

REGULI

UNIFORME PRIVIND CONTRACTUL DE UTILIZARE A INFRASTRUCTURII ÎN TRAFICUL INTERNAȚIONAL FERROVIAR (CUI - APENDICE E LA CONVENȚIE)

TITLUL I

Prevederi generale

ARTICOLUL 1

Domeniu de aplicare

- § 1 Prezentele Reguli uniforme se aplică oricărui contract de utilizare a infrastructurii feroviare în scopul transportului internațional în sensul Regulilor uniforme CIV și al Regulilor uniforme CIM. Ele se aplică indiferent de locul de desfășurare a activității și de naționalitatea părților la contract. Prezentele Reguli uniforme se aplică chiar dacă infrastructura feroviară este gestionată sau utilizată de state ori de instituții sau organizații guvernamentale.
- § 2 Sub rezerva Articolului 21, prezentele Reguli uniforme nu se aplică în legătură cu alte relații de drept, cum ar fi îndeosebi:
- a)** răspunderea transportatorului sau a gestionarului pentru agenții acestora sau alte persoane ale căror servicii le utilizează pentru îndeplinirea sarcinilor lor;
 - b)** răspunderea între transportator sau gestionar, pe de o parte, și terț, pe de altă parte.

ARTICOLUL 2

Declarația privind răspunderea în caz de pagube corporale

- § 1 Orice stat poate declara, în orice moment, că nu va aplica victimelor unor accidente survenite pe teritoriul său totalitatea prevederilor privind răspunderea în caz de prejudicii sau vătămări corporale (deces, vătămare corporală sau orice alt prejudiciu al integrității fizice sau psihice), dacă victimele sunt cetățeni ai aceluși stat sau au reședința obișnuită în acel stat.
- § 2 Statul care a făcut o declarație în conformitate cu § 1 o poate retrage în orice moment prin informarea depozitarului. Această renunțare va avea efect la o lună de la data la care depozitarul notifică statele membre.

ARTICOLUL 3

Definiții

În scopul prezentelor Reguli uniforme, termenul de:

a) „infrastructură feroviară” înseamnă toate liniile feroviare și instalațiile fixe, în măsura în care acestea sunt necesare pentru circulația vehiculelor feroviare și siguranța traficului;

b) „gestionar” înseamnă cel care pune la dispoziție infrastructura feroviară și care are responsabilități în concordanță cu legile și prescripțiile în vigoare în statul în care infrastructura este amplasată;

c) „transportator” înseamnă cel care transportă persoane sau mărfuri pe calea ferată în trafic internațional, conform Regulilor uniforme CIV sau Regulilor uniforme CIM și care este licențiat, conform legilor și prescripțiilor referitoare la licențierea și recunoașterea licențelor în vigoare în statul în care acesta își desfășoară activitatea;

d) „auxiliar” înseamnă agenții sau alte persoane ale căror servicii sunt utilizate de transportator sau gestionar pentru îndeplinirea contractului, în cazul în care acești agenți sau aceste alte persoane acționează în exercițiul funcțiunii lor;

e) „terț” înseamnă orice persoană alta decât gestionarul, transportatorul și auxiliarii acestora;

f) „licență” înseamnă autorizația emisă de un stat unui transportator, în conformitate cu legislația și prescripțiile în vigoare în acel stat, prin care calitatea sa de transportator este recunoscută;

g) „certificat de siguranță” înseamnă documentul care atestă faptul că în conformitate cu legislația și prescripțiile statului în care infrastructura este amplasată, din punct de vedere al transportatorului,

- organizarea internă a întreprinderii precum și

- personalul ce urmează a fi angajat și vehiculele ce urmează a se utiliza pe infrastructură,

respectă cerințele impuse în materie de siguranță în vederea asigurării unor servicii care să nu prezinte nici un pericol pe această infrastructură.

ARTICOLUL 4

Drept imperativ

Dacă nu se prevede altfel în prezentele Reguli uniforme, orice stipulare care ar constitui, direct sau indirect, o derogare de la prezentele Reguli uniforme este nulă și neavenită. Nulitatea unor astfel de stipulări nu va atrage după sine nulitatea altor prevederi ale contractului. Cu toate acestea, părțile la contract își pot asuma răspunderi mai mari și obligații mai împovărătoare decât cele prevăzute în prezentele Reguli uniforme sau pot stabili o valoare maximă a despăgubirii pentru pagubele sau prejudiciile materiale.

TITLUL II

Contractul de utilizare

ARTICOLUL 5

Conținut și formă

- § 1 Relațiile dintre gestionar și transportator sau orice altă persoană autorizată să încheie un astfel de contract, conform legilor și prescripțiilor în vigoare în statul în care infrastructura este amplasată, sunt reglementate printr-un contract de utilizare.
- § 2 Contractul stabilește detaliile necesare pentru determinarea condițiilor de utilizare din punct de vedere administrativ, tehnic și financiar.
- § 3 Contractul trebuie să fie încheiat în scris sau într-o formă echivalentă. Absența sau neconformitatea unui document scris sau a unei forme echivalente a contractului, sau absența uneia din mențiunile specificate la § 2 nu vor afecta existența sau valabilitatea contractului, care rămâne sub rezerva prezentelor Reguli uniforme.

ARTICOLUL 5bis

Legi care nu sunt afectate

- § 1 Prevederile articolului 5, precum și cele ale articolelor 6, 7 și 22 nu vor afecta obligațiile ce trebuiesc îndeplinite de părțile care au încheiat contractul de utilizare a infrastructurii, conform legilor și prescripțiilor în vigoare în statul în

care infrastructura este amplasată, incluzând, acolo unde este adecvată, legislația Comunității Europene.

- § 2 Prevederile articolelor 8 și 9 nu vor afecta obligațiile pe care părțile contractului de utilizare a infrastructurii trebuie să le îndeplinească într-un stat membru al Comunității Europene sau într-un stat în care legislația comunitară este aplicată ca rezultat al acordurilor internaționale cu Comunitatea Europeană.
- § 3 Prevederile §§ 1 și 2 se referă în special la:
- acordurile care urmează să fie încheiate între transportatorii sau aplicanții autorizați și gestionarii de infrastructură,
 - licențierea,
 - certificarea de siguranță,
 - asigurările,
 - taxarea care implică schemele de performanță în vederea reducerii întârzierilor și întreruperilor de trafic, precum și pentru îmbunătățirea performanței rețelei feroviare,
 - aranjamentele de compensare în favoarea beneficiarilor și
 - soluționarea disputelor.

ARTICOLUL 6

Obligațiile specifice ale transportatorului și gestionarului

- § 1 Transportatorul trebuie să fie autorizat să realizeze activitatea de transportator feroviar. Personalul ce urmează a se angaja și vehiculele ce se vor folosi trebuie să respecte cerințele de siguranță. Gestionarul poate solicita transportatorului să dovedească, prin prezentarea unei licențe valabile și a unui certificat de siguranță valabil, sau a unor copii legalizate ale acestora sau în orice alt fel, că aceste condiții sunt îndeplinite.
- § 2 Transportatorul trebuie să informeze gestionarul asupra oricărui eveniment susceptibil să afecteze valabilitatea licenței sale, a certificatelor de siguranță sau a altor dovezi.
- § 3 Gestionarul poate solicita transportatorului să dovedească că a încheiat o asigurare suficientă privind răspunderea, sau că a luat măsurile echivalente pentru a acoperi toate pretențiile, indiferent de motiv, la care se face referire la articolele 9 până la 21. În fiecare an, transportatorul trebuie să dovedească printr-o atestare într-o formă corespunzătoare, că asigurarea privind răspunderea sau prevederile echivalente există încă; el trebuie să informeze gestionarul asupra oricărei modificări, înainte ca aceasta să devină valabilă.

- § 4 Părțile la contract trebuie să se informeze reciproc în legătură cu orice eveniment care ar putea împiedica executarea contractului pe care l-au încheiat.

ARTICOLUL 7 **Încetarea contractului**

- § 1 Gestionarul poate denunța imediat contractul de utilizare în cazul în care:
- a) transportatorul nu mai este autorizat să îndeplinească activitatea de transportator feroviar;
 - b) personalul ce urmează a fi angajat și vehiculele ce se vor utiliza nu mai îndeplinesc cerințele de siguranță;
 - c) transportatorul are întârzieri de plăți, adică:
 - 1. pe durata a două termene succesive de plată și cu o sumă care depășește contravaloarea taxei de utilizare pe o lună, sau
 - 2. pe o perioadă care acoperă două termene de plată și cu o sumă care este egală cu contravaloarea taxei de utilizare pe două luni;
 - d) transportatorul a încălcat în mod evident una din obligațiile specifice prevăzute la articolul 6 §§ 2 și 3.
- § 2 Transportatorul poate denunța imediat contractul de utilizare dacă gestionarul își pierde dreptul de a gestiona infrastructura.
- § 3 Fiecare parte la contractul de utilizare poate să-l denunțe imediat în cazul unei încălcări evidente a uneia din obligațiile principale de către cealaltă parte la contract, dacă acea obligație privește siguranța persoanelor sau mărfurilor; părțile la contract pot conveni asupra modalităților de exercitare a acestui drept.
- § 4 Partea la contract care a cauzat această denunțare răspunde față de cealaltă parte pentru paguba care a rezultat, cu excepția cazului în care dovedește că această pagubă nu a fost cauzată din vina sa.
- § 5 Părțile la contract pot conveni asupra condițiilor care derogă de la prevederile §§ 1 literele c) și d) și 4.

TITLUL III **Răspunderea**

ARTICOLUL 8

Răspunderea gestionarului

§ 1 Gestionarul răspunde pentru:

a) pagubele corporale (deces, vătămare corporală sau orice alt prejudiciu al integrității fizice sau psihice),

b) pagubele materiale (distrugere sau avariere a unor bunuri mobile sau imobile),

c) pagubele pecuniare rezultate din daune-interese datorate de transportator în virtutea Regulilor uniforme CIV și Regulilor uniforme CIM, provocate transportatorului sau auxiliarilor acestuia în timpul utilizării infrastructurii și care își au originea în infrastructură.

§ 2 Gestionarul este exonerat de această răspundere:

a) în caz de pagube corporale și de pagube pecuniare care rezultă din daunele-interese datorate de transportator în virtutea Regulilor uniforme CIV:

1. dacă evenimentul care aduce după sine pagube a fost provocat de circumstanțe care nu au legătură cu managementul infrastructurii, pe care gestionarul, cu toate diligențele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina,

2. în măsura în care evenimentul care aduce după sine pagube este provocat din vina unei persoane care suportă paguba,

3. dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț, pe care gestionarul, cu toate diligențele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu l-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina;

b) în caz de pagube materiale și de pagube pecuniare rezultate din daunele-interese ce trebuie plătite de transportator în virtutea Regulilor uniforme CIM, când paguba este provocată din vina transportatorului sau dintr-o dispoziție a transportatorului care nu poate fi atribuită gestionarului, sau din cauza unor circumstanțe care nu au putut fi evitate de gestionar și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina.

§ 3 Dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț și dacă, în ciuda acestui fapt gestionarul nu este în întregime exonerat de răspundere în conformitate cu § 2, litera a), el va răspunde în întregime până la limita stabilită în prezentele Reguli uniforme și fără a aduce atingere eventualei sale acțiuni în regres împotriva terțului.

- § 4 Părțile la contract pot conveni dacă, și în ce măsură, gestionarul răspunde pentru pagubele provocate transportatorului datorită întârzierii sau unei perturbări în exploatare.

ARTICOLUL 9

Răspunderea transportatorului

- § 1 Transportatorul răspunde pentru:

- a)** pagube corporale (deces, vătămare corporală sau orice alt prejudiciu al integrității fizice sau psihice),
- b)** pagube materiale (distrugere sau avarie a unor bunuri mobile sau imobile), produse gestionarului sau auxiliarilor acestuia, în timpul utilizării infrastructurii, de mijloacele de transport utilizate sau de persoanele sau mărfurile transportate.

- § 2 Transportatorul este exonerat de această răspundere:

- a)** în caz de pagube corporale

1. dacă evenimentul care aduce după sine pagube a fost provocat de circumstanțe exterioare exploatării, pe care transportatorul, cu toate diligențele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina,
2. în măsura în care evenimentul care aduce după sine pagube este provocat din vina unei persoane care suportă paguba,
3. dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț, pe care transportatorul, cu toate diligențele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina;

- b)** în caz de pagube materiale, când paguba este provocată din vina gestionarului sau dintr-o dispoziție a gestionarului care nu poate fi atribuită transportatorului sau din cauza unor circumstanțe pe care transportatorul nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina.

- § 3 Dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț și dacă, în ciuda acestui fapt, transportatorul nu este în întregime exonerat de răspunderea sa în conformitate cu § 2, litera a), el va răspunde în totalitate până la limita stabilită de prezentele Reguli uniforme și fără a aduce atingere eventualei sale acțiuni în regres împotriva terțului.

- § 4 Părțile la contract pot conveni dacă, și în ce măsură, transportatorul răspunde pentru pagubele provocate gestionarului datorită unei perturbări în exploatare.

ARTICOLUL 10 Cauze concomitente

- § 1 În cazul în care cauzele imputabile gestionarului și cauzele imputabile transportatorului au contribuit la producerea pagubei, fiecare parte la contract răspunde numai în măsura în care cauzele ce îi sunt imputabile în virtutea articolelor 8 și 9, au contribuit la producerea pagubei. Dacă este imposibil de stabilit în ce măsură respectivele cauze au contribuit la producerea pagubei, fiecare parte va suporta paguba pe care a suferit-o.
- § 2 § 1 se aplică prin analogie în cazul în care cauzele care sunt imputabile gestionarului și cauzele imputabile mai multor transportatori care folosesc aceeași infrastructură feroviară, au contribuit la pagubă.
- § 3 § 1, prima propoziție, se va aplica prin analogie, în cazul pagubelor vizate la articolul 9, dacă cauzele imputabile unor transportatori care folosesc aceeași infrastructură au contribuit la pagubă. Dacă este imposibil de stabilit în ce măsură respectivele cauze au contribuit la producerea pagubei, transportatorii vor răspunde în mod egal în fața gestionarului.

ARTICOLUL 11 Daune-interese în caz de deces

- § 1 În caz de deces, daunele-interese cuprind:
- a) toate costurile necesare în urma decesului, în special cele privind transportul decedatului și cheltuielile funerare;
 - b) dacă decesul nu are loc imediat, toate daunele-interese prevăzute la articolul 12.
- § 2 Dacă, în urma decesului, persoanele față de care decedatul a avut sau ar fi avut în viitor o obligație legală de întreținere, sunt private de acest sprijin, aceștia vor primi la rândul lor despăgubiri pentru pierderea suferită. Acțiunea în daune-interese de către persoane pe care decedatul le susținea material fără a fi obligat în mod legal să o facă, se va face conform legislației naționale.

ARTICOLUL 12
Daune-interese în caz de vătămare corporală

În caz de vătămare corporală sau de orice alte prejudicii ale integrității fizice sau psihice, daunele-interese vor cuprinde:

- a) toate costurile necesare, în special cele privind tratamentul și transportul;
- b) despăgubiri pentru prejudiciul cauzat, fie datorită invalidității totale sau parțiale de muncă, fie datorită creșterii nevoilor.

ARTICOLUL 13
Despăgubiri pentru alte prejudicii corporale

Legislația națională stabilește dacă și în ce măsură gestionarul sau transportatorul trebuie să plătească daune-interese pentru prejudicii corporale, altele decât cele prevăzute în articolele 11 și 12.

ARTICOLUL 14
Forma și suma daunelor-interese în caz de deces și vătămare corporală

- § 1 Daunele-interese prevăzute la articolul 11 § 2 și la articolul 12, litera b) trebuie plătite sub forma unei sume totale. Totuși, dacă legislația națională permite acordarea unei rente, daunele-interese vor fi plătite în această formă, dacă ea este solicitată de persoana vătămată sau de persoanele îndreptățite la care se referă articolul 11 § 2.
- § 2 Suma daunelor-interese acordate în baza § 1 se stabilește în conformitate cu legislația națională. Totuși, pentru aplicarea prezentelor Reguli uniforme, limita maximă per persoană va fi stabilită la 175.000 de unități de cont, ca sumă totală sau ca o rentă corespunzând acestei sume, acolo unde legislația națională prevede o limită maximă mai mică decât această sumă.

ARTICOLUL 15
Decăderea din dreptul de a invoca limitele de răspundere

Limitele de răspundere prevăzute în aceste Reguli uniforme, la fel ca și în prevederile legislației naționale, care limitează despăgubirea la o sumă

determinată, nu se vor aplica dacă se face dovada că paguba a rezultat datorită unui act sau unei omisiuni pe care autorul pagubei a comis-o, fie cu intenția de a produce o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

ARTICOLUL 16

Convertibilitate și dobânzi

- § 1 Dacă calcularea despăgubirii necesită convertibilitatea sumelor exprimate în unități monetare străine, conversiunea se va face la cursul valutar din ziua și locul plății despăgubirii.
- § 2 Persoana în drept poate pretinde dobânzi la despăgubire, acestea fiind calculate la cinci procente pe an, cu începere din ziua deschiderii procedurii de conciliere, a recursului la tribunalul de arbitraj prevăzut la Titlul V al Convenției, sau de la data instituirii procedurii legale.

ARTICOLUL 17

Răspunderea în caz de accident nuclear

Gestionarul și transportatorul sunt exonerati de răspunderea care îi incumbă în virtutea prezentelor Reguli uniforme în caz de pagubă produsă de un accident nuclear în care operatorul instalației nucleare sau o altă persoană care îl înlocuiește sunt răspunzători pentru această pagubă, conform legislației și prescripțiilor unui stat privind răspunderea în domeniul energiei nucleare.

ARTICOLUL 18

Răspunderea auxiliarilor

Gestionarul și transportatorul vor fi răspunzători pentru auxiliarii lor.

ARTICOLUL 19

Alte acțiuni în justiție

- § 1 În toate cazurile în care se aplică prezentele Reguli uniforme, orice acțiune în justiție privind răspunderea poate fi introdusă împotriva gestionarului sau a transportatorului, indiferent de temeiul acesteia, numai în condițiile și limitările acestor Reguli uniforme.
- § 2 Aceleași reglementări se aplică și în cazul tuturor acțiunilor în justiție introduse împotriva auxiliarilor pentru care răspunde fie gestionarul, fie transportatorul, așa cum este prevăzut în articolul 18.

ARTICOLUL 20

Acorduri-litigii

Părțile la contract pot conveni asupra condițiilor în care se revendică sau se renunță la drepturile lor la daune-interese privind cealaltă parte la contract.

TITLUL IV

Acțiuni în justiție ale auxiliarilor

ARTICOLUL 21

Acțiuni în justiție împotriva gestionarului sau împotriva transportatorului

- § 1 Orice acțiune în justiție privind răspunderea auxiliarilor transportatorului împotriva gestionarului pentru pagube cauzate de acesta, indiferent de temeiul acesteia, poate fi introdusă numai în condițiile și limitările prezentelor Reguli uniforme.
- § 2 Orice acțiune în justiție privind răspunderea auxiliarilor gestionarului împotriva transportatorului pentru pagube cauzate de acesta, indiferent de temeiul acesteia, poate fi introdusă numai în condițiile și limitările prezentelor Reguli uniforme.

TITLUL V

Exercitarea drepturilor

ARTICOLUL 22

Proceduri de conciliere

Părțile la contract pot conveni asupra procedurilor de conciliere sau asupra apelului la tribunalul de arbitraj prevăzut la Titlul V al Convenției.

ARTICOLUL 23

Dreptul de regres

Temeiul plății efectuate de transportator în baza Regulilor uniforme CIV sau a Regulilor uniforme CIM nu poate fi contestat dacă despăgubirea a fost fixată de o instanță și dacă gestionarului, fiind înștiințat în mod corespunzător asupra procedurii, i s-a dat posibilitatea de a interveni în această procedură.

ARTICOLUL 24

Instanța

- § 1 Acțiunile în justiție fondate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse în fața instanțelor competente ale statelor membre desemnate de comun acord între părțile la contract.
- § 2 Dacă părțile la contract nu convin în alt mod, instanța competentă va fi cea a statului membru în care gestionarul își desfășoară activitatea.

ARTICOLUL 25

Termenul de prescripție

- § 1 Termenul de prescripție pentru acțiunile în justiție fondate pe prezentele Reguli uniforme este de trei ani.
- § 2 Termenul de prescripție curge din ziua în care s-a produs paguba.
- § 3 În caz de deces al unor persoane, termenul de prescripție pentru acțiunile în justiție este de trei ani din ziua ulterioară zilei în care s-a produs decesul, fără a depăși însă cinci ani din ziua ulterioară zilei în care s-a produs accidentul.
- § 4 O acțiune în regres a unei persoane răspunzătoare poate fi introdusă chiar și după expirarea termenului de prescripție prevăzut la § 1, dacă ea este introdusă în termenul permis de legislația statului unde se desfășoară procedura. Totuși,

termenul permis nu va fi mai mic de nouăzeci de zile de la data la care persoana care a introdus acțiunea în regres, a reglementat reclamația sau a fost înștiințată în legătură cu procedura deschisă împotriva sa.

- § 5 Termenul de prescripție se suspendă dacă părțile convin asupra unei proceduri de conciliere sau dacă este sesizat tribunalul de arbitraj prevăzut la Titlul V al Convenției.
- § 6 În celelalte cazuri, suspendarea și întreruperea termenului de prescripție sunt reglementate de legislația națională.

REGULI

UNIFORME PRIVIND VALIDAREA NORMELOR TEHNICE ȘI ADOPTAREA PRESCRIȚIILOR TEHNICE UNIFORME APLICABILE MATERIALULUI FEROVIAR DESTINAT A FI UTILIZAT ÎN TRAFICUL INTERNAȚIONAL (APTU – APENDICE F LA CONVENȚIE)

ARTICOLUL 1

Domeniu de aplicare

Prezentele Reguli uniforme fixează procedura de validare a normelor tehnice și adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme (PTU), pentru materialul feroviar destinat utilizării în traficul internațional.

ARTICOLUL 2

Definiții

În scopul prezentelor Reguli uniforme, a Anexelor la acestea și a prescripțiilor tehnice uniforme (PTU), în plus față de termenii definiți în articolul 2 al ATMF, termenul de:

- a) „vagon de călători” înseamnă un vehicul feroviar, neprevăzut cu mijloc de tracțiune, care este destinat transportului de călători; termenul include și un vagon de bagaje care este tractat de un tren de călători;
- b) „proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare” înseamnă orice proiect în fază de planificare/construcție care a atins un stadiu de la care o schimbare a specificațiilor tehnice ar fi inacceptabilă pentru statul parte vizat. Un astfel de impediment poate fi juridic, contractual, economic, financiar, social sau de mediu și trebuie să fie în mod corect demonstrat;
- c) „înlocuire în cadrul mentenanței” înseamnă orice înlocuire a componentelor cu părți ce au funcție și performanță identică în cadrul mentenanței preventive sau corective;
- d) „prescripție tehnică” înseamnă o regulă, alta decât norma tehnică, inclusă în PTU referitoare la aspecte legate de construcție, exploatare, întreținere sau siguranță, sau referitoare la o procedură privind materialul feroviar;

e) „normă tehnică” înseamnă o normă voluntară adoptată de un organism de standardizare recunoscut internațional, după procedurile sale proprii;

f) „vehicul de tracțiune” înseamnă un vehicul feroviar prevăzut cu mijloc de tracțiune;

g) „vagon” înseamnă un vehicul feroviar, neprevăzut cu mijloc de tracțiune, care este destinat transportului de marfă.

ARTICOLUL 3

Scop

§ 1 Validarea normelor tehnice referitoare la materialul feroviar și adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme (PTU), aplicabile la materialul feroviar, au scopul de a:

a) facilita libera circulație a vehiculelor și libera utilizare a altor materiale feroviare în traficul internațional,

b) contribui la asigurarea siguranței, fiabilității și disponibilității în traficul internațional,

c) ține cont de protecția mediului înconjurător și a sănătății publice.

§ 2 La validarea normelor tehnice sau adoptarea PTU, singurele care sunt luate în considerare sunt cele care au fost elaborate la nivel internațional.

§ 3 În măsura în care este posibil

a) se cuvine asigurarea interoperabilității sistemelor și a componentelor tehnice necesare în trafic internațional;

b) normele tehnice și PTU sunt axate pe performanță; dacă este cazul contrar, acestea includ variante.

ARTICOLUL 4

Elaborarea normelor tehnice și a PTU

§ 1 Elaborarea normelor tehnice pentru materialul feroviar și standardizarea produselor și procedurilor industriale sunt de resortul organismelor de standardizare naționale și internaționale recunoscute.

- § 2 Elaborarea PTU pe baza cererilor făcute în conformitate cu articolul 6 este de resortul Comisiei de experți tehnici, asistată de grupuri de lucru și de Secretarul general.

ARTICOLUL 5

Validarea normelor tehnice

- § 1 Comisia de experți tehnici decide validarea unei norme tehnice sau ale anumitor părți ale acesteia, în conformitate cu procedura prezentată la articolele 16, 20 și 33 § 6 din Convenție. Deciziile intră în vigoare în conformitate cu articolul 35 §§ 3 și 4 din Convenție.
- § 2 Pot să depună o cerere de validare a unei norme tehnice:
- a) orice stat parte;
 - b) orice organizație regională, așa cum este definită în articolul 2 x) al ATMF;
 - c) orice organism de standardizare, național sau internațional, însărcinat cu standardizarea în domeniul feroviar; se va lua în considerare articolul 3 § 2;
 - d) orice asociație internațională reprezentativă, pentru membrii căreia, în exercitarea activității lor, este indispensabilă existența normelor tehnice referitoare la materialul feroviar, din motive de siguranță și economice.
- § 3 Referirile la normele tehnice validate vor fi publicate de Secretarul general pe site-ul Organizației. Din momentul publicării acestor referiri, aplicarea acestei norme tehnice aduce prezumția conformității cu PTU corespunzătoare.
- § 4 Aplicarea normelor tehnice validate este voluntară; cu toate acestea, un standard sau o parte a acestuia poate deveni obligatorie prin prevederile conținute într-o PTU.

ARTICOLUL 6

Adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme

- § 1 Comisia de experți tehnici decide adoptarea unei PTU sau a unei dispoziții ce o modifică, în conformitate cu procedura prevăzută la articolele 16, 20 și 33 § 6 din Convenție. Deciziile intră în vigoare în conformitate cu articolul 35 §§ 3 și 4 din Convenție.

- § 2 Pot depune o cerere de adoptare a unei prescripții tehnice uniforme:
- a) orice stat parte;
 - b) orice organizație regională, așa cum este definită în Articolul 2 x) al ATMF;
 - c) orice asociație internațională reprezentativă, pentru membrii căreia, în exercitarea activităților lor, este indispensabilă existența prescripțiilor tehnice uniforme referitoare la materialul feroviar, din motive de siguranță și economice.

ARTICOLUL 7

Forma aplicațiilor

Aplicațiile prevăzute la articolele 5 și 6 sunt trimise Secretarului general și adresate Comisiei de experți tehnici, într-una din limbile de lucru conform articolului 1 § 6 din Convenție. Comisia de experți tehnici poate să respingă orice cerere, dacă consideră ca aplicația nu este completă, coerentă, motivată în mod corespunzător și justificată. Cererea include o evaluare a consecințelor sociale, economice și de mediu.

ARTICOLUL 7a

Evaluarea consecințelor

- § 1 Comisia de experți tehnici decide după luarea în considerare a motivației și justificării furnizate de solicitant.
- § 2 Evaluarea indică impactul așteptat pentru toate statele părți, operatorii și alți actori interesați. Dacă propunerea are un impact asupra unor PTU-uri, altele decât cele vizate în mod direct de către propunere, aceste interfețe trebuie să fie de asemenea luate în considerare.
- § 3 Toate entitățile interesate participă la evaluare, prin oferirea cu titlu benevol de date solicitate, exceptând cazul în care ele sunt protejate de dreptul de proprietate intelectuală.

ARTICOLUL 8 PTU

- § 1 PTU adoptate sunt publicate pe site-ul Organizației.
- § 2 În principiu, fiecare subsistem este supus unei PTU. Acolo unde se va considera necesar, un subsistem va putea fi acoperit de mai multe PTU, iar o PTU poate fi aplicată mai multor subsisteme.
- § 2a PTU se vor aplica tuturor subsistemelor noi. De asemenea, acestea se vor aplica unui subsistem existent, atunci când acesta este modificat sau modernizat, conform cu strategia de migrare la care face referire § 4 f).
- § 3 Ulterior procesului de notificare, conform articolului 35 §§ 3 și 4 ale Convenției și la cel puțin o lună după intrarea sa în vigoare, Secretarul general va publica pe site-ul Organizației:
- a) PTU adoptate și notificate;
 - b) data intrării în vigoare;
 - c) lista statelor părți cărora li se aplică respectiva PTU;
 - d) lista actualizată a PTU și data lor de intrare în vigoare.
- § 4 În măsura în care este necesar să se realizeze obiectivul prevăzut la articolul 3, PTU care fac referire la subsisteme, trebuie să aibă minimum,
- a) indicarea domeniului de aplicare destinat (componenta rețelei sau vehiculelor; subsistemul sau parte a acestuia);
 - b) fixarea cerințelor esențiale pentru fiecare subsistem vizat și corelarea acestuia cu alte subsisteme;
 - c) stabilirea specificațiilor funcționale și tehnice ce trebuie îndeplinite de subsistem și corelarea acestuia cu alte subsisteme. În caz de necesitate, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii, centrul de activitate și/sau vehicule;
 - d) determinarea elementelor de construcție sau a interfețelor și componentelor de interoperabilitate ce trebuie cuprinse de standardele tehnice, acestea fiind necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar;
 - e) specificarea, pentru fiecare caz luat în considerare, a procedurilor care trebuie utilizate pentru a evalua conformitatea cu dispozițiile PTU. Aceste proceduri se bazează pe modulele de evaluare definite într-o PTU generală, la care face referire § 8;
 - f) indicarea strategiei pentru implementarea PTU. În mod particular, este necesar să se specifice etapele care trebuie parcurse pentru a obține o tranziție graduală de la o situație existentă la situația finală, în care conformitatea cu PTU devine normă; pentru fiecare etapă dispozițiile tranzitorii adecvate sunt incluse, și

g) specificarea, pentru personalul vizat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și siguranță a muncii necesare atât pentru exploatarea și mentenanța subsistemului vizat, cât și pentru implementarea PTU.

- §5 Fiecare PTU trebuie să fie elaborată în urma unei examinări a unui subsistem existent și trebuie să precizeze unul sau mai multe subsisteme-țintă, ce pot fi obținute progresiv, într-o limită de timp rezonabilă. În consecință, adoptarea progresivă a PTU și conformitatea cu aceasta vor contribui gradual la realizarea interoperabilității sistemului feroviar.
- § 6 PTU trebuie să mențină, într-o manieră adecvată, compatibilitatea sistemului feroviar existent al fiecărui stat parte. Pentru acest obiectiv, se poate prevedea în cadrul fiecărei PTU o dispoziție care să trateze cazurile specifice, pentru unul sau mai multe state părți, în ceea ce privește atât rețeaua cât și vehiculele; o atenție deosebită trebuie oferită gabariturii de încărcare, ecartamentului șinei sau spațiului dintre linii și vehiculelor cu plecare sau destinație terțe țări. Pentru fiecare caz particular, PTU va stipula reglementările pentru implementarea elementelor indicate la § 4 c) până la g).
- § 7 Dacă anumite aspecte tehnice ce corespund cerințelor esențiale nu pot fi cuprinse explicit în PTU, acestea vor fi identificate clar ca „puncte deschise”.
- § 8 Comisia de experți tehnici poate adopta PTU care nu fac referire la subsisteme, cum ar fi dispoziții generale, cerințe esențiale sau module de evaluare.
- § 9 PTU trebuie să aibă un format cu două coloane. Textul care apare pe toată întinderea paginii fără coloane este identic cu textele corespondente ale Specificațiilor tehnice pentru interoperabilitate (STI) ale Comunității Europene. Textul care este divizat în două coloane este diferit pentru PTU, STI corespondente sau alte reglementări ale Comunității Europene. Coloana din partea stângă cuprinde textul PTU (reglementări OTIF), în timp ce coloana din partea dreaptă cuprinde textul STI al Comunității Europene. În extrema dreaptă este indicată referința STI.

ARTICOLUL 8a Omisiuni în PTU

- § 1 În cazul în care se supune atenției Comisiei de experți tehnici faptul că o PTU adoptată conține erori sau omisiuni, incluzând situația în care o PTU adoptată nu îndeplinește în totalitate cerințele esențiale, Comisia trebuie să ia măsurile ce se impun, și anume:
- a) decizia de a modifica respectiva PTU conform articolelor 6 și 8 și
 - b) face recomandări pentru soluții provizorii justificate.

- § 2 Statele parte, organizațiile regionale și organismele de evaluare au obligația de a informa Secretarul general fără întârziere în cazul în care identifică erori sau deficiențe într-o PTU.

ARTICOLUL 9 Declarații

- § 1 Orice stat parte poate, într-un interval de patru luni de la data informării de către Secretarul general a deciziei Comisiei de experți tehnici, să facă, pe lângă acesta, o declarație motivată conform căreia nu va aplica, sau va aplica doar în parte norma tehnică validată sau PTU adoptată, în ceea ce privește infrastructura feroviară situată pe teritoriul său și traficul pe această infrastructură.
- § 2 Statele părți care au făcut o declarație în conformitate cu § 1, nu sunt luate în considerare în stabilirea numărului statelor care trebuie să formuleze o obiecție în conformitate cu articolul 35 § 4 din Convenție, necesar pentru ca o decizie a Comisiei experților tehnici să nu intre în vigoare.
- § 3 Statul care a făcut o declarație în conformitate cu § 1, poate renunța în orice moment la aceasta, prin informarea Secretarului general. Această renunțare are efect din prima zi a celei de-a doua luni următoare datei la care a fost făcută informarea.

ARTICOLUL 10 Abrogarea Unității Tehnice

Intrarea în vigoare a PTU, adoptate de Comisia de experți tehnici în conformitate cu articolul 6 § 1, în toate statele părți la Convenția Internațională asupra Unității Tehnice a Căilor Ferate, semnată la Berna la 21 octombrie 1882, în formula sa din 1938, abrogă această convenție.

ARTICOLUL 11 Prioritatea PTU

- § 1 După intrarea în vigoare a PTU adoptate de Comisia de experți tehnici în conformitate cu articolul 6 § 1, normele tehnice și PTU, prevalează, în relațiile dintre statele părți, asupra prevederilor Convenției Internaționale asupra

Unității Tehnice a Căilor Ferate, semnată la Berna la 21 octombrie 1882, în formula sa din 1938.

§ 2 După cu intrarea în vigoare a PTU adoptate de Comisia de experți tehnici în conformitate cu articolul 6 § 1, prezentele Reguli uniforme precum și normele tehnice și PTU, prevalează, în statele părți, asupra prevederilor tehnice ale:

a) Regulamentului pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor călători, poșta și bagaje în trafic internațional (RIC),

b) Regulamentului pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor de marfă în trafic internațional (RIV).

ARTICOLUL 12

Specificații tehnice naționale

§ 1 Statele părți asigură informarea Secretarului general asupra specificațiilor tehnice naționale care se aplică vehiculelor feroviare și altui material feroviar. Secretarul general publică aceste specificații în baza de date la care face referire articolul 13 al Regulilor uniforme ATMF.

Informația trebuie să fie comunicată Secretarului general în termen de 3 luni de la data intrării în vigoare a Regulilor uniforme revizuite.

Dispoziția temporară poate rămâne în vigoare doar până la data la care ea sau o specificație analogă intră în vigoare prin adoptarea prescripțiilor conforme articolelor de mai sus. Statul parte poate în orice moment să retragă dispoziția temporară și să notifice Secretarul general cu privire la acest fapt.

§ 2 Atunci când o PTU este adoptată sau modificată, statul parte se asigură că Secretarul general este informat (sprijinit de elemente justificative) asupra specificațiilor tehnice naționale menționate la § 1, la care trebuie să se conformeze în continuare, pentru a putea garanta compatibilitatea tehnică dintre vehicule și rețeaua sa; aceasta include regulile naționale aplicabile „punctelor deschise” din prescripțiile tehnice și aplicabile cazurilor specifice clar identificate în prescripția tehnică.

Informațiile comunicate vor include indicarea „punctului/lor deschise” și/sau „cazului/lor specifice” din PTU la care fiecare specificație tehnică națională face referire.

Specificațiile tehnice naționale rămân valabile dacă notificarea este primită de Secretarul general în termen de 6 luni de la data la care normele tehnice în discuție sau modificarea acestora a intrat în vigoare.

- § 3 Informarea comunicată conține textul integral al dispoziției tehnice în limba oficială a statului parte, cât și titlul și un rezumat într-una din limbile oficiale ale OTIF.

ARTICOLUL 13 Tabelul de echivalență

- § 1 Pentru a minimiza evaluările și, drept urmare, costurile pentru solicitarea de admiterea tehnică, specificațiile tehnice naționale, în conformitate cu articolul 12, sunt clasificate conform listei de parametri și principiilor definite în Anexa la acest Apendice. Clasificarea este realizată sub responsabilitatea Comisiei de experți tehnici. Statele părți și organizațiile regionale colaborează cu Comisia de experți tehnici și Secretarul general pentru executarea acestei sarcini.
- § 2 Comisia de experți tehnici poate revizui Anexa, luând în considerare experiența în materie de acceptare încrucișată a vehiculelor din statele părți.
- § 3 Comisia de experți tehnici asigură că un document de referință precizând o manieră reciprocă a ansamblului specificațiilor tehnice naționale notificate este întocmit. Documentul de referință indică, de asemenea, dispozițiile relevante în PTU și STI corespondente (articolul 8 § 9). Va fi publicat pe site-ul Organizației și va fi ținut la zi.
- § 4 Luând în considerare opinia statelor părți vizate și a organizațiilor regionale implicate, Comisia de experți tehnici poate decide să declare echivalența în termeni de siguranță feroviară:
- a) între specificațiile tehnice naționale ale diferitelor state părți;
 - b) între dispozițiile PTU și cele din STI corespunzătoare; și
 - c) între specificațiile tehnice naționale ale unuia sau mai multor state părți și dispozițiile din PTU și/sau dispozițiile din STI.

Echivalența declarată va fi indicată într-un tabel de echivalență în documentul de referință menționat la § 3 de mai sus.

Anexă

Parametri ce vor fi verificați în legătură cu admiterea tehnică a vehiculelor neconforme PTU și clasificarea specificațiilor tehnice naționale

1. Lista parametrilor

1.1. Documentație generală

Documentație generală (inclusiv descrierile de vehicule noi, modernizate sau recondiționate și utilizarea, proiectarea, repararea, operarea și mentenanța informației, fișelor tehnice, etc.)

1.2. Structură și părți mecanice

Integritatea mecanică și interacțiunea dintre vehicule (inclusiv mecanismul de tracțiune și frânare, culoarele/pasarelele), rezistența structurii vehiculului și mobilierului (scaune), capacitatea de încărcare, siguranța pasivă (inclusiv rezistența interioară și exterioară la șocuri)

1.3. Interacțiuni vehicul/linie și gabarit

Interacțiunile mecanice cu infrastructura (inclusiv comportamentul static și dinamic, distanțele și ajustările, ecartamentul, mecanism de funcționare etc.)

1.4. Echipament de frânare

Dispozitiv de frânare (inclusiv protecția anti-deraiere, controlul frânei, și performanța la frânare în modul de serviciu, urgență și parcare)

1.5. Dispozitive asociate pasagerilor

Instalații pentru pasageri și mediul pentru pasageri (inclusiv ferestrele și ușile, cerințele pentru persoanele cu mobilitate scăzută etc.)

1.6. Condiții de mediu și efecte aerodinamice

Impactul mediului asupra vehiculului și impactul vehiculului asupra mediului (inclusiv condițiile aerodinamice și atât interacțiunea dintre vehicul și echipamentele situate în partea „de sol” a sistemului feroviar, cât și interacțiunea cu mediul extern)

1.7. Avertismente externe, semnalizare, funcții și cerințe de integritate software

Avertismente externe, semnalizare, funcții și cerințe de integritate software, cum ar fi funcțiile legate de siguranță ce au impact asupra comportamentului trenului, inclusiv sistemului de transmisie a fluxului de date

1.8. Sisteme de alimentare cu energie și sisteme de comandă la bord

Propulsia la bord, sistemele de alimentare și comandă, interacțiunea vehiculului cu infrastructura de alimentare cu energie și toate aspectele compatibilității electromagnetice

1.9. Instalații pentru personal, interfețe și mediu

Instalații de bord, interfețele, condițiile și mediu de lucru al personalului (inclusiv posturile de conducere, interacțiunea conducător-utilaj)

1.10. Protecție în caz de incendiu și evacuare

1.11. Mentenanță

Echipe de la bord și interfețe pentru mentenanță

1.12. Control, comandă și semnalizare la bord

Toate echipamentele necesare pentru asigurarea siguranței și comenzii și controlului mișcărilor trenurilor autorizate să circule pe rețea, precum și efectele asupra părții „de sol” a sistemului feroviar

1.13. Cerințe operaționale specifice

Cerințe operaționale specifice pentru vehicule (inclusiv regimul de funcționare, repararea vehiculului etc.)

1.14. Dispozitive asociate transportului de marfă

Cerințe și mediu specific pentru transportul de marfă (inclusiv instalațiile specifice pentru mărfurile periculoase).

Explicațiile și exemplele *cu caractere cursive* de mai sus au scop de informare și nu reprezintă definiții ale parametrilor.

2. Clasificarea cerințelor tehnice naționale

Specificațiile tehnice naționale privind parametrii identificați la secțiunea 1 sunt cuprinse în cadrul uneia din următoarele trei grupe. Regulile și restricțiile de natură strict locală nu sunt aplicabile; verificarea lor presupune punerea în aplicare a controalelor, de comun acord între operatorii de transport feroviar și administratorii infrastructurii.

Grupa A

Grupa A cuprinde:

- normele internaționale,
- regulile naționale considerate ca fiind echivalente, în termeni de siguranță feroviară, cu regulile naționale ale altor state membre,
- reguli naționale considerate ca fiind echivalente, în termeni de siguranță feroviară, dispozițiile PTU și/sau STI.

Grupa B

Grupa B cuprinde toate regulile care nu se încadrează în domeniul de aplicare a Grupei A sau Grupei C sau care nu a fost încă posibil de clasificat într-una din aceste grupe.

Grupa C

Grupa C cuprinde regulile asociate caracteristicilor tehnice ale infrastructurii și care sunt strict necesare pentru a garanta utilizarea sigură și interoperabilitatea pe rețeaua respectivă (de exemplu gabaritul).

Reguli

UNIFORME PRIVIND ADMITEREA TEHNICĂ A MATERIALULUI FERROVIAR DESTINAT A FI UTILIZAT ÎN TRAFICUL INTERNAȚIONAL (ATMF - APENDICE G LA CONVENȚIE)

ARTICOLUL 1

Domeniu de aplicare

Prezentele Reguli uniforme stabilesc procedura după care vehiculele feroviare alte materiale feroviare sunt admise în circulație sau folosință în traficul internațional.

ARTICOLUL 2

Definiții

În sensul prezentelor Reguli uniforme și a (viitoare) Anexei (lor) la acestea, a Regulilor uniforme APTU și a Anexei (lor) la APTU și a Prescripțiilor tehnice uniforme (PTU), se vor aplica următoarele definiții:

a) „accident” înseamnă un eveniment nedorit sau neintenționat și neprevăzut sau un lanț specific de asemenea evenimente care au consecințe prejudiciabile; accidentele sunt împărțite în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidente asupra persoanelor cauzate de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

b) „admiterea tipului de construcție” înseamnă dreptul acordat, prin care autoritatea competentă autorizează un tip de construcție a unui vehicul feroviar, ca bază de admitere în exploatare pentru vehiculele care corespund aceluși tip de construcție;

c) „admiterea în exploatare” înseamnă dreptul acordat de către autoritatea competentă care autorizează fiecare vehicul feroviar sau alte materiale feroviare de a circula în trafic internațional;

d) „Comisia de experți tehnici” înseamnă Comisia prevăzută în articolul 13 § 1, litera f) din Convenție.

da) „entitate contractantă” înseamnă orice entitate, fie publică, fie privată, care comandă proiectarea și/sau construcția, ori reînnoirea sau modernizarea unui

subsistem. Această entitate poate fi un operator feroviar, un gestionar de infrastructură sau un deținător, precum și un concesionar responsabil cu realizarea unui proiect;

e) „stat parte” înseamnă un stat membru al Organizației neavând făcută declarația referitoare la aceste Reguli uniforme, în conformitate cu articolul 42 § 1, prima frază a Convenției;

f) „declarație” înseamnă dovada unei evaluări efectuate integral sau parțial pentru a confirma că un vehicul, un tip de construcție sau un element al construcției este conform cu prevederile Regulilor uniforme APTU și, respectiv a PTU (inclusiv cazurile specifice aplicabile și specificațiile naționale în vigoare conform cu articolul 12 al Regulilor uniforme APTU);

g) „element de construcție” sau „constituent” înseamnă orice element component, grup de componente, echipament încorporat sau intenționat a fi încorporat într-un vehicul feroviar, complet sau un subansamblu al acestuia, alt material feroviar sau infrastructură feroviară; conceptul de „element de construcție” cuprinde atât obiectele materiale, cât și imateriale, precum software-ul;

h) „entitate însărcinată cu mentenanța” (ECM) înseamnă entitatea care răspunde de mentenanța unui vehicul, și este înregistrată în acest sens în registrul vehiculelor conform articolului 13; această definiție se aplică, de asemenea, și altui material feroviar;

i) „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile prevăzute în Regulile uniforme APTU ce trebuie îndeplinite de sistemul feroviar, subsistemele și consituenții de interoperabilitate, inclusiv interfețe;

j) „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau decât un accident grav, legat de exploatarea trenurilor și care afectează siguranța exploatării;

k) „gestionar de infrastructură” înseamnă orice operator economic sau orice autoritate care administrează infrastructura feroviară;

l) „trafic internațional” înseamnă circulația vehiculelor feroviare pe liniile feroviare, traversând teritoriul a cel puțin două state părți;

m) „anchetă” înseamnă o procedură vizând prevenirea incidentelor și accidentelor și constând în colectarea și analizarea informațiilor, trasarea concluziilor, inclusiv determinarea cauzelor (acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții, ori o combinație a acestora, care a dus la producerea incidentului sau accidentului) și, acolo unde este relevant, întocmirea de recomandări de siguranță;

n) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care este proprietar al unui vehicul sau are dreptul de a-l utiliza, exploatează vehiculul ca mijloc de

transport și este înregistrat în acest scop în registrul de vehicule menționat în articolul 13;

o) „fișier de mentenanță” înseamnă documentul(ele) care specifică activitățile de inspecție și mentenanță ce trebuie realizate asupra unui tip de vehicul sau a altor materiale feroviare, care este întocmit conform cu regulile și specificațiile din PTU incluzând cazurile specifice și specificațiile tehnice naționale în vigoare trimise spre informare, dacă este cazul, conform cu articolul 12 din Regulile uniforme APTU;

p) „fișier de înregistrare a mentenanței” înseamnă documentația referitoare la un vehicul sau alt material feroviar admis, care conține situația funcționării în exploatare și a inspecțiilor și operațiunilor de mentenanță care au fost realizate asupra acestuia;

q) „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele, și toate tipurile de echipament fix necesare pentru a asigura siguranța și exploatarea continuă a sistemului feroviar;

r) „puncte deschise” înseamnă aspectele tehnice referitoare la cerințele esențiale care nu au fost menționate explicit în PTU;

s) „alt material feroviar” înseamnă orice material feroviar, destinat a fi utilizat în trafic internațional, care nu este vehicul feroviar;

t) „operator de transport feroviar” înseamnă orice operator privat sau public

- care este autorizat să transporte persoane sau mărfuri pe calea ferată și care asigură tracțiunea sau

- care asigură numai tracțiunea;

u) „infrastructură feroviară” (sau doar „infrastructură”) înseamnă toate liniile feroviare și instalațiile fixe, în măsura în care acestea sunt necesare pentru compatibilitatea cu vehiculele feroviare și alte materiale feroviare admise conform acestor Reguli uniforme și necesare pentru circulația în condiții de siguranță a vehiculelor și a altor materiale feroviare;

v) „material feroviar” înseamnă vehiculele feroviare, alt material feroviar și infrastructurile feroviare;

w) „vehicul feroviar” înseamnă orice vehicul feroviar apt să circule pe propriile roți pe liniile ferate, cu sau fără tracțiune;

x) „organizație regională” înseamnă o organizație așa cum este definită în articolul 38 al Convenției în conformitate cu competența exclusivă pe care statele părți i-au cedat-o;

y) „reînnoire” înseamnă orice lucrare de înlocuire majoră asupra unui subsistem sau unei părți a unui subsistem care nu modifică performanța generală a acestuia;

ya) „RID” înseamnă Anexa C la Convenție;

z) „accident grav” înseamnă orice coliziune de tren sau deraiere a trenurilor, ce are drept rezultat moartea a cel puțin unei persoane sau rănirea gravă a cel puțin 5 persoane, sau avarie extinsă a materialului rulant, a infrastructurii sau a mediului, și orice alt accident similar având consecințe evidente asupra reglementării sau gestiunii siguranței feroviare; „avarie extinsă” înseamnă o avarie care poate fi imediat evaluată de organismul de investigare că ar costa cel puțin 1,8 milioane DST în total

aa) „caz specific” înseamnă orice parte a sistemului feroviar al statelor părți, care necesită prevederi speciale în PTU, temporare sau definitive, datorită constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban ori acelea care afectează compatibilitatea cu sistemul existent. Acesta poate include îndeosebi liniile de cale ferată și rețelele izolate de restul rețelei, gabaritul de încărcare, ecartamentul sau spațiul dintre linii, precum și vehiculele și alt material feroviar destinat exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, și vehiculele sau alt material feroviar provenind sau cu destinație terțe țări;

bb) „subsisteme” înseamnă rezultatul diviziunii sistemului feroviar, așa cum este indicat în PTU; aceste subsisteme, pentru care cerințele esențiale trebuie definite, pot fi structurale sau funcționale;

cc) „admiterea tehnică” înseamnă procedura aplicată de către autoritatea competentă pentru admiterea unui vehicul feroviar și a altor materiale în circulație în trafic internațional sau admiterea tipului de construcție;

dd) „certificat tehnic” înseamnă dovada oficială a succesului unei admiteri tehnice sub forma unui Certificat de tip de proiect valabil sau a unui Certificat de exploatare valabil;

ee) „fișier tehnic” înseamnă documentația referitoare la vehiculul sau alt material feroviar ce conține toate caracteristicile tehnice (caracteristici de tip) ale acestuia, inclusiv un manual de utilizare și caracteristicile necesare pentru a identifica obiectul(ele) vizate;

eea) „STI” înseamnă Specificația Tehnică de Interoperabilitate adoptată în conformitate cu Directivele 96/48/CE, 2001/16/CE și 2008/57/CE prin care este acoperit fiecare subsistem sau fiecare parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului de cale ferată;

ff) „tip de construcție” înseamnă cerințele de proiectare de bază ale vehiculului feroviar sau a altui material feroviar așa cum este menționat în certificatul de examinare unică descris în modulul de evaluare SB al PTU;

gg) „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare majoră efectuată asupra unui subsistem sau a unei părți a acestuia care îmbunătățește performanța sa generală.

ARTICOLUL 3

Admiterea în trafic internațional

- § 1 Pentru a circula în trafic internațional, fiecare vehicul feroviar, trebuie să fie admis în conformitate cu prezentele Reguli uniforme.
- § 2 Admiterea tehnică are ca scop verificarea faptului că vehiculele feroviare corespund:
- a) prescripțiilor constructive, conținute în PTU,
 - b) prescripțiilor constructive și de echipare, conținute în RID,
 - c) condițiilor specifice de admitere, cu aplicarea articolului 7a.
- § 3 Paragrafele §§ 1 și 2, precum și articolele următoare, se aplică prin analogie la admiterea tehnică a altor materiale feroviare și a elementelor constructive, fie ale unor vehicule, fie ale altor materiale feroviare.

ARTICOLUL 3a

Interacțiunea cu alte acorduri internaționale

- § 1 Vehiculele feroviare și alte materiale feroviare date în exploatare conform cu legislația aplicabilă a Comunității Europene și legislația națională corespondentă, sunt considerate ca admise spre exploatare de toate statele părți conform cu aceste Reguli uniforme
- a) în cazul echivalenței totale între prevederile STI aplicabile și PTU corespunzătoare și
 - b) sub rezerva faptului că setul de STI aplicabile, asupra cărora vehiculele feroviare sau alt material feroviar au fost autorizate, acoperă toate aspectele subsistemelor relevante care sunt parte a vehiculului și
 - c) sub rezerva faptului că aceste STI să nu conțină puncte rămase deschise referitoare la compatibilitatea tehnică cu infrastructura și
 - d) sub rezerva faptului că vehiculului sau alt material feroviar să nu facă obiectul unei derogări.

Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, vehiculul sau alte materiale feroviare sunt reglementate de articolul 6 § 4.

- § 2 Vehiculele feroviare și alte materiale feroviare care au fost admise în exploatare conform acestor Reguli uniforme vor fi considerate ca date în exploatare în statele membre ale Comunității Europene și în statele care aplică legislația comunitară ca rezultat al acordurilor internaționale cu Comunitatea Europeană
- a) în cazul echivalenței totale între prevederile PTU aplicabile și STI corespunzătoare și
 - b) sub rezerva faptului că setul de PTU aplicabil, asupra cărora vehiculele feroviare sau alt material feroviar au fost autorizate, acoperă toate aspectele subsistemelor relevante care fac parte din vehicul și
 - c) sub rezerva faptului că aceste PTU să nu conțină puncte deschise referitoare la compatibilitatea tehnică cu infrastructura și
 - d) sub rezerva faptului că vehiculul sau alt material feroviar să nu facă obiectul unei derogări.

Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, vehiculul sau alte materiale feroviare vor face obiectul autorizării conform cu legea aplicabilă în statele membre ale Comunității Europene și în statele care aplică legislația comunitară ca rezultat al acordurilor internaționale cu Comunitatea Europeană.

- § 3 Admiterea în exploatare, operarea și mentenanța vehiculelor feroviare și a altor materiale feroviare utilizate doar în statele membre ale Comunității Europene este reglementată de legislația națională și comunitară aplicabilă. Această prevedere este de asemenea aplicabilă statelor părți care aplică legislația comunitară relevantă ca rezultat al acordurilor internaționale cu Comunitatea Europeană.

- § 4 Paragrafele §§ 1 și 2 se aplică prin analogie admiterilor/autorizărilor de tipuri de vehicule.

- § 5 O entitate răspunzătoare de mentenanță (ECM) pentru un vagon de marfă, certificată conform articolului 15 § 2, va fi recunoscută ca certificată conform legislației naționale și comunitare aplicabile și vice-versa, în cazul echivalenței totale dintre sistemul de certificare adoptat sub articolul 14a (5) al Directivei 2004/49/CE privind siguranța întreprinderilor feroviare comunitare și a regulilor adoptate de Comisia de experți tehnici conform articolului 15 § 2.

ARTICOLUL 4

Procedura

- § 1 Admiterea tehnică a unui vehicul se efectuează:

- a) fie, într-o singură etapă, acordând unui vehicul feroviar individual admiterea în exploatare,
 - b) fie, în două etape succesive, acordând
 - admiterea tipului de construcție pentru un tip dat de construcție,
 - apoi, admiterea în exploatare pentru vehiculele feroviare individuale care corespund acestui tip de construcție, printr-o procedură simplificată de confirmare a apartenenței la acest tip.
- § 2 Evaluările de conformitate ale unui vehicul sau ale unui element de construcție cu prevederile PTU, conform cărora admiterea este fundamentată, pot fi împărțite în module de evaluare, fiecare atestată de o declarație. Modulele de evaluare și modelul declarației vor fi definite de Comisia de experți tehnici.
- § 3 Procedurile de admitere tehnică a infrastructurii feroviare sunt reglementate de prevederile în vigoare în statul parte în cauză.

ARTICOLUL 5

Autoritatea competentă

- § 1 Admiterea tehnică cade în sarcina autorității naționale sau internaționale competentă în materie, conform legilor și prescripțiilor în vigoare din fiecare stat parte.
- § 2 Autoritățile vizate la § 1, pot transfera, conform prevederilor în vigoare în statul lor, în totalitate sau parțial, către organisme recunoscute ca fiind apte, care au sediul în statul lor, competența de a efectua evaluări, inclusiv de a stabili declarațiile corespunzătoare.

Transferul de competență către

- a) un operator de transport feroviar,
- b) un gestionar de infrastructură,
- c) un deținător,
- d) o entitate responsabilă cu mentenanța (ECM),
- e) un proiectant sau producător de material feroviar ce participă direct sau indirect la construcția de materiale feroviare,

inclusiv filialele entităților sus-menționate este interzisă.

- § 3 Pentru a fi recunoscute ca fiind apte, organismele menționate la § 2 trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) Organismul trebuie să fie independent în organizarea sa, structura juridică și în luarea deciziilor, de orice operator feroviar, gestionar de infrastructură, solicitant sau entitate de achiziții; directorul său și personalul responsabil cu efectuarea de evaluări sau eliberarea de certificate și declarații, nu se poate implica, nici direct, nici ca reprezentant abilitat, în proiectarea, fabricarea, construcția sau mentenanța consituenților, vehiculelor sau materialelor feroviare sau în utilizarea acestora. Aceasta nu exclude posibilitatea de a schimba informații tehnice între fabricant sau constructor și acest organism.

b) Organismul și personalul responsabil cu evaluările vor efectua evaluări cu cea mai ridicată integritate profesională posibilă și cea mai ridicată competență tehnică posibilă și va fi eliberat de orice presiune sau interes, îndeosebi de natură financiară, care ar putea afecta judecata sau rezultatele inspecției acestora, îndeosebi de la persoane sau grupuri de persoane afectate de rezultatele evaluărilor.

c) În particular, organismul sau personalul responsabil cu evaluările vor fi independenți din punct de vedere funcțional de organismele responsabile cu anchetele în cazul accidentelor.

d) Organismul angajează personal și deține mijloacele necesare pentru a executa adecvat sarcinile tehnice și administrative legate de evaluări; el trebuie să aibă de asemenea acces la echipamentul necesar pentru evaluări excepționale.

e) Personalul responsabil cu evaluările deține

- formare tehnică și vocațională adecvată,

- cunoștințe satisfăcătoare ale cerințelor referitoare la evaluările pe care le realizează și suficientă experiență în aceste evaluări și

- abilitatea de a elibera certificate, înregistrări și rapoarte ce constituie înregistrări formale ale evaluărilor desfășurate.

f) Independența personalului responsabil cu evaluările este garantată. Nici un oficial nu va fi remunerat pe baza unui număr de evaluări efectuate sau a rezultatelor acestor evaluări.

g) Organismul încheie o asigurare de responsabilitate civilă, exceptând cazul în care responsabilitatea este acoperită de stat în virtutea legislației naționale și dacă evaluările sunt realizate direct de acel stat parte.

h) Personalul organismului va fi limitat de secretul profesional privitor la tot ceea ce cunosc în exercițiul funcțiunii (cu excepția autorităților administrative competente în statul în care realizează acele activități) conform cu prezentele Reguli uniforme sau orice cerință legală și/sau reglementări ale statului parte, inclusiv, acolo unde este necesar, cu legislația Comunității Europene.

- § 4 Cerințele de la § 3 se vor aplica prin analogie și autorităților care efectuează admiterea tehnică.
- § 5 Un stat parte asigură, prin notificare sau, acolo unde este necesar, prin mijloacele prevăzute în dreptul Comunității Europene ori legislația statelor care aplică dreptul comunitar ca rezultat al acordurilor internaționale cu Comunitatea Europeană, că Secretarul general este informat cu privire la organismele responsabile pentru efectuarea evaluărilor, verificărilor și omologărilor, indicând aria de responsabilitate a fiecărui organism. Secretarul general publică și ține la zi o listă a organismelor, numerele acestora de identificare și ariile de responsabilitate..
- § 6 Un stat parte asigură supravegherea adecvată organismelor indicate la § 2 și retrace competența sa oricărui organism care nu mai îndeplinește criteriile menționate la § 3, caz în care va informa imediat Secretarul general asupra acestui fapt.
- § 7 În cazul în care un stat parte consideră că o autoritate de evaluare sau aprobare a unui alt stat parte, sau un organism căruia aceasta i-a transferat competența, nu mai îndeplinește criteriile de la § 3, problema va fi transferată către Comisia de experți tehnici care, în termen de patru luni, va informa statul parte în cauză asupra oricăror schimbări pe care s-a hotărât să le efectueze pentru ca organismul să își mențină statutul conferit. În legătură cu cele precedente, Comisia de experți tehnici poate decide să ordone statului parte să suspende sau să retragă aprobările făcute în baza lucrărilor efectuate de organismul sau autoritatea în cauză.

ARTICOLUL 6

Valabilitatea certificatelor tehnice

- § 1 Certificatele tehnice eliberate de autoritatea competentă a unui stat parte conform cu aceste Reguli uniforme, vor fi valabile în toate celelalte state părți. Cu toate acestea, circulația și utilizarea pe teritoriile celorlalte state este subiectul condițiilor specificate în prezentul articol.
- § 2 O admitere în exploatare permite operatorilor de transport feroviar să opereze un vehicul doar pe infrastructura compatibilă cu acest vehicul conform cu specificațiile acestuia și alte condiții de admitere; este responsabilitatea operatorului de transport feroviar să se asigure de aceasta.
- § 3 Fără prejudiciu asupra articolului 3a, o admitere în exploatare eliberată pentru un vehicul conform ansamblului de PTU aplicabile permite vehiculului să circule liber pe teritoriile altor state părți cu condiția ca
- a) toate cerințele esențiale să fie acoperite în aceste PTU și
 - b) vehiculul să nu facă obiectul

- unui caz specific sau
- unor puncte rămase deschise referitoare la compatibilitatea tehnică cu infrastructura sau
- unei derogări.

Condițiile pentru circulația liberă pot fi de asemenea specificate în PTU relevante.

§ 4 a) Dacă, într-un stat parte, o admitere în exploatare a fost eliberată pentru un vehicul care

- este subiectul unui caz specific, un punct deschis care este legat de compatibilitatea tehnică cu infrastructura sau o derogare, sau
- nu este în conformitate cu PTU referitoare la materialul rulant sau tuturor dispozițiilor relevante, sau

b) dacă toate cerințele esențiale nu sunt specificate în PTU,

autoritățile competente ale celorlalte state pot cere solicitantului informații tehnice adiționale precum analize de risc și/sau teste ale vehiculului, înainte de a i se acorda o admitere complementară în exploatare.

Pentru părțile vehiculului care sunt conforme cu PTU sau cu o parte a acesteia, autoritățile competente trebuie să accepte verificările efectuate de autorități competente conform cu PTU. Pentru cealaltă parte a vehiculului autoritățile competente vor lua în considerare în totalitate tabelul de echivalență prevăzut în articolul 13 al Regulilor uniforme APTU.

Respectarea

- a) prederilor identice și prevederilor declarate echivalente,
- b) prevederile care nu sunt legate de un caz specific și
- c) prevederile care nu sunt legate de compatibilitatea tehnică cu infrastructura,

nu vor mai fi evaluate din nou.

§ 5 §§ 2 și 4 se vor aplica prin analogie pentru admiterea unui tip de construcție.

ARTICOLUL 6a

Recunoașterea documentației procedurale

§ 1 Evaluările, declarațiile și alte documentații elaborate conform acestor Reguli uniforme sunt recunoscute ca fiind valabile de către autoritățile și organismele

competente, operatorii de transport feroviar, deținătorii și gestionarii de infrastructură din toate statele părți.

- § 2 Dacă o cerință sau o prevedere a fost declarată ca echivalentă conform articolului 13 al Regulilor uniforme APTU, evaluările și testele asociate care au fost deja efectuate și documentate nu se vor mai repeta.

ARTICOLUL 6b

Recunoașterea testelor tehnice și operaționale

Comisia de experți tehnici poate adopta reguli destinate a fi incluse într-o Anexă la aceste Reguli uniforme și cerințe pentru includerea într-una sau mai multe PTU referitoare la prevederile inspecțiilor tehnice și recunoașterea lor mutuală, fișierele de arhivă de mentenanță pentru vehiculele admise și testele operaționale precum cele pentru frânarea trenurilor.

ARTICOLUL 7

Prescripții aplicabile vehiculelor

- § 1 Pentru a fi sau a rămâne admise în circulație în trafic internațional, vehiculele feroviare trebuie să corespundă:
- a) PTU și
 - b) acolo unde sunt aplicabile, prevederile cuprinse în RID.
- § 2 În lipsa PTU aplicabile subsistemului, admiterea tehnică se va baza pe cerințele tehnice aplicabile naționale în vigoare conform cu articolul 12 al Regulilor uniforme APTU din statul parte în care este făcută aplicația pentru admiterea tehnică.
- § 3 Dacă PTU nu cuprind toate cerințele esențiale sau în cazul unor cazuri specifice sau puncte deschise, admiterea tehnică se va baza pe
- a) prevederile conținute în PTU,
 - b) dacă este cazul, prevederile cuprinse în RID și
 - c) cerințele tehnice naționale aplicabile în vigoare conform cu articolul 12 al Regulilor uniforme APTU.

ARTICOLUL 7a

Derogări

Comisia de experți tehnici va adopta instrucțiunile sau prevederile obligatorii pentru derogări din prevederile articolului 7 și pentru metodele de evaluare care pot sau vor fi utilizate.

ARTICOLUL 8

Prescripții aplicabile infrastructurii feroviare

- § 1 Pentru a se asigura că un vehicul feroviar admis în circulație în trafic internațional conform acestor Reguli uniforme va funcționa în siguranță și va fi compatibil cu infrastructura feroviară, această structură feroviară trebuie să satisfacă:
- a) prevederile conținute în PTU și
 - b) după caz, prevederile conținute în RID .
- § 2 Admiterea infrastructurii și supravegherea întreținerii ei rămân subiectul prevederilor în vigoare în statele părți unde este localizată infrastructura.
- § 3 Articolele 7 și 7a se aplica *mutatis mutandis* infrastructurii.

ARTICOLUL 9

Prescripții de exploatare

- § 1 Operatorii de transport feroviar care exploatează un vehicul feroviar admis să circule în trafic internațional sunt obligați să respecte prescripțiile referitoare la operarea vehiculelor în trafic internațional, specificate în PTU.
- § 2 Operatorii și administrațiile care gestionează o infrastructură în statele părți incluzând sistemele de siguranță și control operaționale, destinate și apte să fie exploatare în trafic internațional, sunt obligate să respecte prescripțiile tehnice cuprinse în PTU și să le îndeplinească în permanență, la construcția sau gestiunea acestei infrastructuri.

ARTICOLUL 10

Aplicarea și acordarea certificatelor tehnice și a declarațiilor și condițiile asociate

- § 1 Acordarea certificatelor tehnice vor fi asociate tipului constructiv al unui vehicul feroviar sau vehiculului feroviar în sine.
- § 2 Aplicarea unui certificat tehnic poate fi solicitată de:
- a) constructor,
 - b) un operator de transport feroviar,
 - c) deținătorul vehiculului,
 - d) proprietarul vehiculului
 - e) gestionarul infrastructurii
- § 3 Cererea pentru certificatele tehnice, inclusiv pentru declarațiile specifice, poate fi făcută către orice autoritate sau organism competent, prevazut la articolul 5, a unuia dintre statele părți.
- § 4 Dacă articolul 6 § 4 se aplica vehiculului, solicitantul trebuie să indice statele părți pentru care sunt necesare certificatele tehnice pentru libera circulație; în acest caz autoritățile competente și organismele de evaluare implicate trebuie să coopereze pentru a facilita procesul pentru solicitant.
- § 5 Toate costurile care decurg din procesul de admitere sunt suportate de către solicitant, afară de cazul când este menționat diferit în legislația și prescripțiile în vigoare în statele unde aprobarea este acordată. Efectuarea admiterii tehnice pentru profit nu este permisă.
- § 5a Toate deciziile, evaluările, testele etc se vor face în mod nediscriminatoriu.
- §6 Solicitantul trebuie să elaboreze și să atașeze aplicației un Fișier tehnic și un Fișier de mentenanță care să conțină informațiile solicitate în PTU. Organismul de evaluare trebuie să verifice, corecteze și să adauge informațiile adecvate acestor fișiere pentru ca acestea să reflecte proprietățile vehiculului.
- § 7 Fiecare evaluare trebuie să fie documentată de evaluator într-un Raport de evaluare care trebuie să fundamenteze evaluarea efectuată, precizând conform

căror prevederi a fost evaluat obiectul și dacă obiectul a trecut sau nu evaluarea.

- § 8 O persoană care aplică pentru un certificat de operare prin procedura de admitere tehnică simplificată (articolul 4 § 1, b)), trebuie să atașeze aplicației Certificatul de tip de construcție, stabilit conform articolului 11 § 2, și să demonstreze în manieră corespunzătoare că vehiculul pentru care solicită un Certificatul de exploatare corespunzător cu tipul de construcție.
- § 9 Un certificat tehnic se acordă, în principiu, pe o durată nelimitată; el poate fi general sau restrâns.
- § 10 Dacă s-au modificat prevederi relevante în prescripții conform Articolului 7 în baza în care un tip de construcție a fost admis, sau dacă nici o prevedere tranzițională relevantă nu poate fi aplicată, statul parte unde a fost emis respectivul Certificatul de tip de construcție, și după consultarea celorlalte state unde certificatul este valabil în conformitate cu articolul 6, se va decide dacă certificatul poate rămâne valabil sau va trebui reînnoit. Criteriile care trebuie verificate în cazul reînnoirii tipului admiterii pot să privească doar prevederile modificate. Reînnoirea admiterii de tip nu afectează permisiunea de operare deja acordată în baza admiterii de tip acordate anterior.
- § 11 În cazul reînnoirii sau modernizării, entitatea contractantă sau producătorul trebuie să trimită statului parte în cauză un fișier care descrie proiectul. Statul parte va examina acest fișier și, luând în considerare strategia de implementare indicată în PTU aplicabil, va decide dacă amplasarea lucrărilor necesită o nouă admitere de operare în sensul acestor Reguli uniforme.

O astfel de nouă admitere de operare este necesară ori de câte ori nivelul global de siguranță a subsistemului în cauză poate fi afectat în mod negativ de munca avută în vedere. Dacă o nouă admitere este necesară, statul parte trebuie să decidă în ce măsură trebuie aplicate proiectului prevederile asociate PTU.

Statul parte trebuie să ia decizia nu mai târziu de 4 luni de la înaintarea dosarului complet de către solicitant.

Când este necesară o nouă admitere și dacă PTU-ul nu este pe deplin aplicată, statul parte trebuie să notifice Secretariatul general despre:

- a) motivul pentru care PTU-ul nu este aplicată în totalitate
- b) criteriile tehnice aplicabile în locul PTU-ului și
- c) organismele responsabile de furnizarea informațiilor cerute la a) și b).

Secretariatul general trebuie să publice informațiile notificate pe site-ul organizației.

- § 12 § 11 se aplică *mutatis mutandis* Certificatul de tip de construcție și oricărei declarații referitoare la construcția sau elementele construcției în cauză.

Articolul 10a

Reguli pentru retragerea sau suspendarea certificatelor tehnice

- § 1 Dacă o autoritate competentă a unui stat parte altul decât cel care a emis (prima) admitere de operare descoperă non-conformitate trebuie, cu toate detaliile, să informeze (prima) autoritate de admitere; dacă aceste non-conformități sunt în legătură cu Certificatul de tip de construcție, autoritatea care le-a emis trebuie de asemenea să fie informată.
- § 2 Certificatul de exploatare poate fi retras:
- a) când vehiculul feroviar nu mai satisface
 - prescripțiile cuprinse în PTU și în prevederile naționale aplicabile în vigoare conform articolului 12 Regulile uniforme APTU,sau
 - condițiile speciale ale admiterii conform articolului 7a,sau
 - prescripțiile legate de construcție și echipament cuprinse în RIDsau
 - b) dacă deținătorul nu se supune cerințelor autorității competente pentru a remedia defectele în timpul prescris, sau
 - c) când prevederile și condițiile rezultate dintr-o admitere limitată conform articolului 10 § 10 nu sunt îndeplinite sau respectate.
- § 3 Doar autoritatea care a emis Certificatul de tip de construcție sau Certificatul de exploatare poate să-l retragă.
- § 4 Certificatul de exploatare trebuie suspendat

- a) când verificările tehnice, inspecțiile, întreținerea sau serviciul vehiculului feroviar prescris în Fișierul de Mentenanță, în PTU, în condițiile speciale de admitere în conformitate cu articolul 7a sau în prescripțiile legate de construcție și echipament cuprinse în RID nu sunt îndeplinite (sau dacă termenele limită nu sunt observate);
 - b) dacă, în cazul unor stricăciuni majore ale vehiculului feroviar, nu este respectat ordinul autorității competente de a prezenta vehiculul;
 - c) în cazul neconformării cu aceste Reguli Uniforme și cu prescrierile din PTU;
 - d) dacă prevederi naționale aplicabile în vigoare în conformitate cu articolul 12 a Regulilor uniforme APTU sau prevederile echivalente lor conform articolului 13 a Regulilor uniforme APTU nu sunt respectate. Valabilitatea certificatelor trebuie suspendată pentru statul/statele parte interesate.
- § 5 Certificatul de exploatare devine nul când vehiculul feroviar este retras din serviciu. Această retragere din serviciu trebuie notificată către autoritatea competentă care a emis admiterea de operare.
- § 6 §§ 1 la 4 se aplică mutatis mutandis pentru Certificatul de tip de construcție

Articolul 10b

Reguli pentru evaluare și proceduri

- § 1 Comisia de experți tehnici are competențe pentru a adopta prevederi obligatorii viitoare pentru regulile de evaluare și proceduri pentru admiterea tehnică.
- § 2 În plus, dar nu în contradicție cu prevederile stabilite de Comisia de experți tehnici conform § 1, statele parte sau organizațiile regionale pot adopta (sau menține) prevederi pentru proceduri detaliate, obligatorii și nediscriminatorii pentru evaluarea și cerințele ce au în vedere declarațiile. Aceste prevederi trebuie notificate către Secretariatul general, care va inform Comisia de experți tehnici, și ele trebuie publicate de către Organizație.

Articolul 11

Certificate Tehnice și Declarații

- § 1 Admiterea tipului de construcție și admiterea în exploatare sunt evidențiate prin documente separate, denumite: „Certificat de tip de construcție” și „Certificat de exploatare”.
- § 2 Certificatul de tip de construcție trebuie să:
- a) precizeze proiectantul și producătorul destinat construcției acestui tip de vehicul feroviar;
 - b) să aibă atașat Fișorul tehnic și Fișorul de mentenanță;
 - c) dacă este cazul, să fie specificate condițiile și limitările speciale de circulație pentru tipul de construcție al unui vehicul feroviar și vehiculele feroviare care corespund acestui tip de construcție.
 - d) să aibă atașat Raportul/Rapoartele de evaluare;
 - e) dacă este cazul, să fie specificate toate declarațiile asociate (de conformitate și verificare) emise;
 - f) să fie specificată autoritatea competentă emițătoare, data emiterii și să conțină semnătura autorității;
 - g) dacă este cazul, să fie specificată perioada de valabilitate.
- § 3 Certificatul de exploatare trebuie să includă:
- a) toate informațiile indicate la § 2, și
 - b) codul/codurile de identificare a vehiculului/vehiculelor cuprinse în certificat;
 - c) informațiile despre deținătorul vehiculului/vehiculelor feroviare cuprinse în certificat la data emiterii lui;
 - d) dacă este cazul, durata de valabilitate;
- § 4 Certificatul de exploatare poate să cuprindă un grup de vehicule individuale de același tip, caz în care informația solicitată conform § 3 trebuie să fie specificată identificabil pentru fiecare vehicul din grup și Fișorul tehnic trebuie să conțină o listă cu documentele identificabile referitoare la teste efectuate asupra fiecărui vehicul.
- § 5 Fișorul tehnic și Fișorul de mentenanță trebuie să conțină informațiile conform prevederilor PTU.
- § 6 Certificatele trebuie să fie imprimare în una din limbile de lucru conform articolelor 1 § 6 din Convenție.
- § 7 Certificatele și declarațiile trebuie emise pentru solicitant.

- § 8 Certificatul de exploatare se referă la obiect. O dată ce vehiculul este în exploatare, proprietarul certificatului de exploatare (inclusiv Fișierul tehnic și Fișierul de mentenanță), dacă nu este deținătorul actual, trebuie fără întârziere să îl înmâneze deținătorului actual împreună cu Fișierul de arhivă de mentenanță și să pună la dispoziție toate instrucțiunile detaliate (adiționale) referitoare la întreținere și exploatare care sunt încă în posesia lui.
- § 9 § 8 se aplică *mutatis mutandis* vehiculelor și materialului feroviar admis conform articolului 19, prin care documentația în cauză este documentația de aprobare și orice altă documentație care conține orice informație similară celei incluse în cerințele pentru Fișierul tehnic, Fișierul de mentenanță și Fișierul de arhivă de mentenanță, fie în întregime sau parțial.

ARTICOLUL 12

Modele uniforme

- § 1 Organizația prescrie modele uniforme pentru certificate indicate la articolul 11, pentru declarațiile stabilite conform articolului 4 §2 și pentru Raportul de evaluare conform articolului 10 § 7.
- § 2. Toate modelele sunt elaborate și adoptate de către Comisia de experți tehnici.
- § 3 Comisia de experți tehnici poate decide permiterea de certificare și declarații elaborate conform altor formate specificate decât cele menționate în aceste Regulii uniforme, dar care să conțină informații conform articolului 11, pentru a putea fi recunoscute ca substituenți echivalenți.

ARTICOLUL 13

Banca de dateRegistre

- § 1 Un registru sub forma unei baze de date electronice care să conțină informațiile referitoare la vehiculele feroviare pentru care s-au emis Certificate de exploatare și tipul construcției pentru care s-au eliberat Certificate de tip de construcție este constituită și actualizată sub răspunderea Organizației. Registrul trebuie să includă vehiculele feroviare admise conform articolului 19; poate să conțină vehicule feroviare admise doar pentru trafic național.
- § 2 Baza de date trebuie să conțină și un registru cu informații referitoare la autoritățile competente și organismele către care sunt transferate competențele

conform articolului 5 și auditorii acreditați/recunoscuți conform articolului 15 § 2.

- § 3 Comisia experților tehnici poate decide să includă în baza de date și alte date utilizate în exploatarea feroviară, ca de exemplu informații referitoare la declarații, inspecții și întreținerea vehiculelor admise (inclusiv inspecții viitoare programate), informații despre accidente și incidente și registre referitoare la codificarea vehiculelor, locațiilor, operatorii de transport feroviar, deținători, gestionarii de infrastructură, ateliere, producători, entități responsabile cu întreținerea (ECM) etc.
- § 4 Comisia experților tehnici trebuie să stabilească arhitectura funcțională și tehnică a bazei de date, precum și datele necesare, când și cum vor fi oferite datele, care vor fi drepturile de acces și alte prevederi administrative și organizatorice, inclusiv ce structură pentru baza de date se va aplica. În toate cazurile, schimbarea deținătorului, schimbarea ECM, retragerea din serviciu, imobilizări oficiale, suspendări sau retrageri ale certificatelor, declarațiilor sau alte dovezi și modificări ale unui vehicul care derogă de la tipul de construcție admis trebuie notificate Secretariatului general fără întârziere.
- § 5 Aplicând acest articol, Comisia experților tehnici trebuie să ia în considerare registrele întocmite de statele parte și organizațiile regionale astfel încât să reducă sarcinile excesive ale părților implicate precum organizațiile regionale, statele contractante, autoritățile competente și industria. Pentru a minimiza costurile pentru Organizație și pentru a obține registre coerente, toate părțile implicate trebuie să-și coordoneze cu Organizația planurile și dezvoltarea registrelor care sunt în sfera de acțiune a acestor Reguli uniforme.
- § 6 Datele înregistrate în banca de date sunt considerate dovezi *prima facie* ale admiterii tehnice ale unui vehicul feroviar.
- § 7 Comisia experților tehnici poate decide ca costurile dezvoltării și folosirii bazei de date să fie suportate, total sau parțial, de către utilizatori; furnizarea și modificarea datelor este gratuită, în timp ce consultarea datelor poate fi subiectul unei taxe.

ARTICOLUL 14 Inscripții și însemne

- § 1 Vehiculele feroviare admise în exploatare trebuie să poarte:
- a) un însemn, care stabilește clar că au fost admise în circulație în trafic internațional, conform prezentelor Reguli uniforme, și
 - b) alte inscripții și însemne prescrise în PTU, inclusiv un cod unic de identificare (numărul vehiculului)

Autoritatea competentă care emite admiterea de exploatare este responsabilă cu asigurarea că codul de identificare alfanumeric este atribuit fiecărui vehicul. Acest cod, care trebuie să includă codul țării pentru (primul) stat admitent, trebuie să fie marcat pentru fiecare vehicul și introdus în Registrul Național al Vehiculelor (RNV) a aceluia stat conform articolului 13.

- § 2 Comisia de experți tehnici stabilește însemnul prevăzut la § 1, litera a) ca și termenele de tranziție în timpul cărora vehiculele feroviare, admise să circule în trafic internațional, pot purta inscripții și însemne prin derogare de la cele prevăzute la § 1.

ARTICOLUL 15

Mentenanța

- § 1 Vehiculele feroviare și celelalte materiale feroviare trebuie să fie în bună stare de întreținere trebuie să îndeplinească prevederile stabilite în PTU și să le satisfacă în permanență și starea lor să nu compromită în nici un fel siguranța de exploatare și să nu afecteze infrastructura, mediul și sănătatea publică în timpul circulației sau utilizării lor în trafic internațional. În acest scop, vehiculele feroviare și alte materiale feroviare trebuie să fie disponibile pentru a fi supuse reviziilor, inspecțiilor și întreținerii așa cum este descris în Fișerul de mentenanță atașat Certificatului de exploatare, în PTU, în condițiile speciale ale admiterii unui solicitant conform articolului 7a și în prevederile conținute în RID.
- § 2 Fiecare vehicul feroviar, înainte de a fi admis în exploatare sau utilizat pe rețea, trebuie să aibă desemnată o entitate responsabilă cu întreținerea (ECM) și această entitate trebuie să fie înregistrată în baza de date menționată la articolul 13. Operatorul de transport feroviar, gestionarul infrastructurii sau deținătorul pot fi o ECM. ECM trebuie să asigure că vehiculele pentru care este responsabilă cu întreținerea sunt în condiții de siguranță pentru utilizare prin intermediul unui sistem de întreținere. ECM trebuie să efectueze

întreținerea prin mijloace proprii sau utilizând serviciile atelierelor de întreținere contractate.

ECM pentru un vagon de marfă trebuie să dețină un certificat valabil emis de un auditor extern autorizat/recunoscut de unul dintre statele parte.

Comisia experților tehnici va adopta reguli viitoare detaliate pentru certificare și audit pentru ECM, pentru auditorii autorizați/recunoscuți, acreditarea/recunoașterea lor, audituri și certificate de audit. Regulile trebuie să indice dacă acestea sunt echivalentul criteriilor referitoare la sistemul de certificare ECM adoptat de Comunitatea Europeană sau de statele în care se aplică legislația comunitară ca rezultat al angajamentelor internaționale cu Comunitatea Europeană.

Aceste reguli, care trebuie de asemenea să includă și regulile pentru retragerea și suspendarea certificatelor și acreditărilor, trebuie să fie definite într-o anexă la aceste Reguli Uniforme și trebuie să formeze parte integrantă din acestea.

- § 3 Un operator de transport feroviar este responsabil pentru operarea în siguranța a trenurilor proprii și trebuie să se asigure că vehiculele utilizate sunt întreținute în mod corespunzător. În consecință, ECM trebuie să asigure ca informații solide despre procesul și datele de întreținere să fie disponibile pentru operatorul de transport feroviar, și operatorul de transport feroviar trebuie să furnizeze în timp util către ECM informațiile și datele referitoare la propria operare a vehiculelor și altor materiale feroviare pentru care ECM este responsabilă. În ambele cazuri informațiile și datele în cauză trebuie să fie specificate în Anexa menționată la § 2.
- § 4 ECM pentru un vehicul admis trebuie să țină și să actualizeze Fișierul de arhivă de întreținere pentru acel vehicul. Fișierul trebuie să fie disponibil pentru inspecția realizată de autoritățile naționale competente.
- § 5 Comisia experților tehnici poate adopta orientări sau reglementări pentru certificarea și auditul atelierelor de întreținere și pentru recunoașterea mutuală a certificatelor și auditului. Reglementările conform acestui paragraf vor fi definite într-o anexă la aceste Reguli uniforme și vor forma parte integrală din acestea și vor fi publicate pe site-ul Organizației.

ARTICOLUL 16**Accidente, incidente și avarii grave**

- § 1 În caz de accidente, incidente sau avarii grave ale vehiculelor feroviare, toate părțile implicate (gestionarii de infrastructură, deținătorii, ECM, operatorii de transport feroviar implicați și posibil alții), sunt obligați:
- a) să ia, fără întârziere, toate măsurile necesare pentru asigurarea siguranței traficului feroviar, integritatea mediului înconjurător și sănătății publice și
 - b) să stabilească cauzele accidentului, incidentului sau avariei grave.
- § 1a Măsurile conform cu articolul § 1 trebuie coordonate. Această coordonare este obligația gestionarilor de infrastructură dacă nu este prevăzut altfel în prevederile în vigoare în statul în cauză. În plus pe lângă datoria investigației a părților implicate, statele parte pot solicita ca să fie întreprinsă o investigație independentă
- § 2 Se consideră avariat grav, un vehicul care nu mai poate fi reparat printr-o operație de mică importanță care să-i permită introducerea sa într-un tren și să circule pe propriile sale roți, fără pericol pentru exploatare. Dacă reparația poate fi efectuată în mai puțin de 72 de ore sau costă mai puțin de 0.18 milioane SDR în total, defecțiunea nu va fi considerată gravă.
- § 3 Accidentele, incidentele și avariile grave sunt comunicate, fără întârziere, autorității sau organismului care a admis vehiculul în circulație. Această autoritate sau organism poate solicita o prezentare a vehiculului avariat, eventual deja reparat, pentru examinarea valabilității admiterii în exploatare acordate. Dacă e cazul, procedura privind acordarea admiterii în exploatare poate fi reînnoită.
- § 4 Statele parte trebuie să țină arhive, să publice rapoartele investigațiilor inclusiv rezultatele lor și recomandările, să informeze autoritățile care emit certificatele de admitere și Organizația despre cauzele accidentelor, incidentelor și avariilor grave în trafic internațional care au avut loc pe teritoriul lor. Comisia de experți tehnici poate examina cauzele accidentelor și incidentelor serioase sau a stricăciunilor grave în trafic internațional, în vederea unor eventuale modificări sau completări ale prescripțiilor de construcție și de exploatare pentru vehicule și alte materiale feroviare, cuprinse în PTU și, după caz, poate decide să instruiască statele parte pentru o perioadă scurtă de timp să suspende Certificate de exploatare, Certificate de tip de construcție și declarații relevante emise.

- § 5 Comisia de experți tehnici poate pregăti și adopta viitoare reguli obligatorii referitoare la investigarea accidentelor grave, incidentelor și stricăciunilor severe, la cerințele privitoare la organismele de investigare independentă ale statelor și la forma și conținutul rapoartelor. Poate de asemenea să schimbe valorile/numerele în § 2 și în articolul 2 ff)

ARTICOLUL 17

Imobilizare și refuz de vehicule

- § 1 Autoritatea competentă, un alt operator de transport feroviar sau un gestionar de infrastructură nu pot să refuze sau să imobilizeze vehicule feroviare să ruleze pe infrastructura feroviară compatibilă atunci când sunt respectate prezentele Reguli uniforme, prescripțiile conținute în PTU, condițiile specifice ale unei admiteri prin aplicarea articolului 7 § 2 sau § 3, precum și prescripțiile de construcție și de echipare cuprinse în Anexa la RID.
- § 2 Dreptul unei autorități competente de a inspecta și imobiliza un vehicul nu este afectat dacă se suspectează nerespectarea § 1, dar o examinare care să certifice cu siguranță trebuie făcută cât mai repede cu putință și în toate cazurile în maxim 24 de ore.
- § 3 Totuși, dacă un stat parte nu suspendă sau retrage certificatul în limita de timp indicată la articolul 5 § 7 sau articolul 16 § 4, alte state parte au dreptul să refuze sau să imobilizeze vehiculul/vehiculele în cauză.

ARTICOLUL 18

Nerespectarea prescripțiilor

- § 1 Sub rezerva § 2 și a articolului 10a § 4, litera c), consecințele juridice care rezultă din nerespectarea prezentelor Reguli uniforme și PTU sunt reglementate de către legislația națională a statului parte în care autoritatea competentă a acordat admiterea în exploatare, cuprinzând reglementările referitoare la conflicte de lege.
- § 2 Consecințele de drept civil sau penal, rezultând din nerespectarea prezentelor Reguli uniforme și a prescripțiilor din PTU, sunt reglementate, în ceea ce privește infrastructura, de către legislația națională a statului parte în care gestionarul de infrastructură își are sediul, cuprinzând reglementările referitoare la conflicte de legi.

ARTICOLUL 19
Dispoziții tranzitorii

- §1 Articolul 3 § 1 se aplică vehiculelor modernizate, reînnoite și existente. Pentru vehiculele care au fost aprobate pentru circulație în trafic internațional conform RIV, RIC sau altor acorduri internaționale pertinente și care sunt evidențiate corespunzător, se vor aplica prevederile tranzitorii prescrise în acest articol.
- §2 La data intrării în vigoare a acestor Reguli uniforme, vehiculele existente marcate cu RIV sau RIC ca dovadă a conformării prezente cu prevederile tehnice ale acordului RIV 2000 (ediție revizuită în ianuarie 2004) sau respectiv acordul RIC, vor fi luate în considerare pentru admiterea în exploatare pe rețele statelor parte în conformitate cu compatibilitatea cu infrastructura feroviară (în ceea ce privește marcajul vagoanelor) pentru care sunt admise de unul din statele contractante.
- §2a Vehiculele existente nemarcate RIV sau RIC dar admise și marcate în conformitate cu acorduri bilaterale sau multilaterale între statele parte notificate Organizației vor fi luate în considerare pentru admiterea în exploatare pe rețele incluse în acordurile respective.
- §3 Admiterile tranzitorii potrivit §§ 2 și 2a sunt valabile până când vehiculul va avea nevoie de o nouă admitere conform articolului 10 § 11.
- §4 Inscricțiunile RIV, RIC sau alte marcaje pe vehiculele acceptate de către Comisia de experți tehnici, împreună cu datele stocate în baza de date indicată la articolul 13, sunt considerate o dovadă suficientă pentru aprobare. Schimbarea neautorizată a acestor marcaje este considerată fraudă și va fi urmărită penal conform legislației naționale.

- §5 Indiferent de prevederile tranzitorii, vehiculele și documentația care le însoțește vor respecta prevederile în vigoare al PTU referitoare la marcare și întreținere; trebuie asigurată și respectarea prevederilor RID în vigoare, după caz. Comisia experților tehnici poate decide că prevederile legate de siguranță introduse de PTU trebuie respectate în anumite termene limită indiferent de orice dispoziții tranzitorii.
- §6 Vehiculele existente care nu sunt acoperite de întinderea §§ 2 și 2a pot fi admise în exploatare la cererea unui solicitant către o autoritate competentă. Aceasta poate solicita informații tehnice adiționale de la solicitant, analize de risc și/sau testări ale vehiculelor înainte de a acorda admiteri complementare în exploatare. Totuși autoritățile competente iau în considerare grila de echivalență despre care se face referire în articolul 13 din Regulile uniforme APTU.
- §7 Comisia de experți tehnici poate adopta și alte dispoziții tranzitorii.

Articolul 20

Divergențe

Divergențele referitoare la admiterea tehnică a vehiculelor feroviare și a altor materiale feroviare destinate a fi utilizate în trafic internațional, pot fi rezolvate de Comisia de experți tehnici, dacă nu au reușit să soluționeze această divergență prin negociere directă între părțile implicate. Asemenea divergențe pot de asemenea fi supuse, în conformitate cu procedura prevăzută în Titlul V al Convenției, unui tribunal de arbitraj.