

**Protocollo del 3 giugno 1999
recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti
internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980
(Protocollo 1999)**

RS 0.742.403.12; RU 2006 3101

Modifica della Convenzione e delle Appendici

In occasione della 25^a sessione tenutasi a Berna il 25 e 26 giugno 2014, la Commissione di revisione ha deciso di modificare l'articolo 27 della Convenzione (COTIF), l'articolo 2 dell'appendice D (CUV), l'articolo 5^{bis} dell'appendice E (CUI), gli articoli 8 e 12 dell'appendice F (APTU) e l'appendice G (ATMF).

Per la Svizzera le modifiche sono entrate in vigore il 1° luglio 2015.

*Traduzione*¹

Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF)

del 9 maggio 1980

Art. 27 Verifica dei conti

§ 1 Salvo diversa decisione dell'Assemblea generale, adottata in forza dell'articolo 14 paragrafo 2 lettera k), la verifica dei conti è effettuata dallo Stato di sede secondo le regole del presente articolo e, fatta salva ogni direttiva speciale del Comitato amministrativo, in conformità con il regolamento concernente le finanze e la contabilità dell'Organizzazione (art. 15 par. 5 lett. e).

§ 2 Il Revisore ha libero accesso in qualsiasi momento a tutti i registri, atti, documenti contabili e altre informazioni di cui ritiene di aver bisogno.

§ 3 Il Revisore comunica al Comitato amministrativo e al Segretario generale gli accertamenti fatti durante la verifica. Egli può inoltre presentare qualsiasi osservazione che ritiene appropriata sul rapporto finanziario del Segretario generale.

§ 4 Il mandato di verifica dei conti si basa sul regolamento concernente le finanze e la contabilità e sul mandato addizionale ad esso allegato.

¹ Dai testi originali francese e tedesco (AS/RO 2015 2131 2132).

Regole uniformi concernenti i contratti d'utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario

(CUV – Appendice D alla Convenzione)

Art. 2 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

- a) «impresa di trasporto ferroviario» indica qualsiasi impresa a statuto privato o pubblico autorizzata a trasportare persone o merci e che fornisce la trazione;
- b) «veicolo» indica qualsiasi veicolo atto a circolare sulle proprie ruote su binari, non munito di mezzo di trazione;
- c) «detentore» indica la persona fisica o giuridica che sfrutta commercialmente un veicolo in quanto mezzo di trasporto, a prescindere dal fatto che ne sia il proprietario o che abbia il diritto di disporne;
- d) «stazione di residenza» indica il luogo iscritto sul veicolo e al quale il veicolo può o deve essere rinvio in conformità alle condizioni del contratto di utilizzazione.

Regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario

(CUI – Appendice E alla Convenzione)

Titolo II: Contratto di utilizzazione

Art. 5^{bis} Diritto impregiudicato

§ 1 Le disposizioni dell'articolo 5 nonché degli articoli 6, 7 e 22 non pregiudicano gli obblighi che le parti del contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura sono tenute ad assolvere conformemente alle leggi e prescrizioni in vigore nello Stato in cui si trova l'infrastruttura, compresa eventualmente la legislazione dell'Unione europea.

§ 2 Le disposizioni degli articoli 8 e 9 non pregiudicano gli obblighi che le parti del contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura sono tenute ad assolvere in uno Stato membro dell'Unione europea o in uno Stato in cui vige il diritto dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con la stessa.

§ 3 Le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 riguardano in particolare:

- a) gli accordi da concludere tra imprese ferroviarie o richiedenti autorizzati e gestori d'infrastruttura;
- b) il rilascio di licenze;
- c) il certificato di sicurezza;
- d) l'assicurazione;
- e) la tariffazione in funzione delle prestazioni per ridurre al minimo ritardi e perturbazioni nell'esercizio e per migliorare le prestazioni offerte dalla rete ferroviaria;
- f) le misure di risarcimento dei clienti; e
- g) la composizione delle controversie.

**Regole uniformi
concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione
di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale
ferroviario destinato a essere utilizzato nel traffico
internazionale**

(APTU – Appendice F alla Convenzione)

Art. 8 PTU

§ 1 Le PTU adottate sono pubblicate sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 2 Di regola, ogni sottosistema è sottoposto a una PTU. Se del caso, un sottosistema può essere coperto da diverse PTU e una PTU può coprire diversi sottosistemi.

§ 2a Le PTU si applicano ai sottosistemi nuovi. Si applicano a un sottosistema esistente quando quest'ultimo è rinnovato o ammodernato. La loro applicazione deve essere conforme alla strategia di migrazione disciplinata al paragrafo 4 lettera f).

§ 3 Al termine della procedura di notifica di cui all'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione e con almeno un mese di anticipo rispetto all'entrata in vigore, il Segretario generale pubblica sul sito Internet dell'Organizzazione quanto segue:

- a) la PTU adottata e notificata;
- b) la data di entrata in vigore;
- c) la lista degli Stati parti in cui si applica questa PTU;
- d) la lista aggiornata delle PTU e delle loro date di entrata in vigore.

§ 4 Nella misura necessaria al raggiungimento dello scopo fissato all'articolo 3, le PTU che si riferiscono a sottosistemi devono almeno:

- a) indicare il campo di applicazione previsto (parte della rete o veicoli, sottosistema o parte di sottosistema);
- b) stabilire i requisiti essenziali di ogni sottosistema interessato e le sue interfacce con altri sottosistemi;
- c) definire le specifiche funzionali e tecniche che devono essere rispettate dal sottosistema e dalle sue interfacce con altri sottosistemi; ove necessario, queste specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, ad esempio in conformità alle categorie di tratte, punti nodali e/o veicoli;
- d) determinare gli elementi costruttivi o le componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di norme tecniche necessarie per realizzare l'interoperabilità nel sistema ferroviario;

- e) precisare per ogni caso preso in considerazione le procedure da utilizzare per valutare la conformità alle disposizioni delle PTU; queste procedure si basano sui moduli di valutazione definiti in una PTU generale di cui al paragrafo 8;
- f) indicare la strategia di attuazione delle PTU; in particolare, è necessario specificare le tappe da superare per realizzare una transizione graduale dallo stato esistente a quello finale in cui la conformità alle PTU sia la norma; ogni tappa comporta appropriate disposizioni transitorie;
- g) indicare per il personale interessato le qualifiche professionali nonché le condizioni sanitarie e di sicurezza sul lavoro richieste dalla gestione e dalla manutenzione del sottosistema interessato così come dall'attuazione delle PTU.

§ 5 Ogni PTU deve essere elaborata sulla base di un esame di un sottosistema esistente e deve precisare uno o più sottosistemi come obiettivi da raggiungere progressivamente in un ragionevole arco di tempo. Di conseguenza, l'adozione graduale delle PTU e la conformità con queste ultime consentono la realizzazione progressiva dell'interoperabilità nel sistema ferroviario.

§ 6 Le PTU devono preservare in modo appropriato la compatibilità del sistema ferroviario esistente in ciascuno Stato parte. Con questo obiettivo si può prevedere in ogni PTU una disposizione per «casi specifici» riguardante uno o più Stati parti nei settori delle reti e dei veicoli; particolare attenzione va accordata alla sagoma limite, allo scartamento o alla distanza tra i binari e ai veicoli provenienti da Paesi terzi o ivi diretti. Per ogni caso specifico, le PTU precisano le regole per l'attuazione degli elementi indicati nel paragrafo 4 lettere da c) fino a g).

§ 7 Gli aspetti tecnici considerati come requisiti essenziali e che non possono essere esplicitamente trattati in una PTU sono chiaramente identificati nella prescrizione come «punti aperti».

§ 8 La Commissione di esperti tecnici può adottare delle PTU che non si riferiscono a sottosistemi, come le disposizioni generali, i requisiti essenziali o i moduli di valutazione.

§ 9 I testi delle PTU sono presentati in un formato a due colonne. I testi su pagina intera senza colonne sono identici ai testi corrispondenti delle specificazioni tecniche per l'interoperabilità (STI) dell'Unione europea. Quando è suddiviso in due colonne, il testo è diverso per le PTU e per le STI corrispondenti o per le altre regolamentazioni dell'Unione europea. Il testo della PTU (disposizioni dell'OTIF) compare nella colonna di sinistra, mentre il testo della STI (Unione europea) compare nella colonna di destra. All'estrema destra è riportato il riferimento della STI.

Art. 12 Requisiti tecnici nazionali

§ 1 Gli Stati parti provvedono a informare il Segretario generale in merito ai requisiti tecnici nazionali in vigore per i veicoli ferroviari. Il Segretario generale pubblica questi requisiti nella banca dati di cui all'articolo 13 delle Regole uniformi ATMF.

Le informazioni sono fatte pervenire al Segretario generale entro i tre mesi successivi all'entrata in vigore delle Regole uniformi modificate.

Il requisito può restare in vigore in questa forma fino a quando esso o un analogo requisito è posto in vigore attraverso l'adozione di prescrizioni conformi agli articoli di cui sopra. Lo Stato parte può, in qualsiasi momento, revocare la disposizione temporanea notificandola al Segretario generale.

§ 2 Quando una PTU è stata adottata o modificata, lo Stato parte provvede a informare il Segretario generale (fornendo i necessari elementi giustificativi) in merito ai requisiti tecnici nazionali menzionati al paragrafo 1, ai quali continuerà a conformarsi per garantire la compatibilità tecnica tra i veicoli e la rete; questi requisiti includono le prescrizioni nazionali applicabili ai «punti aperti» nelle PTU e ai casi specifici debitamente identificati nella PTU.

Le informazioni includono l'indicazione dei «punti aperti» e/o dei «casi specifici» nella PTU a cui si riferisce ciascun requisito tecnico nazionale.

I requisiti tecnici nazionali mantengono la loro validità unicamente se il Segretario generale riceve la notifica entro i sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della prescrizione tecnica in oggetto o della sua modifica.

§ 3 Le informazioni devono riportare il testo integrale della disposizione tecnica nazionale redatto in una lingua ufficiale dello Stato parte, nonché il titolo e una sintesi in una delle lingue ufficiali dell'OTIF.

Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato in traffico internazionale

(ATMF – Appendice G alla Convenzione)

Art. 1 Campo di applicazione

Le presenti Regole uniformi stabiliscono la procedura in base alla quale i veicoli ferroviari sono ammessi a circolare e altri materiali ferroviari a essere utilizzati in traffico internazionale.

Art. 2 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi e dei loro (futuri) allegati, delle Regole uniformi APTU e dei loro allegati nonché delle prescrizioni tecniche uniformi (PTU) APTU, il termine:

- a) «incidente» designa un avvenimento indesiderato o non intenzionale e improvviso, oppure una speciale concatenazione di avvenimenti di questo tipo dalle conseguenze dannose; gli incidenti sono ripartiti nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altri incidenti;
- ab) «accreditamento» designa l'attestazione da parte di un organismo nazionale di accreditamento che certifica che un determinato organismo di valutazione della conformità soddisfa i criteri stabiliti da norme europee armonizzate o da norme internazionali applicabili e, ove appropriato, ogni altro requisito supplementare, compresi quelli definiti nei rilevanti programmi settoriali, per svolgere una specifica attività di valutazione della conformità;
- ac) «organismo di accreditamento» designa l'unico organismo di uno Stato parte autorizzato dallo Stato ad effettuare accreditamenti;
- b) «ammissione del tipo di costruzione» designa la concessione del diritto – attestata dal certificato del tipo di costruzione – con il quale l'autorità competente autorizza il prototipo di un veicolo ferroviario come base di ammissione all'esercizio di veicoli conformi a questo prototipo;
- c) «ammissione all'esercizio» designa la concessione del diritto – attestata dal certificato di esercizio – con il quale l'autorità competente autorizza ogni singolo veicolo ferroviario a circolare in traffico internazionale;
- ca) «certificato di esercizio» designa l'attestato rilasciato dall'autorità competente che certifica l'ammissione all'esercizio e comprende le condizioni di ammissione;

- cb) «certificato di verifica» o «attestato di verifica» designa il certificato rilasciato dall'organismo di controllo che attesta l'esito positivo delle verifiche;
- d) «Commissione di esperti tecnici» designa la Commissione prevista all'articolo 13 paragrafo 1 lettera f) della Convenzione;
- da) «ente aggiudicatore» designa un organismo a statuto pubblico o privato che dà mandato di effettuare la progettazione e/o la costruzione, il rinnovo o l'ammodernamento di un sottosistema; questo organismo può essere un'impresa ferroviaria, un gestore d'infrastruttura, un detentore o un concessionario incaricato dell'esecuzione di un progetto;
- e) «Stato parte» designa uno Stato membro dell'Organizzazione che non ha fatto una dichiarazione relativa alle presenti Regole uniformi, in conformità all'articolo 42 paragrafo 1 primo periodo della Convenzione;
- f) «certificato del tipo di costruzione» designa l'attestato rilasciato dall'autorità competente che certifica l'ammissione di un tipo di costruzione e comprende le condizioni di ammissione;
- g) «elemento di costruzione» o «componente dell'interoperabilità» designa qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, equipaggiamento completo o parte di quest'ultimo, incorporato o destinato a essere incorporato in un veicolo ferroviario o in un'infrastruttura; il concetto di «elemento di costruzione» si riferisce sia a oggetti materiali che a oggetti non materiali, come ad esempio il software;
- h) [riservato]
- i) «requisiti essenziali» designa tutte le condizioni elencate nelle corrispondenti PTU che devono essere rispettate dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dalle componenti dell'interoperabilità, comprese le interfacce;
- j) «incidente tecnico» designa qualsiasi avvenimento diverso da un incidente o da un incidente grave, inerente alla gestione dei treni e in grado di pregiudicare la sicurezza;
- k) «gestore d'infrastruttura» designa ogni impresa o autorità che utilizza un'infrastruttura ferroviaria;
- l) «traffico internazionale» designa la circolazione dei veicoli ferroviari su linee ferroviarie che attraversano il territorio di almeno due Stati parti;
- m) «indagine» designa una procedura che si propone di prevenire incidenti e incidenti tecnici e che consiste nel raccogliere e analizzare informazioni, nel trarre conclusioni, individuando anche le cause (azioni, omissioni, avvenimenti, condizioni) o la combinazione delle cause all'origine degli incidenti e degli incidenti tecnici, e, se necessario, nel formulare raccomandazioni in materia di sicurezza;
- n) «detentore» designa la persona o l'organismo che, a prescindere dall'essere proprietario di un veicolo o dall'aver diritto di disporre, lo sfrutta commercialmente come mezzo di trasporto ed è iscritto come tale nel registro dei veicoli previsto all'articolo 13;

- o) «documentazione per la manutenzione» designa i documenti che indicano le ispezioni e i lavori di manutenzione da eseguire su un veicolo ferroviario e che vengono redatti in conformità alle prescrizioni e alle disposizioni delle PTU senza tralasciare gli eventuali casi specifici e i requisiti tecnici nazionali in vigore notificati secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU. La documentazione per la manutenzione contiene il resoconto della manutenzione di cui alla lettera p);
- p) «resoconto della manutenzione» designa la documentazione riguardante un veicolo ferroviario ammesso e contenente un resoconto dello stato di servizio nonché delle ispezioni e dei lavori di manutenzione eseguiti;
- q) «rete» designa le tratte, le stazioni, i terminali e tutti i tipi di impianti fissi, necessari per garantire una gestione sicura e continua del sistema ferroviario;
- r) «punti aperti» designa gli aspetti tecnici relativi ai requisiti essenziali che non sono stati trattati in una PTU e che nella stessa vengono citati esplicitamente come tali;
- s) [riservato];
- t) «impresa di trasporto ferroviario» o «impresa ferroviaria» designa ogni impresa a statuto privato o pubblico autorizzata o ammessa in virtù del diritto vigente a offrire servizi per il trasporto di persone o merci su rotaia, a condizione che fornisca la trazione; il termine include anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- u) «infrastruttura ferroviaria» (o semplicemente «infrastruttura») designa tutte le tratte ferroviarie e le installazioni fisse nella misura in cui siano necessarie per la compatibilità con veicoli ferroviari ammessi in conformità alle presenti Regole uniformi e per la circolazione in condizioni di sicurezza di questi veicoli ferroviari;
- v) «materiale ferroviario» designa i veicoli ferroviari e l'infrastruttura ferroviaria;
- w) «veicolo ferroviario» designa ogni veicolo atto a circolare sulle proprie ruote su binari con o senza trazione;
- wa) «riconoscimento» designa:
 - 1. la dichiarazione da parte di un organismo nazionale competente, diverso dall'organismo di accreditamento, della conformità di un organismo ai requisiti in vigore, oppure
 - 2. l'accoglimento da parte di un'autorità competente di certificati, documentazione sulle procedure o risultati delle verifiche emessi da un organismo di un altro Stato parte;
- x) «organizzazione regionale» designa un'organizzazione, così come è definita all'articolo 38 della Convenzione, con la competenza esclusiva accordatale dagli Stati parti;
- y) «rinnovo» designa qualsiasi importante lavoro di sostituzione effettuato su un sottosistema o parte di esso senza che ne siano tuttavia modificate le prestazioni complessive;

- z) «incidente grave» designa ogni collisione o deragliamento di treno con almeno un morto o almeno cinque feriti gravi oppure con danni considerevoli al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente simile che abbia evidenti conseguenze sulla regolamentazione e la gestione della sicurezza ferroviaria; i «danni considerevoli» comportano costi che possono essere immediatamente valutati dall'organismo di indagine come pari a un totale di almeno 1,8 milioni di DSP;
- aa) «caso specifico» designa qualsiasi parte del sistema ferroviario degli Stati parti indicata nelle PTU come prescrizione particolare, temporanea o definitiva, dovuta a vincoli geografici, topografici, urbanistici o di compatibilità con il sistema esistente. Casi specifici possono essere rappresentati in particolare da tratte e reti ferroviarie isolate dal resto della rete, sagome limite, scartamento o distanza tra i binari, nonché da veicoli ferroviari destinati esclusivamente a un uso locale, regionale o storico, e da veicoli provenienti da Paesi terzi o ivi diretti;
- bb) «sottosistemi» designa il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nelle PTU; questi sottosistemi, per i quali sono definiti dei requisiti essenziali, possono essere di natura strutturale o funzionale;
- cc) «ammissione tecnica» designa la procedura in base alla quale l'autorità competente ammette l'impiego di un veicolo ferroviario nel traffico internazionale oppure autorizza il tipo di costruzione;
- dd) [riservato];
- ee) «documentazione tecnica» designa la documentazione relativa al veicolo ferroviario, contenente tutte le sue caratteristiche tecniche, un manuale d'uso e l'indicazione delle caratteristiche necessarie all'identificazione degli oggetti interessati, conformemente alle corrispondenti PTU;
- ee1) «treno» designa un'unità formata da uno o più veicoli ferroviari, dotata di trazione e predisposta per l'esercizio;
- eea) «STI» designa le specificazioni tecniche per l'interoperabilità adottate in virtù delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2008/57/CE e riguardanti tutti i sottosistemi o parti di essi, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e di garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;
- ff) «tipo di costruzione» designa le caratteristiche elementari di progettazione del veicolo ferroviario, comprese in un certificato di verifica del prototipo o della costruzione, descritti rispettivamente nei moduli di valutazione SB e SH1 delle PTU GEN-D;
- gg) «ammodernamento» designa qualsiasi importante lavoro di modifica eseguito su un sottosistema o su parti di esso allo scopo di migliorarne le prestazioni generali.

Art. 3 Ammissione al traffico internazionale

§ 1 Per circolare in traffico internazionale, ciascun veicolo ferroviario deve essere ammesso in conformità alle presenti Regole uniformi.

§ 2 L'ammissione tecnica ha lo scopo di verificare che i veicoli ferroviari corrispondano alle:

- a) prescrizioni di costruzione contenute nelle PTU;
- b) prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nell'Allegato del RID;
- c) particolari condizioni per un'ammissione, in applicazione dell'articolo 7a.

§ 3 I paragrafi 1 e 2, nonché i seguenti articoli, si applicano per analogia all'ammissione tecnica di altri materiali ferroviari nonché di elementi di costruzione di veicoli o di altri materiali ferroviari.

Art. 3a Interazione con altri accordi internazionali

§ 1 I veicoli ferroviari messi in servizio conformemente alla vigente legislazione dell'Unione europea (UE) e alla corrispondente legislazione nazionale, sono considerati ammessi all'esercizio da tutti gli Stati parti secondo le presenti Regole uniformi:

- a) in caso di equivalenza piena tra le disposizioni delle STI in vigore e le PTU corrispondenti; e
- b) a condizione che le STI in vigore, grazie alle quali il veicolo ferroviario è stato autorizzato, riguardino tutti gli aspetti dei sottosistemi interessati che fanno parte del veicolo; e
- c) a condizione che queste STI non contengano punti aperti concernenti la compatibilità tecnica con l'infrastruttura; e
- d) a condizione che il veicolo ferroviario non sia soggetto a una deroga; e
- e) a condizione che il veicolo ferroviario non sia soggetto a un caso specifico che ne limita le condizioni di ammissione o l'autorizzazione all'esercizio.

Se le condizioni qui sopra elencate (lettere a – e) non sono rispettate, per il veicolo ferroviario si applica l'articolo 6 paragrafo 4.

§ 2 I veicoli ammessi all'esercizio conformemente alle presenti Regole uniformi, sono considerati come autorizzati all'esercizio negli Stati membri dell'Unione europea e negli Stati che applicano la legislazione dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima:

- a) in caso di equivalenza piena tra le disposizioni delle PTU in vigore e le STI corrispondenti; e
- b) a condizione che le PTU in vigore, grazie alle quali il veicolo ferroviario è stato autorizzato, riguardino tutti gli aspetti dei sottosistemi interessati che fanno parte del veicolo; e
- c) a condizione che queste PTU non contengano punti aperti concernenti la compatibilità tecnica con l'infrastruttura; e
- d) a condizione che il veicolo ferroviario non sia soggetto a una deroga; e

- e) a condizione che il veicolo ferroviario non sia soggetto a un caso specifico che ne limita le condizioni di ammissione o l'autorizzazione all'esercizio.

Se le condizioni qui sopra elencate (lettere a–e) non sono soddisfatte, il veicolo ferroviario è sottoposto ad autorizzazione secondo il diritto in vigore negli Stati membri dell'Unione europea e negli Stati che applicano la legislazione dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima.

§ 3 L'autorizzazione all'esercizio, la circolazione e la manutenzione dei veicoli ferroviari utilizzati solo negli Stati membri dell'Unione europea sono disciplinate dalle legislazioni dell'Unione europea e nazionali applicabili. Questa disposizione è in vigore anche negli Stati parti che applicano la pertinente legislazione dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima. Per l'esercizio delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura all'interno dell'UE il diritto dell'Unione europea prevale sulle disposizioni delle presenti Regole uniformi.

§ 4 I paragrafi 1 e 2 si applicano per analogia alle ammissioni/autorizzazioni dei tipi di veicoli.

§ 5 Un organismo incaricato della manutenzione (ECM)² di carri e certificato in conformità all'articolo 15 paragrafo 2 è ritenuto certificato secondo la legislazione applicabile dell'Unione europea e la legislazione nazionale pertinente e viceversa quando sussiste una piena equivalenza tra il sistema di certificazione adottato in forza dell'articolo 14a (5) della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e le regole adottate dalla Commissione di esperti tecnici secondo l'articolo 15 paragrafo 2. Queste ultime sono contenute nell'allegato A delle presenti Regole uniformi.

Art. 4 Procedura

§ 1 L'ammissione tecnica di un veicolo si effettua:

- a) o in una sola fase, concedendo l'ammissione all'esercizio individualmente a un dato veicolo;
- b) o in due fasi successive, concedendo:
 - l'ammissione del tipo di costruzione a un dato prototipo, e
 - successivamente, l'ammissione all'esercizio ai veicoli individuali che siano conformi a questo prototipo, mediante una procedura semplificata che conferma tale conformità.

Se un veicolo ferroviario viene ammesso in una sola fase, è ammesso contemporaneamente anche il relativo tipo di costruzione.

§ 2 Ciascun veicolo o elemento di costruzione deve essere valutato in merito alla sua conformità alle PTU e alla legislazione nazionale.

La Commissione di esperti tecnici può modificare o abrogare le procedure di valutazione e il contenuto dei certificati PTU.

² I requisiti dell'organismo preposto alla manutenzione figurano all'articolo 15.

La valutazione della conformità di un veicolo ferroviario alle PTU, sulle quali si basa l'ammissione dello stesso, può essere suddivisa in più parti o verificata in più fasi, per le quali viene emesso ogni volta un certificato intermedio. I moduli per la valutazione e il modello della dichiarazione sono definiti dalla Commissione di esperti tecnici.

§ 3 Le procedure di ammissione tecnica dell'infrastruttura ferroviaria sono disciplinate dalle disposizioni in vigore nello Stato parte interessato.

Art. 5 Autorità competente

§ 1 L'ammissione tecnica spetta all'autorità nazionale o internazionale che è competente in materia secondo le leggi e le prescrizioni in vigore in ciascuno Stato parte (di seguito: autorità competente).

§ 2 Le autorità competenti possono trasferire o trasferiscono, secondo le disposizioni in vigore nel loro Stato, in tutto o in parte a organismi di controllo la competenza di eseguire le verifiche e anche di rilasciare i certificati corrispondenti.

Il trasferimento di competenza a:

- a) un'impresa di trasporto ferroviario;
- b) un gestore d'infrastruttura;
- c) un detentore;
- d) un organismo incaricato della manutenzione (ECM) di cui all'articolo 15;
- e) un costruttore o un fabbricante di materiale ferroviario che partecipi direttamente o indirettamente alla costruzione di materiale ferroviario;

comprese le filiali dei suddetti organismi, è proibito.

§ 3 Per essere riconosciuti o accreditati come organismi di controllo di cui al paragrafo 2 si devono rispettare le condizioni qui di seguito esposte:

- a) l'organismo di controllo deve essere indipendente nella sua organizzazione, nella sua struttura giuridica e nei suoi processi decisionali da imprese ferroviarie, gestori d'infrastruttura, richiedenti e servizi di acquisto;
- b) in particolare, l'organismo di controllo e il personale responsabile dell'esecuzione delle verifiche sono indipendenti, sul piano funzionale, dagli organismi incaricati delle inchieste in caso di incidenti;
- c) gli organismi di controllo devono soddisfare i requisiti delle PTU corrispondenti.

§ 4 I requisiti previsti al paragrafo 3 si applicano per analogia alle autorità competenti per quanto concerne i compiti citati al paragrafo 2 che non sono stati trasferiti a un organismo di controllo.

§ 5 Uno Stato parte provvede mediante notifica o, se necessario, mediante i mezzi previsti dalla legislazione dell'Unione europea o dalla legislazione degli Stati che applicano il diritto dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima, a informare il Segretario generale in merito alle autorità competenti, agli organismi di controllo ed eventualmente agli organismi di accreditamento o

agli organismi nazionali competenti di cui all'articolo 2 lettera wa) (1), precisando l'ambito di competenza di ciascuno di essi. Il Segretario generale pubblica e aggiorna un elenco delle autorità competenti, degli organismi di controllo, degli organismi di accreditamento o degli organismi nazionali competenti, eventualmente corredato dai loro numeri di identificazione e ambiti di competenza.

§ 6 Ogni Stato parte garantisce la costante sorveglianza degli organismi di controllo indicati al paragrafo 2 e dispone il ritiro della competenza a quegli organismi di controllo che non soddisfano più i criteri previsti al paragrafo 3, informandone senza indugio il Segretario generale.

§ 7 Se uno Stato parte ritiene che un organismo di controllo o l'autorità competente di un altro Stato non soddisfi i criteri esposti al paragrafo 3, esso sottopone le sue considerazioni in merito alla Commissione di esperti tecnici, che dispone di quattro mesi per informare lo Stato parte interessato dei cambiamenti necessari affinché l'organismo di controllo o l'autorità competente in questione conservino lo statuto che era stato loro conferito. La Commissione di esperti tecnici può decidere di ordinare allo Stato parte di sospendere o di ritirare i certificati tecnici rilasciati sulla base dei lavori realizzati dall'organismo di controllo o dall'autorità interessati.

Art. 6 Validità dei certificati tecnici

§ 1 I certificati tecnici di cui all'articolo 11, rilasciati dall'autorità competente di uno Stato parte in conformità alle presenti Regole uniformi, sono validi in tutti gli altri Stati parti. Tuttavia, la circolazione e l'utilizzazione sul territorio di questi altri Stati dei veicoli oggetto dei suddetti certificati sono sottoposte alle condizioni specificate nel presente articolo.

§ 2 Un'ammissione all'esercizio consente alle imprese di trasporto ferroviario di impiegare un veicolo solo sulle infrastrutture compatibili con questo veicolo secondo le sue specificazioni e le altre condizioni di ammissione; le imprese di trasporto ferroviario devono assicurarsi che questa prescrizione sia rispettata.

§ 3 Fatto salvo quanto previsto all'articolo 3a, un'ammissione all'esercizio rilasciata per un veicolo conforme a tutte le PTU applicabili permette a questo stesso veicolo di circolare sul territorio di altri Stati parti a condizione che:

- a) tutti i requisiti essenziali siano previsti in queste PTU; e
- b) il veicolo non:
 - costituisca un caso specifico che ha conseguenze sulla compatibilità tecnica con la rete dello Stato parte interessato, o
 - presenti punti aperti relativi alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura, o
 - sia oggetto di una deroga.

Le condizioni di libera circolazione possono essere specificate anche nelle pertinenti PTU.

§ 4 a) Se in uno Stato parte un'ammissione all'esercizio è stata accordata per un veicolo che:

- costituisce un caso specifico che ha conseguenze sulla compatibilità tecnica con la rete dello Stato parte interessato, presenta un punto aperto relativo alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura o è oggetto di una deroga, o
- non è conforme alle PTU relative al materiale rotabile e a tutte le altre disposizioni pertinenti; o

b) se nelle PTU non sono previsti tutti i requisiti essenziali;

le autorità competenti degli altri Stati possono esigere dal richiedente ulteriori informazioni tecniche, come ad esempio analisi di rischio e/o verifiche dei veicoli, prima di concedere un'ammissione all'esercizio complementare.

Per la parte del veicolo conforme a una PTU o a una parte di PTU, le autorità competenti devono accettare le verifiche effettuate da altre autorità competenti o da altri organismi di controllo conformemente alle PTU. Per l'altra parte del veicolo, le autorità competenti devono tener conto, nella sua integralità, della tabella di equivalenza prevista all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU.

Il rispetto:

- a) di disposizioni identiche e di disposizioni dichiarate equivalenti;
- b) di disposizioni che non si riferiscono a un caso specifico che ha conseguenze sulla compatibilità tecnica con la rete dello Stato parte interessato; e
- c) di disposizioni che non si riferiscono alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura;

non va sottoposto nuovamente a valutazione.

§ 5 I paragrafi da 2 a 4 si applicano per analogia a una ammissione del tipo di costruzione.

Art. 6a Riconoscimento della documentazione procedurale

§ 1 Le valutazioni, le dichiarazioni e gli altri documenti redatti secondo le presenti Regole uniformi sono riconosciuti d'ufficio dalle autorità e dagli organismi competenti, dalle imprese di trasporto ferroviario, dai detentori e dai gestori d'infrastruttura in tutti gli Stati parti.

§ 2 Se un requisito o una disposizione è stato dichiarato equivalente in conformità all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU, le valutazioni e i relativi esami, già effettuati e documentati, non sono ripetuti.

Art. 6b Riconoscimento degli esami tecnici e funzionali

La Commissione di esperti tecnici può decidere di adottare regole destinate a essere incluse in un allegato alle presenti Regole uniformi, nonché requisiti destinati a essere inclusi in una o più PTU concernenti il reciproco riconoscimento delle ispezioni tecniche, dei resoconti della manutenzione per i veicoli ammessi e degli esami funzionali, come ad esempio gli esami dei freni per i treni.

Art. 7 Prescrizioni applicabili ai veicoli

§ 1 Per essere ammesso alla circolazione in traffico internazionale, un veicolo ferroviario deve rispettare:

- a) le PTU applicabili; e
- b) le prescrizioni contenute nel RID, se applicabili; e
- c) tutte le altre eventuali specificazioni per soddisfare i requisiti di base.

§ 1a Conformemente alle presenti Regole uniformi, i veicoli ferroviari devono soddisfare le PTU valide al momento della loro ammissione, del loro ammodernamento o del loro rinnovo; tale conformità deve essere mantenuta per l'intero periodo di utilizzo del veicolo.

§ 2 In assenza di PTU applicabili al sottosistema, l'ammissione tecnica è fondata sui requisiti tecnici nazionali applicabili che sono in vigore, secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, nello Stato parte in cui è stata presentata la domanda di ammissione tecnica.

§ 3 Se non sono in vigore tutte le PTU concernenti i veicoli ferroviari o se sussistono casi specifici o punti aperti, l'ammissione tecnica è basata:

- a) sulle disposizioni contenute nelle PTU;
- b) sulle disposizioni contenute nel RID, se applicabili; e
- c) sui requisiti tecnici nazionali applicabili che sono in vigore in forza dell'articolo 12 delle Regole uniformi APTU.

Art. 7a Deroghe

La Commissione di esperti tecnici emana le direttive o le disposizioni vincolanti concernenti le deroghe alle PTU strutturali e funzionali.

Tali direttive e disposizioni sono contenute nell'allegato B delle presenti Regole uniformi.

Art. 8 Prescrizioni applicabili all'infrastruttura ferroviaria

§ 1 L'infrastruttura ferroviaria deve rispettare:

- a) le disposizioni contenute nelle PTU; e
- b) le disposizioni contenute nel RID, se applicabili; e
- c) tutte le altre eventuali specificazioni per soddisfare i requisiti di base.

§ 2 L'ammissione dell'infrastruttura e la sorveglianza della sua manutenzione rimangono soggette alle disposizioni in vigore nello Stato parte in cui si trova l'infrastruttura.

§ 3 Gli articoli 7 e 7a si applicano per analogia all'infrastruttura.

Art. 9 Prescrizioni di esercizio

§ 1 Le imprese di trasporto ferroviario che utilizzano un veicolo ferroviario ammesso alla circolazione in traffico internazionale sono tenute a rispettare le prescrizioni relative all'esercizio di un veicolo in traffico internazionale che figurano nelle PTU.

§ 2 Le imprese o amministrazioni che gestiscono negli Stati parti un'infrastruttura, compresi i sistemi di sicurezza delle circolazioni e di controllo, destinata e idonea a essere utilizzata in traffico internazionale sono tenute a rispettare le prescrizioni tecniche figuranti nelle PTU e ad osservarle in permanenza al momento della costruzione o della gestione di tale infrastruttura.

Art. 10 Domanda e rilascio di certificati tecnici, dichiarazioni e condizioni pertinenti

§ 1 Il rilascio di un certificato tecnico fa riferimento al tipo di costruzione di un veicolo ferroviario o al veicolo ferroviario stesso.

§ 2 [riservato]

§ 3 La domanda di certificato tecnico può essere presentata presso l'autorità competente di ogni Stato parte.

§ 3a La domanda di una verifica e del relativo certificato o dichiarazione PTU può essere presentata a qualsiasi organismo di controllo al quale un'autorità competente abbia trasferito, in tutto o in parte, la competenza per l'esecuzione delle verifiche, conformemente all'articolo 5 paragrafo 2.

§ 4 Se al veicolo si applica l'articolo 6 paragrafo 4, il richiedente indica gli Stati parti (eventualmente le tratte) per i quali i certificati tecnici servono a garantire la libera circolazione; in questo caso, le autorità e gli organismi di controllo competenti cooperano al fine di facilitare il disbrigo della procedura per il richiedente.

§ 5 Tutte le spese legate alla procedura d'ammissione sono a carico del richiedente, salvo disposizione contraria delle leggi e delle prescrizioni in vigore nello Stato in cui l'ammissione all'esercizio è concessa. Il rilascio da parte dell'autorità competente di ammissioni all'esercizio non è consentito a fini di lucro.

§ 5a Le decisioni, le valutazioni, gli esami ecc. sono eseguiti in modo non discriminatorio.

§ 6 Il richiedente redige e allega alla sua domanda la documentazione tecnica contenente le informazioni richieste nelle PTU corrispondenti. L'organismo di controllo allestisce la documentazione tecnica.

§ 7 Ciascuna verifica deve essere documentata dall'organismo di controllo in un apposito rapporto, che descrive gli esami effettuati e che precisa rispetto a quali disposizioni l'oggetto è stato esaminato e se la verifica è stata superata.

§ 8 Chi presenta domanda per il rilascio di un certificato di esercizio secondo la procedura di ammissione tecnica di cui all'art. 4 par. 1 lett. b), allega alla domanda il certificato del tipo di costruzione, rilasciato secondo l'articolo 11 paragrafo 2, e dimostra in modo appropriato che i veicoli per i quali richiede un certificato di esercizio corrispondono a questo tipo di costruzione.

Per i nuovi veicoli ferroviari, un certificato di verifica PTU rilasciato da un organismo di controllo conformemente alle corrispondenti PTU costituisce una prova appropriata.

§ 9 Di regola, un certificato tecnico è rilasciato per una durata illimitata; il suo campo di applicazione può essere generale o circoscritto.

§ 10 In caso di modifica di disposizioni pertinenti nelle prescrizioni di cui all'articolo 7, sulla base delle quali un tipo di costruzione è stato ammesso, e di assenza di disposizioni provvisorie pertinenti, lo Stato parte in cui è stato rilasciato il certificato del tipo di costruzione decide, previa consultazione con gli altri Stati nei quali il certificato è valido conformemente all'articolo 6, se il predetto certificato può mantenere la sua validità oppure se deve essere rinnovato. I criteri da verificare in caso di rinnovo di una ammissione del tipo di costruzione possono riguardare unicamente le disposizioni modificate. Il rinnovo dell'ammissione del tipo di costruzione non pregiudica le ammissioni all'esercizio di veicoli ferroviari concesse sulla base dei tipi di costruzione ammessi in precedenza.

§ 11 In caso di rinnovo o ammodernamento, l'ente aggiudicatore o il costruttore invia allo Stato parte interessato la documentazione occorrente per descrivere il progetto. Lo Stato parte esamina questa documentazione e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nelle PTU applicabili, decide se l'entità dei lavori è tale da rendere necessaria una nuova ammissione all'esercizio ai sensi delle presenti Regole uniformi.

Una nuova ammissione all'esercizio è necessaria in tutti i casi in cui il livello di sicurezza generale del sottosistema interessato può essere pregiudicato dai lavori previsti. Se è necessaria una nuova ammissione all'esercizio, lo Stato parte decide in quale misura applicare al progetto le disposizioni delle PTU pertinenti.

Lo Stato parte prende la sua decisione al più tardi quattro mesi dopo la presentazione della documentazione completa da parte del richiedente.

Qualora sia necessaria una nuova ammissione e le PTU non siano pienamente applicate, il veicolo ferroviario deve essere nuovamente ammesso secondo i criteri di cui all'articolo 6 paragrafo 4 e gli Stati parti notificano al Segretario generale:

- a) la ragione per cui una PTU non è pienamente applicata;
- b) le caratteristiche tecniche applicabili invece delle PTU; e
- c) gli organismi responsabili della valutazione delle caratteristiche tecniche di cui alla lettera b).

Il Segretario generale pubblica le informazioni notificate sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 12 Il paragrafo 11 si applica per analogia a un certificato del tipo di costruzione e a ogni dichiarazione concernente la costruzione o gli elementi di costruzione pertinenti.

Art. 10a Regole concernenti il ritiro o la sospensione dei certificati tecnici

§ 1 Se un'autorità competente di uno Stato parte, diverso da quello che ha rilasciato la (prima) ammissione all'esercizio, constata una non conformità, deve informarne in modo dettagliato l'autorità che ha concesso la (prima) ammissione; se la non conformità riguarda un certificato del tipo di costruzione, l'autorità che l'ha rilasciato ne è ugualmente informata.

§ 2 Un certificato di esercizio può essere ritirato:

- a) se il veicolo ferroviario non è più conforme:
 - alle disposizioni contenute nelle PTU e nelle prescrizioni nazionali applicabili che sono in vigore conformemente all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, o
 - alle condizioni particolari della sua ammissione di cui all'articolo 7a, o
 - alle prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nel RID; o
- b) se il detentore non dà seguito all'ingiunzione dell'autorità competente di rimediare ai difetti nel termine stabilito; o
- c) se oneri e condizioni risultanti da un'ammissione ristretta secondo l'articolo 10 paragrafo 10 non sono soddisfatti o rispettati.

§ 3 Solo l'autorità che ha concesso un certificato del tipo di costruzione o un certificato di esercizio ha facoltà di ritirarli.

§ 4 Il certificato di esercizio è sospeso:

- a) quando non sono eseguiti (o non sono svolti nei termini stabiliti) i controlli tecnici, le ispezioni, i lavori di ripristino e di manutenzione del veicolo ferroviario prescritti nella documentazione per la manutenzione, nelle PTU, nelle condizioni speciali di ammissione previste all'articolo 7a o nelle prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nel RID;
- b) quando, in caso di grave avaria di un veicolo ferroviario, l'ingiunzione dell'autorità competente a presentare il veicolo non è ottemperata;
- c) in caso di non conformità con le presenti Regole uniformi e con le disposizioni contenute nelle PTU;
- d) se non sono rispettate le disposizioni nazionali applicabili in vigore conformemente all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU o le disposizioni dichiarate equivalenti in conformità all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU; la validità del certificato è sospesa per gli Stati parti interessati.

§ 5 Il certificato di esercizio si estingue quando il veicolo ferroviario viene messo fuori servizio. Il collocamento fuori servizio deve essere comunicato conformemente all'articolo 13 paragrafo 4.

§ 6 I paragrafi da 1 a 4 si applicano per analogia al certificato del tipo di costruzione.

Art. 10b Regole relative alle valutazioni e alle procedure

§ 1 La Commissione di esperti tecnici è competente per l'adozione di disposizioni vincolanti concernenti le valutazioni e le regole procedurali per l'ammissione tecnica. Le disposizioni per le valutazioni sono contenute nelle PTU corrispondenti.

§ 2 A titolo integrativo, ma non in contraddizione con le disposizioni stabilite dalla Commissione di esperti tecnici conformemente al paragrafo 1, gli Stati parti o le organizzazioni regionali possono adottare (o mantenere) disposizioni concernenti procedure vincolanti, dettagliate e non discriminatorie relative alle valutazioni e ai requisiti in materia di dichiarazioni. Queste disposizioni sono notificate al Segretario generale, che ne informa la Commissione di esperti tecnici, e pubblicate dall'Organizzazione.

Art. 11 Certificati tecnici e dichiarazioni

§ 1 L'ammissione del tipo di costruzione e l'ammissione all'esercizio sono accertate mediante documenti distinti denominati: «Certificato del tipo di costruzione» e «Certificato di esercizio».

§ 2 Il certificato del tipo di costruzione:

- a) specifica il costruttore e il fabbricante previsto del tipo di costruzione del veicolo ferroviario;
- b) contiene in allegato la documentazione tecnica;
- c) se necessario, specifica i limiti e le condizioni particolari di esercizio cui sono soggetti il tipo di costruzione di un veicolo ferroviario e i veicoli ferroviari corrispondenti a questo tipo di costruzione;
- d) contiene in allegato il rapporto o i rapporti di valutazione;
- e) se necessario, specifica tutte le pertinenti dichiarazioni (di conformità e di verifica) rilasciate;
- f) specifica l'autorità competente a rilasciare il certificato e la data del rilascio e reca la firma dell'autorità;
- g) se necessario, specifica la durata della validità;
- h) per i veicoli che sottostanno all'articolo 6 paragrafo 4, contiene copia delle ulteriori ammissioni nazionali esistenti.

§ 3 Il certificato di esercizio comprende:

- a) tutte le informazioni indicate al paragrafo 2; e
- b) i codici di identificazione dei veicoli cui si riferisce il certificato;
- c) informazioni sul detentore dei veicoli cui si riferisce il certificato alla data del rilascio;
- d) se necessario, la durata di validità.

§ 4 Il certificato di esercizio può riferirsi a un gruppo di veicoli singoli dello stesso tipo. In questo caso le informazioni richieste sulla base del paragrafo 3 sono specificate in modo che siano identificabili per ciascuno dei veicoli appartenenti al gruppo

e la documentazione tecnica contiene un elenco della documentazione identificabile concernente le verifiche condotte su ciascun veicolo.

§ 5 La documentazione tecnica contiene le informazioni richieste in conformità alle disposizioni delle PTU.

§ 6 I certificati sono emessi in una delle lingue di lavoro conformemente all'articolo 1 paragrafo 6 della Convenzione.

§ 7 I certificati di cui ai paragrafi 2 e 3 sono trasmessi al richiedente dall'autorità competente.

§ 8 Il certificato di esercizio si riferisce all'oggetto. Una volta che il veicolo è in circolazione, se il detentore del certificato di esercizio (comprendente la documentazione tecnica) non coincide con l'attuale detentore del veicolo, il primo consegna immediatamente all'attuale detentore il certificato di esercizio unitamente alla documentazione per la manutenzione e mette a disposizione tutte le istruzioni ancora in suo possesso riguardanti la manutenzione e l'esercizio.

§ 9 Il paragrafo 8 si applica per analogia ai veicoli e ai materiali ferroviari ammessi in conformità all'articolo 19; la documentazione pertinente è costituita da documenti relativi all'ammissione e da qualsiasi altro documento contenente informazioni in tutto o in parte simili a quelle richieste per la documentazione tecnica e la documentazione per la manutenzione.

Art. 12 Modelli uniformi

§ 1 L'Organizzazione prescrive modelli uniformi per i certificati menzionati all'articolo 11 e per il rapporto di valutazione conformemente all'articolo 10 paragrafo 7.

§ 2 I modelli sono elaborati e adottati dalla Commissione di esperti tecnici e pubblicati sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di autorizzare e riconoscere come sostituti equivalenti certificati predisposti secondo modelli prestabiliti diversi da quelli prescritti nelle presenti Regole uniformi, ma che contengono le informazioni richieste in conformità all'articolo 11.

Art. 13 Registri

§ 1 È creato un registro di immatricolazione nazionale (NVR) corrispondente alle specificazioni approvate dalla Commissione di esperti tecnici. Sotto forma di banca dati elettronica, esso contiene le informazioni sui veicoli ferroviari per i quali è stato rilasciato un certificato di esercizio. Il registro comprende anche i veicoli ferroviari ammessi secondo l'articolo 19; può includere veicoli ferroviari ammessi solo alla circolazione nel traffico nazionale.

§ 1a L'Organizzazione crea e tiene aggiornato o rende accessibile un registro dei certificati rilasciati dagli organismi incaricati della manutenzione (ECM) e degli organismi di certificazione degli ECM.

§ 1b L'Organizzazione crea e tiene aggiornato o rende accessibile un registro dei codici di registrazione dei detentori dei veicoli.

§ 2 [riservato]

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di inserire in una banca dati altre informazioni da utilizzare nell'esercizio ferroviario, come ad esempio i tipi di costruzione, dati su dichiarazioni, ispezioni e manutenzione dei veicoli ammessi (compresa la successiva ispezione prevista), informazioni necessarie a stabilire la compatibilità tra un veicolo e la rete e dati su incidenti e incidenti tecnici nonché su registri riguardanti la codificazione di veicoli, siti, imprese di trasporto ferroviario, detentori, gestori d'infrastruttura, officine, ecc.

§ 4 La Commissione di esperti tecnici decide in merito a modifiche, fusioni o abolizioni dei registri e delle banche dati descritti nel presente articolo. Essa definisce l'architettura tecnico-funzionale dei registri descritti nel presente articolo e può anche stabilire quali dati sono necessari, quando e come devono essere forniti, la natura dei diritti di accesso e altre disposizioni amministrative e organizzative, comprese quelle riguardanti la struttura della banca dati da utilizzare. Il titolare della registrazione deve sempre notificare senza indugio all'organismo responsabile del registro il cambiamento di detentore, il cambiamento di ECM, i collocamenti fuori servizio, le immobilizzazioni ufficiali, la sospensione o il ritiro di certificati, le dichiarazioni o gli altri resoconti e i cambiamenti concernenti i veicoli, in deroga al tipo di costruzione ammesso.

§ 5 Nell'applicazione del presente articolo, la Commissione di esperti tecnici prende in considerazione i registri allestiti dagli Stati parti e dalle organizzazioni regionali in modo da evitare oneri eccessivi per le parti interessate, quali le organizzazioni regionali, gli Stati parti, le autorità competenti e l'industria. Allo scopo di ridurre al minimo anche i costi dell'Organizzazione e di ottenere sistemi di registri coerenti, tutte le parti interessate coordinano con l'Organizzazione i loro piani e lo sviluppo dei registri che rientrano nel campo di applicazione delle presenti Regole uniformi.

§ 6 Le informazioni registrate nella banca dati di cui al paragrafo 1 sono considerate, fino a prova del contrario, come prova dell'ammissione tecnica di un veicolo ferroviario.

§ 7 La Commissione di esperti tecnici può decidere che le spese di allestimento e funzionamento della banca dati siano sostenute, in tutto o in parte, dagli utenti.

Art. 14 Iscrizioni e segni

§ 1 I veicoli ferroviari ammessi alla circolazione devono riportare le iscrizioni e i segni previsti nelle PTU, tra cui anche un numero unico del veicolo.

L'autorità competente per il (primo) rilascio dell'ammissione all'esercizio è tenuta ad assicurarsi che a ciascun veicolo sia assegnato un codice alfanumerico di identificazione. Questo codice, che include il codice del (primo) Paese ad aver ammesso il veicolo, deve essere riportato su ciascun veicolo e iscritto nel registro di immatricolazione nazionale (NVR) di suddetto Stato.

§ 2 La Commissione di esperti tecnici può definire un segno indicante che il veicolo che lo riporta è stato ammesso alla circolazione in traffico internazionale conformemente alle presenti Regole uniformi.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può stabilire i termini transitori entro i quali i veicoli ferroviari ammessi alla circolazione nel traffico internazionale possono portare ancora iscrizioni e segni in deroga a quelli prescritti ai paragrafi 1 e 2.

Art. 15 Manutenzione

§ 1 I veicoli ferroviari devono essere mantenuti in uno stato tale da rispettare le disposizioni dell'articolo 7. Lo stato dei veicoli non deve compromettere in alcun modo la sicurezza di esercizio e il loro utilizzo nel traffico internazionale non deve danneggiare l'infrastruttura, l'ambiente e la salute pubblica. A questo scopo, i veicoli ferroviari devono essere resi disponibili per la manutenzione, le ispezioni e il ripristino e sottoposti a questo tipo di lavori, così come prescritto nella documentazione per la manutenzione. Il detentore è tenuto a nominare a tale scopo un ECM.

§ 2 Un ECM registrato nella banca dati prevista all'articolo 13 è assegnato a ciascun veicolo prima della sua ammissione all'esercizio o della sua utilizzazione sulla rete. L'ECM garantisce, mediante un sistema di manutenzione, che i veicoli di cui gli è stata affidata la manutenzione sono idonei a circolare in condizioni di sicurezza. L'ECM può fare capo a partner contrattuali, officine di manutenzione incluse.

La Commissione di esperti tecnici è responsabile dell'adozione e delle modifiche delle prescrizioni in materia di certificazione e di verifica applicabili agli ECM e alle officine di manutenzione. Tali prescrizioni sono contenute nell'allegato A delle presenti Regole uniformi.

L'ECM di un carro deve essere certificato da un organismo di certificazione degli ECM accreditato o riconosciuto in uno degli Stati parti, conformemente all'allegato A delle presenti Regole uniformi.

§ 3 Il detentore del veicolo mette a disposizione dell'ECM, nei limiti di quanto necessario ai fini della manutenzione, tutte le informazioni relative alle prescrizioni in materia di manutenzione, monitoraggio continuo o regolare e sospensione dell'esercizio.

L'ECM garantisce pertanto, direttamente o per il tramite del detentore, che il gestore dell'esercizio ferroviario disponga di informazioni affidabili sulla manutenzione e sulle limitazioni dell'esercizio, necessarie per la sicurezza dell'esercizio.

Il gestore dell'esercizio ferroviario, dal canto suo, fornisce in tempo utile all'ECM, direttamente o per il tramite del detentore, le informazioni riguardanti la gestione dei veicoli ferroviari di competenza dell'ECM (incluso chilometri percorsi, modo e misura di utilizzo, incidenti tecnici o incidenti).

§ 4 L'ECM di un veicolo ammesso redige e aggiorna la documentazione per la manutenzione e un resoconto della manutenzione per il veicolo. L'ECM deve informare il detentore sugli aggiornamenti del resoconto. La documentazione e i resoconti sono messi a disposizione dell'autorità nazionale competente per il controllo.

Art. 15a Formazione dei treni ed esercizio

§ 1 L'impresa di trasporto ferroviario deve controllare i rischi legati alla propria attività e, in particolare, all'esercizio dei treni. In tal senso deve assicurare che i treni soddisfino i criteri di base. Deve in particolare:

- a) assicurare la formazione e preparazione sicura e corretta dei treni, tra l'altro mediante controlli prima della loro partenza;
- b) tenere conto delle informazioni necessarie all'esercizio sicuro di ogni veicolo, incluse le possibili limitazioni dell'esercizio;
- c) utilizzare sempre i veicoli nel rispetto delle condizioni e limitazioni di utilizzo;
- d) rispettare le prescrizioni in materia di trasporto internazionale, come le specificazioni contenute nelle PTU corrispondenti;
- e) garantire che a ogni veicolo in esercizio sia stato assegnato un ECM e che quest'ultimo disponga, se necessario, di un certificato valido.

§ 2 Le prescrizioni di cui al paragrafo 1 si applicano per analogia agli organismi che non sono imprese di trasporto ferroviario e che provvedono all'esercizio di treni sotto la propria responsabilità.

§ 3 Nei limiti di quanto necessario ai fini dell'esercizio, il detentore fornisce a ogni impresa di trasporto ferroviario responsabile dell'esercizio del veicolo le informazioni relative a condizioni e limitazioni di utilizzo, manutenzione e monitoraggio continuo o regolare.

§ 4 Nei limiti di quanto necessario ai fini dell'esercizio, il gestore dell'infrastruttura fornisce a ogni impresa di trasporto ferroviario responsabile dell'esercizio di veicoli sulla propria rete le informazioni relative alle caratteristiche dell'infrastruttura.

Art. 16 Incidenti, incidenti tecnici e avarie gravi

§ 1 In caso di incidente, incidente tecnico o grave avaria dei veicoli ferroviari, tutte le parti interessate (gestori d'infrastruttura, detentori, ECM, imprese ferroviarie interessate ed eventuali altre parti) sono tenute:

- a) a prendere immediatamente tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza del traffico ferroviario, il rispetto dell'ambiente e della salute pubblica;
e
- b) a stabilire le cause dell'incidente, dell'incidente tecnico o dell'avaria grave.

§ 1a Le misure previste al paragrafo 1 devono essere coordinate. Questo coordinamento spetta al gestore d'infrastruttura, salvo prescrizione contraria delle disposizioni vigenti nello Stato interessato. Oltre a imporre alle parti interessate l'obbligo di eseguire un'indagine, lo Stato parte può chiedere che venga effettuata un'indagine indipendente.

§ 2 Un veicolo è considerato gravemente avariato quando non è possibile ripararlo con un intervento di piccola portata che gli permetterebbe di essere integrato in un treno e di circolare sulle proprie ruote senza pericolo per l'esercizio. Se la ripara-

zione può essere portata a termine in meno di 72 ore o se i costi complessivi sono inferiori a 0,18 milioni di DSP, l'avaria non è considerata grave.

§ 3 Gli incidenti, gli incidenti tecnici e le avarie gravi sono comunicati immediatamente all'autorità o all'organismo che ha ammesso il veicolo alla circolazione. Quest'autorità o questo organismo può chiedere che il veicolo avariato sia presentato, possibilmente dopo la riparazione, per verificare la validità dell'ammissione all'esercizio concessa. Se del caso, dovrà essere rinnovata la procedura relativa alla concessione dell'ammissione all'esercizio.

§ 4 Gli Stati parti tengono registri, pubblicano rapporti d'indagine contenenti le loro conclusioni e raccomandazioni, informano le autorità responsabili interessate e l'Organizzazione sulle cause degli incidenti, degli incidenti tecnici e delle avarie gravi nel traffico internazionale accaduti sul loro territorio. La Commissione di esperti tecnici può esaminare le cause degli incidenti gravi, degli incidenti tecnici e delle avarie gravi nel traffico internazionale nell'ottica di un eventuale adeguamento delle prescrizioni per la costruzione e la gestione dei veicoli ferroviari e, se necessario, può decidere in breve tempo di ordinare agli Stati parti di sospendere i certificati di esercizio, i certificati del tipo di costruzione o le dichiarazioni pertinenti.

§ 5 La Commissione di esperti tecnici può elaborare e adottare ulteriori regole obbligatorie riguardanti le indagini su incidenti gravi, incidenti tecnici e avarie gravi, nonché requisiti concernenti gli organismi d'indagine indipendenti di uno Stato e la forma e il contenuto dei rapporti. Essa può anche modificare i valori/numeri di cui al paragrafo 2 e all'articolo 2 lettera ff).

Art. 17 Immobilizzazione e rifiuto dei veicoli

§ 1 Un'autorità competente, un'altra impresa di trasporto ferroviario o un gestore di infrastruttura non possono rifiutare o immobilizzare veicoli ferroviari per impedire che circolino su infrastrutture ferroviarie compatibili se sono rispettate le presenti Regole uniformi, le prescrizioni contenute nelle PTU, le eventuali condizioni speciali di ammissione definite dall'autorità di ammissione, nonché le prescrizioni di costruzione e di esercizio contenute nel RID.

Il presente articolo non ha effetto sugli obblighi dell'impresa di trasporto ferroviario derivanti dall'articolo 15a.

§ 2 L'autorità competente può ispezionare e immobilizzare un veicolo qualora si presume un mancato rispetto del paragrafo 1; tuttavia, l'esame volto ad acquisire la certezza deve essere eseguito il più rapidamente possibile e, in ogni caso, entro 24 ore.

§ 3 Se uno Stato parte non sospende o non ritira un certificato entro il termine previsto all'articolo 5 paragrafo 7 o all'articolo 16 paragrafo 4, altri Stati parti hanno il diritto di rifiutare o di immobilizzare i veicoli interessati.

Art. 18 Inosservanza delle prescrizioni

§ 1 Fatto salvo il paragrafo 2 e l'articolo 10a paragrafo 4 lettera c), le conseguenze giuridiche risultanti dall'inosservanza delle presenti Regole uniformi e delle PTU

sono disciplinate dalle disposizioni vigenti nello Stato parte la cui autorità competente ha concesso la prima ammissione all'esercizio, comprese le regole relative ai conflitti di leggi.

§ 2 Le conseguenze in diritto civile e penale risultanti dall'inosservanza delle presenti Regole uniformi e delle PTU sono disciplinate, per quanto riguarda l'infrastruttura, dalle disposizioni vigenti nello Stato parte in cui il gestore dell'infrastruttura ha la sede, comprese le regole relative ai conflitti di leggi.

Art. 19 Disposizioni transitorie

§ 1 [riservato]

§ 2 Le presenti Regole uniformi non hanno effetto sulle ammissioni all'esercizio rilasciate prima del 1° gennaio 2011 per i veicoli esistenti al 1° gennaio 2011 e muniti dell'iscrizione RIV o RIC come prova della loro conformità attuale alle disposizioni tecniche dell'accordo RIV 2000 (edizione rivista del 1° gennaio 2004) o dell'accordo RIC, né per i veicoli esistenti sprovvisti dell'iscrizione RIV o RIC ma che tuttavia sono ammessi e contrassegnati sulla base di accordi bilaterali o multilaterali tra gli Stati parti notificati all'Organizzazione.

§ 3 Fatto salvo il paragrafo 5, l'ammissione originaria di cui al paragrafo 2 è valida fino a quando il veicolo necessita di una nuova ammissione secondo l'articolo 10 paragrafo 11.

§ 4 Le iscrizioni e i segni di cui all'articolo 14 nonché i dati registrati nella banca dati prevista all'articolo 13 paragrafo 1 sono considerati prove sufficienti dell'ammissione. Qualsiasi modifica non autorizzata di queste iscrizioni è considerata una frode e come tale è punita in conformità alla legislazione nazionale.

§ 5 A prescindere da questa disposizione transitoria, il veicolo e la sua documentazione devono essere conformi alle disposizioni delle PTU in vigore riguardanti le iscrizioni e la manutenzione; deve essere ugualmente garantita la conformità alle disposizioni del RID in vigore, qualora applicabili. La Commissione di esperti tecnici può anche decidere, per ragioni di sicurezza o di interoperabilità debitamente motivate, che le disposizioni introdotte nelle PTU devono essere rispettate entro un termine stabilito.

§ 6 I veicoli esistenti che non rientrano nel campo di applicazione dei paragrafi 2 possono essere ammessi all'esercizio su richiesta di un richiedente all'autorità competente. Quest'ultima può esigere dal richiedente informazioni tecniche aggiuntive, analisi di rischio e/o controlli dei veicoli, prima di concedere un'ammissione di esercizio complementare. Le autorità competenti devono tuttavia tener conto, nella sua integralità, della tabella di equivalenza prevista all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU.

§ 7 La Commissione di esperti tecnici può adottare altre disposizioni transitorie.

Art. 20 Controversie

Le controversie relative all'ammissione tecnica di veicoli ferroviari destinati ad essere utilizzati in traffico internazionale possono essere deferite alla Commissione di esperti tecnici, se non sono state risolte mediante una negoziazione diretta tra le parti interessate. Tali controversie possono altresì essere sottoposte, in conformità alla procedura di cui al Titolo V della Convenzione, al tribunale arbitrale.