) predlagač tokom faze projektovanja i implementacije, sve do prihvatanja izmene ili dostavljanja izveštaja o oceni bezbednosti. Registar opasnosti prati napredovanje u praćenju rizika vezanih za utvrđene opasnosti.

Nakon što

┆ U skladu sa tačkom 2(g) Aneksa III uz Direktivu 2004/49/EZ, nakon što

je sistem prihvaćen i pušten u rad, registar opasnosti dalje vodi upravljač infrastrukture ili železničko preduzeće zaduženo za eksploataciju sistema koji se ocenjuje.

┆ kao sastavni deo svog sistema za upravljanje bezbednošću.

4.1.2 Registar opasnosti obuhvata sve opasnosti, kao i sve za njih vezane mere bezbednosti i pretpostavke o sistemu utvrđene tokom postupka ocene rizika. Posebno sadrži i jasno upućivanje na poreklo i izabrana načela prihvatanja rizika i jasno navodi aktere zadužene za kontrolu svake opasnosti.

4.2 Razmena informacija

Sve opasnosti i za njih vezani bezbednosni zahtevi koje ne može sam da kontroliše jedan akter prosleđuju se drugom merodavnom akteru kako bi se zajednički pronašlo odgovarajuće rešenje. Opasnosti upisane u registar opasnosti aktera koji ih prosleđuje „kontrolišu” se samo ukoliko procenu rizika vezanih za te opasnosti obavlja drugi akter i ukoliko je rešenje usvojeno od strane svih uključenih aktera.

5. DOKAZ O PRIMENI POSTUPKA UPRAVLjANjA RIZIKOM

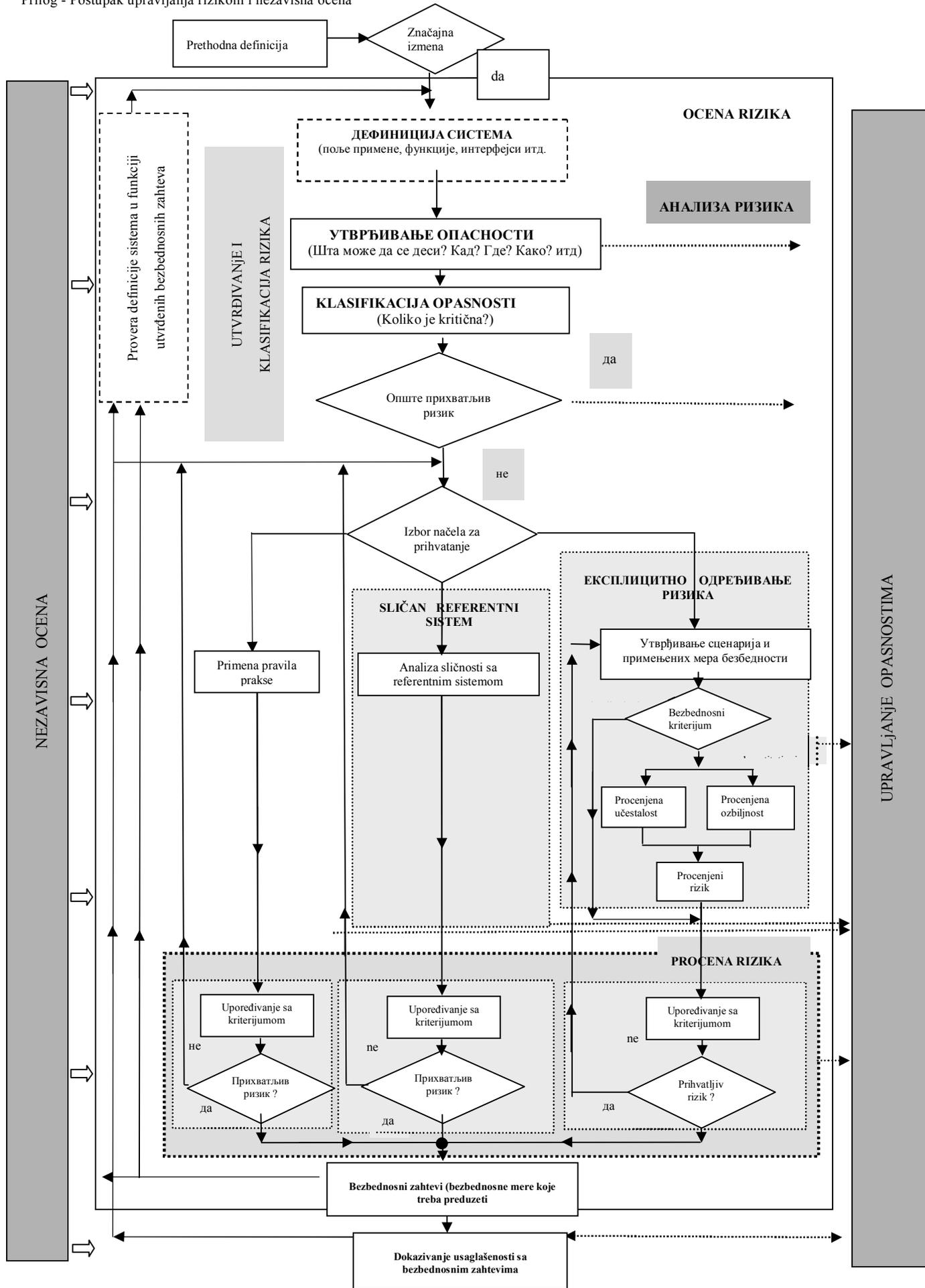
5.1 Postupak upravljanja rizikom koji se koristi za ocenu nivoa bezbednosti i usaglašenosti sa bezbednosnim zahtevima dokumentuje predlagač i to tako da svi potrebni dokazi koji pokazuju pravilnu primenu postupka upravljanja rizikom budu dostupni telu za ocenu. Telo za ocenu svoj zaključak dostavlja u izveštaju o oceni bezbednosti.

5.2 Dokument koji izrađuje predlagač naveden u tački 5.1. obuhvata najmanje:

a) opis organizacije i stručnjaka imenovanih za sprovođenje postupka ocene rizika;

b) rezultate različitih faza ocene rizika i spisak svih bezbednosnih zahteva koje je neophodno ispuniti kako bi se rizik održao na prihvatljivom nivou.

Prilog - Postupak upravljanja rizikom i nezavisna ocena



ANEKS II

KRITERIJUMI KOJE MORAJU DA ISPUNE TELA ZA OCENU

1. Telo za ocenu ne sme, ni direktno, ni kao ovlašćeni predstavnik, da učestvuje u projektovanju, proizvodnji, izradi, marketingu, eksploataciji ili održavanju sistema koji se ocenjuje. To ne isključuje mogućnost razmene tehničkih informacija između tog tela i uključenih aktera.
2. Telo za ocenu dužno je da sprovodi ocenu na najprofesionalniji mogući način i uz najveću moguću tehničku stručnost i ne sme da bude izloženo nikakvom pritisku ili podsticaju, naročito finansijskom, koji bi mogao da utiče na njegovo prosuđivanje ili na rezultate njegove ocene, posebno od strane lica ili grupa lica na koje mogu da utiču rezultati ocene.
3. Telo za ocenu mora da raspolaže neophodnim sredstvima za pravilno obavljanje tehničkih i administrativnih zadataka vezanih za ocene; takođe mora da ima pristup opremi potrebnoj za izuzetne ocene.
4. Osoblje zaduženo za ocenu mora da poseduje:
 - odgovarajuće tehničko i stručno obrazovanje,
 - zadovoljavajuće poznavanje zahteva vezanih za ocene koje sprovode i dovoljnu praksu u tim ocenama,
 - sposobnost za sastavljanje izveštaja o oceni bezbednosti koji predstavljaju zvaničan zaključak o obavljenim ocenama.
5. Mora se garantovati nezavisnost osoblja odgovornog za nezavisnu ocenu. Zaposleni ne smeju biti plaćeni na osnovu broja obavljenih ocena ili rezultata tih ocena.
6. Telo za ocenu

Ukoliko telo za ocenu nije deo organizacije predlagača, tada ono
mora da poseduje osiguranje od građanske odgovornosti, osim ako tu odgovornost ne pokriva država u skladu sa nacionalnim zakonom ili ukoliko ocene direktno obavlja ta država ugovornica.
država članica.
7. Osoblje tela za ocenu

Ukoliko telo za ocenu nije deo organizacije predlagača, njegovo osoblje
dužno je da čuva kao profesionalnu tajnu sve informacije koje sazna tokom obavljanja svojih aktivnosti (osim u odnosu na nadležne državne organe u kojima obavlja delatnost) u skladu sa ovim JTP.
ovom Uredbom.

Izmene i dopune Dodatka G (ATMF) Konvencije
(Izmenjeni tekst i objašnjenja)

Član 1.

Područje primene

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

Član 2.
Definicije

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

- a) „nesreća” označava neželjeni ili nenamerni iznenadni događaj ili poseban niz takvih događaja sa štetnim posledicama; nesreće se dele u sledeće kategorije: sudari, iskliznuća, nesreće na putnim prelazima u nivou, nesreće u kojima su stradala lica izazvane voznim sredstvima u pokretu, požari i ostalo;
- b) „odobrenje tipa vozila” označava odobreno pravo kojim nadležni organ odobrava tip konstrukcije železničkog vozila, kao osnovu za odobravanje za saobraćaj onih vozila koja odgovaraju tom tipu konstrukcije;
- c) „odobrenje za saobraćaj” označava odobreno pravo kojim nadležni organ odobrava svako železničko vozilo ili drugo železničko sredstvo za upotrebu u međunarodnom saobraćaju;
- d) „Komisija stručnjaka za tehnička pitanja” označava Komisiju predviđenu članom 13. tačka 1, pod f) Konvencije;
- da) „naručilac” označava bilo koji javni ili privatni subjekt koje naručuje projektovanje i/ili konstrukciju, obnovu ili unapređenje podsistema. Taj subjekt može da bude železničko preduzeće, upravljач infrastrukture ili imalac, odnosno nosilac koncesije koji je odgovoran za izvođenje projekta;
- e) „država ugovornica” označava državu članicu Organizacije koja nije dala izjavu u vezi sa ovim Jedinstvenim pravilima u skladu sa članom 42. tačka 1, prva rečenica Konvencije;
- f) „deklaracija” označava dokaz o celovitoj ili delimičnoj evaluaciji izvršenoj kako bi se potvrdilo da je vozilo, tip konstrukcije ili element konstrukcije u skladu sa odredbama Jedinstvenih pravila APTU i njihovim JTP (uključujući i važeće posebne slučajeve, kao i važeće nacionalne zahteve u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU;

- g) „element konstrukcije” ili „sastavni deo” označava svaku osnovnu komponentu, grupu komponenti, kompletnu opremu ili ugradbene grupe opreme koja je ugrađena ili je namenjena za ugrađivanje u železničko vozilo, druga železnička sredstva ili infrastrukturu; pojam „element konstrukcije” obuhvata istovremeno materijalna i nematerijalna sredstva, kao što je softver;
- h) „lice zaduženo za održavanje” (ECM) označava lice zaduženo za održavanje vozila koje je kao takva upisano u registar vozila u skladu sa članom 13; ova definicija se takođe primenjuje i na druga železnička sredstva;
- i) „osnovni zahtevi” označavaju sve uslove definisane Jedininstvenim pravilima APTU koje moraju da ispune železnički sistem, podsistemi i sastavni delovi interoperabilnosti, uključujući i interfejs;
- j) „incident” označava svaki događaj koji ne spada u nesreće ili teške nesrećne slučajeve, a vezan je za saobraćanje vozova i utiče na bezbednost saobraćaja;
- k) „upravljač infrastrukture” označava preduzeće ili organ vlasti koji upravlja železničkom infrastrukturom;
- l) „međunarodni saobraćaj” označava kretanje železničkih vozila na železničkim prugama preko teritorije najmanje dve države ugovornice;
- m) „istraga” označava postupak u cilju sprečavanja nesreća i incidenata koji obuhvata sakupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i određivanje uzroka (radnje, propusti, događaji, uslovi, ili kombinacija tih uzroka koja je dovela do nesreće ili incidenta) i, ukoliko je potrebno, formulisanje preporuka u pogledu bezbednosti;
- n) „imalac” označava lice ili subjekt koji, budući da je vlasnik vozila ili ima pravo korišćenja vozila, koristi vozilo kao transportno sredstvo i kao takvo je upisano u registar vozila predviđen članom 13;
- o) „dokumentacija o održavanju” označava dokumenta kojima se definišu zadaci vezani za pregled i održavanje koji moraju da se izvrše na vozilu (tipu vozila) ili drugim železničkim sredstvima, utvrđena u skladu sa pravilima i specifikacijama iz JTP, uključujući eventualne posebne slučajeve i prijavljene nacionalne važeće tehničke zahteve, u skladu sa članom 12. Jedininstvenih pravila APTU;
- p) „dosije o održavanju” označava dokumentaciju koja se odnosi na odobreno vozilo ili drugo železničko sredstvo, i koja sadrži podatke o njihovom korišćenju, kao i o radovima vezanim za održavanje i pregledima koji su na njima izvršeni;
- q) „mreža” označava pruge, stanice, terminale i sve vrste fiksne opreme koja je potrebna da se postigne bezbedno i kontinuirano funkcionisanje železničkog sistema;

- r) „otvorena pitanja” označavaju tehničke aspekte vezane za osnovne zahteve koji nisu eksplicitno obuhvaćeni jedinstvenim tehničkim propisima (JTP);
- s) „ostala železnička sredstva” označavaju sva pokretna železnička sredstva namenjena za upotrebu u međunarodnom saobraćaju koja ne spadaju u železnička vozila;
- t) „železničko preduzeće” označava privatno ili javno preduzeće
 - koje je ovlašćeno da prevozi putnike ili robu železnicom i koje obezbeđuje vuču ili
 - koje pruža samo usluge vuče
- u) „železnička infrastruktura” (ili samo „infrastruktura”) označava skup železničkih pruga i fiksnih instalacija potrebnih za obezbeđivanje kompatibilnosti sa železničkim vozilima i drugim železničkim sredstvima odobrenim u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima, kao i za bezbedno kretanje tih vozila i ostalih železničkih sredstava ;
- v) „železnička sredstva” označavaju železnička vozila, ostala železnička sredstva i železničku infrastrukturu;
- w) „železničko vozilo” označava vozilo koje može da se kreće na sopstvenim točkovima na prugama, sa ili bez vuče;
- x) „regionalna organizacija” označava organizaciju definisanu članom 38. Konvencije u okviru ekskluzivne nadležnosti koju su joj prenele države ugovornice;
- y) „obnova” označava sve veće radove na zameni delova podsistema ili jednom njegovom delu koji ne menjaju ukupne karakteristike podsistema;
- ya) „RID” označava dodatak C Konvencije;
- z) „teška nesreća” označava svaki sudar vozova ili iskliznuće voza koje rezultira smrću najmanje jedne osobe ili teškim povredama pet ili više osoba ili velikom štetom nanesenom voznim sredstvima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i svaka druga slična nesreća sa očiglednim posledicama na regulisanje ili upravljanje bezbednošću na železnici; „velika šteta” označava štete za koje telo za istrage odmah može da proceni da iznose ukupno najmanje 1.8 miliona specijalnih prava vučenja;
- aa) „poseban slučaj” označava svaki deo železničkog sistema država ugovornica za koji su potrebne posebne odredbe Jedinstvenih tehničkih propisa (JTP), bilo privremene ili definitivne, zbog geografskih ili topografskih ograničenja, kao i ograničenja gradske sredine, ili takvih koji utiču na kompatibilnost sa postojećim sistemom. To takođe može da se odnosi na železničke pruge i mreže koje su izolovane od ostatka mreže, na tovarni profil, širinu koloseka, ili razmak osa koloseka, kao i na vozila i druga železnička sredstva koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i vozila i druga železnička sredstva koja dolaze iz trećih zemalja ili im je određeno mesto u trećim zemljama;

- bb) „podsistem” označava rezultat podele železničkog sistema, kao što je prikazano u JTP; ovi podsystemi za koje se utvrđuju osnovni zahtevi mogu da budu strukturalni ili funkcionalni;
- cc) „tehničko odobravanje” označava proceduru koju sprovodi nadležni organ u cilju odobravanja železničkih vozila i drugih železničkih sredstava za upotrebu u međunarodnom saobraćaju, ili odobravanja tipa vozila;
- dd) „tehnički sertifikat” označava zvanični dokaz o uspešno sprovedenom tehničkom odobravanju u vidu važeće dozvole za tip ili dozvole za korišćenje;
- ee) „tehnička dokumentacija” označava dokumentaciju o vozilu ili drugom železničkom sredstvu koja sadrži sve njegove tehničke karakteristike (karakteristike tipa), uključujući i uputstvo za upotrebu, kao i karakteristike neophodne za identifikaciju jednog ili više predmeta na koje se odnosi;
- eea) „TSI” označava tehničke specifikacije interoperabilnosti usvojene u skladu sa direktivama 96/48/EZ, 2001/16/EZ i 2008/57/EZ, kojima su obuhvaćeni svi podsystemi ili delovi podsystema u cilju ispunjavanja osnovnih zahteva i garantovanja interoperabilnosti železničkog sistema;
- ff) „tip vozila” označava osnovne karakteristike konstrukcije železničkog vozila ili drugih železničkih sredstava obuhvaćene jedinstvenim sertifikatom o ispitivanju opisanim modulom SB iz JTP;
- gg) „unapređenje” označava svaku značajniju izmenu podsystema ili dela podsystema kojom se poboljšavaju njegove opšte karakteristike.

Član 3.

Odobranje za međunarodni saobraćaj

1. Da bi se koristilo u međunarodnom saobraćaju, svako železničko vozilo mora da bude odobreno u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima.
2. Tehničko odobranje ima za cilj da se utvrdi da li su železnička vozila u skladu sa :
 - a) propisima o konstrukciji navedenim u JTP,
 - b) propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID-u,
 - c) posebnim uslovima odobravanja prema članu 7a.
3. Tačke 1. i 2, kao i naredni članovi, primenjuju se po analogiji na tehničko odobranje drugih železničkih sredstava i na elemente konstrukcije vozila ili drugih železničkih sredstava.

Član 3a.

Interakcija sa drugim međunarodnim sporazumima

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

- a) u slučaju potpune ekvivalentnosti između važećih odredbi TSI i odgovarajućih JTP i
- b) pod uslovom da skup važećih TSI, na osnovu kojih su železnička vozila ili druga železnička sredstva bila odobrena, obuhvata sve aspekte relevantnih podсистema koji čine sastavni deo vozila i
- c) pod uslovom da te TSI ne sadrže otvorena pitanja koja se odnose na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom i
- d) pod uslovom da vozilo ili druga železnička sredstva ne podležu odstupanjima.

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

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

- a) u slučaju potpune ekvivalentnosti između odredbi važećih JTP i odgovarajućih TSI i
- b) pod uslovom da skup važećih TSI, u skladu sa kojima su železnička vozila ili druga železnička sredstva dobila dozvolu, obuhvata sve aspekte predmetnih podсистema koji čine sastavni deo vozila i
- c) pod uslovom da TSI ne sadrže otvorena pitanja koja se odnose na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom i
- d) pod uslovom da vozilo ili druga železnička sredstva ne podležu odstupanjima.

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

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

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

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

Član 4. Procedura

1. Tehničko odobravanje vozila se vrši na sledeći način:

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

b) ili u dve sukcesivne faze, izdavanjem

1. odobrenja za određeni tip vozila,

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

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

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

Nadležni organ

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

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

Zabranjeno je prenošenje nadležnosti na

- a) železničko preduzeće
- b) upravljača infrastrukture,
- c) imaoca,
- d) lice zaduženo za održavanje (ECM),
- e) projektanta ili proizvođača železničkih sredstava koji neposredno ili posredno učestvuje u izradi železničkih sredstava,

uključujući i filijale navedenih lica.

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

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

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

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

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

e) Osoblje odgovorno za ocenjivanje poseduje:

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

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

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

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

4. Odredbe iz tačke 3. primenjuju se po analogiji na organe koji vrše tehničko odobravanje.
5. Država ugovornica, putem obaveštavanja, ili, po potrebi, putem sredstava predviđenim pravom Zajednice ili pravom država koje primenjuju pravo Zajednice na osnovu međunarodnih sporazuma zaključenih sa Evropskom zajednicom, vodi računa o tome da Generalni sekretar bude obavešten o telima odgovornim za sprovođenje ocenjivanja, verifikacije i odobravanja, uz naznaku oblasti za koju je odgovorno svako telo. Generalni sekretar objavljuje i ažurira spisak organa, njihovih identifikacionih brojeva i oblasti za koje su odgovorni.
6. Država ugovornica garantuje odgovarajući nadzor tela navedenih u tački 2. i povlači nadležnost telu koje više ne ispunjava kriterijume navedene u tački 3, i u tom slučaju odmah o tome obaveštava Generalnog sekretara.
7. Država ugovornica koja smatra da organ za ocenjivanje ili odobravanje neke druge države ugovornice, ili telo kojem je on preneo svoju nadležnost, ne ispunjava kriterijume navedene u tački 3, može to pitanje da prosledi Komisiji stručnjaka za tehnička pitanja koja, u roku od četiri meseca, obaveštava dotičnu državu ugovornicu o svim promenama koje je potrebno izvršiti kako bi to telo zadržalo status koji mu je bio dodeljen. U vezi sa tim, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da donese odluku da uputi državu ugovornicu da opozove ili povuče odobrenja izdata na osnovu postupaka sprovedenih od strane navedenih tela ili organa.

Važenje tehničkih sertifikata

1. Tehnički sertifikati izdati od strane nadležnog organa države ugovornice u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima, važe u svim drugim državama ugovornicama. Međutim, kretanje i upotreba na teritoriji tih drugih država podležu uslovima navedenim u ovom članu.
2. Odobrenje za saobraćaj omogućuje železničkim preduzećima da koriste vozilo samo na infrastruktura koje su kompatibilne sa tim vozilom u skladu sa njegovim specifikacijama i drugim uslovima odobrenja; odgovornost je železničkog preduzeća da to obezbedi.
3. Ne dovodeći u pitanje član 3a, odobrenje za saobraćaj izdato za vozilo koje je u skladu sa svim važećim JTP, omogućuje tom vozilu da se slobodno kreće na teritoriji drugih država ugovornica pod uslovom da
 - a) su svi osnovni zahtevi obuhvaćeni ovim JTP i
 - b) da vozilo nije predmet
 - posebnog slučaja ili
 - otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom ili
 - odstupanja.

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

4. a) Ukoliko je u državi ugovornici izdato odobrenje za saobraćaj za vozilo koje
 - predstavlja poseban slučaj, otvoreno pitanje koje se odnosi na tehničku usaglašenost sa infrastrukturom ili podleže odstupanju, ili
 - nije u skladu sa JTP o voznim sredstvima i svim drugim merodavnim odredbama, ili
- b) ukoliko svi osnovni zahtevi nisu obuhvaćeni u JTP, nadležni organi drugih država mogu zatražiti od podnosioca zahteva dodatne tehničke informacije kao što su analiza rizika i/ili ispitivanje vozila pre izdavanja dodatnog odobrenja za saobraćaj.

Za deo vozila koji je u skladu sa JTP ili sa jednim delom JTP, nadležni organi moraju da prihvate verifikacije koje su izvršili drugi nadležni organi u skladu sa JTP. Za drugi deo vozila nadležni organi moraju u potpunosti da uzmu u obzir tabelu ekvivalentnosti predviđenu članom 13. Jedinstvenih pravila APTU.

Ispunjenost

- a) identičnih odredbi i odredbi koje su proglašene ekvivalentnim,
- b) odredbi koje se ne odnose na poseban slučaj i

- c) odredbi koje se ne odnose tehničku usaglašenost sa infrastrukturom, neće se ponovo ocenjivati.
5. Tačke 2. i 4. primenjuju se po analogiji na odobravanje tipa konstrukcije.

Član 6a.

Priznavanje dokumentacije o postupku

1. Nadležni organi i tela, železnička preduzeća, imaoци i upravljači infrastrukture u svim državama ugovornicama bez odlaganja priznaju ocenjivanje, deklaracije i ostala dokumenta izrađena u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima.
2. Ukoliko su zahtev ili odredba proglašeni kao ekvivalentni u skladu sa članom 13 Jedinstvenih pravila APTU, nije potrebno ponovo vršiti već sprovedena i dokumentovana ocenjivanja i ispitivanja koja se na to odnose.

Član 6b.

Priznavanje tehničkih i eksploatacionih ispitivanja

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

Član 7.

Propisi koji se primenjuju na vozila

1. Da bi bilo odobreno za međunarodni saobraćaj i da bi zadržalo odobrenje, železničko vozilo mora da bude u skladu sa:
 - a) JTP i
 - b) odredbama RID-a, gde se primenjuju.
2. Ukoliko ne postoje JTP koji se primenjuju na podsistem, tehničko odobravanje se zasniva na važećim nacionalnim tehničkim zahtevima koji se primenjuju u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU u državi ugovornici u kojoj se podnosi zahtev za tehničko odobravanje.
3. Ukoliko JTP ne obuhvataju sve osnovne zahteve, ili ukoliko su u pitanju posebni slučajevi ili otvorena pitanja, tehničko odobravanje se zasniva na
 - a) odredbama sadržanim u JTP,
 - b) odredbama sadržanim u RID-u, gde se primenjuju i
 - c) važećim nacionalnim tehničkim zahtevima koji se primenjuju u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU.

Član 7a.

Odstupanja

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

Član 8.

Propisi koji se primenjuju na železničku infrastrukturu

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

- b) odredbama sadržanim u RID-u, ukoliko su primenljive.
- 2. Odobravanje infrastrukture i kontrola njenog održavanja i dalje se regulišu važećim odredbama u državi ugovornici u kojoj se nalazi infrastruktura.
- 3. Članovi 7. i 7a primenjuju se po analogiji i na infrastrukturu.

Član 9.

Propisi o saobraćaju

- 1. Železnička preduzeća koja eksploatišu železnička vozila odobrena za međunarodni saobraćaj dužna su da poštuju propise koji se odnose na eksploataciju vozila u međunarodnom saobraćaju, navedene u JTP.
- 2. Preduzeća i uprave koje u državama ugovornicama upravljaju infrastrukturom, uključujući i sisteme za bezbednost i kontrolu saobraćaja, koja je namenjena i odgovarajuća za upotrebu u međunarodnom saobraćaju, moraju da poštuju tehničke propise navedene u JTP i moraju da ih stalno ispunjavaju prilikom gradnje i upravljanja tom infrastrukturom.

Član 10.

Podnošenje zahteva i izdavanje tehničkih sertifikata i deklaracije i relevantni uslovi

- 1. Izdavanje tehničkog sertifikata se odnosi na tip konstrukcije železničkog vozila ili na samo železničko vozilo.
- 2. Zahtev za izdavanje tehničkog sertifikata može da podnese:
 - a) proizvođač,
 - b) železničko preduzeće,
 - c) imalac vozila,
 - d) vlasnik vozila,
 - e) upravljač infrastrukture.
- 3. Zahtev za tehnički sertifikat, uključujući i odgovarajuće deklaracije, može biti podnet bilo kom nadležnom organu ili telu u okviru svoje nadležnosti predviđenih članom 5, u jednoj od država ugovornica.
- 4. Ukoliko se član 6. stav 4. primenjuje na vozilo, podnosilac zahteva navodi države ugovornice (ukoliko je potrebno i pruge) za koje se zahtevaju tehnički sertifikati u cilju slobodnog saobraćanja; u

tom slučaju, nadležni organi i uključena tela za ocenjivanje usaglašenosti moraju da sarađuju kako bi se olakšao postupak za podnosioca zahteva.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Generalni sekretar objavljuje dostavljene informacije na Web sajtu Organizacije.

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

Član 10a.

Pravila za povlačenje ili suspendovanje tehničkih sertifikata

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

2. Dozvola za korišćenje može biti povučena:

a) ukoliko železničko vozilo više nije u skladu sa

- propisima navedenim u JTP i važećim nacionalnim odredbama u skladu sa članom 12. Jedinstvenih pravila APTU ili
- posebnim uslovima za njegovo odobravanje u skladu sa članom 7a, ili
- propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID-u ili

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

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

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

4. Dozvola za korišćenje se suspenduje:

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

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

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

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

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

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

Član 10b.

Pravila ocenjivanja i procedure

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

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

Član 11.

Tehnički sertifikati i deklaracije

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

2. Dozvola za tip

- a) navodi projektanta i predviđenog proizvođača za tip konstrukcije železničkog vozila;
- b) sadrži tehničku dokumentaciju i dokumentaciju o održavanju u prilogu;
- c) ukoliko je potrebno, navodi posebna ograničenja i uslove saobraćanja za tip konstrukcije železničkog vozila i za železnička vozila koja odgovaraju tom tipu konstrukcije;
- d) sadrži jedan ili više izveštaja o ocenjivanju u prilogu;
- e) ukoliko je potrebno, navodi sve izdate deklaracije (o usaglašenosti i verifikaciji) koje se na to odnose ;
- f) navodi nadležni organ koji je izdao dozvolu, datum izdavanja, i sadrži potpis nadležnog organa;
- g) ukoliko je potrebno, sadrži rok važenja.

3. Dozvola za korišćenje obuhvata

- a) sve informacije navedene u tački 2, i
- b) jedan ili više identifikacionih kodova jednog ili više vozila obuhvaćenih dozvolom;
- c) informacije o imaoocu jednog ili više železničkih vozila obuhvaćenih dozvolom na dan njenog izdavanja;
- d) ukoliko je potrebno, rok važenja.

4. Dozvola za korišćenje može obuhvatati grupu pojedinačnih vozila istog tipa i u tom slučaju informacije zahtevane u skladu sa tačkom 3. navode se posebno za svako vozilo u grupi, a tehnička dokumentacija sadrži spisak dokumentacije o izvršenim ispitivanjima na svakom vozilu.
5. Tehnička dokumentacija i dokumentacija o održavanju sadrže informacije koje se zahtevaju u skladu sa odredbama iz JTP.
6. Dozvole se štampaju na jednom od radnih jezika u skladu sa članom 1, tačka 6. Konvencije.
7. Dozvole i deklaracije se izdaju podnosiocu zahteva.
8. Dozvola za korišćenje se vezuje za predmet. Kada se vozilo pusti u saobraćaj, imalac dozvole za korišćenje (uključujući tehničku dokumentaciju i dokumentaciju o održavanju), ukoliko on nije aktuelni imalac u trenutku korišćenja vozila, bez odlaganja dostavlja dozvolu aktuelnom imalocu, zajedno sa dosijeom o održavanju, i stavlja mu na raspolaganje sva detaljna (dodatna) uputstva u vezi sa eksploatacijom i održavanjem koja su još uvek u njegovom posedu.
9. Tačka 8. primenjuje se po analogiji na vozila i železnička sredstva odobrena u skladu sa članom 19, pri čemu je dokumentacija o kojoj je reč dokumentacija vezana za odobravanje kao i bilo koja druga dokumentacija koja sadrži informacije koje su u celosti ili delimično slične informacijama koje su uključene u zahteve za tehničku dokumentaciju, dokumentaciju o održavanju i dosije o održavanju.

Član 12.

Jedinstveni obrasci

1. Organizacija propisuje jedinstvene obrasce za dozvole navedene u članu 11, za deklaracije o kojima je doneta odluka u skladu sa članom 4, tačka 2. i za izveštaj o ocenjivanju u skladu sa članom 10, tačka 7.
2. Obrasce priprema i usvaja Komisija stručnjaka za tehnička pitanja.
3. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da donese odluku da odobri dozvole i deklaracije izdate na obrascu koji nije propisan Jedinstvenim pravilima, ukoliko on sadrži potrebne informacije u skladu sa članom 11, kako bi te dozvole i deklaracije bile priznate kao ekvivalentna zamena.

Član 13

Registri

1. Organizacija formira i ažurira registar u vidu banke elektronskih podataka koji sadrži informacije o železničkim vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje i tipove konstrukcija za koje je izdata dozvola za tip. Registar obuhvata železnička vozila odobrena za saobraćaj u skladu sa članom 19; on može da obuhvata železnička vozila koja su odobrena samo za nacionalni saobraćaj.
2. Banka podataka takođe obuhvata registar koji sadrži informacije o nadležnim organima i telima kojima je nadležnost prenetu u skladu sa članom 5, kao i akreditovane/priznate kontrolore u skladu sa članom 15, tačka 2.
3. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može odlučiti da u banku podataka uključi druge podatke koji će se koristiti u železničkom saobraćaju, kao što su informacije u vezi sa deklaracijama, inspekcijama i održavanjem odobrenih vozila (uključujući i sledeću predviđenu inspekciju), kao i informacije u vezi sa incidentima i nesrećama i registrima u kojima se navodi šifriranje vozila, lokacijama, železničkim preduzećima, imaocima, upravljačima infrastrukture, radionicama, proizvođačima, licima zaduženim za održavanje (ECM), itd.
4. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja određuje tehničku i funkcionalnu arhitekturu banke podataka, kao i potrebne podatke, vreme i način na koji će se podaci dostavljati, vrstu prava pristupa i ostale administrativne i organizacione aspekte, uključujući i vrstu strukture baze podataka koja će se primenjivati. U svakom slučaju, generalni sekretar mora bez odlaganja da bude obavешten o promeni imaoca, lica zaduženog za održavanje, povlačenju iz saobraćaja, zvaničnim imobilizacijama, suspenziji i povlačenju dozvola, deklaracija i drugih dokumenata, kao i o izmenama izvršenim na vozilu koje odstupaju od odobrenog tipa konstrukcije.
5. U cilju primene ovog člana, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja će uzimati u obzir registre uspostavljene od strane država ugovornica i regionalnih organizacija kako bi se smanjili svi prekomerni troškovi za zainteresovane strane, kao što su regionalne organizacije, države ugovornice, nadležni organi i industrija. Kako bi se takođe i troškovi za Organizaciju sveli na minimum i u cilju dobijanja koherentnih sistema registara, sve zainteresovane strane će sa Organizacijom usklađivati svoje planove i razvoj registara koji ulaze u polje primene ovih Jedinstvenih pravila.
6. Podaci registrovani u banci podataka smatraju se *prima facie* dokazom o tehničkom odobrenju železničkog vozila.
7. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može odlučiti da troškove formiranja i funkcionisanja banke podataka u celosti ili delimično snose korisnici; dostava i izmena podataka će biti besplatni, dok se za konsultaciju podataka može odrediti plaćanje takse.

Član 14.

Natpisi i oznake

1. Železnička vozila odobrena za saobraćaj moraju imati
 - a) oznaku na osnovu koje se jasno vidi da su odobrena za međunarodni saobraćaj u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima, i
 - b) ostale natpise i oznake propisane u JTP, uključujući i jedinstveni identifikacioni kod (broj vozila).

Nadležni organ koji izdaje odobrenje za saobraćaj dužan je da se uveri da je svakom vozilu dodeljen alfanumerički identifikacioni kod. Taj kod, koji sadrži kod zemlje (prve) države koja je odobrila vozilo, mora da se istakne na svakom vozilu i da se unese u Nacionalni registar vozila (NRV) te države, kao što se to zahteva u skladu sa članom 13.
2. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja određuje oznaku predviđenu u tački 1, pod a), kao i prelazne periode tokom kojih železnička vozila koja su odobrena za međunarodni saobraćaj mogu da nose natpise i oznake koji odstupaju od natpisa i oznaka propisanih u tački 1.

Član 15.

Održavanje

1. Železnička vozila i druga železnička sredstva moraju biti dobro održavana kako bi bila u skladu sa odredbama navedenim u JTP i kako bi ih stalno ispunjavala, kao i da njihovo stanje ne bi ni na koji način uticalo na bezbednost saobraćaja i ugrožavalo infrastrukturu, životnu sredinu i zdravlje ljudi tokom vožnje ili njihovog korišćenja u međunarodnom saobraćaju. U tu svrhu, železnička vozila i druga železnička sredstva moraju da budu na raspolaganju za servisiranje, inspekcije i održavanje, kao što je propisano u dokumentaciji o održavanju koja je u prilogu dozvole za korišćenje, u JTP, u posebnim uslovima za odobravanje u skladu sa članom 7a i u odredbama navedenim u RID-u.
2. Svakom vozilu se pre odobrenja za saobraćaj ili upotrebe na mreži dodeljuje lice zaduženo za održavanje (ECM) koje se registruje u banci podataka predviđenoj u članu 13. Lice zaduženo za održavanje može da bude i železničko preduzeće, upravljač infrastrukture ili imalac. Lice zaduženo za održavanje, primenom sistema za održavanje, garantuje da vozila čije im je održavanje povereno mogu potpuno bezbedno da saobraćaju. Lice zaduženo za održavanje može samo da održava vozila ili da koristi usluge radionica za održavanje sa kojima je zaključilo ugovore.

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

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

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

3. Železničko preduzeće je odgovorno za bezbedan saobraćaj svojih vozova i dužno je da vodi računa da se vozila koja prevoze pravilno održavaju. U skladu sa tim, lice zaduženo za održavanje je dužno da obezbedi da se železničkom preduzeću stave na raspolaganje pouzdane informacije u vezi sa podacima i postupkom održavanja, a železničko preduzeće je dužno da licu zaduženom za održavanje na vreme dostavi podatke i informacije u vezi sa eksploatacijom tih vozila i drugih železničkih sredstava za koje je to lice zaduženo. U oba slučaja, ti podaci i informacije se navode u Prilogu navedenom u tački 2.
4. Lice zaduženo za održavanje vozila koje je odobreno dužno je da vodi i ažurira dosije o održavanju koji se odnosi na vozilo. Dosije se stavlja na raspolaganje nadležnom nacionalnom organu radi kontrole.
5. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da usvoji smernice ili propise o sertifikaciji i kontroli radionica za održavanje i o međusobnom priznavanju sertifikata i kontrole. Propisi predviđeni ovom tačkom definišće se u Prilogu uz ova Jedinostvena pravila i činiće njihov sastavni deo, a objavljuju se na veb sajtu Organizacije.

Član 16.

Nesreće, incidenti i teška oštećenja

1. U slučaju nesreće, incidenta ili teškog oštećenja železničkih vozila, sve umešane strane (upravljajući infrastrukturu, imaoći, lica zadužena za održavanje, zainteresovana železnička preduzeća i, ako je potrebno, drugi akteri) dužni su da
 - a) bez odlaganja preduzmu sve potrebne mere kako bi omogućili bezbednost železničkog saobraćaja, poštovanje životne sredine i zdravlja ljudi, i
 - b) utvrde uzroke nesreće, incidenta ili teškog oštećenja.

- 1a. Merama predviđenim u tački 1. mora da se koordinira. Tu koordinaciju je dužan da sprovodi upravljač infrastrukture, osim ukoliko nije drugačije propisano važećim odredbama u dotičnoj državi. Pored istrage koju su dužne da sprovedu umešane strane, država ugovornica može da zahteva da se sprovede i nezavisna istraga.
2. Smatra se da je vozilo teško oštećeno ukoliko više ne može da se popravi manjom intervencijom koja bi mu omogućila da se priključi kompoziciji voza i da saobraća na sopstvenim točkovima bez opasnosti po saobraćaj. Ukoliko popravka može da se izvrši u roku kraćem od sedamdeset i dva sata ili ukoliko su ukupni troškovi manji od 0,18 miliona prava povlačenja, ne smatra se da je došlo do teškog oštećenja.
3. O nesrećama, incidentima, i teškim oštećenjima se odmah obaveštava nadležni organ ili telo koje je odobrilo vozilo za saobraćaj. Taj organ ili telo može da zahteva da se oštećeno vozilo, koje je eventualno već popravljeno, stavi na uvid kako bi se ispitala važnost odobrenja za saobraćaj. Ukoliko je potrebno, postupak odobravanja za saobraćaj mora da se ponovi.
4. Države ugovornice vode evidencije, objavljuju izveštaje o istrazi koji obuhvataju njihove zaključke i preporuke, obaveštavaju organ zadužen za izdavanje odobrenja i Organizaciju o uzrocima nesreća, incidenata, i teških oštećenja u međunarodnom saobraćaju koja su se desila na njihovoj teritoriji. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da prouči uzroke ozbiljnih nesreća, incidenata, i teških oštećenja u međunarodnom saobraćaju u cilju da, ukoliko je moguće, unapredi propise o konstrukciji i eksploataciji železničkih vozila i drugih železničkih sredstava navedenih u JTP i može, ako je potrebno, u kratkom roku da naloži državama ugovornicama da suspenduju predmetne dozvole za korišćenje, dozvole za tip ili izdate deklaracije.
5. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može da izradi i usvoji dodatna obavezujuća pravila koja se odnose na istragu nesreća, incidenata i teških oštećenja, zahteve u vezi nezavisnih državnih istražnih organa kao i obrazac i sadržaj izveštaja. Ona takođe može da izmeni vrednosti/brojeve predviđene u tački 2. i u članu 2. pod ff).

Član 17.

Isključivanje iz saobraćaja i odbijanje vozila

1. Nadležni organ, drugo železničko preduzeće ili upravljač infrastrukture ne mogu odbiti ili isključiti iz saobraćaja železnička vozila kako bi ih sprečili da saobraćaju na kompatibilnim železničkim infrastrukturama ukoliko su ona u skladu sa ovim Jedinstvenim pravilima, propisima iz JTP, eventualnim posebnim uslovima za odobravanje definisanim od strane organa za odobravanje, kao i propisima o konstrukciji i eksploataciji iz RID-a.
2. Pravo nadležnog organa da ispita vozilo i da ga isključi iz saobraćaja se ne dovodi u pitanje ukoliko se posumnja u nepoštovanje tačke 1; međutim, trebalo bi što pre izvršiti ispitivanje koje omogućuje da se dobiju precizne informacije, a u svakom slučaju u roku od dvadeset i četiri sata.
3. Međutim, ukoliko država ugovornica ne suspenduje ili povuče sertifikat u roku određenom u skladu sa članom 5. tačka 7. ili sa članom 16. tačka 4, druge države

ugovornice su ovlašćene da odbiju ili isključe iz saobraćaja jedno ili više predmetnih vozila.

Član 18.

Nepoštovanje propisa

1. Izuzimajući tačku 2. i član 10a, tačka 4, pod c), pravne posledice koje proisteknu iz nepoštovanja ovih Jedinstvenih pravila i JTP regulišu se važećim odredbama u državi ugovornici čiji je nadležni organ dodelio prvo odobrenje za saobraćaj, uključujući i pravila koja se odnose na sukob zakona.
2. Posledice u oblasti građanskog i krivičnog prava koje proisteknu iz nepoštovanja ovih Jedinstvenih pravila i JTP regulišu se, što se tiče infrastrukture, važećim odredbama u državi ugovornici u kojoj upravljač infrastrukture ima sedište, uključujući i pravila koja se odnose na sukob zakona.

Član 19.

Prelazne odredbe

1. Član 3. tačka 1. se primenjuje na unapređena, obnovljena i postojeća vozila. Prelazne odredbe navedene u ovom članu odnose se na vozila koja su odobrena za međunarodni saobraćaj u skladu sa RIV i RIC ili drugim merodavnim međunarodnim sporazumima i koja su u skladu sa tim obeležena.
2. Na dan stupanja na snagu ovih Jedinstvenih pravila, postojeća vozila sa oznakama RIV ili RIC koje dokazuju njihovu usaglašenost sa tehničkim odredbama sporazuma RIV 2000 (izdanje revidovano 1. januara 2004) ili sporazuma RIC, odobrena od jedne države ugovornice, smatraju se odobrenim za saobraćaj na mrežama država ugovornica pod uslovom da su kompatibilna sa železničkim infrastrukturama (što se određuje oznakama na vagonu).
- 2a. Postojeća vozila koja nemaju oznake RIV ili RIC, već su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između država ugovornica o kojima je Organizacija obavestena, takođe se smatraju odobrenim za saobraćaj na mrežama koje pokriva predmetni sporazum.
3. Prelazno odobrenje u skladu sa tačkama 2 i 2a važi sve dok vozilu ne zatreba novo odobrenje u skladu sa članom 10, tačka 11.
4. Natpisi RIV, RIC ili druge oznake na vozilu prihvaćene od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, kao i podaci pohranjeni u bazi podataka predviđenoj članom 13, smatraju se dovoljnim dokazima o odobravanju. Svaka nedozvoljena izmena ove oznake se smatra prevarom i podleže sudskom gonjenju u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom.
5. Bez obzira na ovu prelaznu odredbu, vozilo i njegova dokumentacija moraju da budu u skladu sa važećim odredbama JTP u vezi sa obeležavanjem i održavanjem; takođe mora da se garantuje usaglašenost sa važećim odredbama RID-a, gde je to potrebno. Komisija stručnjaka za tehnička pitanja može takođe da donese odluku da odredbe koje se odnose na bezbednost, unete u JTP, moraju da se poštuju u određenom roku, nezavisno od bilo koje prelazne odredbe.

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

Član 20.

Sporovi

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

ATMF (Dodatak G uz COTIF 1999)

Jedinstvena pravila utvrđena u skladu sa članom 15, stav 2

SERTIFIKACIJA I KONTROLA LICA ZADUŽENIH ZA ODRŽAVANJE (ECM)

Obrazloženje:

Tekstovi ovih JTP prikazanih u dve kolone identični su kao odgovarajući tekstovi propisa Evropske unije. Tekstovi prikazani u dve kolone se razlikuju; kolona sa leve strane sadrži JTP, dok desna kolona prikazuje tekst iz odgovarajućih propisa EU. Tekst u desnoj koloni je informativnog karaktera i nije deo propisa OTIF-a.

OTIF JTP | Odgovarajući tekst propisa EU¹ | EU ref.

0.1 EKVIVALENTNOST

Nakon usvajanja od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, propisi OTIF-a obuhvaćeni ovim dokumentom smatraju se ekvivalentnim sa odgovarajućim propisima EU u smislu člana 3a, stav 5, ATMF.

Ekvivalentnim se ne smatraju takozvane „dobrovoljne izjave” koje su pravno priznate od strane EU na osnovu člana 12(6) uredbe EU koja se odnosi na lica zadužena za održavanje (ECM) jer ne ispunjavaju uslov iz člana 15, stav 2, ATMF, kojim se zahteva da ECM sertifikati budu izdati od strane spoljnih kontrolora.

0.2 STUPANJE NA SNAGU

Član 13

Ovaj prilog ATMF stupa na snagu u skladu sa članom 35. COTIF-a 1999. Datum stupanja na snagu biće objavljen na web sajtu Organizacije.

Ova uredba stupa na snagu 20. dana od dana objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

Ova uredba je obavezujuća u celini i neposredno se primenjuje u svim državama članicama.

0.3 PRELAZNE ODREDBE

Videti poglavlje 12.

1. SVRHA

Član 1

Ovim propisom uspostavlja se sistem za sertifikaciju lica zaduženih za održavanje (ECM) teretnih kola

u skladu sa zahtevima navedenim u članu 15, stav 2, ATMF.

kao što je navedeno u članu 14a Direktive 2004/49/EZ.

Svrha sistema za sertifikaciju je da se obezbede dokazi kojima se potvrđuje da je lice zaduženo za održavanje uspostavilo sopstveni sistem za održavanje i da je u stanju da ispuni zahteve utvrđene ovim propisom garantujući tako da su teretna kola za čije je održavanje

¹ Uredba Komisije (EU) br. 445/2011 od 10. maja 2011. o sistemu sertifikacije lica zaduženih za održavanje teretnih kola kojom se menja i dopunjuje Uredba (EZ) br. 653/2007

<i>OTIF JTP</i>	<i>Odgovarajući tekst propisa EU¹</i>	<i>EU ref.</i>
zaduženo u stanju koje obezbeđuje siguran saobraćaj.		
2. POLJE PRIMENE		Član 2
2.1 Sistem sertifikacije primenjuje se na sva lica zadužena za održavanje teretnih kola koja su predviđena za korišćenje na železničkoj mreži država ugovornica.	unutar Unije.	
2.2 Radionice za održavanje ili bilo koja druga organizacija koja je na sebe preuzela deo funkcija navedenih u poglavlju 4 mogu na dobrovoljnoj bazi da primenjuju sistem sertifikacije, u skladu sa načelima navedenim u poglavlju 8 i Aneksu I.	članu 4. članu 8.	
2.3 Upućivanje na upravljača infrastrukture u poglavljima 5, 7 i 12 odnosi se na korišćenje teretnih kola za prevoz građevinskog materijala ili materijala namenjenog za održavanje infrastrukture. Ukoliko upravljač infrastrukture koristi teretna kola u te svrhe, smatra se da to čini u svojstvu železničkog preduzeća.	članovima 5, 7. i 12.	
3. DEFINICIJE		Član 3
3.1 U svrhe ovog propisa, primenjuju se definicije utvrđene u ATMF i APTU.	članu 3. Direktive 2004/49/EZ	
3.2 Pored toga, primenjuju se i sledeće definicije:		
(a) „akreditacija” znači u ovom Prilogu ATMF: potvrdu nacionalnog tela za akreditaciju da telo za ocenu usaglašenosti ispunjava uslove utvrđene tehničkim standardima (APTU, član 2. e) potvrđenim u skladu sa članom 5. APTU i, eventualno, bilo koje druge dodatne zahteve, uključujući i one utvrđene u relevantnim sektorskim programima ² (videti tačku (i) u nastavku teksta), za obavljanje specifične aktivnosti koja se odnosi na ocenu usaglašenosti;	akreditacija definisana u članu 2(10) Uredbe (EZ) br. 765/2008 ³ ;	
(b) „ECM sertifikat” označava sertifikat koji se izdaje licu zaduženom za održavanje u svrhe navedene u članu 15. stav 2, ATMF;	članu 14a(4) Direktive 2004/49/EZ;	
(c) „sertifikaciono telo” označava telo prijavljeno Generalnom sekretaru u skladu sa	imenovano	

² Prilikom usvajanja ovih JTP, Komisija stručnjaka za tehnička pitanja odlučila je da će na svom (prvom) zasedanju 2012. godine propisati pravila za dodatne zahteve i sektorske sisteme za akreditaciju koji mogu da se usvoje i uključe u propise OTIF-a kao pravne odredbe.

³ Službeni list EU L 218, 13.8.2008, str. 30.

OTIF JTP

Odgovarajući tekst propisa EU¹

EU ref.

poglavljem 10 ovog Priloga,

članom 10.

odgovorno za sertifikaciju lica zaduženih za održavanje, na osnovu kriterijuma navedenih u Aneksu II;

- (d) „teretna kola” označavaju vozila bez sopstvenog pogona namenjena prevozu robe ili drugih materijala koji se koriste za građevinske aktivnosti ili održavanje infrastrukture;
- (e) „radionica za održavanje” označava lice koje svoju delatnost obavlja u stalnom objektu ili na terenu i poseduje osoblje, uključujući i rukovodeće osoblje, alate i postrojenja, i ustanovljen je u cilju održavanja vozila, delova, komponenata ili podsklopova vozila;
- (f) „povratak iz radionice” označava garanciju koju licu zaduženom za upravljanje održavanjem kolskog parka daje lice koje obavlja održavanje potvrđujući time da su radovi na održavanju obavljeni u skladu sa nalogima za održavanje;
- (g) „vraćanje u eksploataciju” označava garanciju, zasnovanu na povratku iz radionice, koju korisniku, kao što je železničko preduzeće ili imalac, daje lice zaduženo za održavanje potvrđujući time da su svi potrebni radovi na održavanju obavljeni i da kola, koja su prethodno povučena iz eksploatacije, ponovo mogu bezbedno da se koriste, uz eventualna privremena organičenja.
- (h) „rizik” označava stepen učestalosti nesreća i incidenata sa štetnim ishodom (nastalih usled opasnih situacija) i stepen ozbiljnosti te štete;
- (i) „analiza rizika” označava sistematsko korišćenje svih raspoloživih informacija u cilju otkrivanja opasnosti i procene rizika;
- (j) „procena rizika” označava proceduru zasnovanu na analizi rizika kojom se utvrđuje da li je postignut prihvatljiv nivo rizika;
- (k) „ocena rizika” označava sveobuhvatni postupak koji uključuje analizu rizika i procenu rizika;
- (l) „kontrola rizika” (koja se takođe naziva i „upravljanje rizikom”) označava sistematsku primenu upravljačkih politika, procedura i praksi na aktivnosti vezane za analizu, procenu i kontrolu rizika;
- (m) „bezbednost” označava odsustvo neprihvatljivog rizika od štete;
- (n) „sektorski sistemi za akreditaciju” označavaju skup kriterijuma kojima se utvrđuju tehničke specifikacije neophodne za dostizanje potrebnog nivoa stručne osposobljenosti u oblastima u kojima postoje specifični zahtevi vezani za tehnologiju, zdravlje i bezbednost ili životnu sredinu, ili bilo koji drugi aspekt zaštite javnog interesa.⁴

Uredbe
Komi-
sije
2009/352
/EZ
član 3,
tačka 1-6

...sektorski sistemi označavaju tehničke specifikacije neophodne za dostizanje potrebnog nivoa stručne osposobljenosti koji zahteva zakonodavstvo Zajednice vezano za harmonizaciju u oblastima u kojima postoje specifični zahtevi vezani za tehnologiju, zdravlje i bezbednost ili životnu sredinu, ili bilo koji drugi aspekt zaštite javnog interesa.

Uredba
(EZ) br.
765/
2008 čl.
13 (3)

4. SISTEM ODRŽAVANJA

Član 4

4.1 Sistem održavanja obuhvata sledeće funkcije:

- (a) funkciju upravljanja koja podrazumeva nadzor i koordinaciju funkcija održavanja navedenih u tačkama od (b) do (d) i garanciju da su teretna kola koja se koriste u železničkom sistemu u bezbednom stanju;
- (b) funkciju razvoja održavanja koja služi za upravljanje dokumentacijom vezanom za

⁴ Evropska saradnja za akreditaciju utvrđuje takve kriterijume. <http://www.european-accreditation.org> Videti takođe fusnotu 2.

OTIF JTP

Odgovarajući tekst propisa EU¹

EU ref.

održavanje, uključujući i upravljanje njenom strukturom, na osnovu projektnih i eksploatacionih podataka, kao i na osnovu radnih karakteristika i iskustva;

(c) funkcija upravljanja održavanjem kolskog parka koja se sastoji od upravljanja povlačenjem teretnih kola radi održavanja i njihovim vraćanjem u eksploataciju nakon obavljenog održavanja; i

(d) funkcija izvršenja održavanja koja podrazumeva obavljanje zahtevanih radova na tehničkom održavanju teretnih kola ili njihovih delova, uključujući izradu dokumentacije za povratak iz radionice.

4.2 Lice zaduženo za održavanje vodi računa o tome da sve funkcije navedene u odeljku 4.1. u ispunjavaju zahteve i kriterijume za ocenu utvrđene u Aneksu III.

4.3 Lice zaduženo za održavanje samo obavlja funkciju upravljanja, ali može da angažuje druge organizacije za obavljanje funkcija održavanja navedenih u tačkama od (b) do (d) odeljka 4.1, ili delova tih funkcija, u skladu sa odredbama iz poglavlja 8. Ukoliko se odluči za angažovanje spoljnih partnera, lice zaduženo za održavanje dužno je da obezbedi poštovanje načela utvrđenih u Aneksu I.

4.4 Bez obzira na oblik ugovorene spoljne saradnje, lice zaduženo za održavanje odgovorno je za rezultat radova na održavanju kojima upravlja i dužno je da uspostavi sistem za kontrolu realizacije tih aktivnosti.

5. ODNOSI IZMEĐU STRANA KOJE UČESTVUJU U POSTUPKU ODRŽAVANJA

Član 5

5.1 Železničko preduzeće ili upravljač infrastrukture vodi računa o tome da teretna kola koja koristi u eksploataciji, pre polaska, imaju sertifikovano lice zaduženo za održavanje i da je korišćenje kola obuhvaćeno sertifikatom.

5.2 Sve strane koje učestvuju u održavanju razmenjuju merodavne informacije koje se tiču održavanja u skladu sa kriterijumima navedenim u odeljcima I.7 i I.8 Aneksa III.

5.3 Nakon uspostavljanja ugovornih odnosa, železničko preduzeće može, u operativne svrhe, da zahteva informacije o održavanju teretnih kola. Lice zaduženo za održavanje teretnih kola na takve zahteve odgovara, bilo direktno, bilo posredstvom drugih ugovornih strana.

5.4 Nakon uspostavljanja ugovornih odnosa, lice zaduženo za održavanje može da zahteva informacije o eksploataciji teretnih kola. Železničko preduzeće ili upravljač infrastrukture na takve zahteve odgovara, bilo direktno, bilo posredstvom drugih ugovornih strana.

5.5 Sve ugovorne strane razmenjuju informacije o nepravilnostima u radu, nesrećama, incidentima, izbegnutim nesrećama i drugim opasnim događajima vezanim za bezbednost, kao i o mogućim ograničenjima u korišćenju teretnih kola.

5.6 Sertifikati lica zaduženih za održavanje prihvataju se kao dokaz o sposobnosti železničkog preduzeća ili upravljača infrastrukture da ispuni zahteve vezane za održavanje i kontrolu izvođača radova i dobavljača,

i to:

B.1 Postoje procedure za utvrđivanje zahteva/standarda/postupaka vezanih za održavanje na osnovu podataka o bezbednosti i namene vozni sredstava.

B.2 Postoje procedure za prilagođavanje periodičnosti održavanja u skladu sa vrstom i

navedene u Aneksu II, tačke B.1, B.2, B.3 i C.1, Uredbe Komisije (EU) br. 1158/2010 od 9. decembra 2010.⁵ o zajedničkoj bezbednosnoj metodi za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za prevoz železnicom i Uredbe Komisije

⁵ Službeni list EU L 326, 10.12.2010, str. 11.

OTIF JTP	Odgovarajući tekst propisa EU ¹	EU ref.
obimom usluge i/ili podacima o voznim sredstvima.	(EU) br. 1169/2010 od 10. decembra 2010. ⁶ o zajedničkoj bezbednosnoj metodi za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom,	
B.3 Postoje procedure kojima se garantuje da su odgovornosti vezane za održavanje jasno definisane, utvrđuje stručna osposobljenost neophodna za obavljanje poslova održavanja i dodeljuju odgovarajući nivoi odgovornosti.		
C.1 Postoje procedure za proveru stručne osposobljenosti izvođača radova (uključujući i podizvođače) i dobavljača,		
osim ukoliko nacionalno telo za bezbednost ne utvrdi da postoji značajan rizik na polju bezbednosti.		
5.7	Ukoliko ugovorna strana, posebno železničko preduzeće, ima opravdan razlog da veruje da određeno lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahteve navedene u ATMF, važećim JTP, drugim važećim propisima COTIF-a, kao što su RID ili dosije o održavanju za svaka kola pojedinačno	članu 14a(3) Direktive 2004/49/EZ
	ili zahteve o sertifikaciji utvrđene ovim propisom, u najkraćem mogućem roku o tome obaveštava sertifikaciono telo. Sertifikaciono telo preuzima odgovarajuće mere kako bi proverilo da li je tvrdnja o neispunjavanju zahteva opravdana i obaveštava uključene strane (uključujući, ako je potrebno, nadležno nacionalno telo za bezbednost) o rezultatima svoje istrage.	
5.8	Ukoliko dođe do promene lica zaduženog za održavanje, imalac registracije, odnosno lice koje je podnelo zahtev za registraciju ili za poslednju izmenu registracije, (videti odeljak 3.2. propisa OTIF A 94-20/1.2009, u vezi sa nacionalnim registrima vozila),	kao što je navedeno u članu 33(3) Direktive 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Saveta,
	blagovremeno o tome obaveštava telo za registraciju,	kao što je definisano u članu 4(1) Odluke Komisije 2007/756/EZ,
	kako bi to telo moglo da ažurira nacionalni registar vozila.	
	Prethodno lice zaduženo za održavanje dostavlja dokumentaciju o održavanju imaoocu registracije ili novom licu zaduženom za održavanje.	
	Prethodno lice zaduženo za održavanje oslobođeno je odgovornosti nakon što se ispiše iz nacionalnog registra vozila. Ukoliko na dan ispisa iz registra prethodnog lica zaduženog za održavanje nijedno novo lice nije potvrdilo da prihvata status lica zaduženog za održavanje, registracija vozila se suspenduje.	
6.	SERTIFIKACIONA TELA	Član 6
6.1	ECM sertifikate dodeljuje bilo koje nadležno sertifikaciono telo izabrano od strane lica zaduženog za održavanje koje podnosi zahtev za sertifikaciju.	
6.2	Države ugovornice vode računa o tome da sertifikaciona tela poštuju opšte kriterijume i načela utvrđene u Aneksu II, kao sektorske akreditacione sisteme koji iz njih proističu.	Države članice
6.3	Države ugovornice	Države članice

⁶ Službeni list EU L 327, 11.12.2010, str. 13.

OTIF JTP	Odgovarajući tekst propisa EU ¹	EU ref.
preduzimaju sve neophodne mere kako bi obezbedile da odluke koje donose sertifikaciona tela podležu sudskoj kontroli.		
6.4	U cilju usklađivanja pristupa razmatranju zahteva, sertifikaciona tela međusobno saraduju, kako unutar država ugovornica, tako i sa telima iz drugih država ugovornica.	država članica, tako i sa telima iz drugih država članica Unije.
6.5	Generani sekretar organizuje i olakšava saradnju između sertifikacionih tela.	Agencija
7.	SISTEM ZA SERTIFIKACIJU LICA ZADUŽENIH ZA ODRŽAVANJE	Član 7
7.1	Sertifikacija se zasniva na oceni sposobnosti lica zaduženog za održavanje da ispuni odgovarajuće zahteve iz Aneksa III, kao i da ih dosledno primeni. Ona obuhvata sistem nadzora kojim se garantuje da lice zaduženo za održavanje ispunjava odgovarajuće zahteve i nakon dodele ECM sertifikata.	
7.2	Lica zadužena za održavanje podnose zahteve za sertifikaciju koristeći odgovarajući obrazac iz Aneksa IV uz dokumentovane dokaze o procedurama navedenim u Aneksu III. U najkraćem mogućem roku dostavljaju i sve dodatne informacije koje od njih zahteva sertifikaciono telo. Prilikom razmatranja zahteva, tela za sertifikaciju primenjuju zahteve i kriterijume za ocenu utvrđene u Aneksu III.	
7.3	Sertifikaciono telo donosi odluku najkasnije četiri meseca nakon što mu lice zaduženo za održavanje koje podnosi zahtev za izdavanje sertifikata dostavi sve potrebne i dodatne informacije. Pre izdavanja sertifikata, sertifikaciono telo obavlja potrebnu ocenu na jednoj ili više lokacija na kojima lice zaduženo za održavanje obavlja svoju delatnost. Odluka o dodeli sertifikata dostavlja se licu zaduženom za održavanje na odgovarajućem obrascu iz Aneksa V.	
7.4	ECM sertifikat važi najviše pet godina. Imalac sertifikata bez odlaganja obaveštava sertifikaciono telo o svim značajnim izmenama u odnosu na okolnosti u kojima mu je dodeljen prvobitni sertifikat kako bi omogućio sertifikacionom telu da donese odluku o eventualnoj izmeni, obnavljanju ili povlačenju sertifikata.	
7.5	Sertifikaciono telo detaljno navodi razloge na kojima se zasniva svaka od njegovih odluka. Sertifikaciono telo o svojoj odluci i razlozima obaveštava lice zaduženo za održavanje, dostavljajući mu informacije o proceduri, roku za podnošenje žalbe i podacima za kontakt žalbenog tela.	
7.6	Sertifikaciono telo najmanje jednom godišnje, na izabranim geografski i funkcionalno reprezentativnim lokacijama, obavlja nadzor svih aktivnosti lica zaduženih za održavanje kojima je dodelilo sertifikat kako bi proverilo da li ta lica još uvek zadovoljavaju kriterijume navedene u Aneksu III.	
7.7	Ukoliko sertifikaciono telo utvrdi da lice zaduženo za održavanje više ne ispunjava zahteve na osnovu kojih mu je izdat ECM sertifikat, tada se zajedno sa licem zaduženim za održavanje dogovara o planu za poboljšanje njegovog rada, ograničava obim primene sertifikata ili suspenduje sertifikat, u zavisnosti od stepena neusaglašenosti.	
	U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahteva za sertifikaciju ili nesprovođenja plana za poboljšanje rada, sertifikaciono telo ograničava ili oduzima ECM sertifikat, iznoseći razloge za svoju odluku i dostavljajući informacije o proceduri, roku za podnošenje žalbe i podacima za kontakt žalbenog tela.	
7.8	(Rezervisano)	Ukoliko železničko preduzeće ili upravljač infrastrukture podnese zahtev za

OTIF JTP

Odgovarajući tekst propisa EU¹ EU ref.

sertifikat o bezbednosti za prevoz ili
sertifikat o bezbednosti za upravljanje
železničkom infrastrukturom, sledeće
odredbe primenjuju se na teretna kola koja
koristi:

- (a) ukoliko teretna kola održava podnosilac zahteva, on uz svoj zahtev dostavlja važeći ECM sertifikat, ukoliko postoji, ili se njegova sposobnost da obavlja funkciju lica zaduženog za održavanje ocenjuje u okviru njegovog zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom;
- (b) ukoliko teretna kola održavaju druga lica, a ne podnosilac zahteva, podnosilac zahteva pomoću svog sistema upravljanja bezbednošću obezbeđuje kontrolu svih rizika vezanih za njegovu aktivnost, uključujući i korišćenje tih kola, pri čemu se primenjuju posebno odredbe člana 5. ove uredbe.

Sertifikaciona tela i nacionalna tela za bezbednost aktivno razmenjuju mišljenja u svim okolnostima kako bi se izbeglo ponavljanje postupka ocene.

8. SISTEM ZA SERTIFIKACIJU FUNKCIJA ODRŽAVANJA POVERENIH SPOLJNIM PARTNERIMA Član 8

8.1 Ukoliko lice zaduženo za održavanje odluči da za obavljanje jedne ili više funkcija navedenih u odeljku 4.1, tačke (b), (c) i (d), ili dela tih funkcija, angažuje spoljne partnere, dobrovoljna sertifikacija izvođača radova u duhu sistemu sertifikacije ovog propisa stvara pretpostavku o usaglašenosti lica zaduženog za održavanje sa važećim zahtevima navedenim u Aneksu III, ukoliko su ti zahtevi obuhvaćeni dobrovoljnim sertifikatom izvođača radova. U nedostatku takvog sertifikata, lice zaduženo za održavanje dužno je da sertifikacionom telu pokaže na koji način ispunjava sve zahteve iz Aneksa III vezane za funkcije za koje odluči da angažuje spoljne partnere.

8.2 Sertifikat za funkcije održavanja poverene spoljnim partnerima, ili delove tih funkcija, izdaju Sertifikaciona tela u skladu sa istim procedurama navedenim u poglavljima 6, 7 i odeljku 10.3, prilagođenim specifičnom slučaju podnosioca zahteva. Sertifikati su važeći u svim državama ugovornicama. | Uniji.

Prilikom razmatranja zahteva za izdavanje sertifikata koji se odnose na funkcije održavanja poverene spoljnim partnerima, ili delove tih funkcija, sertifikaciona tela primenjuju načela utvrđena u Aneksu I.

9. ULOGA NADZORA Član 9

Ukoliko nacionalno telo za bezbednost ima opravdan razlog da veruje da određeno lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahteve iz

OTIF JTP	Odgovarajući tekst propisa EU ¹	EU ref.
12. PRELAZNE ODREDBE		Član 12
12.1 Sledeće prelazne odredbe primenjuju se ne dovodeći u pitanje poglavlje 9:		
12.2 Počev od		
tri meseca nakon datuma stupanja na snagu ovog Priloga uz ATMF,	31. maja 2012,	
svi ECM sertifikati izdaju se licima zaduženim za održavanje teretnih kola u skladu sa ovim propisom.		
	ne dovodeći u pitanje član 14a(8) Direktive 2004/49/EZ.	
12.3 Sertifikati izdati od strane sertifikacionog tela najkasnije		
tri meseca od datuma stupanja na snagu ovog Priloga uz ATMF,	31. maja 2012,	
na osnovu načela i kriterijuma ekvivalentnih sa onima iz Memoranduma o razumevanju kojim se utvrđuju osnovna načela zajedničkog sistema za sertifikaciju lica zaduženih za održavanje teretnih kola, potpisanog (od strane država članica) 14. maja 2009 (MoU), priznaju se kao ekvivalentni sa ECM sertifikatima izdatim u skladu sa ovim propisom u okviru njihovog prvobitnog perioda važenja, a najkasnije do 31. maja 2015.		
12.4 Sertifikati izdati licima zaduženim za održavanje od strane sertifikacionog tela najkasnije		
u roku od tri meseca od datuma stupanja na snagu ovog Priloga uz ATMF	31. maja 2012.	
na osnovu nacionalnih zakona koji su postojali pre stupanja na snagu ovog propisa, a koji su ekvivalentni sa ovim propisom, posebno sa poglavljima 6 i 7. i Dodacima I i III, priznaju se kao ekvivalentni sa ECM sertifikatima izdatim u skladu sa ovim propisom u okviru njihovog prvobitnog perioda važenja, i to najkasnije do 31. maja 2015.		
12.5 Sertifikati izdati radionicama za održavanje najkasnije do 31. maja 2014. u skladu sa nacionalnim zakonima koji su postojali pre stupanja na snagu ovog propisa, a koji su ekvivalentni sa ovim propisom, priznaju se kao ekvivalentni sa sertifikatima izdatim radionicama za održavanje koje na sebe preuzimaju funkciju izvršenja održavanja u skladu sa ovim propisom u okviru njihovog prvobitnog perioda važenja, a najkasnije do 31. maja 2017.		
12.6 Ne dovodeći u pitanje stavove od 12.3. do 12.5, lica zadužena za održavanje teretnih kola treba da budu sertifikovana u skladu sa ovim propisom najkasnije do 31. maja 2013.	Ne dovodeći u pitanje stavove od 3 do 5, lica zadužena za održavanje teretnih kola upisana u nacionalni registar vozila najkasnije 31. maja 2012, sertifikuju se u skladu sa ovom uredbom najkasnije 31. maja 2013. Tokom tog perioda, dobrovoljne izjave o usaglašenosti lica zaduženih za održavanje sa merodavnim zahtevima ove uredbe ili Memoranduma o razumevanju kojim se utvrđuju osnovna načela zajedničkog sistema sertifikacije lica zaduženih za održavanje teretnih kola, potpisan od strane država članica 14. maja 2009. priznaje se kao ekvivalentna sa ECM sertifikatom izdatim u skladu sa ovom uredbom.	
Napomena: Dobrovoljne izjave ne ispunjavaju uslov iz člana 15, stav 2, ATMF, u kojem se navodi sledeće: „ Lica zadužena za održavanje teretnih kola moraju da poseduju važeći sertifikat izdat od strane <u>spoljnog</u> kontrolora akreditovanog/priznatog u jednoj od država ugovornica”.		
12.7 (Rezervisano)	Železnička preduzeća i upravljači infrastrukture koji su već sertifikovani u	

OTIF JTP

<i>Odgovarajući tekst propisa EU¹</i>	<i>EU ref.</i>
skladu sa članovima 10. i 11. EU Direktive 2004/49/EZ ⁷ najkasnije do 31. maja 2012. ne moraju da podnose zahtev za ECM sertifikat za prvobitni period važenja svog sertifikata kako bi obezbedili održavanje teretnih kola za koja su odgovorni u svojstvu lica zaduženih za održavanje.	

⁷ Direktiva EU 2004/49/EZ od 24.04.2004, izmenjena i dopunjena Direktivom EU 2008/110/EZ od 16.12.2008.

Aneks I

Načela koja se primenjuju na organizacije koje podnose zahtev za izdavanje sertifikata za obavljanje funkcija održavanja za koje su angažovane od strane lica zaduženog za održavanje

1. Za sertifikaciju lica ili organizacije koja preuzima na sebe jednu ili više funkcija održavanja lica zaduženog za održavanje (razvoj održavanja, upravljanje održavanjem kolskog parka, izvršavanje održavanja) ili delove tih funkcija, primenjuju se sledeći zahtevi i kriterijumi za ocenu iz Aneksa III:
 - (a) zahtevi i kriterijumi za ocenu navedeni u odeljku I Aneksa III, prilagođeni vrsti organizacije i obimu usluga;
 - (b) zahtevi i kriterijumi za ocenu kojima se opisuje jedna ili više specifičnih funkcija održavanja.

2. Prilikom sertifikacije radionice za održavanje koja na sebe preuzima funkciju izvršenja održavanja, primenjuju se sledeći zahtevi i kriterijumi za ocenu iz Aneksa III:
 - (a) zahtevi i kriterijumi za ocenu navedeni u odeljku I Aneksa III, koji moraju biti prilagođeni specifičnoj aktivnosti radionice za održavanje koja obezbeđuje funkciju izvršenja održavanja;
 - (b) postupci kojima se opisuje funkcija izvršenja održavanja.

Aneks II

Kriterijumi za akreditaciju ili priznavanje sertifikacionih tela koja obavljaju ocenu i dodelu ECM sertifikata

1. ORGANIZACIJA

Sertifikaciono telo mora da dostavi dokumenta o svojoj organizacionoj strukturi, prikazujući dužnosti, odgovornosti i nadležnosti rukovodećeg osoblja, osoblja koje obavlja sertifikaciju, kao i eventualnih komisija. Ukoliko sertifikaciono telo čini sastavni deo pravnog lica, organizaciona struktura mora da obuhvata prikaz hijerarhije zaposlenih i odnosa sa drugim sastavnim delovima istog pravnog lica.

2. NEZAVISNOST

Sertifikaciono telo mora da bude organizaciono i funkcionalno nezavisno u donošenju odluka od železničkih preduzeća, upravljača infrastrukture, imalaca vozila, proizvođača i lica zaduženih za održavanje i ne sme da pruža slične usluge.

Nezavisnost osoblja odgovornog za kontrolu sertifikacije mora da bude garantovana. Zaposleni ne smeju da budu plaćeni na osnovu broja obavljenih kontrola ili rezultata tih kontrola.

3. STRUČNOST

Sertifikaciono telo i njegovi zaposleni moraju da poseduju potrebne stručne sposobnosti, naročito u pogledu organizacije održavanja teretnih kola i odgovarajućih sistema za održavanje.

Sertifikaciono telo mora da dokaže:

- (a) solidno iskustvo u oceni sistema upravljanja;
- (b) poznavanje važećih zakonskih zahteva.

Tim formiran u cilju nadzora lica zaduženih za održavanje mora da poseduje iskustvo u odgovarajućim oblastima, a posebno mora da dokaže:

- (a) odgovarajuće poznavanje i razumevanje važećeg zakonodavstva COTIF-a i ostalih zakona koji se primenjuju na lica zadužena za održavanje i lica koja obavljaju druge funkcije održavanja navedene u poglavlju 4. Priloga A uz ATMF; evropskog zakonodavstva;
- (b) odgovarajuće tehničko znanje;
- (c) najmanje tri godine iskustva u održavanju uopšte;
- (d) dovoljno iskustvo u održavanju teretnih kola ili bar u održavanju u okviru sličnih industrijskih sektora.

4. NEPRISTRASNOST

Odluke sertifikacionog tela moraju biti zasnovane na objektivnim dokazima o usaglašenosti ili neusaglašenosti koje je to telo utvrdilo i ne smeju da budu pod uticajem drugih interesa ili drugih strana.

5. ODGOVORNOST

Sertifikaciono telo nije dužno da garantuje stalnu usaglašenost sa zahtevima za sertifikaciju.

Sertifikaciono telo odgovorno je za procenu objektivnosti dokaza na kojima se zasniva njegova odluka o sertifikaciji.

6. TRANSPARENTNOST

Sertifikaciono telo dužno je da obezbedi pristup odgovarajućim i blagovremenim informacijama o postupcima kontrole i sertifikacije ili objavljivanje tih informacija. Takođe je u obavezi da obezbedi informacije o statusu sertifikata (uključujući dodelu, proširenje, održavanje, obnavljanje, suspenziju, smanjenje obima ili oduzimanje sertifikata) svih organizacija u cilju zadobijanja poverenja u integritet i verodostojnost postupka sertifikacije. Transparentnost je načelo koje podrazumeva omogućavanje pristupa odgovarajućim informacijama ili njihovog objavljivanja.

7. POVERLJIVOST

Kako bi imalo privilegovan pristup informacijama potrebnim za adekvatnu ocenu usaglašenosti sa zahtevima za sertifikaciju, sertifikaciono telo dužno je da čuva u tajnosti sve komercijalne informacije o klijentu.

8. ODGOVARANJE NA ŽALBE

Sertifikaciono telo mora da ustanovi proceduru za rešavanje po žalbama na odluke i druge aktivnosti vezane za sertifikaciju.

9. ODGOVORNOST I FINANSIRANJE

Sertifikaciono telo mora da bude u stanju da dokaže da je procenilo rizike koji proističu iz njegovih aktivnosti vezanih za sertifikaciju i da poseduje odgovarajuće mehanizme (uključujući osiguranje ili rezerve) za pokrivanje obaveza koje proističu iz njegove delatnosti u svim oblastima njegove aktivnosti i na svim geografskim prostorima na kojima obavlja delatnost.

Aneks III

Zahtevi i kriterijumi za ocenu za organizacije koje podnose zahteve za ECM sertifikat ili sertifikat za obavljanje funkcija održavanja za koje ih je angažovalo lice zaduženo za održavanje

I. *Zahtevi i kriterijumi za ocenu vezani za funkciju upravljanja*

1. *Rukovođenje — posvećenost razvoju i uspostavljanju sistema održavanja u okviru organizacije i stalnom unapređenju njegove efikasnosti*

Organizacija mora da poseduje procedure kojima se:

- (a) utvrđuje politika održavanja prilagođena vrsti organizacije i obimu usluga koja je odobrena od strane glavnog izvršnog direktora organizacije ili njegovog predstavnika;
- (b) omogućuje utvrđivanje bezbednosnih ciljeva u skladu sa zakonskim okvirima, vrstom organizacije, obimom usluga i odgovarajućim rizicima;
- (c) ocenjuju njen globalni učinak u pogledu bezbednosti u odnosu na njene korporativne bezbednosne ciljeve;
- (d) utvrđuju planovi i procedure za realizaciju ciljeva bezbednosti;
- (e) obezbeđuju potrebna sredstva za sprovođenje svih postupaka neophodnih za ispunjavanje zahteva iz ovog priloga;
- (f) utvrđuje uticaj drugih aktivnosti upravljanja na sistem održavanja;
- (g) garantuje da su članovi više uprave svesni rezultata praćenja i kontrole radnog učinka i da preuzimaju potpunu odgovornost za unošenje izmena u sistem održavanja;
- (h) garantuje da se zaposleni i njihovi predstavnici na odgovarajući način zastupaju i konsultuju prilikom utvrđivanja, razvoja, praćenja i analize bezbednosnih aspekata svih za to vezanih postupaka u koje je uključeno osoblje.

2. *Ocena rizika — strukturiran pristup oceni rizika vezanih za održavanje teretnih kola, uključujući i one koji direktno proističu iz radnih postupaka i aktivnosti drugih organizacija ili lica i utvrđivanje odgovarajućih mera za kontrolu rizika*

2.1 Organizacija mora da poseduje procedure za:

- (a) analizu rizika vezanih za obim poslova koje obavlja organizacija, uključujući i rizike koji proističu iz oštećenja, neusaglašenosti konstrukcije ili nepravilnosti u radu nastalih tokom veka trajanja;
- (b) procenu rizika navedenih u tački (a);
- (c) izradu i uspostavljanje mera za kontrolu rizika.

2.2 Organizacija mora da poseduje odgovarajuće procedure i rešenja kako bi prepoznala potrebu i obavezu da saraduje sa imaocima, železničkim preduzećima, upravljačima infrastrukture ili drugim zainteresovanim stranama.

2.3 Organizacija mora da poseduje procedure za ocenu rizika kako bi upravljala promenama vezanim za opremu, procedure, organizaciju, osoblje ili interfejs, u skladu sa JTP GEN-G Zajedničkih i da primenjuje Uredbu Komisije EZ br. bezbednosnih metoda (ZBM) za procenu i ocenu 352/2009⁸.

⁸ Službeni list EU L 108, 29.4.2009, str. 4.

OTIF JTP	Odgovarajući tekst propisa EU ¹	EU ref.
rizika.		
2.4 Prilikom ocene rizika, organizacija mora da poseduje procedure kojima se uzima u obzir potreba za utvrđivanjem, obezbeđivanjem i održavanjem odgovarajućeg radnog okruženja koje je u skladu sa		
važecim nacionalnim i međunarodnim zakonodavstvom.	zakonodavstvom Unije i nacionalnim zakonodavstvom, posebno Direktivom Saveta 89/391/EEZ ⁹ .	
3. Praćenje — <i>konstruktivan pristup kojim se obezbeđuje uspostavljanje mera za kontrolu rizika, njihova efikasnost i doprinos realizaciji ciljeva organizacije</i>		
3.1 Organizacija mora da poseduje procedure za redovno prikupljanje, praćenje i analizu merodavnih podataka vezanih za bezbednost, uključujući:		
(a) učinak merodavnih postupaka; (b) rezultate postupaka (uključujući sve ugovorene usluge i proizvode); (c) efikasnost mera za kontrolu rizika; (d) informacije o iskustvu, nepravilnostima, oštećenjima i popravkama u okviru svakodnevnog eksploatacije i održavanja.		
3.2 Organizacija mora da poseduje procedure kojima se omogućuje obaveštavanje o nesrećama, incidentima, izbegnutim nesrećama ili drugim opasnim događajima, kao i njihova evidencija, istraga i analiza.		
3.3 U cilju periodične provere svih postupaka, organizacija mora da poseduje nezavisan, objektivan i transparentan sistem interne kontrole. Taj sistem mora da obuhvata procedure za:		
(a) uspostavljanje plana interne kontrole koji može da se menja u zavisnosti od rezultata prethodnih kontrola i praćenja učinka; (b) analizu i procenu rezultata kontrola; (c) predlaganje i sprovođenje specifičnih korektivnih mera/aktivnosti; (d) proveru efikasnosti prethodnih mera/aktivnosti.		
4. Stalno unapređenje — <i>konstruktivan pristup u cilju analize informacija prikupljenih tokom redovnih praćenja i kontrola ili iz drugih relevantnih izvora, kao i korišćenje rezultata u cilju učenja i usvanja preventivnih ili korektivnih mera koje omogućuju održavanje ili unapređenje nivoa bezbednosti</i>		
Organizacija mora da poseduje procedure kako bi obezbedila:		
(a) otklanjanje utvrđenih nedostataka; (b) primenu novih dostignuća u oblasti bezbednosti; (c) korišćenje rezultata interne kontrole u svrhe unapređenja sistema; (d) primenu preventivnih ili korektivnih mera, po potrebi, u cilju obezbeđivanja usaglašenosti železničkog sistema sa standardima i drugim zahtevima tokom čitavog veka trajanja opreme i tokom eksploatacije; (e) da se relevantne informacije o istrazi i uzrocima nesreća, incidenata, izbegnutih nesreća i		

⁹ Službeni list EU L 183, 29.6.1989, str. 1.

drugih opasnih događaja koriste u cilju sticanja znanja i, ukoliko je potrebno, usvajanja mera radi unapređenja nivoa bezbednosti;

- (f) da se merodavne preporuke nacionalnog tela za bezbednost, nacionalnog tela za istrage, kao i one koje potiču od industrije i internih istraga, procenjuju i usvajaju u zavisnosti od potrebe;
- (g) da se korisni izveštaji/informacije železničkih preduzeća/upravljača infrastrukture, imalaca ili drugih merodavnih izvora razmatraju i uzimaju u obzir.

5. Struktura i odgovornost — *konstruktivan pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova u cilju realizacije ciljeva bezbednosti organizacije*

5.1 Organizacija mora da poseduje procedure za raspodelu odgovornosti za sve merodavne postupke koji se sprovode unutar organizacije.

5.2 Organizacija mora da poseduje procedure za jasno definisanje oblasti odgovornosti vezanih za bezbednost i raspodelu odgovornosti prema specifičnim funkcijama koje se na to odnose, kao za utvrđivanje njihovih interfejsa. Time su obuhvaćene prethodno navedene procedure koje se sprovode između organizacije i imalaca kola i, ukoliko je potrebno, železničkih preduzeća i upravljača infrastrukture.

5.3 Organizacija mora da poseduje procedure kojima se obezbeđuje da osoblje kojem su poverene odgovornosti u okviru organizacije ima potrebna ovlašćenja, stručne sposobnosti i sredstva za obavljanje svojih funkcija. Odgovornost i stručne sposobnosti treba da budu u skladu sa poverenom ulogom, a delegiranje se obavlja pismenim putem.

5.4 Organizacija mora da poseduje procedure kojima se obezbeđuje koordinacija aktivnosti vezanih za merodavne postupke unutar organizacije.

5.5 Organizacija mora da poseduje procedure kojima se obezbeđuje da lica zadužena za upravljanje bezbednošću budu odgovorna za obavljanje svojih aktivnosti.

6. Stručna osposobljenost — *konstruktivan pristup čiji je cilj da se obezbedi da zaposleni poseduju stručne sposobnosti neophodne za bezbednu, efektivnu i efikasnu realizaciju ciljeva organizacije, u svim okolnostima*

6.1 Organizacija mora da uspostavi sistem upravljanja stručnom osposobljenošću kojim se obezbeđuje sledeće:

- (a) utvrđivanje radnih mesta sa odgovornostima za sprovođenje svih postupaka neophodnih za ispunjavanje zahteva iz ovog priloga u okviru sistema;
- (b) utvrđivanje radnih mesta koja obuhvataju bezbednosne aktivnosti;
- (c) raspoređivanje zaposlenih sa potrebnim stručnim sposobnostima na odgovarajuća radna mesta.

6.2 U okviru svog sistema upravljanja stručnom osposobljenošću, organizacija mora da poseduje procedure za upravljanje stručnim sposobnostima zaposlenih, koje obuhvataju najmanje:

- (a) utvrđivanje znanja, veština i iskustava potrebnih za obavljanje zadataka vezanih za bezbednost u skladu sa odgovarajućim odgovornostima;
- (b) načela odabira, uključujući osnovni nivo obrazovanja, mentalne i fizičke sposobnosti;
- (c) uvodnu obuku i potvrdu o stručnoj osposobljenosti ili sertifikat o stečenim znanjima i veštinama;
- (d) garanciju da su svi zaposleni svesni važnosti i značaja svojih aktivnosti i načina na koji

doprinosu realizaciji ciljeva bezbednosti;

- (e) kontinuirano obučavanje i redovno unapređivanje postojećih znanja i veština;
- (f) periodične provjere stručne osposobljenosti, kao i mentalnih i fizičkih sposobnosti, ukoliko je potrebno;
- (g) specijalne mere u slučaju nesreće ili incidenta ili dužeg odsustva s posla, ukoliko je potrebno.

7. Informisanje — *konstruktivan pristup kojim se omogućuje da merodavne informacije budu dostupne onima koji donose sudove i odluke na svim nivoima organizacije*

7.1 Organizacija mora da poseduje procedure kojima se definišu načini izveštavanja kako bi se obezbedila odgovarajuća razmena informacija unutar same organizacije, kao i u okviru njene komunikacije sa drugim akterima, uključujući upravljače infrastrukture, železnička preduzeća i imaoce, kao i blagovremeno i jasno dostavljanje tih informacija odgovarajućim licima unutar same organizacije i unutar drugih organizacija.

7.2 Kako bi obezbedila adekvatnu razmenu informacija, organizacija mora da poseduje procedure:

- (a) za prijem i obradu određenih informacija;
- (b) za identifikaciju, generisanje i širenje određenih informacija;
- (c) za stavljanje na raspolaganje pouzdanih i ažuriranih informacija.

7.3 Organizacija mora da poseduje procedure kojima se garantuje da su ključne operativne informacije:

- (a) merodavne i važeće;
- (b) tačne;
- (c) potpune;
- (d) na odgovarajući način ažurirane;
- (e) proverene;
- (f) konzistentne i lako za razumevanje (uključujući i jezik koji se koristi);
- (g) poznate zaposlenima pre nego što počnu da se koriste;
- (h) lako dostupne zaposlenima kojima se, ukoliko je potrebno, dostavljaju kopije.

7.4 Zahtevi navedeni u tačkama 7.1, 7.2 i 7.3 primenjuju se posebno na sledeće operativne informacije:

- (a) provera tačnosti i potpunosti nacionalnog registra vozila po pitanju identifikacije (uključujući sredstva) i registracije teretnih kola koja organizacija održava;
- (b) dokumentacija o održavanju;
- (c) informacije o podršci pruženoj imalcima vozila i, ukoliko je potrebno, drugim stranama, uključujući železnička preduzeća/upravljače infrastrukture;
- (d) informacije o stručnoj osposobljenosti osoblja i naknadnom nadzoru tokom razvoja održavanja;
- (e) informacije o aktivnostima (uključujući kilometražu, vrstu i obim aktivnosti, incidente/nesreće) i zahtevima železničkih preduzeća, imalaca vozila i upravljača

infrastrukture;

- (f) evidencija o obavljenim radovima na održavanju, uključujući i informacije o nedostacima otkrivenim tokom inspekcije i korektivne mere preduzete od strane železničkih preduzeća ili upravljača infrastrukture, kao što su inspekcije i praćenje pre polaska voza ili u toku vožnje;
- (g) povratak iz radionice i vraćanje u eksploataciju;
- (h) nalozi za održavanje;
- (i) tehničke informacije koje se dostavljaju železničkim preduzećima/upravljačima infrastrukture i imaocima vozila u vezi sa uputstvima za održavanje;
- (j) informacije o hitnim slučajevima kada je narušena bezbednost saobraćaja, koje mogu da se sastoje od:
 - (i) nametanja ograničenja u korišćenju ili specifičnih uslova rada za teretna kola koja održava organizacija ili za druga vozila iz iste serije, čak iako ih održavaju druga lica zadužena za održavanje, pri čemu ove informacije treba dostaviti svim uključenim stranama;
 - (ii) hitne informacije koje se odnose na probleme vezane za bezbednost otkrivene tokom održavanja, kao što su nedostaci na komponenti koja je zajednička za više tipova ili serija vozila;
- (k) sve merodavne informacije/podatke potrebne za podnošenje godišnjeg izveštaja o održavanju sertifikacionom telu i drugim relevantnim klijentima (uključujući imaoce vozila), pri čemu taj izveštaj, na zahtev, treba staviti na raspolaganje nacionalnim telima za bezbednost.

8. Dokumentovanje — *konstruktivni pristup kojim se omogućuje utvrđivanje porekla svih merodavnih informacija*

8.1 Organizacija mora da poseduje odgovarajuće procedure kojima se garantuje da su svi merodavni postupci pravilno dokumentovani.

8.2 Organizacija mora da poseduje odgovarajuće procedure za:

- (a) redovno praćenje i ažuriranje svih merodavnih dokumenata;
- (b) formatiranje, izradu, distribuciju i kontrolu izmena u svim merodavnim dokumentima;
- (c) primanje, prikupljanje i arhiviranje svih merodavnih dokumenata.

9. Ugovoreni poslovi — *konstruktivan pristup kojim se garantuje da se aktivnosti vezane za ugovorene poslove odvijaju na odgovarajući način omogućujući tako realizaciju ciljeva organizacije*

9.1 Organizacija mora da poseduje procedure za identifikaciju proizvoda i usluga vezanih za bezbednost.

9.2 Ukoliko angažuje izvođače i/ili dobavljače za proizvode i usluge vezane za bezbednost, organizacija mora da poseduje procedure kojima prilikom odabira proverava:

- (a) stručnost izvođača, podizvođača i dobavljača;
- (b) da li izvođači, podizvođači i dobavljači imaju adekvatan i dokumentovan sistem održavanja i upravljanja.

9.3 Organizacija mora da poseduje procedure za utvrđivanje zahteva koje izvođači i dobavljači

OTIF JTP

| *Odgovarajući tekst propisa EU¹*

EU ref.

moraju da ispune.

- 9.4 Organizacija mora da poseduje procedure kako bi se uverila da su dobavljači i/ili izvođači svesni rizika koje povlače za sobom u odnosu na aktivnosti organizacije.
- 9.5 Ukoliko je sistem održavanja/upravljanja izvođača ili dobavljača sertifikovan, postupak praćenja opisan u tački 3. može da se ograniči na rezultate ugovorenih operativnih postupaka navedenih u tački 3.1(b).
- 9.6 Najmanje osnovna načela sledećih postupaka moraju da budu jasno definisana, poznata i navedena u ugovoru između ugovornih strana:
- (a) odgovornosti i zadaci vezani za pitanja bezbednosti na železnici;
 - (b) obaveze koje se odnose na prenošenje važnih informacija između ugovornih strana;
 - (c) mogućnost praćenja dokumenata vezanih za bezbednost.

II. Zahtevi i kriterijumi za ocenu funkcije razvoja održavanja

1. Organizacija mora da poseduje procedure za utvrđivanje i upravljanje svim aktivnostima održavanja koje utiču na bezbednost i bezbednosno kritične komponente.
2. Organizacija mora da poseduje procedure kojima se garantuje usaglašenost sa osnovnim zahtevima vezanim za interoperabilnost, uključujući ažuriranje podataka tokom veka trajanja, i to na sledeći način:
 - (a) obezbeđivanjem usklađenosti sa specifikacijama vezanim za osnovne parametre interoperabilnosti navedene u merodavnim Jedinstvenim tehničkim propisima (JTP); | tehničkim specifikacijama interoperabilnosti (TSI);
 - (b) proverom usaglašenosti dokumenta o održavanju, u svim okolnostima, sa dozvolom za korišćenje, JTP sertifikatima o verifikaciji, izjavama o usaglašenosti sa JTP (ukoliko postoje), izjavama o verifikaciji (ukoliko postoje), | dozvolom za korišćenje (uključujući sve zahteve nacionalnog tela za bezbednost), izjavom o usaglašenosti sa TSI, izjavama o verifikaciji, i tehničkom dokumentacijom;
 - (c) upravljanjem „zamenama u toku održavanja” (videti definiciju u ATMF, član 2. tačka c)) | u skladu sa zahtevima ATMF, merodavnih JTP i bilo kojih drugih važećih zahteva iz sertifikata o eksploataciji, uključujući tehničku dokumentaciju i dosije o održavanju; | Direktive 2008/57/EZ¹⁰ i merodavnim TSI;
 - (d) utvrđivanjem potrebe za ocenom rizika u pogledu potencijalnog uticaja navedene zamene na bezbednost železničkog sistema;
 - (e) upravljanjem strukturom tehničkih izmena koje utiču na sistemski integritet vozila.
3. Organizacija mora da poseduje procedure za projektovanje i pružanje podrške prilikom upotrebe postrojenja za održavanje, opreme i alata neophodnih za obavljanje poslova održavanja i posebno izrađenih u te svrhe. Organizacija mora da poseduje proceduru kojom se proverava da li se ta postrojenja, oprema i alati koriste, skladište i održavaju u skladu sa programom održavanja i zahtevima za njihovo održavanje.
4. Ukoliko se teretna kola puštaju u eksploataciju, organizacija mora da poseduje odgovarajuće procedure:
 - (a) za dobijanje prvobitne dokumentacije i prikupljanje dovoljnih informacija o planiranim aktivnostima;
 - (b) za analizu prvobitne dokumentacije i obezbeđivanje prvog¹¹ dosijea o održavanju, uzimajući u obzir i obaveze navedene u pratećim garancijama;
 - (c) kako bi se uverila da je prvi dosije o održavanju pravilno izrađen.
5. Kako bi dosije o održavanju bio ažuriran tokom čitavog veka trajanja teretnih kola, organizacija mora da poseduje procedure:

¹⁰ Službeni list EU L 191, 18.7.2008, str. 1.

¹¹ U skladu sa ATMF član 11, stav 2 b) i stav 3 a) prvi dosije o održavanju prilaže se uz sertifikat o tipu konstrukcije i dozvolu o korišćenju kao deo tehničke dokumentacije.

- (a) za prikupljanje merodavnih informacija vezanih za:
 - (i) vrstu i obim stvarno realizovanih aktivnosti, uključujući, između ostalog, i incidente pri eksploataciji koji mogu da utiču na bezbednost i integritet teretnih kola;
 - (ii) vrstu i obim planiranih aktivnosti;
 - (iii) stvarno realizovani radovi na održavanju;
 - (b) za utvrđivanje potrebe za ažuriranjem, uzimajući u obzir granične vrednosti vezane za interoperabilnost;
 - (c) za predlaganje i odobravanje¹² izmena i njihovu realizaciju, sa ciljem donošenja odluke zasnovane na jasnim kriterijumima, uzimajući u obzir rezultate ocene rizika;
 - (d) kako bi se garantovala pravilna implementacija izmena.
6. Ukoliko se postupak upravljanja stručnom osposobljenošću primenjuje na funkciju razvoja održavanja, neophodno je da se uzmu u obzir bar sledeće aktivnosti koje utiču na bezbednost:
- (a) ocena značaja izmena unetih u dosije o održavanju i predloženih zamena u toku procesa održavanja;
 - (b) inženjerska znanja neophodna za upravljanje izradom dosijea o održavanju i izmenama koji se u njega unose, kao i razvojem, ocenom, overom i odobravanjem zamena u toku održavanja;
 - (c) tehnike spajanja (uključujući zavarivanje i pričvršćivanje), sistemi kočenja, osovinski sklopovi i uređaji za vuču, tehnike ispitivanja bez razaranja materijala i aktivnosti održavanja određenih komponenta teretnih kola za transport opasne robe, kao što su rezervoari i ventili.
7. Ukoliko se postupak dokumentovanja primenjuje na funkciju razvoja održavanja, neophodno je da se garantuje mogućnost praćenja bar sledećih elemenata:
- (a) dokumentacija koja se odnosi na razvoj, ocenu, overu i odobravanje zamene u toku održavanja;
 - (b) struktura vozila, uključujući, između ostalog, i komponente vezane za bezbednost;
 - (c) evidencija o obavljenom održavanju;
 - (d) rezultati studija vezanih za prethodna iskustva;
 - (e) sve uzastopne verzije dosijea o održavanju, uključujući i ocenu rizika;
 - (f) izveštaji o stručnosti i nadzoru održavanja i upravljanju održavanjem kolskog parka;
 - (g) tehničke informacije koje treba dostaviti u cilju pružanja podrške imaoocima vozila, železničkim preduzećima i upravljačima infrastrukture.

III. Zahtevi i kriterijumi za ocenu funkcije upravljanja održavanjem kolskog parka

1. Organizacija mora da poseduje procedure za proveru stručnosti, raspoloživosti i sposobnosti lica odgovornog za funkciju izvršenja održavanja pre dostavljanja naloga za održavanje. Za to je neophodno da radionice za održavanje budu kvalifikovane za postavljanje zahteva vezanih za tehničke kompetencije u okviru funkcije izvršenja održavanja.
2. Organizacija mora da poseduje procedure za izradu spiska radova, kao i za izradu i izdavanje naloga za održavanje.

¹² Videti takođe ATMF član 10, stav 11 koji može da se primenjuje.

OTIF JTP

| Odgovarajući tekst propisa EU¹

EU ref.

3. Organizacija mora da poseduje proceduru za blagovremeno upućivanje teretnih kola na održavanje.
4. Organizacija mora da poseduje procedure za upravljanje povlačenjem teretnih kola iz saobraćaja radi održavanja ili u slučaju da se otkriju nedostaci.
5. Organizacija mora da poseduje procedure za utvrđivanje neophodnih mera za kontrolu obavljenog održavanja i puštanja u rad teretnih kola.
6. Organizacija mora da poseduje procedure za izdavanje naloga za povratak iz radionice, uzimajući u obzir dokumentaciju o vraćanju u eksploataciju.
7. Ukoliko se postupak upravljanja stručnom osposobljenošću primenjuje na funkciju upravljanja održavanjem kolskog parka, mora se uzeti u obzir najmanje dokument o vraćanju u eksploataciju.
8. Ukoliko se postupak informisanja primenjuje na funkciju upravljanja održavanjem kolskog parka, neophodno je da se za funkciju izvršenja održavanja obezbede najmanje sledeći elementi:
 - (a) važeći propisi i tehničke specifikacije;
 - (b) plan održavanja za svaka teretna kola;
 - (c) spisak rezervnih delova, uključujući i dovoljno detaljan tehnički opis za svaki deo kako bi se omogućila zamena ekvivalentnim delovima uz iste garancije;
 - (d) spisak materijala, uključujući dovoljno detaljna uputstva za njihovo korišćenje i neophodne zdravstvene i bezbednosne informacije;
 - (e) dosije kojim se definišu specifikacije aktivnosti koje utiču na bezbednost i koji sadrži interventna ograničenja i ograničenja u toku korišćenja za komponente koje su u upotrebi;
 - (f) spisak komponenata ili sistema koji podležu pravnim zahtevima i spisak tih zahteva (uključujući rezervoare kočnice i cisterne za transport opasne robe);
 - (g) sve dodatne relevantne informacije koje se odnose na bezbednost u skladu sa ocenom rizika koju je obavila organizacija.
9. Ukoliko se postupak obaveštavanja primenjuje na funkciju upravljanja održavanjem kolskog parka, zainteresovane strane treba da budu obaveštene najmanje o vraćanju u eksploataciju, uključujući ograničenja za upotrebu koja se odnose na korisnike (železnička preduzeća i upravljači infrastrukture).
10. Ukoliko se postupak dokumentovanja primenjuje na funkciju upravljanja održavanjem kolskog parka, potrebno je da se evidentiraju najmanje sledeći elementi:
 - (a) nalozi za radove na održavanju;
 - (b) vraćanje u eksploataciju, uključujući i ograničenja u korišćenju upućena železničkim preduzećima i upravljačima infrastrukture.

IV. Zahtevi i kriterijumi za ocenu koji se odnose na funkciju izvršenja održavanja

1. Organizacija mora da poseduje procedure:
 - (a) za proveru potpunosti i podobnosti informacija dobijenih na osnovu funkcije upravljanja održavanjem kolskog parka u odnosu na naložene aktivnosti;
 - (b) za kontrolu upotrebe zahtevanih dosijea o održavanju i ostalih standarda koji se primenjuju na pružanje usluga održavanja u skladu sa nalogima za radove održavanja;
 - (c) kojima se garantuje da su sve specifikacije o održavanju iz naloga o održavanju na

OTIF JTP

| Odgovarajući tekst propisa EU¹

EU ref.

raspolaganju svom osoblju koje učestvuje u održavanju (npr. da se nalaze u internim uputstvima za rad);

(d) kojima se garantuje da su sve specifikacije o održavanju, utvrđene važećim propisima i standardima navedenim u nalogima za radove održavanja, na raspolaganju svom osoblju koje učestvuje u održavanju (npr. da se nalaze u internim uputstvima za rad).

2. Organizacija mora da poseduje procedure kojima se garantuje sledeće:

(a) da se komponente (uključujući i rezervne delove) i materijali koriste kao što je navedeno u nalogima za radove održavanja i dokumentaciji dobavljača;

(b) da se komponente i materijali skladište, obrađuju i transportuju tako da se izbegne habanje i oštećenja, u skladu sa nalogima za radove održavanja i dokumentaciji dobavljača;

(c) da su sve komponente i materijali, uključujući i one koje dostavlja klijent, u skladu sa važećim nacionalnim i međunarodnim propisima, kao i sa zahtevima iz odgovarajućih naloga za radove održavanja.

3. Organizacija mora da poseduje procedure kojima se utvrđuju, popisuju, obezbeđuju, evidentiraju i stavljaju na raspolaganje odgovarajuća postrojenja, oprema i alati koji joj omogućuju da pruži usluge održavanja u skladu sa nalogima za radove održavanja i drugim važećim specifikacijama, kojima se garantuje:

(a) bezbedno obavljanje radova na održavanju, uključujući zdravlje i bezbednost zaposlenih;

(b) ergonomija i zdravstvena zaštita, takođe uključujući interfejsse između korisnika i sistema za informacione tehnologije ili dijagnostiku opreme.

4. Ukoliko je to neophodno kako bi se obezbedili važeći rezultati, organizacija mora da poseduje procedure kojima se garantuje da je merna oprema:

(a) kalibrisana ili da se proverava u određenim intervalima, ili pre upotrebe, u skladu sa međunarodnim, nacionalnim ili industrijskim standardima – ukoliko ne postoje takvi standardi, potrebno je evidentirati osnov korišćen za kalibrisanje ili proveru;

(b) podešena svaki put kada je to neophodno;

(c) obeležena tako da može da se utvrdi njen status kalibrisanja;

(d) zaštićena od podešavanja koja mogu da učine rezultate merenja nevažećim;

(e) zaštićena od oštećenja ili propadanja tokom rukovanja, održavanja i skladištenja.

5. Organizacija mora da poseduje procedure kojima se garantuje da se sva postrojenja, oprema i alati koriste, kalibrišu, čuvaju i održavaju pravilno u skladu sa dokumentovanim procedurama.

6. Organizacija mora da poseduje procedure kojima se proverava da li su obavljani radovi na održavanju u skladu sa nalogima za održavanje i na osnovu kojih se izdaje obaveštenje o povratku iz radionice koje obuhvata eventualna ograničenja u upotrebi.

7. Ukoliko se postupak ocene rizika (naročito tačka 2.4 odeljka I) primenjuje na funkciju izvršenja održavanja, radno okruženje obuhvata, ne samo radionice u kojima se obavlja održavanje, već i koloseke izvan zgrada radionica i sva mesta na kojima se izvode aktivnosti vezane za održavanje.

8. Ukoliko se postupak upravljanja stručnom osposobljenošću primenjuje na funkciju izvršenja održavanja, moraju se uzeti u obzir najmanje sledeće aktivnosti koje utiču na bezbednost:

(a) tehnike spajanja (uključujući zavarivanje i pričvršćivanje);

(b) ispitivanja bez razaranja materijala;

- (c) finalno ispitivanje vozila i povratak iz radionice;
 - (d) aktivnosti održavanja na kočnim sistemima, osovinskim sklopovima i vučnim uređajima i aktivnosti održavanja na specifičnim komponentama teretnih kola namenjenih za transport opasne robe kao što su rezervoari, ventili, itd;
 - (e) ostale specijalizovane oblasti koje utiču na bezbednost.
9. Ukoliko se primenjuje postupak informisanja na funkciju izvršenja održavanja, najmanje sledeće elemente treba obezbediti za funkciju upravljanja održavanjem kolskog parka i funkciju razvoja održavanja:
- (a) radovi izvedeni u skladu sa nalogima za radove održavanja;
 - (b) sve greške ili oštećenja vezana za bezbednost koje utvrdi organizacija;
 - (c) povratak iz radionice.
10. Ukoliko se postupak dokumentovanja primenjuje na funkciju izvršenja održavanja, potrebno je evidentirati najmanje sledeće elemente:
- (a) jasno obeležavanje svih postrojenja, opreme, alata vezanih za aktivnosti koje utiču na bezbednost;
 - (b) svi izvedeni radovi na održavanju, uključujući osoblje, korišćene alate, opremu, rezervne delove i materijal, uzimajući u obzir i:
 - (i) važeće nacionalne propise tamo gde je organizacija osnovana;
 - (ii) zahteve utvrđene u nalogima za održavanje, uključujući zahteve vezane za evidencije;
 - (iii) finalno ispitivanje i odluka u vezi sa povratkom iz radionice;
 - (c) kontrolne mere koje se zahtevaju u nalogima za održavanje i povratak iz radionice;
 - (d) rezultati kalibrisanja i provere. Ukoliko se kompjuterski softver koristi za aktivnosti praćenja i merenja sa posebnim zahtevima, sposobnost takvog softvera da obavi potrebne zadatke mora da se potvrdi pre prve upotrebe, a, ukoliko je potrebno, i da se naknadno ponovo potvrdi;
 - (e) validnost prethodnih rezultata merenja ukoliko se utvrdi da merni instrument ne ispunjava zahteve.

ANEKS IV



ZAHTEV ZA IZDAVANJE SERTIFIKATA ZA LICE ZADUŽENO ZA ODRŽAVANJE

12

Zahtev za izdavanje sertifikata kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za održavanje lica zaduženog za održavanje (ECM) u skladu sa ATMF, član 15, i Prilogom A. | Direktiva 2004/49/EZ i Uredba (EU) br. 445/2011.

KONTAKT PODACI SERTIFIKACIONOG TELA

- 1.1 Organizacija kojoj se podnosi zahtev _____
- 1.2 Referentni broj sertifikacionog tela _____
- 1.3 Puna poštanska adresa (ulica, poštanski broj, grad, država) _____

INFORMACIJE O PODNOSIOCU ZAHTEVA

- 2.1 Pravni naziv _____
- 2.2 Puna poštanska adresa (ulica, poštanski broj, grad, država) _____
- 2.3 Broj telefona _____
- 2.4 Broj faksa _____
- 2.5 E-mail adresa _____
- 2.6 Web sajt _____
- 2.7 Registracioni broj preduzeća _____
- 2.8 PIB _____
- 2.9 Ostale informacije _____

Informacije o kontakt osobi

- 3.1 Prezime i ime _____
- 3.2 Puna poštanska adresa (ulica, poštanski broj, grad, država) _____
- 3.3 Broj telefona _____
- 3.4 Broj faksa _____
- 3.5 E-mail adresa _____

DETALJI O ZAHTEVU

Referentni broj zahteva (dodeljen od strane podnosioca zahteva)

Ovaj zahtev odnosi se na

- 4.1 novi sertifikat
- 4.2 ažuriran/izmenjen sertifikat
- 4.3 obnovljeni sertifikat

Detalji vezani za eksploataciju

5.1 ŽP/UI 5.2 Imalac
Vrsta kompanije
5.3 druga navesti vrstu: _____

Obim aktivnosti ECM

5.4 Obuhvata cisterne za transport opasne robe: DA/NE
Obuhvata druga teretna kola specijalizovana za transport opasne robe: DA/NE
Eksploatacione funkcije ECM

	sopstveno	delimično	potpuno
5.5 Razvoj održavanja	5.4.1 <input type="checkbox"/>	5.4.2 <input type="checkbox"/>	5.4.3 <input type="checkbox"/>
5.6 Upravljanje održavanjem kolskog parka	5.5.1 <input type="checkbox"/>	5.5.2 <input type="checkbox"/>	5.5.3 <input type="checkbox"/>
5.7 Izvršenje održavanja	5.6.1 <input type="checkbox"/>	5.6.2 <input type="checkbox"/>	5.6.3 <input type="checkbox"/>

Dostavljena dokumenta

6.1 Dokumentacija o sistemu održavanja

6.2 Drugo navesti: _____

POTPISI

Podnosilac zahteva

(ime, prezime)

Datum _____

Potpis _____

Sertifikaciono telo

Interni referentni broj

Datum prijema zahteva _____

Datum _____

Potpis _____

PROSTOR REZERVISAN ZA
PRIMAOCA ZAHTEVA



ZAHTEV ZA IZDAVANJE SERTIFIKATA ZA FUNKCIJE ODRŽAVANJA

Zahtev za izdavanje sertifikata kojim se potvrđuje da je sistem održavanja prihvaćen unutar država ugovornica OTIF-a u skladu sa ATMF, član 15. i Prilogom A. | Evropske unije u skladu sa Direktivom 2004/49/EZ i Uredbom (EU) br. 445/2011.

PODACI O SERTIFIKACIONOM TELU

- 1.1 Organizacija kojoj se podnosi zahtev _____
- 1.2 Referentni broj tela za sertifikaciju _____
- 1.3 Puna poštanska adresa
(ulica, poštanski broj, grad, država) _____

PODACI O PODNOSIOCU ZAHTEVA

- 2.1 Pravni naziv _____
- 2.2 Puna poštanska adresa
(ulica, poštanski broj, grad, država) _____

- 2.3 Broj telefona _____
- 2.4 Broj faksa _____
- 2.5 E-mail adresa _____
- 2.6 Web sajt _____
- 2.7 Registracioni broj preduzeća _____
- 2.8 PIB _____
- 2.9 Ostale informacije _____

Podaci o kontakt osobi

- 3.1 Prezime i ime _____
- 3.2 Puna poštanska adresa
(ulica, poštanski broj, grad, država) _____

- 3.3 Broj telefona _____
- 3.4 Broj faksa _____
- 3.5 E-mail adresa _____

DETALJI O ZAHTEVU

Referentni broj zahteva (dodeljuje ga podnosilac zahteva)

Ovaj zahtev odnosi se na

- 4.1 novi sertifikat 4.2 ažuriran/izmenjen sertifikat
- 4.3 obnovljeni sertifikat

Detalji vezani za eksploataciju

5.1 ŽP/UI

5.2 Imalac

Vrsta kompanije

5.3 druga

navesti vrstu: _____

Obim aktivnosti

5.4 Obuhvata cisterne za opasnu robu: DA/NE
Obuhvata druga teretna kola specijalizovana za transport opasne robe: DA/NE

Funkcije održavanja

5.5 Razvoj održavanja DA NE Delimično

5.6 Upravljanje održavanjem kolskog parka DA NE Delimično

5.7 Izvršenje održavanja DA NE Delimično

Za delimične funkcije održavanja, podfunkcije za koje se podnosi ovaj zahtev (videti spisak u Aneksu III uz ATMF Prilog A):

Dostavljena dokumenta

6.1 Dokumentacija o sistemu održavanja

6.2 Drugo navesti: _____

POTPISI

Podnosilac zahteva

(ime, prezime)

Datum _____

Potpis _____

Telo za sertifikaciju

Interni referentni broj _____

Datum prijema zahteva _____

Datum _____

Potpis _____

PROSTOR REZERVISAN ZA
PRIMAOCA ZAHTEVA

Aneks V



SERTIFIKAT ZA LICE ZADUŽENO ZA
ODRŽAVANJE

kojim se potvrđuje da je sistem održavanja lica zaduženog za održavanje (ECM) prihvaćen unutar država ugovornica OTIF-a u skladu sa ATMF, član 15. i Prilogom A. Evropske unije u skladu sa Direktivom 2004/49/EZ i Uredbom br. 445/2011.

1. SERTIFIKOVANO LICE ZADUŽENO ZA ODRŽAVANJE

Pravni naziv:	
Komercijalni naziv ili akronim (fakultativno)	
Puna poštanska adresa (ulica, poštanski broj, grad, država)	
Registracioni broj preduzeća:	PIB:

2. SERTIFIKACIONO TELO

Pravni naziv:
Puna poštanska adresa (ulica, poštanski broj, grad, država)
Referentni broj sertifikacionog tela:

3. PODACI O SERTIFIKATU

Ovo je	<input type="checkbox"/>	- novi sertifikat	Identifikacioni broj ECM *:	__ / __ / ____ / ____
	<input type="checkbox"/>	- obnovljeni sertifikat		
	<input type="checkbox"/>	- ažuriran/izmenjen sertifikat	Identifikacioni broj ECM iz prethodnog sertifikata*:	__ / __ / ____ / ____

Važi od:

do:

Vrsta kompanije:
(železničko preduzeće, imalac, dobavljač, itd)

4. OBIM AKTIVNOSTI LICA ZADUŽENOG ZA ODRŽAVANJE

Obuhvata cisterne za opasnu robu	DA/NE
Obuhvata druga teretna kola specijalizovana za transport opasne robe	DA/NE

5. DODATNE INFORMACIJE

--

Datum izdavanja i rok važenja

Potpis

--

--

Interni referentni broj

Pečat sertifikacionog
tela

--

--

Napomena*:

Struktura identifikacionog broja sertifikata identična je kao struktura tog broja u EU.

Identifikacioni broj sertifikata ima sledeću strukturu: XY/ab/cdef/ghij, pri čemu identifikacija sertifikata obuhvata identifikaciju tela za sertifikaciju.

‘XY’ = kod zemlje akreditacionog tela (koje je akreditovalo telo za sertifikaciju) u skladu sa tabelom 1, Dodatak 2 uz propise OTIF-a o Nacionalnim registrima vozila (NRV), (dokument A 94-20/1.2009).

‘ab’= vrsta dokumenata (2 cifre). Kodovi koji počinju brojem 3 rezervisani su za održavanje:

- 31 za ECM sertifikat
- 32 za sertifikaciju radionica za održavanje
- 33 za sertifikaciju posebnih funkcija održavanja

‘cd’ = broj koji označava akreditovano telo za sertifikaciju. Ovaj kod je prethodno dodeljen od strane tela za akreditaciju. Od ‘00’ do ‘99’

‘00’ označava nadležno nacionalno telo za bezbednost (NSA) kao sertifikaciono telo.

‘01’ do ‘99’ označavaju akreditovana ili priznata tela za sertifikaciju (priznata u skladu sa nacionalnim propisima).

‘ef’ = godina donošenja odluke o sertifikaciji od strane sertifikacionog tela (izdavanje, oduzimanje, suspenzija, ograničenje obima). Primer 2011: ‘ef’ = ‘11’

‘ghij’= brojač (4 cifre). Od ‘0001’ do ‘9999’

Primer:

CH/31/0212/0003: Treća odluka sertifikacionog tela (‘0003’) o dodeli sertifikata ECM (‘31’) doneta godine 2012 (‘12’) od strane sertifikacionog tela (‘02’) akreditovanog od strane švajcarskog tela za akreditaciju (‘CH’).

Član 3.

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