Vlastný materiál

**Základný dohovor**

**Zmeny ustanovení**

Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v znení protokolu z 3. júna 1999 (Vilniuský protokol), sa mení a dopĺňa takto:

**Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:**

1. V § 1 sa písmeno a) bod 3 mení nasledovne:

„3. Zmluva o používaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej doprave;“

2. V § 1 sa za písmeno d) dopĺňa písmeno e) v tomto znení:

„e) stanoviť požiadavky na bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej doprave;“

3. V § 1 sa z pôvodného písmena e) stáva písmeno f).

4. V § 1 sa z pôvodného písmena f) stáva písmeno g) a mení sa nasledovne:

„g) rozvíjať jednotné právne predpisy, pravidlá a postupy uvedené v písmenách a) až f), berúc do úvahy právne, ekonomické a technické zmeny.“

**Článok 6 sa mení takto:**

1. V § 1 sa písmeno e) mení nasledovne:

„e) „Jednotné právne predpisy týkajúce sa zmluvy o používaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej doprave (CUI) ", dodatok E k dohovoru,“

2. V § 1 sa dopĺňa písmeno h) v tomto znení:

„h) „Jednotné právne predpisy bezpečnej prevádzky vlakov v medzinárodnej doprave (EST) ", dodatok H k dohovoru;“

3. V § 1 sa z pôvodného písmena h) stáva písmeno i).

**Článok 20 sa mení takto:**

1. V § 1 sa písmeno e) mení nasledovne:

„e) rieši všetky ostatné záležitosti, ktoré sú mu pridelené v súlade s Jednotnými právnymi predpismi APTU, Jednotnými právnymi predpismi ATMF a Jednotnými právnymi predpismi EST.“

2. § 2 sa mení nasledovne:

„§ 2 Technická komisia je uznášaniaschopná (článok 13 § 3), ak je zastúpená polovica členských štátov v zmysle článku 16 § 1. Pri rozhodovaní o ustanoveniach dodatkov k Jednotným právnym predpisom APTU nemajú členské štáty, ktoré vzniesli námietky voči príslušným ustanoveniam v súlade s článkom 35 § 4 alebo urobili vyhlásenie v súlade s článkom 9 § 1 Jednotných právnych predpisov APTU, vo vzťahu k príslušnému dodatku žiadne hlasovacie právo. Pri rozhodovaní o ustanoveniach dodatkov k Jednotným právnym predpisom EST nemajú členské štáty, ktoré vzniesli námietky voči príslušným ustanoveniam v súlade s článkom 35 § 4 alebo urobili vyhlásenie v súlade s článkom 9 § 1 Jednotných právnych predpisov EST, vo vzťahu k príslušnému dodatku žiadne hlasovacie právo.“

**Článok 33 sa mení takto:**

1. V § 4 sa písmeno g) mení nasledovne:

„g) Jednotné právne predpisy ATMF okrem článkov 1, 3 a 9, ako aj dodatky k týmto Jednotným právnym predpisom;“

2. V § 4 sa za písmeno g) dopĺňa písmeno h) v tomto znení:

„h) Jednotné právne predpisy EST s výnimkou článkov 1 a 9, ako aj dodatkov k týmto Jednotným právnym predpisom.“

3. § 6 sa mení nasledovne:

„§ 6 Technická komisia rozhoduje o žiadostiach o prijatie nových dodatkov alebo o zmene existujúcich dodatkov k Jednotným právnym predpisom APTU, ATMF a EST. Ak sa takéto návrhy predložia technickej komisii, môže jedna tretina štátov zastúpených vo výbore požiadať o predloženie týchto návrhov valnému zhromaždeniu, aby o nich rozhodlo.“

**Článok 34 sa mení takto:**

§§ 3 až 6 sa menia nasledovne:

„§ 3 Zmeny dodatkov k dohovoru prijaté Valným zhromaždením vstupujú do platnosti pre všetky členské štáty po tridsiatich šiestich mesiacoch po oznámení zmeny generálnym tajomníkom členským štátom, s výnimkou tých členských štátov, ktoré pred nadobudnutím účinnosti zmien vyhlásili, že s nimi nesúhlasia, ako aj tých členských štátov, ktoré urobili vyhlásenie v súlade s článkom 42 § 1 veta 1. Valné zhromaždenie môže prostredníctvom väčšiny uvedenej v článku 14 § 6, ktorá rozhoduje o zmene dohovoru,  rozhodnúť o odložení nadobudnutia účinnosti zmien.

§ 4 Členské štáty postúpia generálnemu tajomníkovi svoje oznámenia týkajúce sa zmien samotného dohovoru prijatých Valným zhromaždením, ako aj ich vyhlásenia o tom, že nesúhlasia so zmenami samotnej dohody alebo jej dodatkov. Ten bude o tom informovať ostatné členské štáty.

§ 5 Lehota uvedená v § 2 sa počíta odo dňa, kedy generálny tajomník oznámi, že sú splnené podmienky pre nadobudnutie platnosti zmien.

§ 6 Valné zhromaždenie môže pri rozhodovaní o zmene určiť, že táto zmena má taký dosah, že každému členskému štátu, ktorý vydá vyhlásenie v súlade s § 2 alebo § 3 alebo neodsúhlasí zmenu do osemnástich mesiacov po nadobudnutí jej platnosti, alebo nestiahne svoje vyhlásenie, skončí po uplynutí tohto obdobia členstvo v organizácii.“

**Článok 35 sa mení takto:**

1. § 4 sa mení nasledovne:

„§ 4 Členské štáty môžu vzniesť námietky do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia generálneho tajomníka v súlade s §3. Ak vznesie štvrtina členských štátov námietku, zmeny nenadobudnú platnosť. V členských štátoch, ktoré podali námietku voči rozhodnutiam včas, sa uplatňovanie celého príslušného dodatku týkajúceho sa dopravy s členskými štátmi a medzi  nimi po nadobudnutí platnosti rozhodnutí pozastaví. V prípade námietky voči záväznému vyhláseniu technickej normy alebo voči prijatiu jednotného technického predpisu sa od nadobudnutia platnosti rozhodnutí pozastavia iba normy týkajúce sa dopravy s členskými štátmi a medzi nimi; to isté platí aj v prípade čiastočného rozporu. V prípade námietky voči prijatiu alebo zmene dodatku k jednotným právnym predpisom EST sa odo dňa, kedy rozhodnutia vstúpili do platnosti, pozastaví len ten dodatok týkajúci sa dopravy s členskými štátmi a medzi nimi; to isté platí aj pri čiastočnej námietke.“

2. V § 6 sa písmeno c) mení nasledovne:

*[Poznámka: zmena v § 6 písmeno c) sa týka len francúzskeho ustanovenia]*

3. V § 6 sa za písmeno c) dopĺňa písmeno d) v tomto znení:

„d) ktorí vydali vyhlásenie v súlade s článkom 9 § 1 Jednotných právnych predpisov EST,“

**Dodatok E (CUI)**

**Zmeny ustanovení**

Jednotné právne predpisy týkajúce sa zmluvy o používaní infraštruktúry v medzinárodnej železničnej doprave, príloha E k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)
z 9. mája 1980, v znení protokolu z 3. júna 1999 (Vilniuský protokol), sa menia takto:

**Názov sa mení takto:**

Názov sa mení nasledovne:

**„Jednotné právne predpisy týkajúce sa Zmluvy o používaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej doprave“**

Článok 1 sa mení takto:

1. § 1 sa mení nasledovne:

„§ 1 Tieto Jednotné právne predpisy sa vzťahujú na akúkoľvek zmluvu o používaní železničnej infraštruktúry (zmluva o používaní) v členskom štáte v medzinárodnej železničnej doprave s cieľom vykonávať medzinárodnú železničnú prepravu v zmysle Jednotných právnych predpisov CIV a Jednotných právnych predpisov CIM. “

2. Za § 1 sa dopĺňa § 2 v tomto znení:

„§ 2 Tieto Jednotné právne predpisy sa uplatňujú bez ohľadu na sídlo alebo štátnu príslušnosť zmluvných strán a tiež vtedy, ak železničnú infraštruktúru prevádzkujú alebo používajú štáty alebo štátne inštitúcie alebo organizácie.“

3. Z pôvodného § 2 sa stáva § 3.

Článok 3 sa mení takto:

1.  Za písmeno a) sa dopĺňa písmeno aa) v tomto znení:

„aa) „medzinárodná železničná doprava“ je každá doprava vyžadujúca používanie medzinárodnej vlakovej trasy alebo viacerých po sebe nasledujúcich vnútroštátnych vlakových trás, ktoré sa nachádzajú aspoň v dvoch štátoch a sú koordinované príslušnými manažérmi infraštruktúry alebo inštitúciami zodpovednými za prideľovanie vlakových trás;“

2. Písmeno b) sa mení nasledovne:

„b) „prevádzkovateľ“ je osoba, ktorá poskytuje železničnú infraštruktúru a ktorá má povinnosti podľa zákonov a predpisov platných v štáte, v ktorom sa železničná infraštruktúra nachádza;“

3. Písmeno c) sa mení nasledovne:

„c) „dopravca“ znamená fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá prepravuje cestujúcich a / alebo tovar v medzinárodnej železničnej doprave a ktorá získala prevádzkovú licenciu podľa zákonov a predpisov, ktorými sa riadi udeľovanie a uznávanie prevádzkových licencií platných v štáte, v ktorom táto osoba vykonáva takúto činnosť;“

4. Písmeno g) sa mení nasledovne:

„g) „bezpečnostné osvedčenie“ je doklad, ktorý podľa zákonov a predpisov platných v štáte, v ktorom sa nachádza železničná infraštruktúra, potvrdzuje, že

- interná organizácia spoločnosti, ako aj

- personál a vozidlá, ktoré sa majú používať v železničnej infraštruktúre,

spĺňajú na strane dopravcu bezpečnostné požiadavky na bezpečné poskytovanie dopravných služieb v rámci tejto železničnej infraštruktúry.“

Článok 5 sa mení takto:

§ 1 sa mení nasledovne:

„§ 1 Vzťahy medzi prevádzkovateľom a dopravcom alebo akoukoľvek inou osobou, ktorá je podľa zákonov a predpisov platných v štáte, v ktorom sa železničná infraštruktúra nachádza, oprávnená na uzatvorenie takejto zmluvy, sa riadia zmluvou o používaní.“

**Článok 5bis sa mení takto:**

§§ 1 a 2 sa menia nasledovne:

„§ 1 Ustanovenia článku 5, ako aj článkov 6, 7 a 22 nemajú vplyv na povinnosti, ktoré majú zmluvné strany zmluvy o používaní plniť v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi platnými v štáte, v ktorom sa železničná infraštruktúra nachádza, vrátane prípadného práva Európskej únie.

§ 2 Ustanovenia článkov 8 a 9 nemajú vplyv na povinnosti, ktoré majú zmluvné strany zmluvy o používaní plniť v členskom štáte EÚ alebo v štáte, na ktorý sa vzťahuje právo Európskej únie na základe medzinárodných zmlúv uzavretých s Európskou úniou.“

**Článok 7 sa mení takto:**

§ 2 sa mení nasledovne:

„§ 2 Dopravca môže zmluvu o používaní vypovedať bez výpovednej lehoty, ak prevádzkovateľ stratí svoje právo prevádzkovať železničnú infraštruktúru.“

Článok 8 sa mení takto:

1. § 1 sa mení nasledovne:

„§ 1 Prevádzkovateľ je zodpovedný za

a) ujmu na zdraví osôb (usmrtenie, zranenie alebo iné poškodenie telesného alebo duševného zdravia),

b) škody na majetku (zničenie alebo poškodenie hnuteľného a nehnuteľného majetku),

ktoré dopravca alebo jeho pomocní pracovníci utrpia počas používania železničnej infraštruktúry a vzniknú z dôvodu nedostatkov v infraštruktúre.

Prevádzkovateľ je tiež zodpovedný za majetkovú ujmu vyplývajúcu z toho, že dopravca musí zaplatiť odškodnenie podľa Jednotných právnych predpisov CIV a Jednotných pravidiel CIM, ak takéto škody vzniknú počas používania železničnej infraštruktúry“

2. V § 2 sa písmeno a) bod 1 mení nasledovne:

„1. ak škodovú udalosť zapríčinili okolnosti, ktoré nesúviseli s prevádzkou železničnej infraštruktúry a prevádzkovateľ nemohol takýmto okolnostiam napriek uplatňovaniu náležitej starostlivosti zabrániť a nemohol odvrátiť ich dôsledky,“

Článok 9 sa mení takto:

§ 1  sa mení nasledovne:

„§ 1 Dopravca je zodpovedný za

a) ujmu na zdraví osôb (usmrtenie, zranenie alebo iné poškodenie telesného alebo duševného zdravia),

b) škody na majetku (zničenie alebo poškodenie hnuteľného a nehnuteľného majetku),

spôsobené prevádzkovateľovi alebo jeho pomocným pracovníkom počas používania železničnej infraštruktúry prostredníctvom dopravcu, dopravných prostriedkov, ktoré používa, osôb alebo tovaru, ktoré prepravuje.“

**Článok 10 sa mení takto:**

§ 3 sa mení nasledovne:

„§ 3 § 1 veta 1 sa uplatňuje mutatis mutandis v prípade škôd podľa článku 9, ak príčiny súvisiace s viacerými dopravcami využívajúcich rovnakú železničnú infraštruktúru prispeli k vzniku škody. Ak sa nedá určiť, do akej miery každá príčina prispela k vzniku škody, zodpovedajú dopravcovia voči prevádzkovateľovi rovnakým podielom.“

**Dodatok G (ATMF)**

Zmeny ustanovení

Jednotné právne predpisy týkajúce sa technického schvaľovania železničného materiálu používaného v medzinárodnej doprave, dodatok G k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v znení protokolu z 3. júna 1999 (Vilniuský protokol) sa menia takto:

Článok 1 sa mení takto:

Článok 1 sa mení nasledovne:

„Tieto jednotné právne predpisy ustanovujú postup, podľa ktorého sa môžu vozidlá nasadiť alebo použiť v medzinárodnej doprave.“

Článok 3 sa mení takto:

§§ 1 až 3 sa menia nasledovne:

„§ 1 Aby sa ktorékoľvek vozidlo mohlo používať v medzinárodnej doprave, musí byť schválené v súlade s týmito Jednotnými právnymi predpismi.

§ 2 Cieľom technického schválenia je určiť, či sú vozidlá v súlade s:

a) konštrukčnými predpismi Jednotných technických predpisov,

b) predpismi týkajúcimi sa konštrukcie a vybavenia uvedenými v prílohe k RID,

c) osobitnými podmienkami povolenia podľa článku 7a.

§ 3 §§ 1 a 2, ako aj tieto články sa uplatňujú mutatis mutandis v prípade technického schválenia jednotlivých komponentov.“

Článok 9 sa mení takto:

§ 1 sa mení nasledovne:

„§ 1 § 1 Železničné podniky, ktoré používajú vozidlo schválené pre medzinárodnú prepravu, musia dodržiavať požiadavky uvedené v Jednotných technických predpisoch, ktoré sa týkajú prevádzky vozidla v medzinárodnej doprave.“

**Dodatok H (EST)**

**Zmeny ustanovení**

Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v znení protokolu z 3. júna 1999 (Vilniuský protokol), sa mení a dopĺňa takto:

**Dopĺňa sa tento nový dodatok H:**

**„Jednotné pravidlá pre bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej doprave**

**(EST – dodatok H k dohovoru)“**

**Článok 1
Rozsah pôsobnosti**

Tieto Jednotné pravidlá určujú požiadavky na bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej doprave vrátane certifikácie a monitorovania bezpečnosti.

**Článok 2
Vymedzenie pojmov**

Okrem pojmov definovaných v článku 2 Jednotných pravidiel ATMF a v článku 2 Jednotných pravidiel APTU na účely týchto Jednotných pravidiel, ich dodatkov a jednotných technických predpisov označuje pojem

a) „geografická oblasť pôsobnosti“ sieť alebo siete v jednom alebo viacerých zmluvných štátoch, v ktorých plánuje železničný podnik vykonávať svoju činnosť;

b) „Bezpečnostný certifikačný orgán“ vnútroštátny alebo medzinárodný orgán zodpovedný za vydávanie bezpečnostných certifikátov pre železničné podniky;

c) „certifikovaný železničný podnik“ železničný podnik, ktorý má bezpečnostný certifikát vydaný bezpečnostným certifikačným orgánom;

d) „interoperabilita“ schopnosť systému umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov v rámci železničného systému a medzi železničnými systémami tak, že budú vlaky dosahovať požadovanú úroveň výkonnosti;

e) „kontrola“ opatrenia prijaté železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry na kontrolu správneho uplatňovania a kontrolu účinnosti ich systému riadenia bezpečnosti;;

f) „železničný systém“ železničnú sieť v každom zmluvnom štáte, ktorá pozostáva z trás, staníc, toční a terminálov určených pre medzinárodnú železničnú dopravu, ako aj akékoľvek vozidlá, ktoré môžu premávať po celej sieti alebo jej častiach;

g) „bezpečnostný certifikát“ potvrdenie, že železničný podnik má systém riadenia bezpečnosti a je schopný zabezpečiť bezpečnú prevádzku v rámci geografickej oblasti pôsobnosti, v ktorej je certifikát platný;

h) „systém riadenia bezpečnosti“ organizáciu zriadenú manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom, ktorá zaručuje dodržiavanie ním prijatých opatrení a postupov na zabezpečenie bezpečného riadenia jeho prevádzkových činností;

i) „dohľad“ opatrenia na monitorovanie bezpečnostných záruk železničného podniku, ktoré prijal dozorný orgán po tom, čo podnik získal bezpečnostný certifikát;

j) „dozorný orgán“ národný alebo medzinárodný orgán zodpovedný za monitorovanie správneho uplatňovania systému riadenia bezpečnosti.

**Článok 3
Požiadavky týkajúce sa prevádzky a bezpečnosti**

§ 1 Vlaky v medzinárodnej doprave sa musia prevádzkovať v súlade s požiadavkami na prevádzku a bezpečnosť ustanovenými v týchto Jednotných pravidlách.

§ 2 Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti orgánov zodpovedných za údržbu železničných vozidiel a povinnosti akýchkoľvek iných strán, ktoré by mohli mať akýkoľvek vplyv na bezpečnú prevádzku železničného systému, musia zmluvné strany na svojom území zabezpečiť, aby zodpovednosť za bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej doprave a kontrola súvisiacich rizík boli pridelené príslušnému/-ým manažérovi/-om infraštruktúry a železničnému/-ým podniku/-om, ktoré prevádzkujú vlak.

§ 3 Zmluvné štáty musia od všetkých železničných podnikov a manažérov infraštruktúry zapojených do prevádzkovania medzinárodných vlakov na svojom území vyžadovať, aby vytvorili systém riadenia bezpečnosti a monitorovali jeho správne uplatňovanie.

§ 4 Zmluvné štáty musia zabezpečiť, aby boli všetky predpisy týkajúce sa prevádzky a bezpečnosti zverejnené a sprístupnené železničným podnikom a manažérom infraštruktúry.

**Článok 4
Bezpečnostný certifikačný orgán**

§ 1 Každý zmluvný štát musí zabezpečiť, aby bol zriadený bezpečnostný certifikačný orgán, ktorého štruktúra, právna štruktúra a rozhodovací proces nebudú závislé od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.

Bezpečnostný certifikačný orgán a dozorný orgán uvedený v článku 6 § 1 môžu byť dve samostatné právnické osoby alebo jedna a tá istá organizácia.

§ 2 Každý zmluvný štát nahlási generálnemu tajomníkovi svoj bezpečnostný certifikačný orgán aspoň v jednom z pracovných jazykov organizácie, pričom túto informáciu bude vždy aktualizovať.

§ 3 Generálny tajomník zverejní informácie uvedené v § 2 na webovej stránke organizácie v jazykoch oznámenia.

**Článok 5
Bezpečnostný certifikát pre železničné podniky**

§ 1 Zmluvné štáty povolia prevádzkovať vlaky v medzinárodnej doprave len tým železničným podnikom, ktoré majú na svojom území platný bezpečnostný certifikát.

§ 2 Bezpečnostné certifikáty na prevádzkovanie vlakov v medzinárodnej doprave sa vydávajú v súlade s ustanoveniami týchto Jednotných pravidiel.

§ 3 Pri udeľovaní bezpečnostných certifikátov železničným podnikom, ktoré už majú bezpečnostný certifikát platný v inom zmluvnom štáte, budú bezpečnostné certifikačné orgány akceptovať posúdenie zhody zrealizované bezpečnostným certifikačným orgánom v druhom zmluvnom štáte.

Táto akceptácia je však záväzná len vtedy, ak sa posúdenie zhody vykonalo na základe ekvivalentných ustanovení v súlade s dodatkami k týmto Jednotným právnym predpisom alebo na základe jednotných technických noriem.

Na tento účel je potrebné, aby bezpečnostné certifikačné orgány spolupracovali.

§ 4 Okrem § 3 môžu zmluvné štáty uzatvárať aj dohody o vzájomnom uznávaní bezpečnostných certifikátov vydaných bezpečnostným certifikačným orgánom iného štátu alebo akejkoľvek jeho časti za predpokladu, že kritériá hodnotenia, na základe ktorých bol bezpečnostný certifikát vydaný, sú v súlade s kritériami platnými v týchto štátoch. Takéto dohody musia byť oznámené generálnemu tajomníkovi. Generálny tajomník musí tieto informácie zverejniť. Podmienky vzájomného uznávania bezpečnostných certifikátov alebo ich častí môžu byť tiež stanovené v dodatku k týmto Jednotným pravidlám.

§ 5 Zmluvné štáty musia zabezpečiť, aby bezpečnostné certifikačné orgány zapísali železničné podniky, ktorých bezpečnostné certifikáty v súvislosti s prevádzkovaním vlakov v medzinárodnej doprave platia na ich území, do verejne prístupného registra, vrátane ich presnej geografickej oblasti pôsobnosti a doby platnosti každého certifikátu, a aby tento register stále aktualizovali.

§ 6 Technická komisia zodpovedá za prijatie týchto špecifikácií a praktických opatrení pre spoločnú databázu za účelom zverejnenia informácií uvedených v § 5.

§ 7 Technická komisia je zodpovedná za prijatie odporúčaní týkajúcich sa zavedenia systému spolupráce a partnerského hodnotenia vykonávaného bezpečnostnými certifikačnými orgánmi s cieľom podporiť vzájomné uznávanie certifikátov opísané v § 4.

**Článok 6
Dohľad**

§ 1 Každý zmluvný štát musí zabezpečiť, aby bol zriadený bezpečnostný certifikačný orgán, ktorého štruktúra, právna štruktúra a rozhodovací proces nebudú závislé od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.

Dozorný orgán a bezpečnostný certifikačný orgán uvedený v článku 4 § 1 môžu byť dve samostatné právnické osoby alebo jedna a tá istá organizácia.

§ 2 Dozorný orgán monitoruje správne uplatňovanie systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov v súlade s týmito Jednotnými pravidlami.

§ 3 Každý zmluvný štát nahlási generálnemu tajomníkovi svoj dozorný orgán aspoň v jednom z pracovných jazykov organizácie a túto informáciu bude vždy aktualizovať.

§ 4 Generálny tajomník zverejní informácie uvedené v § 3 na webovej stránke organizácie v jazykoch oznámenia.

§ 5 Technická komisia je zodpovedná za prijatie odporúčaní týkajúcich sa zavedenia systému spolupráce a partnerského hodnotenia vykonávaného dozornými orgánmi s cieľom podporiť vzájomné uznávanie certifikátov opísané v článku 5 § 4.

**Článok 7****Systém riadenia bezpečnosti a prevádzka vlakov**

§ 1 Železničné podniky môžu prevádzkovať vlaky iba v rámci geografickej oblasti pôsobnosti uvedenej v ich bezpečnostných certifikátoch.

§ 2 Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zapojené do prevádzkovania vlakov v medzinárodnej doprave musia kontrolovať všetky bezpečnostné riziká súvisiace s ich činnosťou.

§ 3 Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zapojené do prevádzkovania vlakov v medzinárodnej doprave musia vzájomnou spoluprácou zabezpečiť bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej doprave, za ktoré sú zodpovedné.

§ 4 Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zapojené do prevádzkovania vlakov v medzinárodnej doprave musia vytvoriť systém riadenia bezpečnosti a kontrolovať jeho správne uplatňovanie v súlade s týmito jednotnými pravidlami.

Článok 8
Dodatky a odporúčania

§ 1 Technický výbor rozhoduje o prijatí dodatku alebo o jeho zmene v súlade s postupom opísaným v článkoch 16, 20 a 33 § 6 dohovoru. Rozhodnutia nadobudnú platnosť v súlade s článkom 35 §§ 3 a 4 dohovoru.

§ 2 Žiadosť o prijatie dodatku alebo návrhu na jeho zmenu  môže podať:

každý zmluvný štát;

b) každá regionálna organizácia podľa článku 2 písm. x) Jednotných pravidiel ATMF;

c) každé zastupiteľské medzinárodné združenie, pre ktorých členov je existencia dodatku pri výkone ich činností nevyhnutná z dôvodov bezpečnosti a hospodárnosti.

§ 3 Na účely jednotného uplatňovania týchto Jednotných pravidiel sa dodatky týchto Jednotných pravidiel zaoberajú nasledujúcimi aspektmi:

spoločná bezpečnostná metodika pre požiadavky na systém riadenia bezpečnosti, ktorú majú uplatňovať bezpečnostné certifikačné orgány pri vydávaní bezpečnostných certifikátov, ako aj železničné podniky a manažéri infraštruktúry pri vývoji, zriaďovaní, udržiavaní a zlepšovaní svojich systémov riadenia bezpečnosti;

spoločná bezpečnostná metodika kontroly, ktorú majú uplatňovať železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu;

potrebné odkazy na spoločnú bezpečnostnú metodiku hodnotenia a posudzovania rizík, ktoré majú uplatňovať železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu v prípade technických, prevádzkových alebo organizačných zmien železničného systému;

spoločná bezpečnostná metodika pre dohľad, ktorú majú uplatňovať dozorné orgány.

Technická komisia preskúma, či sa môžu zahrnúť harmonizované ustanovenia pre vydávanie bezpečnostných certifikátov.

§ 4 Technická komisia je zodpovedná za prípravu dodatkov na základe žiadostí podaných v súlade s § 2 a s podporou vhodných pracovných skupín a generálneho tajomníka.

§ 5 Technická komisia môže odporučiť metódy a postupy súvisiace s bezpečným prevádzkovaním vlakov v medzinárodnej doprave.

Článok 9
Vyhlásenia

§ 1 Každý zmluvný štát môže do štyroch mesiacov od oznámenia rozhodnutia technickej komisie prostredníctvom generálneho tajomníka predložiť generálnemu tajomníkovi odôvodnené vyhlásenie, že neuplatní dodatok týchto Jednotných pravidiel v súvislosti so železničnou infraštruktúrou na svojom území alebo jej časťami a dopravou na tejto infraštruktúre.

§ 2 Zmluvné štáty, ktoré predložili vyhlásenie v súlade s § 1, nebudú zohľadnené pri určovaní počtu štátov, ktoré podľa článku 35 § 4 dohovoru musia vzniesť námietku, aby rozhodnutie technického výboru nenadobudlo platnosť.

§ 3 Štát, ktorý predložil vyhlásenie v súlade s § 1, ho môže kedykoľvek odvolať oznámením generálnemu tajomníkovi. Odvolanie nadobudne platnosť prvý deň druhého mesiaca nasledujúceho po oznámení.“