

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2011 Nr. 15

A. TITEL

*Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF);
(met Protocol en Aanhangsels)
Bern, 9 mei 1980*

B. TEKST

De Franse tekst van het Verdrag, met Protocol en Aanhangsels, is geplaatst in *Trb.* 1980, 160. Zie voor correcties *Trb.* 1981, 211.

De Aanhangsels bij het Verdrag zijn een aantal malen gewijzigd; zie rubriek J van *Trb.* 1985, 12, *Trb.* 1986, 66, *Trb.* 1987, 192, *Trb.* 1989, 176, *Trb.* 1991, 6, *Trb.* 1993, 15 en *Trb.* 1994, 160.

Voor de Franse tekst van het wijzigingsprotocol van 20 december 1990 zie *Trb.* 1991, 142.

Het Verdrag is herzien door het op 3 juni 1999 totstandgekomen Protocol, waarvan de Franse tekst is geplaatst in *Trb.* 2000, 70.

De Herzieningscommissie van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft tijdens haar vierentwintigste zitting in Bern wijzigingen aangenomen van de artikelen 9 en 27 van het Verdrag en van de Aanhangsels B (CIM), E (CUI), F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag. De wijzigingen zijn op 21 december 2009 ter kennis van de lidstaten gebracht. De wijziging van Aanhangsel B (CIM) heeft alleen betrekking op de Engelse tekst. De Franse tekst van de wijzigingen van de artikelen 9 en 27 en Aanhangsel E (CUI) en van Aanhangsels F (APTU) en G (ATMF), zoals gewijzigd, luidt als volgt:

Amendements aux articles 9 et 27 de la Convention**Modifications du texte**

TITRE II

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 9

Unité de compte

1. Le § 4 sera supprimé.
2. Les §§ 5 et 6 deviendront §§ 4 et 5.
3. Le § 4 (anciennement § 5) sera lu comme suit:
«§ 4 Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3.
Ce dernier notifie ces informations aux Etats membres. »

TITRE IV

FINANCES

Article 27

Vérification des comptes

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

**Révision partielle de l'Appendice E (CUI) à la Convention
Modifications du texte**

TITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS

Article 3

Définitions

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

(Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme)

b) «gestionnaire» désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;

c) «transporteur» désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;

f) «licence» désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;

g) «certificat de sécurité» désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,

- l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
 - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure,
- répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

TITRE II

CONTRAT D'UTILISATION

Article 5

Contenu et forme

Modifier les §§ 1 et 2 comme suit:

« § 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformé-

ment aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.

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

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

«Article 5bis

Droit non affecté

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

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

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

- les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,
- l'octroi des licences,
- la certification en matière de sécurité,
- l'assurance,
- la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,
- les mesures d'indemnisation en faveur des clients et
- le règlement des litiges. »

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

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

Article 7

Durée du contrat

Supprimer le § 1, renuméroter les §§ 2 à 6 en conséquence et modifier le titre comme suit:

«Fin du contrat »

Révision partielle de l'Appendice F (APTU) à la Convention¹⁾

Article premier

Champ d'application

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

Article 2

Définitions

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

a) « voiture » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs:

b) « projet à un stade avancé de développement » désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré;

c) « substitution dans le cadre de la maintenance » désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective;

¹⁾ De tekst van de Bijlage bij het Aanhangsel is niet opgenomen, maar ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Zie ook Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking), *Pb.* EÜ L 191 van 18 juli 2008, blz. 1-45.

d) « prescription technique » désigne toute règle, autre qu'une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;

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

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

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

Article 3

But

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

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

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

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

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

§ 3 Dans la mesure du possible,

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

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

Article 4

Elaboration de normes techniques et de PTU

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

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

Article 5

Validation de normes techniques

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

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

- a) tout État partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire; l'article 3, § 2, est pris en compte;
- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

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

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

Article 6

Adoption de PTU

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

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

- a) tout État partie;

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

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

Article 7

Forme des demandes

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

Article 7a

Evaluation des conséquences

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

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

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

Article 8

PTU

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

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

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

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

- a) la PTU adoptée et notifiée;
- b) la date de son entrée en vigueur;
- c) la liste des États parties auxquels elle s'applique;
- d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

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

- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système);
- b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes;
- c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyen et/ou de véhicules;
- d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire;
- e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8;
- f) indiquer la stratégie de mise en oeuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme;
 - pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et
- g) précisent, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en oeuvre de la PTU.

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raison-

nable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en oeuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme « points ouverts ».

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

Article 8a

Lacunes constatées dans les PTU

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

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

b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

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

Article 9

Déclarations

§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'État, qui a fait une déclaration conformément au § 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10

Abrogation de l'Unité Technique

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

Article 11

Primauté des PTU

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques:

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RÍC),
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Article 12

Spécifications techniques nationales

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

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

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

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

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

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

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

Article 13

Tableau d'équivalence

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

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

§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

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

- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties;
- b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes;
- c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

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

Révision partielle de l'Appendice G (ATMF) à la Convention Modifications du texte

Article premier

Champ d'application

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

Article 2

Définitions

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

a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'évènements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction;

c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international;

d) « Commission d'experts techniques » désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention;

da) « entité adjudicatrice » désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en oeuvre d'un du projet;

e) « Etat partie » désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la Convention;

f) « déclaration » désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uni-

formes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU);

g) « élément de construction » ou « constituant » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel;

h) « entité chargée de la maintenance » (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires;

i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les soussystèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;

j) « incident » désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation;

k) « gestionnaire d'infrastructure » désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

m) « enquête » désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

n) « détenteur » désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13;

o) « fichier de maintenance » désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur;

p) « fichier de relevé de maintenance » désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;

q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

r) « points ouverts » désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU;

s) « autre matériel ferroviaire » désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui n'est pas un véhicule ferroviaire;

t) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public

– qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou

– qui assure uniquement la traction;

u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;

v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;

w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

x) « organisation régionale » désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties;

y) « renouvellement » désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;

ya) « RID » désigne l'Appendice C à la Convention;

z) « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS;

aa) « cas spécifique » désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires

exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers;

bb) « sous-système » désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction;

dd) « certificat technique » désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides;

ee) « fichier technique » désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s).

eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire;

ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU;

gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

Article 3

Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

- a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
- b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
- c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties conformément aux présentes Règles uniformes

a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et

b) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et

c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et

d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et

b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et

c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et

d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats

appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

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

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

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

Article 4

Procédure

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

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 - l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 - puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

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

Article 5

Autorité compétente

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

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

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires, y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

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

a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.

b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.

c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.

d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-

administratives liées aux évaluations; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.

- e) Le personnel responsable des évaluations possède
- une formation technique et professionnelle appropriée,
 - une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et
 - l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.

f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.

g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.

h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

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

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

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

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme

conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6

Validité des certificats techniques

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

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

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

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- b) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure
 ou
 - une dérogation.

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

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

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

b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU, les autorités compétentes des autres Etats peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

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

Le respect

- a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et
- c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

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

Article 6a

Reconnaissance de la documentation procédurale

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

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

Article 6b

Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

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

Article 7

Prescriptions applicables aux véhicules

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

- a) aux PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

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

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

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Article 7a

Dérogations

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

Article 8

Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

- a) aux dispositions contenues dans les PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

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

Article 10

Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 2 Une demande de certificat technique peut être faite par:

- a) le constructeur,
- b) une entreprise de transport ferroviaire,
- c) le détenteur du véhicule,
- d) le propriétaire du véhicule,
- e) le gestionnaire d'infrastructure.

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en oeuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

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

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

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

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
 - b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU
- et
- c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).

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

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

Article 10a

Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

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

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré

- a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux
 - prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou
- b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou
- c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

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

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission pré-

vues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés);

b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet;

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

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

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

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

Article 10b

Règles relatives aux évaluations et procédures

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

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

Article 11

Certificats techniques et déclarations

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

§ 2 Le certificat de type de conception:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s);
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
- b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat;
- c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance;
- d) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

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

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question

étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12

Modèles uniformes

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

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

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

Article 13

Registres

§ 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les inci-

dents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

§ 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

Article 14

Inscriptions et signes

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

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à

chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

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

Article 15

Maintenance

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

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

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

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

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

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

Article 16

Incidents, accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus

a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et

b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18

Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 3, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Dispositions transitoires

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

Article 20

Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les

parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

De Commissie van deskundigen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft tijdens haar zeventenveertigste zitting in Sofia en haar achtenveertigste zitting in Bern wijzigingen aangenomen van Aanhangsel C (RID) bij het Verdrag. De wijzigingen zijn op 30 juni 2010 ter kennis van de lidstaten gebracht. De Franse tekst van de wijzigingen luidt als volgt:

Appendice C¹⁾

Article premier

Au §1, lettre a), remplacer «États membres» par:
«États parties au RID».

Ajouter un nouvel article «1bis», libellé comme suit:

«Article 1bis

Définitions

Aux fins du présent Règlement et de son Annexe, le terme «État partie au RID» désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, §1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ce Règlement.»

Article 3

Remplacer «État membre» par:
«État partie au RID».

Article 5

Dans le titre de l'article 5, remplacer «bagages ou à bord des véhicules automobiles» par:
«bagages enregistrés ou à bord des véhicules».

¹⁾ De tekst van de wijzigingen van de Bijlage bij het Aanhangsel is niet opgenomen, maar ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Article 5, §1

[Le premier amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

À l'alinéa b), remplacer «bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à» par:

«bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules au sens de».

Article 5, §2

Modifier pour lire comme suit:

«§2 Les marchandises dangereuses ne peuvent être emportées comme colis à main ou être expédiées ou transportées en tant que bagages enregistrés ou à bord des véhicules que lorsqu'elles répondent aux conditions particulières de l'Annexe.».

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1981, 211 en rubriek J van *Trb.* 1991, 6, *Trb.* 1994, 160 en *Trb.* 1995, 240.

Zie *Trb.* 1992, 202 voor de vertaling van het wijzigingsprotocol van 20 december 1990 en *Trb.* 2002, 25 voor de vertaling van het wijzigingsprotocol van 3 juni 1999.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1985, 12 en rubriek J van *Trb.* 1995, 240.

De op 21 december 2009 ter kennis gebrachte wijzigingen van de artikelen 9 en 27 van het Verdrag en van de Aanhangsels E (CUI), F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag en de op 30 juni 2010 ter kennis gebrachte wijzigingen van Aanhangel C (RID) bij het Verdrag, waarover de verschillende commissies van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) besluiten nemen, behoeften ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

E. PARTIJGEGEVENS

VerdragZie *Trb.* 1980, 160 en rubriek F van *Trb.* 1985, 12.

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Albanië		01-06-84	T	01-05-85		
Algerije	23-12-80	28-11-91	R	01-03-92		
België	12-06-80	02-06-83	R	01-05-85		
Bosnië en Herzegovina		05-08-96	T	01-10-96		
Bulgarije	09-05-80	15-07-82	R	01-05-85		
Denemarken	09-05-80	18-06-81	R	01-05-85		
Duitsland	09-05-80	27-02-85	R	01-05-85		
Estland ¹⁾		20-08-08	T	01-01-09		
Finland	09-05-80	15-08-84	R	01-05-85		
Frankrijk	09-05-80	03-09-82	R	01-05-85		
Griekenland	13-05-80	23-09-86	R	01-11-86		
Hongarije	09-05-80	14-01-82	R	01-05-85		
Ierland	23-12-80	09-09-86	R	01-11-86		
Irak	22-09-80	08-11-84	R	01-05-85		
Iran	09-05-80	12-04-85	R	01-10-85		
Italië	09-05-80	01-03-85	R	01-05-85		
Joegoslavië (< 25-06-1991)		02-08-82	T	01-05-85		
Kroatië		30-09-92	T	01-12-92		
Letland		23-02-00	T	01-09-00		
Libanon	09-05-80	01-12-83	R	01-05-85		
Liechtenstein	22-05-80	30-01-85	R	01-05-85		
Litouwen		21-09-95	T	01-11-95		
Luxemburg	09-05-80	27-07-83	R	01-05-85		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Macedonië, Voormalige Joegoslavische Republiek		27-02-96	T	01-06-96		
Marokko	09-05-80	02-06-87	R	01-08-87		
Monaco		06-12-89	T	01-02-90		
Montenegro ¹⁾		21-12-09	T	01-07-10		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Saba – Aruba – Curaçao – Sint Maarten	09-05-80	15-01-82 – – – – – –	R	01-05-85 – – – – – –		
Noorwegen	09-05-80	12-09-84	R	01-05-85		
Oekraïne		11-09-03	T	01-01-04		
Oostenrijk	09-05-80	08-03-83	R	01-05-85		
Polen	09-05-80	07-01-85	R	01-05-85		
Portugal	11-12-80	07-07-86	R	01-11-86		
Roemenië	09-05-80	14-06-83	R	01-05-85		
Russische Federatie ¹⁾		21-08-08	T	01-02-10		
Servië		24-01-01	T	01-08-01		
Slovenië		15-12-92	T	01-02-93		
Slowakije		24-03-94	T	01-06-94		
Spanje	27-11-80	15-01-82	R	01-05-85		
Syrië	09-05-80	11-10-85	R	01-12-85		
Tsjechië		13-12-93	T	01-02-94		
Tsjechoslowakije (<01-01-1993)		28-01-83	T	01-05-85		
Tunesië	09-05-80	02-07-84	R	01-05-85		

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Turkije	29-12-80	20-06-85	R	01-10-85		
Verenigd Koninkrijk, het	09-05-80	10-05-83	R	01-05-85		
Zweden	09-05-80	25-03-85	R	01-05-85		
Zwitserland	09-05-80	08-11-83	R	01-05-85		
<p>* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend</p>						

1) Toetreding tot COTIF in de versie van het wijzigingsprotocol van 3 juni 1999.

Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

Albanië, 1 juni 1984

The People's Socialist Republic of Albania declares that, when submitting a dispute to arbitration, it is necessary to have the agreement of all parties to the dispute for each individual case.

The railways of the People's Socialist Republic of Albania are only open for the international carriage of goods.

The accession of the People's Socialist Republic of Albania will become effective after the Albanian railways have been linked to the international railway network.

Albanië, 28 september 2000

1. By virtue of § 3 of Article 12 of the Convention, Albania does not consider itself bound by the provisions of § 1 and § 2 of this Article.
2. Reservation in accordance with Article 28 § 3.

Albanië, 2 september 2005

From 2 September 2005, Albania has also made the international carriage of passengers subject to the COTIF regime.

België, 14 augustus 2007

Pending the outcome of negotiations concerning Community accession to COTIF, Belgium will not apply the following Appendices of COTIF:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention);

– The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Bulgarije, 29 november 2004

In accordance with Article 42 § 1 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as modified by the Protocol of 3 June 1999, the Republic of Bulgaria declares that it will not apply in their entirety the following of the Appendices to the Convention:

- Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention);
- Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention);
- Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Denemarken, 29 september 2004

Pending the outcome of discussions concerning Community accession to COTIF, the Kingdom of Denmark will not apply the following appendices of COTIF:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Duitsland, 5 september 2003

The Federal Republic of Germany herewith submits the following declaration in accordance with Article 42 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as amended by the Modification Protocol of 3 June 1999:

The Federal Republic of Germany will not apply the whole of the following Appendices to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as amended by the Modification Protocol of 3 June 1999:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)

- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Estland, 20 augustus 2008

Pursuant to Article 24 of the Convention and paragraph 6 of Article 1 of Appendix A «Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail» (CIV) to the Convention, the Republic of Estonia will apply Appendix A to the Convention to the international carriage of passengers by rail performed only on the railway line Tallin-Tapa-Valga in both directions.

Pursuant to Articles 3 and 24 of the Convention and paragraph 6 of Article 1 of Appendix B “Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail” (CIM) to the Convention, the Republic of Estonia will apply Appendix B to the Convention to the international carriage of goods by rail performed only on the railway line Tallin-Tapa-Valga in both directions and the point of departure or the point of destination of which is situated on the territory of a state, with whom it has not been agreed otherwise regarding such carriage.

Under paragraph 1 of Article 2 of Appendix A “Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail” (CIV) to the Convention, the Republic Estonia will exercise the right not to apply Article 30 of Appendix A concerning the liability of a railway undertaking in case of death of, or personal injury, to a passenger involved in an accident occurring on the territory of Estonia, when the passenger is a national of the Republic of Estonia or has his usual place of residence in the Republic of Estonia.

The Republic of Estonia will not apply Appendices E, F and G to the Convention.

Finland, 15 augustus 1984

In accordance with Article 3 of Appendix A to the Convention (Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail, CIV), Finland reserves the right not to apply to passengers involved in accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning the liability of the railway in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are Finnish nationals or have their usual place of residence in Finland.

Finland, 4 augustus 2004

In accordance with Article 42.1 of the COTIF Convention, any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. (...) In view of the above, and taking

into account Article 3.2 of the COTIF Convention, the Government of Finland declares that the Republic of Finland will not apply the following appendices of the COTIF Convention:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Frankrijk, 29 mei 2006

Pending the outcome of discussions concerning Community accession to COTIF, France will not apply the following appendices of COTIF during a transitional period:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Griekenland, 2 juni 2008

In accordance with Article 42 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as modified by the Protocol of 3 June 1999, the Hellenic Republic declares that it will not apply the following COTIF Appendices:

- Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Hongarije, 18 december 2006

Whereas in accordance with Article 42.1 of the COTIF Convention, any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention;

(...)

Whereas in view of the above, and taking into account Article 3.2 of the COTIF Convention, the National Assembly of the Republic of Hungary has given the authorization in Act LXXVII of 2006 on the promulgation of the Protocol of Vilnius, adopted on the 9th October 2006, to make a declaration to the COTIF Convention to the above effect;

I, Kinga Göncz, Minister for Foreign Affairs hereby declare, that the Republic of Hungary shall not apply the following appendices of the COTIF Convention:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Irak, 8 november 1984

The Republic of Iraq is not to be considered bound by the text of § 1 of Article 12 of the Convention, which provides that any dispute between the contracting parties about the interpretation or application of this Convention can be referred to a court of arbitration on the request of one of the parties, since disputes of this nature can only be subjected to arbitration with the agreement of all the parties to the dispute on each occasion separately, and this in application of paragraph 3 of Article 12 of the Convention.

There shall not be applied all the provisions of the Convention concerning the responsibility of the railways in the case of the death of or injury to passengers in the case of citizens of the Republic of Iran and citizens of other states customarily resident in Iraq if they are victims of accidents occurring within Iraqi territory.

The ratification of the Republic of Iraq does not signify in any manner recognition of what is called “Israel” and does not lead to the entry of Iraq into dealings with it on matters contained in the Convention and the Protocol.

Iran, 12 april 1985

The Islamic Republic of Iran reserves the right, in accordance with Article 3 § 1 of Annex A to the Convention, not to apply the provisions on civil liability of railways in the case of death of, or personal injury to, passengers, when the accident occurs in its territory and the passenger is an Iranian national or is habitually resident in Iran.

Letland, 23 februari 2000

In accordance with Article 3 of Appendix A to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 1980, the Republic of Lat-

via reserves the right not to apply to passengers involved in accidents occurring in the territory of the Republic of Latvia the provisions concerning the liability of the railway in case of death of or personal injury to passengers, when such passengers are nationals of or have their usual place of residence in the Republic of Latvia.

In accordance with Paragraph 1 of Article 2 of the Uniform Rules of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention concerning International Carriage revised by Protocol of 3 June 1999) the Republic of Latvia declares that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

In accordance with Paragraph 1 of 42 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as revised by Protocol of 3 June 1999 the Republic of Latvia declares that it will not apply the Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention), the Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention) and the Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Litouwen, 10 november 2003

The Seimas of the Republic of Lithuania, invoking paragraph 1 of Article 42 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as modified by the Protocol of 3 June 1999, declares that the Republic of Lithuania will not apply “CUI” – Appendix E to the Convention, “APTU” – Appendix F to the Convention, and “ATMF” – Appendix G to the Convention until these Appendices are aligned with the legal acts of the European Community.

Luxemburg, 29 juni 2006

Pending the outcome of discussions concerning Community accession to COTIF, the Grand Duchy of Luxembourg will not apply the following appendices of COTIF during a transitional period:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Nederlanden, het Koninkrijk der, 29 juni 2006

Pending the outcome of discussions concerning Community accession to COTIF, the Kingdom of the Netherlands will not apply the following appendices of COTIF:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

The Netherlands assume that the negotiations on the EU's accession to OTIF can be concluded rapidly and with agreement on outstanding subjects that could represent a contradiction between EU legislation and COTIF. The Netherlands therefore consider the non-application of the sections referred to as temporary, until 1 January 2008 at the latest.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 21 december 2006

Declares, in conformity with the provisions of Article 42 of the Convention on International Carriage by Rail (COTIF), done on 9 May 1980 and revised by the Protocol of Vilnius, done on 3 juni 1999, that the Kingdom of the Netherlands:

- referring to its declaration of 29 June 2006 not to apply the appendices CUI, APTU and ATMF of COTIF;
 - taking into account that the abovementioned declaration was limited in time until 1 January 2008;
 - considering the progress in the revision of the appendices involved and the progress in the negotiations between the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) and the European Union (EU) about the accession of the EU to OTIF;
- will not apply the appendices CUI, APTU and ATMF until 1 January 2009.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 14 december 2007

Declares, in conformity with the provisions of Article 42 of the Convention on International Carriage by Rail (COTIF), done on 9 May 1980 and revised by the Protocol of Vilnius, done on 3 June 1999, that the Kingdom of the Netherlands:

- referring to its declaration of 29 June 2006 and 21 December 2006 not to apply the appendices CUI, APTU and ATMF of COTIF;
- taking into account that the declaration of 21 December 2006 was limited in time until 1 January 2009;
- considering the stage of the revision of the appendices involved and the stage of the negotiations between the Intergovernmental Organisa-

tion for International Carriage by Rail (OTIF) and the European Union (EU) about the accession of the EU to OTIF; will not apply the appendices CUI, APTU and ATMF until 1 January 2010.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 23 december 2008

Declares, in conformity with the provisions of Article 42 of the Convention on International Carriage by Rail (COTIF), done on 9 May 1980 and revised by the Protocol of Vilnius, done on 3 June 1999, that the Kingdom of the Netherlands:

- referring to its declaration of 29 June 2006, 21 December 2006 and 14 December 2007 not to apply the appendices CUI, APTU and ATMF of COTIF;
- taking into account that the declaration of 14 December 2007 was limited in time until 1 January 2010;
- considering the stage of the revision of the appendices involved and the developments in relation to the accession of the European Union (EU) to the Organisation for International Carriage by Rail (OTIF); will not apply the appendices CUI, APTU and ATMF until 1 January 2011.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 21 december 2009

Declares, in conformity with the provisions of Article 42 of the Convention on International Carriage by Rail (COTIF), done on 9 May 1980 and revised by the Protocol of Vilnius, done on 3 June 1999, that the Kingdom of the Netherlands:

- referring to its declaration of 29 June 2006, 21 December 2006, 14 December 2007 and December 2008 not to apply the appendices CUI, APTU and ATMF of COTIF;
- taking into account that the declaration of December 2008 was limited in time until 1 January 2011;
- considering the stage of the revision of the appendices involved and the developments in relation to the accession of the European Union (EU) to the Organisation for International Carriage by Rail (OTIF); will not apply the appendices CUI, APTU and ATMF until 1 January 2012.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 22 december 2010

Declares, in conformity with the provisions of Article 42 of the Convention on International Carriage by Rail (COTIF), done on 9 May 1980 and revised by the Protocol of Vilnius, done on 3 June 1999, that the Kingdom of the Netherlands:

- referring to its declaration of 29 June 2006, 21 December 2006, 14 December 2007, 23 December 2008 and 21 December 2009 not to apply the appendices CUI, APTU and ATMF of COTIF;
- taking into account that the declaration of December 2009 was limited in time until 1 January 2012;

– considering the stage of the revision of the appendices involved and the developments in relation to the accession of the European Union (EU) to the Organisation for International Carriage by Rail (OTIF); will not apply the appendices CUI, APTU and ATMF until 1 January 2013.

Norwegen, 22 december 2006

The Government of Norway hereby makes the following declaration to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999: In accordance with Article 42 of the Convention, Norway will not apply Appendices E (CUI), F (APTU), G (ATMF) of the Convention.

Oekraïne, 11 september 2003

1. By virtue of § 3 of Article 12 of the Convention, Ukraine does not consider itself bound by the provisions of § 1 and § 2 of this Article.
2. In accordance with § 1 of Article 3 of Appendix A to the Convention (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)), the Ukraine reserves the right not to apply the provisions of this Convention to passengers involved in accidents occurring on the territory of the Ukraine when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, the Ukraine.

Oekraïne, 26 oktober 2007

Reservation in accordance with Article 28 § 3.

According to Article 1 § 6 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention) and according to Article 1 § 6 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM – Appendix B to the Convention), the Ukraine will apply these Uniform Rules to the following parts of the railway infrastructure in the Ukraine:

- Halmeu / Dyakovo – Batyovo – Chop / Cierna nad Tisou and Chop / Zahony -112 km;
- Epereszke / Batyovo – Mukacheve – 34 km;
- Medyka / Mostiska II – Mostiska I – 13 km;
- Dorohusk / Yagodina – Kovel – 66 km;
- Dornesti / Vadul – Siret – 7 km.

1) According to paragraph 1 of Article 2 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention), the Ukraine reserves its right not to apply to passengers who become victims of an accident on the territory of the Ukraine the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, if they are nationals of the Ukraine or if the Ukraine is their permanent place of residence;

2) according to paragraph 1 of Article 2 of the Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention), the Ukraine reserves its right not to apply the whole of the provisions on liability in case of corporal injuries to the victims of an accident which occurs in the territory of the Ukraine, if the victims are nationals of the Ukraine or if the Ukraine is their permanent place of residence.

Oostenrijk, 8 maart 1983

The Republic of Austria reserves the right, in accordance with Article 3 § 1 of Annex A to the Convention, not to apply the provisions regarding the civil liability of railways in the case of death of or personal injury to passengers where the accident occurs in its territory and the passenger is an Austrian national or is normally resident in Austria.

Oostenrijk, 22 januari 2004

In accordance with Article 2 § 1 of Appendix A of COTIF and in accordance with Article 2 § 1 of Appendix E of COTIF in the version of the Annex to this Protocol, the Republic of Austria reserves the right not to apply the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers when the accident has occurred on its territory and when such passengers are Austrian nationals or have their usual place of residence in Austria.

Until the date of entry into force of the accession of the European Community to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9.5.1980, as amended by the Modification Protocol of 3.6.1999, the Republic of Austria will not apply the following Appendices:

- Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Polen, 7 januari 1985

The People's Republic of Poland declares, pursuant to Article 3 § 1 of the CIV Uniform Rules, that it will not apply the whole of the provisions concerning the civil liability of the railway in case of death of, or personal injury to, passengers when the accident occurs in the territory of the People's Republic of Poland and the passenger is a Polish national or has his usual place of residence in Poland.

Polen, 3 maart 2003

In accordance with Article 42 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as amended by the Protocol of Vilnius (the Modification Protocol) of 3 June 1999, I hereby declare on behalf of the Republic of Poland that:

1. The Republic of Poland will not apply the whole of the provisions of the following Appendices to the COTIF Convention:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

2. The Republic of Poland assumes that the negotiations on detailed provisions of the Appendices in question and progress in negotiations between the International Organization for International Carriage by Rail OTIF and the European Community concerning Community accession to the COTIF Convention will promptly result in an agreement on harmonizing the EU legislation with COTIF.

3. Therefore the Republic of Poland declares the temporary non-application of the aforementioned Appendices to the COTIF Convention, i.e. until 31 December 2011.

Portugal, 7 juli 1986

1. In accordance with Article 12 § 3 of COTIF, the recourse to the arbitration will not be admitted for the settlement of disputes arising from the application of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules in accordance with § 2 of this Article.

2. In accordance with Article 3 § 1 of the CIV Uniform Rules, the whole provisions concerning the liability of the railway will not apply in case of death of or personal injury to passengers where the accident occurs in portuguese territory and the passenger is an Portuguese national or is normally resident in Portugal.

Portugal, 7 april 2005

1. By virtue of § 3 of Article 12 of the Convention, the Republic of Portugal does not consider itself bound by the provisions of § 1 and § 2 of this Article.

2. Reservation in accordance with Article 28 § 3.

Pending the outcome of discussions concerning Community accession to COTIF, the Republic of Portugal has decided to enter reservations according to article 42 of COTIF 1999 (Protocol of Vilnius) which

entered into force on the 1st of July 2006 with regard to the following Appendices:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Therefore the Republic of Portugal will provisionally not apply the Appendices mentioned above.

Roemenië, 14 juni 1983

a) The Socialist Republic of Romania declares that it does not deem itself bound by the provisions of Article 12 § 1 of the Convention, which state that any dispute between the contracting parties concerning the interpretation or application of the Convention may be referred for settlement by arbitration at the request of one of the parties. The Socialist Republic of Romania considers that such disputes may be referred to arbitration only with the agreement, in each individual case, of all the parties to the dispute.

b) The Socialist Republic of Romania declares that it does not deem itself bound by provisions of those of the Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail which relate to the liability of the railway in case of death of or personal injury to passengers involved in accidents occurring in its territory, where such passengers are Romanian citizens or have their usual place of residence in the Socialist Republic of Romania.

Roemenië, 8 maart 2002

1. By virtue of § 3 of Article 12 of the Convention, Romania does not consider itself bound by the provisions of § 1 and § 2 of this Article.

2. Reservation in accordance with Article 28 § 3.

In accordance with the provisions of Article 42 of COTIF, Romania will not apply the following Appendices to COTIF:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention);
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Russische Federatie, 21 augustus 2008

In accordance with Article 28 § 3 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF), the Russian Federation reserves the right not to apply § 1 and § 2 of Article 28 of COTIF.

In accordance with Article 1 § 6 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM) (Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)), the Russian Federation will apply Appendix B to the carriage performed on the parts of the railway infrastructure from the landing stage of the ferry terminal Baltiysk to the near-port railway station Baltiysk (2.84 km) and from the landing stage of the ferry terminal Ust-Luga to the near-port railway station Luzhskaya (1.745 km).

In accordance with Article 42 § 1 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF), the Russian Federation reserves the right not to apply the Appendices A, C, D, E, F, G to COTIF.

Slovenië, 10 februari 2004

Pursuant to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF), the Republic of Slovenia hereby declares that, pending the outcome of discussions concerning Community accession to COTIF, it will not apply the following appendices of COTIF:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of railway Material used in International Traffic (AMTF – Appendix G to the Convention).

Slowakije, 24 maart 1994

The Czech Republic and the Slovak Republic, successor states of Czechoslovakia, maintained the reservations expressed by Czechoslovakia, however provided that the reservation in accordance with Article 3, §1 of Appendix A concerns respectively Czech or Slovak nationals and people with their usual place of residence in the Czech Republic or the Slovak Republic.

Slowakije, 11 juni 2004

1. By virtue of § 3 of Article 12 of the Convention, Slovakia does not consider itself bound by the provisions of § 1 and § 2 of this Article.

2. Reservation in accordance with Article 28 § 3.

Pending the outcome of discussions concerning Community accession to COTIF, the Slovak Republic will not apply the following appendices of COTIF:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Spanje, 18 juni 2002

In accordance with Article 42 of COTIF, Spain declares that it will not apply the following Appendices:

- The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
- The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention).

Tsjechië, 13 december 1993

The Czech Republic and the Slovak Republic, successor states of Czechoslovakia, maintained the reservations expressed by Czechoslovakia, however provided that the reservation in accordance with Article 3, §1 of Appendix A concerns respectively Czech or Slovak nationals and people with their usual place of residence in the Czech Republic or the Slovak Republic.

Tsjechië, 22 december 2003

1. By virtue of § 3 of Article 12 of the Convention, the Czech Republic does not consider itself bound by the provisions of § 1 and § 2 of this Article.

2. Reservation in accordance with Article 28 § 3.

In accordance with Article 42 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999, the Czech Republic makes the reservation that it will not apply the following Appendices to the Convention:

- CUI – Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic – Appendix E to the Convention;
- APTU – Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic – Appendix F to the Convention;

– AMTF – Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic – Appendix G to the Convention.

Tsjechoslowakije (<01-01-1993), 28 januari 1983

The Czechoslovak Socialist Republic, in accordance with Article 12, § 3 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF), concluded at Berne on 9 May 1980, will not apply Article 12, § 1 thereof and, in accordance with Article 3, § 1 of Appendix A – CIV Uniform Rules, will not apply to passengers involved in accidents occurring in its territory the whole of the provision concerning the liability of the railway in case of death or of personal injury to passengers, when such passengers are nationals of the Czechoslovak Socialist Republic or have their usual place of residence in the Czechoslovak Socialist Republic.

Verenigd Koninkrijk, het, 29 juni 2006

(...)

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland declares, pursuant to article 42 of the Convention, that it will not apply the following Appendices to the Convention:-

- (i) Appendix E – “CUI” – Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic.
- (ii) Appendix F including its Annexes – “APTU” – Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic.
- (iii) Appendix G – “ATMF” – Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic.

Zweden, 25 maart 1985

Sweden declares, pursuant to Article 3 § 1 of the CIV Uniform Rules, that it will not apply the whole of the provisions concerning the liability of the railway in case of death of, or personal injury to, passengers where the accident occurs in its territory and the passengers are Swedish nationals or have their usual place of residence in Sweden.

Protocol van 20 december 1990

Zie rubriek E van *Trb.* 1991, 142 en rubriek F van *Trb.* 1992, 202.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Albanië		23-10-91	T	01-11-96		
Algerije		26-03-93	T	01-11-96		
België	20-12-90	29-09-97	R	29-10-97		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Bosnië en Herzegovina		05-08-96	T	01-11-96		
Bulgarije	20-12-90	17-05-93	R	01-11-96		
Denemarken	20-12-90	10-12-91	R	01-11-96		
Duitsland	20-12-90	30-04-93	R	01-11-96		
Finland	20-12-90	02-09-91	R	01-11-96		
Frankrijk	21-12-90	08-10-91	R	01-11-96		
Griekenland	20-12-90	10-07-96	R	01-11-96		
Hongarije	20-12-90	01-10-96	R	01-11-96		
Ierland	20-12-90					
Irak		26-02-03	T	20-04-03		
Iran	20-12-90	13-10-94	R	01-11-96		
Italië	20-12-90	07-08-95	R	01-11-96		
Joegoslavië (< 25-06-1991)	20-12-90					
Kroatië		30-09-92	T	01-11-96		
Liechtenstein	20-12-90	10-08-95	R	01-11-96		
Litouwen		22-09-95	T	01-11-96		
Luxemburg	20-12-90	02-06-94	R	01-11-96		
Macedonië, Voormalige Joegoslavische Republiek		27-02-96	T	01-11-96		
Marokko	20-12-90					
Monaco	17-04-91	08-06-98	R	08-07-98		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Saba – Aruba – Curaçao	20-12-90	03-06-92 – – – – –	R	01-11-96 – – – – –		

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
– Sint Maarten		–		–		
Noorwegen	20-12-90	01-07-92	R	01-11-96		
Oostenrijk	20-12-90	07-02-92	R	01-11-96		
Polen	20-12-90	05-10-95	R	01-11-96		
Portugal		21-04-97	T	21-05-97		
Roemenië	20-12-90	21-04-92	R	01-11-96		
Slovenië		15-12-92	T	01-11-96		
Slowakije		24-03-94	T	01-11-96		
Spanje	20-12-90	23-09-92	R	01-11-96		
Syrië	20-12-90					
Tsjechië		13-12-93	T	01-11-96		
Tsjechoslowakije (<01-01-1993)	20-12-90	09-07-92	R			
Tunesië	13-03-91	07-11-96	R	07-12-96		
Turkije	20-12-90	28-06-94	R	01-11-96		
Verenigd Koninkrijk, het	20-12-90	06-10-94	R	01-11-96		
Zweden	20-12-90	11-04-94	R	01-11-96		
Zwitserland	20-12-90	29-08-95	R	01-11-96		

* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrchtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

Protocol van 3 juni 1999

Zie rubriek E van *Trb.* 2000, 70 en rubriek F van *Trb.* 2002, 25.

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Albanië		28-09-00	T	01-07-06		
Algerije	22-12-99	04-02-03	R	01-07-06		
België	03-06-99	14-08-07	R	14-08-07		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In- werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Bosnië en Herzegovina	03-06-99	16-05-06	R	01-07-06		
Bulgarije	03-06-99	29-11-04	R	01-07-06		
Denemarken	03-06-99	29-09-04	R	01-07-06		
Duitsland	03-06-99	05-09-03	R	01-07-06		
Estland		20-08-08	T	01-01-09		
Finland	28-10-99	04-08-04	R	01-07-06		
Frankrijk	23-12-99	29-05-06	R	01-07-06		
Griekenland	03-06-99	02-06-08	R	02-06-08		
Hongarije	03-06-99	15-04-04	R	01-07-06		
Iran		15-06-04	R	01-07-06		
Italië	03-06-99					
Kroatië	03-06-99	09-03-01	R	01-07-06		
Letland		23-02-00	T	01-07-06		
Libanon	20-12-99					
Liechtenstein	03-06-99	13-05-03	R	01-07-06		
Litouwen	03-06-99	10-11-03	R	01-07-06		
Luxemburg	03-06-99	29-06-06	R	01-07-06		
Macedonië, Voormalige Joegoslavische Republiek		26-02-01	T	01-07-06		
Marokko	28-10-99					
Monaco		11-07-00	T	01-07-06		
Montenegro		21-12-09	T	01-07-10		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Saba – Aruba	15-12-99	11-09-02 – – – –	R	01-07-06 – – – –		

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
– Curaçao – Sint Maarten		– –		– –		
Noorwegen	20-12-99	27-01-05	R	01-07-06		
Oekraïne		26-10-07	T	01-11-07		
Oostenrijk	03-06-99	22-01-04	R	01-07-06		
Polen	03-06-99	03-03-03	R	01-07-06		
Portugal	09-12-99	07-04-05	R	01-07-06		
Roemenië	03-06-99	08-03-02	R	01-07-06		
Russische Federatie		21-08-08	T	01-02-10		
Servië		24-01-01	T	01-07-06		
Slovenië	15-12-99	10-02-04	R	01-07-06		
Slowakije	03-06-99	11-06-04	R	01-07-06		
Spanje	03-06-99	18-06-02	R	01-07-06		
Syrië	03-06-99	04-07-05	R	01-07-06		
Tsjechië	03-06-99	22-12-03	R	01-07-06		
Tunesië	28-10-99	31-08-00	R	01-07-06		
Turkije	30-12-99	03-04-06	R	01-07-06		
Verenigd Koninkrijk, het	03-06-99	29-06-06	R	01-07-06		
Zweden	03-06-99					
Zwitserland	03-06-99	07-05-02	R	01-07-06		

* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1985, 12 en rubriek J van *Trb.* 1991, 6 en *Trb.* 1995, 240.

De op 21 december 2009 ter kennis gebrachte wijzigingen van de artikelen 9 en 27 van het Verdrag en van de Aanhangsels E (CUI), F

(APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag zijn ingevolge artikel 35, tweede en derde lid, van het Verdrag op 1 december 2010 in werking getreden. In overeenstemming met artikel 35, vierde lid, van het Verdrag heeft Monaco bezwaar gemaakt tegen een wijziging van Aanhangsel G en om die reden wordt de toepassing van dit Aanhangsel volledig geschorst voor verkeer met Monaco.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, gelden de wijzigingen van de artikelen 9 en 27 alleen voor Nederland (het Europese deel) en zullen de wijzigingen van de Aanhangsels E (CUI), F (APTU) en G (ATMF) vooralsnog niet gelden in verband met de verklaring afgelegd ingevolge artikel 42 van het Verdrag.

De op 30 juni 2010 ter kennis gebrachte wijzigingen van Aanhangsel C (RID) bij het Verdrag zijn ingevolge artikel 35, derde lid, van het Verdrag op 1 januari 2011 in werking getreden.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, gelden de wijzigingen alleen voor Nederland (het Europese deel).

J. VERWIJZINGEN

Zie voor verwijzingen en andere verdragsgegevens *Trb.* 1980, 160, *Trb.* 1981, 211, *Trb.* 1985, 12, *Trb.* 1986, 66, *Trb.* 1987, 192, *Trb.* 1989, 176, *Trb.* 1991, 6, *Trb.* 1993, 15, *Trb.* 1994, 160, *Trb.* 1995, 240 en *Trb.* 1997, 18.

Verbanden

Het Verdrag wordt gewijzigd door:

Titel : Protocol 1990 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980; Bern, 20 december 1990

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 16

Het Verdrag wordt herzien door:

Titel : Protocol van 3 juni 1999 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 (Protocol 1999); Vilnius, 3 juni 1999

Tekst : *Trb.* 2000, 70 (Frans)
Trb. 2002, 25 (vertaling)

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 17

Eventuele toekomstige gegevens van bovengenoemde Protocollen van 20 december 1990 en 3 juni 1999 zullen worden gepubliceerd in Tractatenbladen van het onderhavige Verdrag van 9 mei 1980.

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat de op 21 december 2009 ter kennis gebrachte wijzigingen van de artikelen 9 en 27 van het Verdrag en van de Aanhangsels E (CUI), F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag en de op 30 juni 2010 ter kennis gebrachte wijzigingen van Aanhangsel C (RID) bij het Verdrag zullen zijn bekendgemaakt in Nederland op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *derde* februari 2011.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

U. ROSENTHAL