

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2012 Nr. 89

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 tot stand gekomen Protocol, waarvan de Franse tekst is geplaatst in *Trb.* 2000, 70.

Het Verdrag en de Aanhangsels zijn daarna opnieuw gewijzigd; zie *Trb.* 2011, 15.

Zie voor twee- of meerzijdige akkoorden die tot stand zijn gekomen op grond van paragraaf 1.5.1 en paragraaf 5.4.1.4.1 van Aanhangsel C (RID) bij het Verdrag: www.otif.org/en/dangerous-goods/rid-references-on-the-otif-website.html?type=98.

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.

De vertaling van 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 (ATMT) bij het Verdrag, luidt als volgt:

Wijzigingen van de artikelen 9 en 27 van het Verdrag

Wijzigingen van de tekst

TITEL II

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 9

Rekeneenheid

1. § 4 wordt geschrapt.
2. §§ 5 en 6 worden §§ 4 en 5.
3. § 4 (voorheen § 5) luidt als volgt:

„§ 4 Telkens wanneer in hun berekeningsmethode of in de waarde van hun nationale munteenheid in verhouding tot de rekeneenheid een wijziging optreedt, delen de Staten hun berekeningsmethode volgens § 3 mee aan de Secretaris-Generaal.

De Secretaris-Generaal geeft van deze mededelingen kennis aan de Lidstaten.”

TITEL IV

FINANCIËN

Artikel 27

Controle van de boekhouding

1. §§ 3, 5, 6, 8 en 10 worden geschrapt.
 2. § 4 wordt § 3.
 3. § 7 wordt § 4.
 4. § 9 wordt § 5.
-

Wijzigingen van de tekst – CUI/Aanhangsel E

TITEL I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 3

Begripsomschrijvingen

Onderdelen b., c., f. en g. worden als volgt gewijzigd:

(Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen wordt verstaan onder)

b. „beheerder”, degene die een spoorweginfrastructuur beschikbaar stelt en verantwoordelijkheden draagt overeenkomstig de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat waarin de infrastructuur zich bevindt;

c. „vervoerder”, degene die per spoor personen of goederen vervoert in het internationale verkeer volgens de Uniforme Regelen CIV of de Uniforme Regelen CIM en die een vergunning heeft overeenkomstig de wetten en voorschriften ter zake van de afgifte en erkenning van vergunningen die van kracht zijn in de Staat waar deze persoon deze activiteiten verricht;

f. „vergunning” de goedkeuring die door een Staat is verleend aan een spoorwegonderneming overeenkomstig de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat die haar hoedanigheid als vervoerder erkent;

g. „veiligheidscertificaat”, het document waaruit, overeenkomstig de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat waarin de infrastructuur zich bevindt, ten aanzien van de vervoerder blijkt dat,

- de interne organisatie van de onderneming alsook
- het in te zetten personeel en de te gebruiken voertuigen op de infrastructuur,

voldoen aan de gestelde veiligheidseisen teneinde op deze infrastructuur een dienst zonder gevaar te waarborgen.

TITEL II

GEBRUIKSOVEREENKOMST

Artikel 5

Inhoud en vorm

§§ 1 en 2 worden als volgt gewijzigd:

„§ 1 De betrekkingen tussen de beheerder en de vervoerder of elke andere persoon die, overeenkomstig de wetten en voorschriften die van

kracht zijn in de Staat waarin de infrastructuur zich bevindt, gemachtigd is een dergelijke overeenkomst aan te gaan, worden geregeld in een gebruiksovereenkomst.

§ 2 De overeenkomst regelt de nodige details voor het vaststellen van de administratieve, technische en financiële voorwaarden voor het gebruik.”

Na artikel 5 wordt een nieuw artikel 5bis ingevoegd dat luidt als volgt:

„Artikel 5bis

Wetgeving die onverlet blijft

§ 1 De bepalingen van artikel 5 alsmede die van de artikelen 6, 7 en 22 laten de verplichtingen waaraan de partijen bij de gebruiksovereenkomst van de infrastructuur moeten voldoen uit hoofde van de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat waarin de infrastructuur zich bevindt, onverlet; hetzelfde geldt, in voorkomend geval, voor het gemeenschapsrecht.

§ 2 De bepalingen van de artikelen 8 en 9 laten de verplichtingen waaraan de partijen bij de gebruiksovereenkomst van de infrastructuur moeten voldoen in een Lidstaat van de Europese Gemeenschap of in een Staat waar het gemeenschapsrecht van toepassing is uit hoofde van internationale overeenkomsten met de Europese Gemeenschap, onverlet.

§ 3 De bepalingen van §§ 1 en 2 betreffen in het bijzonder:

- tussen spoorwegondernemingen of gemachtigde aanvragers en infrastructuurbeheerders te sluiten overeenkomsten,
- het verstrekken van vergunningen,
- veiligheidscertificering,
- verzekering,
- tarifiering, daarbij inbegrepen prestatieregelingen teneinde vertragingen en verstoringen tot een minimum te beperken en de prestaties van het spoorwegnetwerk te verbeteren,
- schadevergoedingsregelingen ten gunste van klanten en
- regeling van geschillen.”

Artikel 6

Bijzondere verplichtingen van de vervoerder en de beheerder

§ 1 – Redactionele wijziging die slechts de Engelse tekst betreft.

Artikel 7

Duur van de overeenkomst

§ 1 wordt geschrapt, §§ 2 tot en met 6 worden dienovereenkomstig hernummerd en de titel wordt als volgt gewijzigd:
„Einde van de overeenkomst”.

Gedeeltelijke herziening van Aanhangsel F (APTU) bij het Verdrag

Artikel 1

Toepassingsgebied

Deze Uniforme Regelen leggen de procedure vast voor de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften (UTP) voor het spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in het internationaal verkeer.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen, hun Bijlage(n) en de UTP's wordt aanvullend op de uitdrukkingen omschreven in artikel 2 van de ATMF, verstaan onder de uitdrukking:

a. „rijtuig”, een spoorvoertuig dat niet voorzien is van tractiemiddelen en dat bestemd is voor het vervoer van reizigers; de uitdrukking omvat mede een bagagewagen die bedoeld is om in een reizigerstrein te worden vervoerd;

b. „project in een vergevorderd ontwikkelingsstadium”: elk project waarvan de plannings/constructiefase zodanig is gevorderd dat elke wijziging van de technische specificaties voor de betrokken Verdragsstaat onaanvaardbaar is. Een dergelijke belemmering kan juridisch, contractueel, economisch, financieel, sociaal of milieukundig van aard zijn en moet voldoende worden aangetoond;

c. „vervanging in het kader van onderhoud”: elke vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

d. „technisch voorschrift”, elke in de UTP's opgenomen regel, die geen technische norm is, die betrekking heeft op de constructie, de exploitatie, het onderhoud, de veiligheid of op een procedure met betrekking tot het spoorwegmaterieel;

e. „technische norm”, een vrijwillige standaard die is aangenomen door een erkend internationaal normalisatie-instituut volgens de voor haar geldende procedures;

f. „tractievoertuig”, een spoorvoertuig dat voorzien is van tractiemiddelen;

g. „wagen”, een spoorvoertuig dat niet is voorzien van tractiemiddelen en dat bestemd is voor het vervoer van goederen.

Artikel 3

Doel

§ 1 De verbindendverklaring van technische normen betreffende het spoorwegmaterieel en de aanneming van UTP's die van toepassing zijn op het spoorwegmaterieel hebben tot doel:

a. het vergemakkelijken van het vrije verkeer van voertuigen en het vrije gebruik van ander spoorwegmaterieel in het internationaal verkeer;

b. een bijdrage te leveren aan de veiligheid, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid in het internationaal verkeer;

c. rekening te houden met de bescherming van het milieu en de volksgezondheid.

§ 2 Bij de verbindendverklaring van technische normen of de aanneming van UTP's wordt alleen rekening gehouden met hetgeen op internationaal niveau is uitgewerkt.

§ 3 Voor zover mogelijk:

a. moet de interoperabiliteit van de technische systemen en onderdelen die nodig zijn in het internationaal verkeer worden verzekerd;

b. zijn de technische normen en de UTP's prestatiegericht; in voorkomend geval bevatten zij varianten.

Artikel 4

Ontwikkeling van technische normen en UTP

§ 1 De ontwikkeling van technische normen betreffende het spoorwegmaterieel en de normalisatie van industriële producten en procedures is het werkterrein van erkende nationale en internationale normalisatie-instituten.

§ 2 De ontwikkeling van UTP's behoort tot het werkterrein van de Commissie van technisch deskundigen, bijgestaan door ad hoc werkgroepen en de Secretaris-Generaal op basis van aanvragen ingediend in overeenstemming met artikel 6.

Artikel 5

Verbindendverklaring van technische normen

§ 1 De Commissie van technisch deskundigen beslist of een technische norm of onderdelen daarvan verbindend worden verklaard in overeenstemming met de procedure neergelegd in de artikelen 16, 20 en 33, § 6, van het Verdrag. De beslissingen treden in werking volgens artikel 35, §§ 3 en 4, van het Verdrag.

§ 2 Een verzoek om verbindendverklaring van een technische norm kan ingediend worden door:

- a. elke Verdragsstaat;
- b. elke regionale organisatie zoals omschreven in artikel 2, onderdeel x, van de ATMF;
- c. elk nationaal of internationaal normalisatie-instituut belast met de normering op het gebied van de spoorwegen; artikel 3, § 2, wordt daarbij in aanmerking genomen;
- d. elke representatieve internationale vereniging, voor de leden waarvan het bestaan van technische normen betreffende spoorwegmaterieel om veiligheids- en bedrijfseconomische redenen onmisbaar is in de uitoefening van hun activiteit.

§ 3 De verwijzingen naar verbindend verklaarde technische normen worden door de Secretaris-Generaal gepubliceerd op de website van de Organisatie. Zodra de verwijzing gepubliceerd is en de desbetreffende technische norm toegepast wordt, wordt aangenomen dat voldaan is aan de desbetreffende UTP.

§ 4 De toepassing van verbindend verklaarde technische normen geschiedt vrijwillig; een norm of een deel ervan kan evenwel verbindend worden op grond van bepalingen in een UTP.

Artikel 6

Aaneming van UTP's

§ 1 De Commissie van technisch deskundigen beslist over de aaneming van een UTP of van een bepaling tot wijziging ervan in overeenstemming met de procedure neergelegd in de artikelen 16, 20 en 33, § 6, van het Verdrag. De beslissingen treden in werking in overeenstemming met artikel 35, §§ 3 en 4, van het Verdrag.

§ 2 Een verzoek voor het aannemen van een UTP of van een bepaling tot wijziging ervan volgens § 1 kan ingediend worden door:

- a. elke Verdragsstaat;

b. elke regionale organisatie zoals omschreven in artikel 2, onderdeel x, van de ATMF;

c. elke representatieve internationale vereniging, voor de leden waarvan het bestaan van UTP's betreffende spoorwegmaterieel om veiligheids- en bedrijfseconomische redenen onmisbaar is in de uitoefening van hun activiteit.

Artikel 7

Vorm van de verzoeken

De in de artikelen 5 en 6 bedoelde verzoeken worden gezonden aan de Secretaris-Generaal en gericht aan de Commissie van technisch deskundigen in een van de werktalen volgens artikel 1, § 6, van het Verdrag. De Commissie van technisch deskundigen kan een verzoek afwijzen, indien zij meent dat het verzoek niet volledig, samenhangend, behoorlijk gemotiveerd of gerechtvaardigd is. Het verzoek moet een raming van de sociale, economische en milieukundige gevolgen bevatten.

Artikel 7a

Raming van de gevolgen

§ 1 De Commissie van technisch deskundigen neemt haar beslissing na bestudering van de door de verzoeker verschaftе motivering en rechtvaardiging.

§ 2 De raming schetst de mogelijke gevolgen voor alle Verdragsstaten, exploitanten en andere betrokken actoren. Indien het voorstel gevolgen heeft voor andere UTP's dan die rechtstreeks beoogd door het voorstel, worden ook deze raakvlakken in aanmerking genomen.

§ 3 Alle betrokken entiteiten nemen deel aan de raming door kosteloos de benodigde gegevens te verstekken tenzij deze beschermd zijn door intellectuele eigendomsrechten.

Artikel 8

UTP

§ 1 De aangenomen UTP's worden gepubliceerd op de website van de Organisatie.

§ 2 In beginsel is op elk subsysteem één UTP van toepassing. Zo nodig kunnen op een subsysteem diverse UTP's van toepassing zijn en kan een UTP op meerdere subsystemen van toepassing zijn.

§ 2a De UTP's zijn van toepassing op nieuwe subsystemen. Zij zijn ook van toepassing op een bestaand subsysteem dat is vernieuwd of verbeterd en in overeenstemming is met de migratiestrategie bedoeld in § 4, onderdeel f.

§ 3 Na de kennisgevingsprocedure bedoeld in artikel 35, §§ 3 en 4, van het Verdrag en ten minste een maand voor de inwerkingtreding, publiceert de Secretaris-Generaal op de website van de Organisatie:

- a. de aangenomen UTP waarvan kennisgeving is gedaan;
- b. de datum waarop deze in werking treedt;
- c. de lijst van Verdragsstaten waarop deze UTP van toepassing is;
- d. de geactualiseerde lijst van UTP's en de datum waarop ze in werking zijn getreden.

§ 4 Voor zover nodig teneinde het in artikel 3 vervatte doel te verwezenlijken, moeten de UTP's die naar subsystemen verwijzen ten minste:

- a. hun beoogde toepassingsgebied aangeven (deel van netwerk of voertuigen; subsysteem of deel van een subsysteem);
- b. de essentiële eisen voor elk betrokken subsysteem vastleggen alsmede de interfaces met andere subsystemen;
- c. de technisch-functionele specificaties vaststellen waaraan elk subsysteem en de interfaces met andere subsystemen moeten voldoen. Deze specificaties kunnen zo nodig variëren al naar gelang van het gebruik van het subsysteem, bijvoorbeeld al naar gelang van de lijn, het knooppunt en/of de voertuigen;
- d. bepalen welke elementen van de constructie of interfaces en interoperabiliteitsonderdelen gedekt moeten zijn door technische normen en die noodzakelijk zijn ten behoeve van de interoperabiliteit binnen het spoorwegsysteem;
- e. voor elk onderhavig geval vermelden welke procedures moeten worden toegepast om de conformiteit met de bepalingen van de UTP's vast te stellen. Deze procedures moeten gebaseerd zijn op de toetsingsmodules omschreven in een algemene UTP zoals bedoeld in § 8;
- f. de strategie aangeven voor de implementatie van de UTP's. Het is met name van belang aan te geven welke fasen dienen te zijn afgerond voor een geleidelijke overgang van de bestaande situatie naar de definitieve situatie waarin voldaan moet zijn aan de UTP; voor elke fase moeten passende overgangsbepalingen worden opgenomen en
- g. voor het betrokken personeel aangeven welke professionele kwalificaties en voorwaarden op het gebied van veiligheid en gezondheid op de werkvloer vereist zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het desbetreffende subsysteem, alsmede voor de implementatie van de UTP.

§ 5 Elke UTP wordt opgesteld op grond van een onderzoek van een bestaand subsysteem en geeft een of meer doelsystemen aan die geleidelijk binnen een redelijke termijn kunnen worden verwezenlijkt. Dienovereenkomstig zal de geleidelijke aanneming van de UTP's en het

voldoen daaraan bijdragen tot de geleidelijke verwezenlijking van interoperabiliteit binnen het spoorwegsysteem.

§ 6 De UTP's handhaven op passende wijze de compatibiliteit van het bestaande spoorwegsysteem van elke Verdragsstaat. Daartoe kunnen in elke UTP regelingen worden getroffen voor „specifieke gevallen” die op een of meer Verdragsstaten betrekking hebben ten aanzien van zowel netwerk als voertuigen; bijzondere aandacht moet worden besteed aan het laadprofiel, de spoorbreedte of de spoorafstand en de voertuigen afkomstig uit of bestemd voor derde landen. Voor elk specifiek geval bepalen de UTP's de uitvoeringsregels van de in § 4, onderdelen c. tot en met g., vermelde elementen.

§ 7 Indien technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet uitdrukkelijk kunnen worden opgenomen in een UTP, worden ze daarin uitdrukkelijk omschreven als „open punten”.

§ 8 De Commissie van technisch deskundigen kan UTP's aannemen die niet verwijzen naar subsystemen, bijvoorbeeld algemene bepalingen, essentiële eisen of beoordelingsmodules.

§ 9 De UTP's verschijnen in een formaat bestaande uit twee kolommen. Wanneer de tekst over de volle breedte van de pagina verschijnt zonder kolommen is deze gelijk aan de desbetreffende teksten van de technische specificaties inzake operabiliteit (TSI) van de Europese Gemeenschap. Wanneer de tekst verdeeld is over twee kolommen wijkt deze af voor de UTP's en voor de desbetreffende TSI's of andere regeling van de Europese Gemeenschap. De linkerkolom bevat de tekst van de UTP (OTIF-voorschriften) en de rechterkolom bevat de TSI-tekst (Europese Gemeenschap). Uiterst rechts staat de verwijzing naar de TSI.

Artikel 8a

Vastgestelde gebreken in UTP's

§ 1 Indien de Commissie van technisch deskundigen verneemt dat een aangenomen UTP fouten of gebreken bevat, met inbegrip van gevallen waarin een UTP niet volledig voldoet aan de essentiële eisen, neemt de Commissie de passende maatregelen, waaronder:

- a. een beslissing of de desbetreffende UTP's niet gewijzigd zouden moeten worden in overeenstemming met de artikelen 6 en 8 en
- b. aanbevelingen voor verantwoorde voorlopige oplossingen.

§ 2 De Verdragsstaten, regionale organisaties en beoordelingsorganen zijn verplicht de Secretaris-Generaal onverwijld in kennis te stellen van elke vastgestelde fout of gebrek in een UTP.

Artikel 9

Verklaringen

§ 1 Elke Verdragsstaat kan, binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag van de bekendmaking door de Secretaris-Generaal van het besluit van de Commissie van technisch deskundigen, ten overstaan van hem een met redenen omklede verklaring afleggen op grond waarvan hij de verbindendverklaarde technische norm of de aangenomen UTP met betrekking tot de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied en het verkeer op deze infrastructuur niet of slechts gedeeltelijk zal toepassen.

§ 2 De Verdragsstaten die een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig § 1 worden niet in aanmerking genomen bij het bepalen van het aantal Staten die overeenkomstig artikel 35, § 4, van het Verdrag een bezwaar moeten aantekenen waardoor een beslissing van de Commissie van technisch deskundigen niet in werking treedt.

§ 3 De Staat die een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig § 1 kan deze op elk moment intrekken door de Secretaris-Generaal hiervan in kennis te stellen. Deze intrekking wordt van kracht op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de kennisgeving.

Artikel 10

Opheffing van de Technische Eenheid

De inwerkingtreding in alle Staten die partij zijn bij het Internationale Verdrag van de Technische Eenheid der Spoorwegen, ondertekend te Bern op 21 oktober 1882 in de versie van 1938, van de UTP's die overeenkomstig artikel 6, § 1, zijn aangenomen door de Commissie van technisch deskundigen, heeft de opheffing van dat Verdrag tot gevolg.

Artikel 11

Voorrang van de UTP's

§ 1 Na de inwerkingtreding van de UTP's, die overeenkomstig artikel 6, § 1, zijn aangenomen door de Commissie van technisch deskundigen, hebben de technische normen en de UTP's in de relaties tussen de Verdragsstaten voorrang op de bepalingen van het Internationale Verdrag van de Technische Eenheid der Spoorwegen, ondertekend te Bern op 21 oktober 1882 in de versie van 1938.

§ 2 Na de inwerkingtreding van de UTP's, die overeenkomstig artikel 6, § 1, zijn aangenomen door de Commissie van technisch deskun-

digen, hebben deze Uniforme Regelen, alsook de technische normen en de UTP's in de Verdragsstaten voorrang op de technische bepalingen:

- a. van het Reglement voor het wederzijds gebruik van rijtuigen en bagagewagens in het internationaal verkeer (RIC);
- b. van het Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in het internationaal verkeer (RIV).

Artikel 12

Nationale technische specificaties

§ 1 De Verdragsstaten waarborgen dat de Secretaris-Generaal in kennis wordt gesteld van hun nationale technische specificaties die van toepassing zijn op spoorvoertuigen en ander spoorwegmaterieel. De Secretaris-Generaal publiceert deze specificaties in de databank genoemd in artikel 13 van de Uniforme Regelen van de ATMF.

De informatie wordt meegedeeld aan de Secretaris-Generaal binnen drie maanden na de datum waarop de herziene Uniforme Regelen in werking treden.

De tijdelijke bepaling kan slechts van kracht blijven tot aan de inwerkingtreding van deze bepaling of tot aan de inwerkingtreding van een analoge specificatie door aanneming van voorschriften overeenkomstig de voorgaande artikelen. De Verdragsstaat kan de tijdelijke bepaling te allen tijde intrekken en de Secretaris-Generaal daarvan in kennis stellen.

§ 2 Wanneer een UTP is aangenomen of gewijzigd dient de Verdragsstaat te waarborgen dat de Secretaris-Generaal – met redenen omkleed – in kennis wordt gesteld van de in § 1 genoemde nationale technische specificaties waaraan blijvend moet worden voldaan teneinde de technische compatibiliteit tussen de voertuigen en zijn netwerk te waarborgen; deze specificaties omvatten ook nationale regels die van toepassing zijn op „open punten” in de technische voorschriften en op de naar behoren in de technische voorschriften aangeduide „specifieke gevallen”.

De genotificeerde informatie omvat een aanduiding van „open punt(en)” en/of „specifieke gevallen” in de UTP waarop elk nationaal technisch vereiste betrekking heeft.

De nationale technische specificaties blijven uitsluitend van kracht wanneer de Secretaris-Generaal binnen zes maanden na de datum waarop het desbetreffende technische voorschrift of de wijziging ervan in werking treedt een kennisgeving heeft ontvangen.

§ 3 De genotificeerde informatie bevat de volledige tekst van de nationale technische bepaling in een officiële taal van de Verdragsstaat, alsmede de titel en een samenvatting ervan in een van de officiële OTIF-talen.

Artikel 13

Equivalentietabel

§ 1 Teneinde het aantal beoordelingen en daarmee de kosten van verzoeken om technische toelating tot een minimum te beperken, worden nationale technische specificaties overeenkomstig artikel 12 geclassificeerd volgens de lijst van parameters en de beginselen vervat in de Bijlage bij dit Aangangsels. De classificatie wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de Commissie van technisch deskundigen. De Verdragsstaten en de regionale organisaties werken bij de uitvoering van deze taak samen met de Commissie van technisch deskundigen en de Secretaris-Generaal.

§ 2 De Commissie van technisch deskundigen kan de Bijlage herzien waarbij rekening wordt gehouden met de ervaring op het gebied van wederzijdse toelating van voertuigen in de Verdragsstaten.

§ 3 De Commissie van technisch deskundigen waarborgt dat een referentiedocument wordt opgesteld met onderlinge vergelijkingen van alle nationale technische specificaties waarvan kennisgeving is gedaan. Het referentiedocument vermeldt ook de relevante bepalingen in de UTP's en de bijbehorende TSI's (artikel 8, § 9). Het referentiedocument wordt gepubliceerd op de website van de Organisatie en steeds geactualiseerd.

§ 4 Naar behoren rekening houdend met de mening van de betrokken Verdragsstaten en regionale organisaties, kan de Commissie van technisch deskundigen besluiten de equivalentie kenbaar te maken wat betreft de veiligheid op het spoor:

- a. tussen nationale technische specificaties van verschillende Verdragsstaten;
- b. tussen bepalingen in de UTP's en de bijbehorende TSI's; en
- c. tussen nationale technische specificaties van een of meer Verdragsstaten en de bepalingen in de UTP's en/of bepalingen in de TSI's.

De kenbaar gemaakte equivalentie wordt aangegeven in een equivalentietabel in het in § 3 hierboven genoemde referentiedocument.

Gedeeltelijke herziening van Aanhangsel G (ATMF) bij het Verdrag

Wijzigingen van de tekst

Artikel 1

Toepassingsgebied

Deze Uniforme Regelen leggen de procedure vast volgens welke spoorvoertuigen en ander spoorwegmaterieel tot het rijden of tot het gebruik in het internationaal verkeer toegelaten worden.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen en hun toekomstige Bijlage(n), de APTU Uniforme Regelen en hun Bijlage(n) en de APTU Uniforme Technische Voorschriften (UTP) zijn de volgende begripsomschrijvingen van toepassing:

a. „ongeval”, een ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks gebeurtenissen van die aard met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, branden en andere ongevallen;

b. „constructietypetoelating”, het verleende recht uit hoofde waarvan de bevoegde autoriteit een constructietype spoorvoertuig toelaat op grond waarvan het gebruik wordt toegestaan van voertuigen die met dat type overeenkomen;

c. „gebruikstoelating”, het verleende recht uit hoofde waarvan de bevoegde autoriteit elk spoorvoertuig of ander spoorwegmaterieel toelaat tot het rijden in het internationaal verkeer;

d. „Commissie van technisch deskundigen”, de Commissie voorzien in artikel 13, § 1, onderdeel f, van het Verdrag.

da. „aanbestedende dienst”, elke openbare of particuliere entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp of de constructie of de vernieuwing of verbetering van een subsysteem.

Deze entiteit kan een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder, een houder of een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project zijn;

e. „Verdragsstaat”, elke Lidstaat van de Organisatie, die geen verklaring met betrekking tot deze Uniforme Regelen heeft afgelegd overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste zin, van het Verdrag;

f. „verklaring”, het bewijs van een beoordeling of onderdeel van beoordelingen verricht teneinde te bevestigen dat een voertuig, construc-

tietype of een element van een constructie voldoet aan de bepalingen van de APTU Uniforme Regelen en de UTP's (met inbegrip van relevante specifieke gevallen en nationale specificaties die van kracht zijn overeenkomstig artikel 12 van de APTU Uniforme Regelen);

g. „element van een constructie” of „onderdeel”, een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een spoorvoertuig, ander spoorwegmaterieel of infrastructuur; het begrip „element van een constructie” dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur;

h. „de met het onderhoud belaste entiteit” (ECM), de entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig geregistreerd is in het voertuigenregister overeenkomstig artikel 13; deze omschrijving is eveneens van toepassing op ander spoorwegmaterieel;

i. „essentiële eisen, alle in de APTU Uniforme Regelen omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

j. „incident”, elk ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval, dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de veiligheid van de exploitatie aantast;

k. „infrastructuurbeheerder”, elke onderneming of elke autoriteit die een spoorweginfrastructuur beheert;

l. „internationaal verkeer”, het rijden van spoorvoertuigen over spoorlijnen die gelegen zijn op het grondgebied van ten minste twee Verdragsstaten;

m. „onderzoek”, een procedure die beoogt ongevallen en incidenten te voorkomen, waaronder de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, daarbij inbegrepen het vaststellen van de oorzaken (handelingen, verzuimen, gebeurtenissen, omstandigheden of een combinatie daarvan die tot het ongeval of incident hebben geleid) en, waar nodig, het doen van veiligheidsaanbevelingen.

n. „houder”, de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoermiddel en als zodanig geregistreerd is in het voertuigenregister bedoeld in artikel 13;

o. „onderhoudsdossier”, document(en) waarin de inspecties en onderhoudswerkzaamheden worden beschreven die uitgevoerd moeten worden aan een (type) voertuig of ander spoorwegmaterieel en dat/die is/zijn opgezet volgens de regels en specificaties in de UTP's, met inbegrip van eventuele specifieke gevallen en van kracht zijnde nationale technische specificaties, overeenkomstig artikel 12 van de APTU Uniforme Regelen;

p. „dossier omtrent staat van onderhoud”, de documentatie met betrekking tot een toegelaten voertuig of ander spoorwegmaterieel over de gebruiksgeschiedenis, de verrichte inspecties en onderhoudswerkzaamheden;

q. „netwerk”, de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;

r. „open punten”, de technische aspecten die betrekking hebben op essentiële eisen die niet expliciet aan de orde komen in een UTP;

s. „ander spoorwegmaterieel”, elk spoorwegmaterieel dat bestemd is voor gebruik in het internationaal verkeer en dat geen spoorvoertuig is;

t. „spoorwegvervoeronderneming”, elke privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming:

– waaraan de bevoegdheid is verleend personen of goederen per spoor te vervoeren en die voor de tractie zorgt of

– die uitsluitend de tractie verzorgt;

u. „spoorweginfrastructuur” (of alleen „infrastructuur”), alle spoorlijnen en vaste installaties, voor zover deze nodig zijn voor de compatibiliteit met spoorvoertuigen en ander spoorwegmaterieel toegelaten overeenkomstig deze Uniforme Regelen en voor het rijden in alle veiligheid van deze voertuigen en ander spoorwegmaterieel;

v. „spoorwegmaterieel”, spoorvoertuigen, ander spoorwegmaterieel en spoorweginfrastructuren;

w. „spoorvoertuig”, elk voertuig dat geschikt is om zich met of zonder tractie op eigen wielen voort te bewegen over spoorlijnen;

x. „regionale organisatie”, een organisatie zoals omschreven in artikel 38 van het Verdrag binnen de exclusieve bevoegdheid die haar door de Verdragsstaten werd verleend;

y. „vernieuwing”, belangrijke vervangingswerkzaamheden uitgevoerd op een subsysteem of deel van een subsysteem en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

ya. „RID”, Aanhangsel C bij het Verdrag;

z. „ernstig ongeval”, elke botsing of ontsporing van treinen, waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu wordt veroorzaakt, dan wel elk soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder „grote schade” wordt verstaan schade waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 1,8 miljoen SDR kunnen worden geraamd;

aa. „specifiek geval”, elk deel van het spoorwegsysteem van de Verdragsstaten waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu of de coherentie met het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de UTP's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorlijnen en -netwerken die niet verbonden zijn met de rest van het netwerk, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen en ander spoorwegmaterieel die uitsluitend bestemd zijn voor lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen en ander spoorwegmaterieel afkomstig uit of bestemd voor derde landen;

bb. „substysteem”, het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegstysteem, zoals in de UTP’s aangegeven; deze subsystemen waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, kunnen van structurele of functionele aard zijn;

cc. „technische toelating”, de procedure die door de bevoegde autoriteit wordt gevolgd om een spoorvoertuig of ander spoorwegmaterieel tot het rijden of tot het gebruik in het internationaal verkeer toe te laten of om een constructietype toe te laten;

dd. „technisch certificaat”, het officiële bewijs van de technische toelating in de vorm van een geldig certificaat van de typetoelating of een geldig gebruikscertificaat;

ee. „technisch dossier”, de documentatie met betrekking tot het voertuig of ander spoorwegmaterieel die alle technische kenmerken van het type bevat (typekenmerken), met inbegrip van een gebruikershandleiding en de nodige kenmerken om het desbetreffende object of de desbetreffende objecten te identificeren;

eea. „TSI”, de technische specificaties inzake interoperabiliteit aangenomen in overeenstemming met Richtlijnen 96/48/EG, 2001/16/EG en 2008/57/EG die op elk subsysteem of deel van een subsysteem van toepassing zijn teneinde te voldoen aan de essentiële eisen en de interoperabiliteit van het spoorwegstysteem te waarborgen;

ff. „constructietype”, de elementaire ontwerpkenmerken van het spoorvoertuig of ander spoorwegmaterieel waarop een afzonderlijk onderzoekscertificaat omschreven in beoordelingsmodule SB van de UTP’s van toepassing is;

gg. „verbetering”, belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben.

Artikel 3

Toelating tot het internationaal verkeer

§ 1 Om in het internationaal verkeer te rijden moet ieder spoorvoertuig overeenkomstig deze Uniforme Regelen zijn toegelaten.

§ 2 De technische toelating heeft tot doel vast te stellen of de spoorvoertuigen beantwoorden aan:

- a. de constructievoorschriften in de UTP’s,
- b. de constructie- en uitrustingsvoorschriften in het RID,
- c. de bijzondere toelatingsvoorwaarden uit hoofde van artikel 7a.

§ 3 De §§ 1 en 2 alsmede de volgende artikelen zijn van overeenkomstige toepassing op de technische toelating van ander spoorwegmaterieel en op de elementen van constructie van voertuigen of ander spoorwegmaterieel.

Artikel 3a

Relatie met andere internationale overeenkomsten

§ 1 Spoorvoertuigen en ander spoorwegmaterieel in dienst gesteld overeenkomstig het van toepassing zijnde recht van de Europese Gemeenschap (EG) en de desbetreffende nationale wetgeving worden geacht door alle Verdragsstaten overeenkomstig deze Uniforme Regelen te zijn toegelaten voor gebruik:

- a. indien de bepalingen van de van toepassing zijnde TSI's en de desbetreffende UTP's volledig met elkaar overeenstemmen, en
- b. mits de reeks van toepassing zijnde TSI's op grond waarvan het spoorvoertuig of ander spoorwegmaterieel is toegelaten, betrekking hebben op alle aspecten van de desbetreffende subsystemen die deel uitmaken van het voertuig en
- c. mits deze TSI's geen open punten ter zake van de technische compatibiliteit met de infrastructuur bevatten en
- d. mits op het voertuig of ander spoorwegmaterieel geen afwijking van toepassing is.

Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, is artikel 6, § 4, van toepassing op het voertuig of het overige spoorwegmaterieel.

§ 2 Spoorvoertuigen en ander spoorwegmaterieel die zijn toegelaten voor gebruik overeenkomstig deze Uniforme Regelen worden geacht in de Lidstaten van de Europese Gemeenschap in dienst te zijn gesteld alsmede in de Staten die het gemeenschapsrecht ingevolge internationale overeenkomsten met de Europese Gemeenschap toepassen

- a. indien de bepalingen van de van toepassing zijnde UTP's en de desbetreffende TSI's volledig met elkaar overeenkomen en
- b. mits de reeks van toepassing zijnde UTP's op grond waarvan het spoorvoertuig of ander spoorwegmaterieel is toegelaten, betrekking hebben op alle aspecten van de desbetreffende subsystemen die deel uitmaken van het voertuig en
- c. mits deze UTP's geen open punten ter zake van de technische compatibiliteit met de infrastructuur bevatten en
- d. mits op het voertuig of ander spoorwegmaterieel geen afwijking van toepassing is.

Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, moet het voertuig of ander spoorwegmaterieel worden goedgekeurd overeenkomstig de wetgeving die van toepassing is in de Lidstaten van de Europese Gemeenschap en in de Staten die het gemeenschapsrecht ingevolge internationale overeenkomsten met de Europese Gemeenschap toepassen.

§ 3 De gebruikstoelating, het gebruik en het onderhoud van in de Lidstaten van de Europese Gemeenschap gebruikte spoorvoertuigen en ander spoorwegmaterieel worden geregeld in het van toepassing zijnde gemeenschaps- en nationale recht. Deze bepaling is tevens van toepas-

sing op Verdragsstaten die het relevante recht van de Europese Gemeenschap ingevolge met haar gesloten internationale overeenkomsten toepassen.

§ 4 §§ 1 tot en met 2 zijn van overeenkomstige toepassing op toelatingen en goedkeuringen van voertuigtypes.

§ 5 Een met het onderhoud van een goederenwagen belaste entiteit (ECM), die gecertificeerd is overeenkomstig artikel 15, § 2, wordt geacht te zijn gecertificeerd overeenkomstig het van toepassing zijnde recht van de Europese Gemeenschap en de desbetreffende nationale wetgeving en vice versa, ingeval van volledige overeenstemming tussen het certificeringssysteem aangenomen overeenkomstig artikel 14a, vijfde lid, van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en de overeenkomstig artikel 15, § 2, door de Commissie van technisch deskundigen aangenomen regels.

Artikel 4

Procedure

§ 1 De technische toelating van een voertuig geschiedt:

- a. hetzij in een enkele fase door het verlenen van de gebruikstoelating voor een bepaald individueel voertuig,
- b. hetzij in twee opeenvolgende fasen, door het verlenen van:
 - de typetoelating voor een bepaald type constructie,
 - en vervolgens de gebruikstoelating voor de afzonderlijke voertuigen die overeenkomen met dit type constructie door een vereenvoudigde procedure die bevestigt dat zij tot dit type behoren.

§ 2 De beoordelingen over de conformiteit van een voertuig of element van de constructie met de bepalingen van de UTP's waarop de toelating is gebaseerd, kunnen in beoordelingsmodules worden opgesplitst, waarbij voor elke module een afzonderlijke verklaring wordt afgegeven. De beoordelingsmodules en de vorm van de verklaring worden vastgesteld door de Commissie van technisch deskundigen.

§ 3 Op de procedures voor de technische toelating van spoorweginfrastructuur zijn de bepalingen van toepassing die van kracht zijn in de desbetreffende Verdragsstaat.

Artikel 5

Bevoegde autoriteit

§ 1 De technische toelating behoort tot de taak van de nationale of internationale autoriteit die overeenkomstig de van kracht zijnde wetten en voorschriften in iedere Verdragsstaat bevoegd is.

§ 2 De in § 1 genoemde autoriteiten kunnen of moeten, indien voorgeschreven door de in hun Staat van kracht zijnde bepalingen, de bevoegdheid voor het uitvoeren van beoordelingen, met inbegrip van de afgifte van de bijhorende verklaringen, geheel of gedeeltelijk overdragen aan daartoe erkende organen die in hun Staat gevestigd zijn.

De overdracht van bevoegdheden aan:

- a. een spoorwegonderneming,
- b. een infrastructuurbeheerder,
- c. een houder,
- d. een met het onderhoud belaste entiteit (ECM),
- e. een ontwerper of fabrikant van spoorwegmaterieel die al dan niet rechtstreeks betrokken is bij de vervaardiging van spoorwegmaterieel, met inbegrip van dochterondernemingen van deze entiteiten, is verboden.

§ 3 Om als geschikt te worden aangemerkt moeten de organen genoemd in § 2 voldoen aan de volgende voorwaarden:

a. Het orgaan moet qua organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk zijn van spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, aanvragers en entiteiten belast met de inkoop; zijn directeur en het personeel dat belast is met de uitvoering van de beoordelingen of de afgifte van certificaten en verklaringen mogen noch direct noch als bevoegde vertegenwoordigers betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging, de constructie of het onderhoud van de onderdelen, voertuigen of spoorwegmaterieel noch bij het gebruik ervan. Dit laat de mogelijkheid van het uitwisselen van technische informatie tussen de fabrikant of bouwer en dat orgaan onverlet.

b. Het orgaan en het voor de beoordelingen verantwoordelijke personeel verrichten de beoordelingen met de grootst mogelijke professionele integriteit en de grootst mogelijke technische competentie en blijven daarbij gevrijwaard van enige pressie en prikkel, in het bijzonder van financiële aard, met name van personen of groepen die belang hebben bij de resultaten van de beoordelingen, die hun oordeel of de resultaten van hun inspectie zouden kunnen beïnvloeden.

c. Met name het orgaan en het voor de beoordelingen verantwoordelijke personeel zijn in functioneel opzicht onafhankelijk van de organen belast met het onderzoek bij ongevallen.

d. Het orgaan heeft personeel in dienst en beschikt over de nodige middelen voor het adequaat verrichten van de technisch-administratieve

taken die verband houden met de beoordelingen; het kan voorts beschikken over de uitrusting die nodig is voor uitzonderlijke beoordelingen.

e. Het voor de beoordelingen verantwoordelijke personeel moet:

- technisch en beroepsmatig naar behoren opgeleid zijn,
- beschikken over voldoende kennis van de eisen met betrekking tot de beoordelingen die het verricht en er voldoende ervaring mee hebben, en
- in staat zijn de certificaten, dossiers en verslagen op te stellen die het officiële dossier vormen van de verrichte beoordelingen.

f. De onafhankelijkheid van het voor de beoordelingen verantwoordelijke personeel wordt gewaarborgd. Geen enkele beoordelaar mag worden beloond op grond van het aantal verrichte beoordelingen of de uitkomsten daarvan.

g. Het orgaan verzekert zich tegen wettelijke aansprakelijkheid tenzij die aansprakelijkheid volgens het nationale recht berust bij de Staat of tenzij de beoordelingen rechtstreeks door de Verdragsstaat worden verricht.

h. Het personeel van het orgaan heeft een professionele geheimhoudingsplicht ten aanzien van al hetgeen het bij de uitoefening van zijn taken verneemt (met uitzondering van de bevoegde administratieve autoriteiten in de Staat waar het deze werkzaamheden verricht) op grond van deze Uniforme Regelen of een wettelijk vereiste en/of voorschrift van de Verdragsstaat, met inbegrip van, indien nodig, het recht van de Europese Gemeenschap.

§ 4 De bepalingen van § 3 zijn van overeenkomstige toepassing op de autoriteiten belast met de technische toelating.

§ 5 Een Verdragsstaat waarborgt via kennisgeving of indien nodig via de middelen voorzien in het gemeenschapsrecht of het recht van de Staten die het gemeenschapsrecht ingevolge internationale overeenkomsten met de Europese Gemeenschap toepassen, dat de Secretaris-Generaal in kennis wordt gesteld van de organen die verantwoordelijk zijn voor het verrichten van de beoordelingen, verificaties en goedkeuringen, waarbij per orgaan de verantwoordelijkheidsgebieden worden vermeld. De Secretaris-Generaal publiceert een lijst van organen, hun identificatienummers en verantwoordelijkheidsgebieden en houdt de lijst actueel.

§ 6 De Verdragsstaten waarborgen dat een passend toezicht wordt uitgeoefend op de in § 2 bedoelde organen en trekken de bevoegdheden in van organen die niet langer voldoen aan de criteria bedoeld in § 3, in welk geval zij de Secretaris-Generaal onverwijld in kennis stellen.

§ 7 Een Verdragsstaat die meent dat een autoriteit van een andere Verdragsstaat die belast is met de beoordeling of goedkeuring of een orgaan waaraan hij zijn bevoegdheid heeft overgedragen, niet voldoet aan de criteria van § 3, kan de kwestie voorleggen aan de Commissie

van technisch deskundigen die de desbetreffende Verdragsstaat binnen vier maanden in kennis stelt van de wijzigingen van enigerlei aard die eventueel nodig zijn opdat het orgaan de aan hem overgedragen bevoegdheden kan behouden. In dit verband kan de Commissie van technisch deskundigen besluiten de Verdragsstaat te gelasten de verleende goedkeuringen gebaseerd op de werkzaamheden verricht door het orgaan of de autoriteit in kwestie op te schorten of in te trekken.

Artikel 6

Geldigheid van technische certificaten

§ 1 De overeenkomstig deze Uniforme Regelen door de bevoegde autoriteit van een Verdragsstaat afgegeven technische certificaten gelden in alle andere Verdragsstaten. Op het rijden en het gebruik op het grondgebied van deze andere Staten zijn evenwel de in dit artikel omschreven voorwaarden van toepassing.

§ 2 Met een gebruikstoelating mogen spoorwegondernemingen een voertuig uitsluitend op infrastructures gebruiken die volgens de specificaties en andere voorwaarden van de toelating met het voertuig compatibel zijn; de spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de waarborging daarvan.

§ 3 Onverminderd artikel 3a houdt een gebruikstoelating die is afgegeven voor een voertuig dat beantwoordt aan alle van toepassing zijnde UTP's in dat het voertuig is toegelaten om vrij te rijden op het grondgebied van andere Verdragsstaten, mits

- a. alle essentiële eisen in deze UTP's aan de orde komen en
- b. dit voertuig niet
 - behoort tot een specifiek geval of
 - valt onder open punten die verband houden met de technische compatibiliteit met de infrastructuur of
 - valt onder een afwijking.

De voorwaarden voor het vrije verkeer kunnen ook worden omschreven in de desbetreffende UTP's.

§ 4 a. Indien in een Verdragsstaat een gebruikstoelating is afgegeven voor een voertuig:

- dat behoort tot een specifiek geval, valt onder een open punt dat verband houdt met de technische compatibiliteit met de infrastructuur of valt onder een afwijking, of
 - dat niet voldoet aan de UTP's wat betreft rollend materieel en alle overige relevante bepalingen, of
- b. indien niet alle essentiële eisen aan de orde komen in de UTP's, kunnen de bevoegde autoriteiten van de andere Staten alvorens een aan-

vullende gebruikstoelating af te geven de aanvrager om aanvullende technische gegevens verzoeken, zoals een risicoanalyse of tests van het voertuig.

Voor het deel van het voertuig dat voldoet aan een UTP of een deel ervan, moeten de bevoegde autoriteiten de verificaties aanvaarden die volgens de UTP's door andere bevoegde autoriteiten zijn verricht. Voor het overige deel van het voertuig nemen de bevoegde autoriteiten de in artikel 13 van de APTU Uniforme Regelen bedoelde equivalentietabel volledig in aanmerking. Niet opnieuw beoordeeld wordt of voldaan wordt aan:

- a. identieke bepalingen en equivalent verklaarde bepalingen,
- b. bepalingen die geen verband houden met een specifiek geval en
- c. bepalingen die geen verband houden met de technische compatibiliteit met de infrastructuur.

§ 5 §§ 2 tot en met 4 zijn van overeenkomstige toepassing op de toelating van een constructietype.

Artikel 6a

Erkenning van documentatie

§ 1 Beoordelingen, verklaringen en andere overeenkomstig deze Uniforme Regelen opgestelde documentatie worden als zodanig aanvaard door de autoriteiten en bevoegde organen, de spoorwegondernemingen, de houders en de infrastructuurbeheerders in alle Verdragsstaten.

§ 2 Indien een vereiste of bepaling in overeenstemming met artikel 13 van de APTU Uniforme Regelen equivalent is verklaard, worden de desbetreffende beoordelingen en tests die reeds zijn uitgevoerd en gedocumenteerd niet herhaald.

Artikel 6b

Erkenning van technische en operationele tests

De Commissie van technisch deskundigen kan regels aannemen bestemd om te worden opgenomen in een Bijlage bij deze Uniforme Regelen en specificaties bestemd om te worden opgenomen in een of meer UTP's inzake de bepalingen met betrekking tot technische inspecties, dossiers omtrent staat van onderhoud van de toegelaten voertuigen en operationele tests zoals remtests voor treinen en hun wederzijdse erkenning.

Artikel 7

Voorschriften voor voertuigen

§ 1 Teneinde te worden toegelaten tot het rijden in het internationaal verkeer en deze toelating te behouden moet een spoorvoertuig voldoen aan:

- a. de UTP's en
- b. indien van toepassing, de bepalingen vervat in de RID.

§ 2 Indien er geen UTP van toepassing is op het subsysteem wordt de technische toelating gebaseerd op de van toepassing zijnde nationale technische specificaties die overeenkomstig artikel 12 van de APTU Uniforme Regelen van kracht zijn in de Staat waar een verzoek om technische toelating wordt gedaan.

§ 3 Indien de UTP's niet alle essentiële eisen bevatten of bij specifieke gevallen of open punten, wordt de technische toelating gebaseerd op:

- a. de bepalingen van de UTP's,
- b. indien van toepassing, de bepalingen van de RID en
- c. van toepassing zijnde nationale technische specificaties die van kracht zijn overeenkomstig artikel 12 van de APTU Uniforme Regelen.

Artikel 7a

Afwijkingen

De Commissie van technisch deskundigen neemt richtlijnen of bindende voorschriften aan voor afwijkingen van de bepalingen van artikel 7 en voor de methoden die voor de beoordelingen worden en mogen worden gebruikt.

Artikel 8

Voorschriften voor spoorweginfrastructuur

§ 1 Teneinde te waarborgen dat een tot het rijden in het internationaal verkeer toegelaten spoorvoertuig in overeenstemming met deze Uniforme Regelen veilig rijdt op de spoorweginfrastructuur en ermee compatibel is, moet deze voldoen aan

- a. de bepalingen van de UTP's en
- b. indien van toepassing, de bepalingen van de RID.

§ 2 Op de toelating van de infrastructuur en het toezicht op het onderhoud ervan blijven de bepalingen van toepassing die van kracht zijn in de Verdragsstaat waar de infrastructuur zich bevindt.

§ 3 De artikelen 7 en 7a zijn van overeenkomstige toepassing op de infrastructuur.

Artikel 9

Exploitatievoorschriften

§ 1 De spoorwegondernemingen die spoorvoertuigen gebruiken die zijn toegelaten tot het rijden in het internationaal verkeer moeten voldoen aan de in de UTP's omschreven exploitatievoorschriften voor voertuigen in het internationaal verkeer.

§ 2 De ondernemingen en administraties die infrastructuur beheren in de Verdragsstaten, met inbegrip van veiligheidssystemen en controlesystemen van de exploitatie, bestemd en geschikt voor gebruik in het internationaal verkeer, zijn verplicht te voldoen aan de in de UTP's omschreven technische voorschriften en deze voortdurend na te leven bij de constructie en het beheer van die infrastructuur.

Artikel 10

Aanvraag en verlening van technische certificaten en verklaringen en daarmee verband houdende voorwaarden

§ 1 De verlening van een technisch certificaat is afhankelijk van het constructietype van een spoorvoertuig of het spoorvoertuig zelf.

§ 2 Een aanvraag van een technisch certificaat kan ingediend worden door:

- a. de fabrikant,
- b. een spoorwegonderneming,
- c. de houder van het voertuig,
- d. de eigenaar van het voertuig,
- e. de infrastructuurbeheerder.

§ 3 De aanvraag van een technisch certificaat met inbegrip van de desbetreffende verklaringen kan worden gericht aan elke bevoegde autoriteit of elk orgaan van een van de Verdragsstaten binnen het kader van bevoegdheden bedoeld in artikel 5.

§ 4 Indien artikel 6, § 4, van toepassing is op het voertuig, vermeldt de aanvrager de Verdragsstaten (of in voorkomend geval, de lijnen) waarvoor technische certificaten vereist zijn om het vrije verkeer te waarborgen; in dit geval moeten de bevoegde autoriteiten en beoordelende organen samenwerken teneinde de procedure voor de aanvrager te vergemakkelijken.

§ 5 Alle kosten die voortvloeien uit de toelatingsprocedure komen ten laste van de aanvrager, tenzij anders is voorzien in de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat waar de goedkeuring wordt verleend. Technische toelatingen met winstooitmerk zijn verboden.

5a. Alle beslissingen, beoordelingen, tests, etc. geschieden op niet-discriminatoire wijze.

§ 6 De aanvrager stelt een technisch dossier en een onderhoudsdossier op met de volgens de UTP's vereiste gegevens en voegt deze bij zijn aanvraag. Het beoordelende orgaan controleert en corrigeert deze dossiers en voegt er relevante gegevens aan toe zodat deze de kenmerken van het voertuig weergeven.

§ 7 Elke uitgevoerde beoordeling wordt door de beoordelaar beschreven in een beoordelingsrapport ter onderbouwing van de uitgevoerde beoordelingen en vermeldt de bepalingen op grond waarvan het object is beoordeeld en of de beoordeling positief of negatief is.

§ 8 Bij de aanvraag van een gebruikscertificaat via de vereenvoudigde procedure voor technische toelating (artikel 4, § 1, onderdeel b.) wordt het certificaat van de typetoelating, opgesteld in overeenstemming met artikel 11, § 2, gevoegd en wordt op adequate wijze aangetoond dat de voertuigen waarvoor een gebruikscertificaat wordt aangevraagd overeenkomen met dat constructietype.

§ 9 Een technisch certificaat wordt in principe voor onbepaalde tijd verleend; het kan van algemene of beperkte strekking zijn.

§ 10 Indien de relevante criteria in de voorschriften vermeld in artikel 7 op grond waarvan een constructietype is toegelaten zijn gewijzigd en er geen relevante overgangsbepalingen zijn, beslist de Verdragsstaat waarin het certificaat van de typetoelating is afgegeven na overleg met de andere Staten waarin het certificaat geldig is volgens artikel 6, of het certificaat onverkort geldig kan blijven dan wel moet worden aangepast. De te controleren criteria, ingeval van vernieuwing van een toelating van een constructietype, mogen alleen de gewijzigde bepalingen omvatten. De genoemde aanpassing laat reeds verleende gebruikstoelatingen op grond van eerder toegelaten types onverlet.

§ 11 Bij vernieuwing of herziening zendt de aanbestedende dienst of de fabrikant de desbetreffende Verdragsstaat een dossier waarin het project wordt beschreven. De Verdragsstaat onderzoekt dit dossier en beslist, rekening houdend met de in de van toepassing zijnde UTP's aangegeven implementatiestrategie, of de omvang van de werkzaamheden inhoudt dat een nieuwe gebruikstoelating in de zin van deze Uniforme Regelen noodzakelijk is.

Een nieuwe gebruikstoelating is vereist indien het algehele veiligheidsniveau van het desbetreffende subsysteem geschaad kan worden door de beoogde werkzaamheden. Indien een nieuwe toelating nodig is, beslist de Verdragsstaat in hoeverre de bepalingen van de desbetreffende UTP's op het project moeten worden toegepast.

De Verdragsstaat neemt zijn beslissing uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige dossier door de aanvrager.

Indien een nieuwe toelating vereist is en indien de UTP's niet volledig worden toegepast stelt de Verdragsstaat de Secretaris-Generaal in kennis van:

- a. de reden waarom een UTP niet volledig wordt toegepast,
- b. de technische criteria die in plaats van de UTP's van toepassing zijn en
- c. de organen die verantwoordelijk zijn voor het verschaffen van de ingevolge a en b vereiste gegevens.

De Secretaris-Generaal publiceert de informatie waarvan kennisgeving is gedaan op de website van de Organisatie.

§ 12 § 11 is van overeenkomstige toepassing op een certificaat van de typetoelating en op elke verklaring betreffende de constructie of de elementen van de desbetreffende constructie.

Artikel 10a

Regels voor de intrekking of schorsing van technische certificaten

§ 1 Indien de bevoegde autoriteit van een Verdragsstaat niet zijnde de staat die de (eerste) gebruikstoelating heeft verleend, vaststelt dat niet voldaan wordt aan de eisen, stelt zij, met alle details, de autoriteit die de (eerste) toelating heeft verleend in kennis; indien de niet-naleving betrekking heeft op een certificaat van de typetoelating, wordt tevens de autoriteit die dit certificaat heeft verleend in kennis gesteld.

§ 2 Een gebruikscertificaat kan worden ingetrokken

- a. wanneer het spoorvoertuig niet langer voldoet aan:
 - de voorschriften vervat in de UTP's en in de van toepassing zijnde nationale voorschriften die van kracht zijn overeenkomstig artikel 12 van de APTU Uniforme Regelen, of
 - de bijzondere toelatingsvoorwaarden uit hoofde van artikel 7a, of
 - de constructie- en uitrustingsvoorschriften in het RID, of
- b. indien de houder niet voldoet aan de eis van de bevoegde autoriteit de gebreken binnen de voorgeschreven termijn te verhelpen of
- c. indien de voorschriften en voorwaarden die voortvloeien uit een beperkte toelating uit hoofde van artikel 10, § 10 niet vervuld of geërbiedigd worden.

§ 3 Uitsluitend de autoriteit die een certificaat van de typetoelating of gebruikscertificaat heeft verleend kan het intrekken.

§ 4 Een gebruikscertificaat wordt geschorst:

a. indien het technisch onderzoek, de inspecties, het onderhoud en de revisies van het spoorvoertuig zoals voorgeschreven in zijn onderhoudsdossier, in de UTP's, in de bijzondere voorwaarden voor een toelating uit hoofde van artikel 7a of de in de RID vervatte constructie- en uitrustingsvoorschriften niet worden uitgevoerd (of indien de termijnen niet worden nageleefd);

b. indien bij ernstige schade aan een spoorvoertuig geen gevolg gegeven wordt aan de opdracht van de bevoegde autoriteit het voertuig te tonen;

c. indien niet voldaan wordt aan deze Uniforme Regelen en de voorschriften vervat in de UTP's;

d. indien niet voldaan wordt aan de ingevolge artikel 12 van de APTU Uniforme Regelen van kracht zijnde toepasselijke nationale bepalingen of de ingevolge artikel 13 van de APTU Uniforme Regelen daaraan equivalent verklaarde bepalingen. De geldigheid van het certificaat wordt opgeschort voor de betrokken Verdragsstaat of Verdragsstaten.

§ 5 Het gebruikscertificaat vervalt wanneer het spoorvoertuig buiten dienst wordt gesteld. De bevoegde autoriteit die de gebruikstoelating heeft verleend wordt in kennis gesteld van de buitendienststelling.

§ 6 §§ 1 tot en met 4 zijn van overeenkomstige toepassing op een certificaat van het typeontwerp.

Artikel 10b

Regels voor beoordelingen en procedures

§ 1 De Commissie van technisch deskundigen is bevoegd andere bindende bepalingen aan te nemen voor beoordelingen en procedureregels voor technische toelating.

§ 2 Aanvullend op, maar niet in strijd met de door de Commissie van technisch deskundigen ingevolge § 1 vastgestelde bepalingen, kunnen Verdragsstaten of regionale organisaties bepalingen aannemen (of handhaven) voor gedetailleerde niet-discriminatoire verplichte procedures voor beoordelingen en de eisen inzake verklaringen. De Secretaris-Generaal wordt in kennis gesteld van deze bepalingen, die de Commissie van technisch deskundigen in kennis stelt, waarna de bepalingen door de Organisatie worden gepubliceerd.

Artikel 11

Technische certificaten en verklaringen

§ 1 De constructietypetoelating en de gebruikstoelating worden vastgelegd in afzonderlijke documenten genoemd: „Certificaat van het typeontwerp” en „Gebruikscertificaat”.

§ 2 Het certificaat van het typeontwerp:

- a. vermeldt de ontwerper en de beoogde fabrikant van het constructietype van het spoorvoertuig;
- b. gaat vergezeld van het technisch dossier en het onderhoudsdossier in de bijlagen;
- c. omschrijft in voorkomend geval de bijzondere gebruiksbepalingen en -voorwaarden inzake het verkeer van het constructietype van een spoorvoertuig en daarmee overeenkomende spoorvoertuigen;
- d. gaat vergezeld van het beoordelingsrapport/de beoordelingsrapporten in de bijlage(n);
- e. omschrijft in voorkomend geval alle relevante verklaringen (inzake conformiteit en verificatie) die zijn afgegeven;
- f. vermeldt de bevoegde autoriteit die het certificaat heeft afgegeven, de datum van afgifte en is voorzien van de handtekening van de autoriteit;
- g. vermeldt in voorkomend geval de geldigheidsduur van het certificaat.

§ 3 Het gebruikscertificaat bevat:

- a. alle in § 2 bedoelde gegevens, en
- b. de identificatiecode(s) van het voertuig/de voertuigen waarop het certificaat betrekking heeft;
- c. informatie over de houder van het spoorvoertuig/de spoorvoertuigen waarop het certificaat op de datum van afgifte betrekking heeft;
- d. in voorkomend geval de geldigheidsduur van het certificaat.

§ 4 Het gebruikscertificaat kan betrekking hebben op een groep individuele voertuigen van hetzelfde type, in welk geval de overeenkomstig § 3 vereiste gegevens voor elk van de voertuigen van de groep afzonderlijk worden vermeld; het technisch dossier bevat een lijst met identificeerbare documentatie betreffende de tests die op ieder voertuig zijn uitgevoerd.

§ 5 Het technisch dossier en het onderhoudsdossier bevatten de vereiste informatie overeenkomstig de bepalingen in de UTP's.

§ 6 De certificaten worden afgedrukt in een van de werktalen overeenkomstig artikel 1, § 6, van het Verdrag.

§ 7 De certificaten en verklaringen worden afgegeven aan de aanvrager.

§ 8 Het gebruikscertificaat heeft betrekking op het object. Zodra het voertuig in gebruik is, overhandigt de houder van het gebruikscertificaat (met inbegrip van het technisch dossier en het onderhoudsdossier), indien deze niet de feitelijke houder is, het onverwijld aan de feitelijke houder met inbegrip van het dossier omtrent de staat van onderhoud en stelt alle (aanvullende) gedetailleerde instructies voor onderhoud en gebruik die hij nog in bezit heeft ter beschikking.

§ 9 § 8 is van overeenkomstige toepassing op voertuigen en spoorwagematerieel dat overeenkomstig artikel 19 is toegelaten, waarbij de desbetreffende documentatie bestaat uit de documentatie met betrekking tot de goedkeuring en andere documentatie die informatie bevat die geheel of gedeeltelijk beantwoordt aan de specificaties voor het technisch dossier, het onderhoudsdossier en het dossier omtrent de staat van onderhoud.

Artikel 12

Standaardmodellen

§ 1 De Organisatie schrijft uniforme modellen voor van de certificaten bedoeld in artikel 11, van de verklaringen waartoe ingevolge artikel 4, § 2, besloten is en van het beoordelingsrapport ingevolge artikel 10, § 7.

§ 2 De modellen worden uitgewerkt en aangenomen door de Commissie van technisch deskundigen.

§ 3 De Commissie van technisch deskundigen kan besluiten dat certificaten en verklaringen volgens een ander omschreven model dan hetgeen in de Uniforme Regelen wordt voorgeschreven, maar die wel de ingevolge artikel 11 vereiste gegevens bevatten, als gelijkwaardig substituuut mogen worden aangemerkt.

Artikel 13

Registers

§ 1 Er wordt een register in de vorm van een elektronische databank opgericht die informatie over spoorvoertuigen bevat ter zake waarvan een gebruikscertificaat is afgegeven en de constructietypes ter zake waarvan een certificaat van het typeontwerp is afgegeven en het wordt onder de verantwoordelijkheid van de Organisatie bijgehouden. Het register omvat spoorvoertuigen die zijn toegelaten overeenkomstig arti-

kel 19; het kan tevens spoorvoertuigen bevatten die uitsluitend voor het rijden in nationaal verkeer zijn toegelaten.

§ 2 De databank bevat voorts een register met informatie betreffende de bevoegde autoriteiten en organen waaraan overeenkomstig artikel 5 de bevoegdheid werd overgedragen alsmede de overeenkomstig artikel 15, § 2 geaccrediteerde/erkende inspecteurs.

§ 3 De Commissie van technisch deskundigen kan besluiten andere gegevens ten behoeve van de exploitatie van de spoorwegen in de databank op te nemen, zoals informatie inzake verklaringen, inspecties en onderhoud van de toegelaten voertuigen (waaronder de datum van de volgende voorziene inspectie), informatie over ongevallen en incidenten en registers met de codering van voertuigen, locaties, spoorwegondernemingen, houders, infrastructuurbeheerders, werkplaatsen, fabrikanten, met het onderhoud belaste entiteiten (ECM), etc.

§ 4 De Commissie van technisch deskundigen stelt de technisch-functionele architectuur van de databank vast alsmede welke gegevens vereist zijn, hoe en wanneer de gegevens moeten worden aangeleverd, welke toegangsrechten er zullen zijn alsmede andere administratieve en organisatorische bepalingen, zoals de toe te passen databasestructuur. In alle gevallen dient de Secretaris-Generaal onverwijld in kennis te worden gesteld van een verandering van de houder, van de ECM, van een buiten dienst stelling, van een officieel stilzetten, van schorsingen en intrekkingen van certificaten, van verklaringen of andere documenten en van veranderingen aan een voertuig die afwijken van de toegelaten typeconstructie.

§ 5 Voor de toepassing van dit artikel neemt de Commissie van technisch deskundigen door Verdragsstaten en regionale organisaties opgezette registers in acht teneinde onnodige belasting voor de betrokken partijen zoals regionale organisaties, Verdragsstaten, bevoegde autoriteiten en de industrie te voorkomen. Teneinde ook de kosten voor de Organisatie tot een minimum te beperken en een coherent registersysteem te bewerkstelligen, stemmen alle betrokken partijen hun plannen en de ontwikkeling van registers die onder deze Uniforme Regelen vallen af met de Organisatie.

§ 6 De in de databank geregistreerde gegevens worden aangemerkt als weerlegbaar bewijs van de technische toelating van een spoorvoertuig.

§ 7 De Commissie van technisch deskundigen kan besluiten dat de kosten van oprichting en beheer van de databank geheel of gedeeltelijk worden gedragen door de gebruikers; het aanleveren en wijzigen van

gegevens dient kosteloos te geschieden, maar het raadplegen van de gegevens kan onderworpen worden aan vergoeding.

Artikel 14

Opschriften en tekens

§ 1 De spoorvoertuigen die toegelaten zijn in het verkeer moeten zijn voorzien van:

a. een teken dat duidelijk aangeeft dat zij overeenkomstig deze Uniforme Regelen zijn toegelaten tot het rijden in het internationaal verkeer, en

b. de andere opschriften en tekens voorgeschreven in de UTP's, met inbegrip van een unieke identificatiecode (het nummer van het voertuig).

De bevoegde autoriteit die de gebruikstoelating verleent, moet waarborgen dat aan elk voertuig een alfanumerieke identificatiecode wordt toegekend. Deze code die de landcode van de eerste Staat van toelating omvat, moet op elk voertuig worden aangebracht en overeenkomstig artikel 13 worden opgenomen in het nationaal voertuigenregister (NVR) van die Staat.

§ 2 De Commissie van technisch deskundigen legt het in § 1, onderdeel a, voorziene teken vast alsmede de overgangperiodes gedurende welke de tot het rijden in het internationaal verkeer toegelaten spoorvoertuigen voorzien mogen zijn van opschriften en tekens die afwijken van hetgeen wordt voorgeschreven in § 1.

Artikel 15

Onderhoud

§ 1 De spoorvoertuigen en het andere spoorwegmaterieel moeten in een zodanig goede staat gehouden worden dat zij voortdurend voldoen aan de in de UTP's omschreven bepalingen en dat hun staat bij het rijden of bij het gebruik in het internationaal verkeer op geen enkele wijze schadelijk is voor de operationele veiligheid of de infrastructuur, het milieu en de volksgezondheid. De spoorvoertuigen en het andere spoorwegmaterieel moeten daartoe beschikbaar gesteld worden voor en onderworpen worden aan de revisies, inspecties en het onderhoud zoals voorgeschreven in het aan het gebruikscertificaat gehechte onderhoudsdossier, de UTP's, de bijzondere voorwaarden bij toelating uit hoofde van artikel 7a en in de bepalingen vervat in het RID.

§ 2 Alvorens te worden toegelaten tot de exploitatie of het gebruik op het netwerk moet voor elk spoorvoertuig een met het onderhoud belaste entiteit (ECM) worden toegewezen, die wordt geregistreerd in de databank bedoeld in artikel 13. Een spoorwegonderneming, een infrastruc-

tuurbeheerder of houder kan een ECM zijn. De ECM draagt er door middel van een onderhoudssysteem zorg voor dat de voertuigen met het onderhoud waarvan zij belast is, in staat zijn veilig te rijden. De ECM doet het onderhoud zelf of geeft het in onderaanneming van een onderhoudsbedrijf.

De ECM voor goederenwagens moet beschikken over een geldig certificaat, afgegeven door een externe door een van de Verdragsstaten geaccrediteerde/erkende inspecteur.

De Commissie van technisch deskundigen neemt nadere gedetailleerde regels aan voor de certificering en inspectie van ECM's, voor geaccrediteerde/erkende inspecteurs, hun accreditatie/erkenning, de controles en de controlecertificaten. Deze regels geven aan of ze equivalent zijn aan de criteria voor het certificeringssysteem voor ECM's die zijn aangenomen in de Europese Gemeenschap of in de Staten die het gemeenschapsrecht ingevolge internationale overeenkomsten met de Europese Gemeenschap toepassen.

Deze regels, die tevens regels omvatten voor de intrekking en schorsing van certificaten en accreditaties, worden omschreven in een Bijlage bij deze Uniforme Regelen en vormen een integrerend onderdeel daarvan.

§ 3 Een spoorwegexploitant is verantwoordelijk voor het veilig rijden van haar treinen en waakt erover dat de ingezette voertuigen naar behoren worden onderhouden. De ECM moet daarom waarborgen dat betrouwbare informatie over en gegevens van het onderhoudsproces beschikbaar zijn voor de spoorwegexploitant en dat de spoorwegexploitant de ECM tijdig voorziet van informatie en gegevens over de exploitatie van de voertuigen en ander spoorwegmaterieel waarvoor de ECM verantwoordelijk is. In beide gevallen worden de desbetreffende informatie en gegevens gespecificeerd in de in § 2 bedoelde Bijlage.

§ 4 De ECM van een toegelaten voertuig legt van dat voertuig een dossier omtrent de staat van onderhoud aan en houdt dit actueel. Het dossier moet beschikbaar zijn voor inspecties door de bevoegde nationale autoriteit.

§ 5 De Commissie van technisch deskundigen kan richtlijnen of voorschriften aannemen voor de certificering en controle van onderhoudsbedrijven en de wederzijdse erkenning van de certificaten en controles. Voorschriften overeenkomstig deze paragraaf worden omschreven in een Bijlage bij deze Uniforme Regelen, vormen er een integrerend onderdeel van en worden gepubliceerd op de website van de Organisatie.

Artikel 16

Ongevallen, incidenten en ernstige schade

§ 1 Bij ongevallen of incidenten met of ernstige schade aan spoorvoertuigen zijn alle betrokkenen (de infrastructuurbeheerders, de houders, de ECM, de betrokken spoorwegondernemingen en eventuele andere actoren) verplicht:

a. onverwijld alle nodige maatregelen te nemen teneinde de veiligheid van het spoorwegverkeer te waarborgen en het milieu en de volksgezondheid te beschermen en

b. de oorzaken van het ongeval, het incident of de ernstige schade vast te stellen.

§ 1a De maatregelen overeenkomstig § 1 moeten op elkaar worden afgestemd. Tenzij anders bepaald in de van kracht zijnde bepalingen in de desbetreffende Staat is de beheerder van de infrastructuur belast met de afstemming. Aanvullend op de onderzoeksplicht van de betrokken partijen, kan de Verdragsstaat een onafhankelijk onderzoek gelasten.

§ 2 Een voertuig wordt geacht ernstig te zijn beschadigd wanneer het niet eenvoudig hersteld kan worden, zodat het in een trein kan worden opgenomen en op eigen wielen kan rijden zonder dat de bedrijfsvoering in gevaar wordt gebracht. Indien de reparatie binnen tweeënzeventig uur kan worden uitgevoerd of de kosten in totaal minder dan 0,18 miljoen SDR bedragen, wordt de schade niet als ernstig aangemerkt.

§ 3 Van ongevallen, incidenten en ernstige schade wordt onverwijld kennisgeving gedaan aan de autoriteit die of het orgaan dat het voertuig heeft toegelaten tot het verkeer. Die autoriteit of dat orgaan kan verlangen dat het al dan niet herstelde voertuig wordt getoond teneinde te onderzoeken of de verleende gebruikstoelating nog geldig is. In voorkomend geval moet de procedure voor de gebruikstoelating worden overgedaan.

§ 4 De Verdragsstaten houden registers bij, publiceren onderzoeksrapporten met inbegrip van hun bevindingen en aanbevelingen en stellen de autoriteit die goedkeuringscertificaten afgeeft en de Organisatie in kennis van de oorzaken van ongevallen, incidenten en ernstige schade in het het internationaal verkeer die zich hebben voorgedaan op hun grondgebied. De Commissie van technisch deskundigen kan de oorzaken van ongevallen, incidenten en ernstige schade in het internationaal verkeer onderzoeken teneinde eventueel voorschriften voor de constructie en exploitatie van spoorvoertuigen en ander spoorwagematerieel in de UTP's op te stellen en kan, zo nodig binnen zeer korte termijn beslissen om Verdragsstaten op te leggen de desbetreffende afgegeven gebruikscertificaten, certificaten van typegoedkeuringen of verklaringen te schorsen.

§ 5 De Commissie van technisch deskundigen kan nadere bindende regels opstellen en aannemen voor het onderzoek naar ongevallen, incidenten en ernstige schade, alsmede eisen stellen aan onafhankelijke onderzoeksorganen van een staat alsmede de vorm en inhoud van rapporten. Ook kan zij de waarden/getallen in § 2 en in artikel 2, onderdeel ff., wijzigen.

Artikel 17

Stilzetten en weigeren van voertuigen

§ 1 Een bevoegde autoriteit, een andere spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder mag spoorvoertuigen niet weigeren of stilzetten teneinde te beletten dat ze rijden op compatibele spoorweginfrastructuren, wanneer ze voldoen aan deze Uniforme Regelen, de in de UTP's vervatte voorschriften, de eventueel door de toelating autoriteit gestelde bijzondere voorwaarden voor de toelating alsmede aan de in het RID vervatte voorschriften voor constructie en exploitatie.

§ 2 Het recht van een bevoegde autoriteit een voertuig te inspecteren en stil te zetten blijft onverlet ingeval van vermoeden van het niet in acht nemen van § 1; onderzoek teneinde zekerheid te verkrijgen moet evenwel zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen een termijn van 24 uur plaatsvinden.

§ 3 Indien een Verdragsstaat een certificaat evenwel niet binnen de in artikel 5, § 7, of artikel 16, § 4, bedoelde termijn schorst of intrekt, zijn andere Verdragsstaten bevoegd het voertuig of de voertuigen in kwestie te weigeren of stil te zetten.

Artikel 18

Niet in acht nemen van de voorschriften

§ 1 Met inachtneming van § 2 en artikel 10a, § 3, onderdeel c, worden de rechtsgevolgen van het niet in acht nemen van deze Uniforme Regelen en de UTP's geregeld door de bepalingen die van kracht zijn in de Verdragsstaat waarvan de bevoegde autoriteit de gebruikstoelating heeft verleend, met inbegrip van de regels inzake wetsconflicten.

§ 2 De civielrechtelijke en strafrechtelijke gevolgen van het niet in acht nemen van deze Uniforme Regelen en de UTP's worden voor zover het de infrastructuur betreft geregeld door de bepalingen die van kracht zijn in de Verdragsstaat waarin de infrastructuurbeheerder zijn zetel heeft, met inbegrip van de regels inzake wetsconflicten.

Artikel 19

Overgangsbepalingen

§ 1 Artikel 3, § 1, is van toepassing op bestaande, vernieuwde en verbeterde voertuigen. Overgangsbepalingen voor voertuigen die uit hoofde van RIV, RIC of andere relevante internationale overeenkomsten zijn toegelaten tot het internationaal verkeer en dienovereenkomstig zijn gemarkeerd zijn vastgelegd in dit artikel.

§ 2 Bij de inwerkingtreding van deze Uniforme Regelen worden bestaande voertuigen die met RIV respectievelijk RIC gemarkeerd zijn tot bewijs van het feit dat ze op dat moment voldoen aan de technische bepalingen van de RIV overeenkomst 2000 (herziene versie van 1 januari 2004) respectievelijk RIC overeenkomst, geacht voor gebruik te zijn toegelaten om te rijden op de netwerken van de Verdragsstaten overeenkomstig hun compatibiliteit met de spoorweginfrastructuren (aangeduid door de markeringen op de wagen) waarvoor zij zijn toegelaten door een van de Verdragsstaten.

§ 2a Bestaande voertuigen die niet met RIV of RIC zijn gemarkeerd, maar volgens bilaterale of multilaterale overeenkomsten tussen Verdragsstaten waarvan kennisgeving is gedaan aan de Organisatie wel zijn toegelaten en gemarkeerd, worden eveneens geacht te zijn toegelaten om te rijden op de netwerken waarop het betreffende verdrag van toepassing is.

§ 3 De tijdelijke toelating overeenkomstig §§ 2 en 2a geldt totdat voor het voertuig een nieuwe toelating nodig is overeenkomstig artikel 10, § 11.

§ 4 Het opschrift RIV, RIC of een andere door de Commissie van technisch deskundigen aanvaarde markering op het voertuig alsmede de in de database opgeslagen gegevens bedoeld in artikel 13, worden aangemerkt als voldoende bewijs van de goedkeuring. Elke niet toegelaten wijziging van deze markering wordt als fraude beschouwd en vervolgd volgens het nationale recht.

§ 5 Onverminderd deze overgangsbepaling moeten het voertuig en zijn documentatie voldoen aan de van kracht zijnde bepalingen van de UTP's inzake markering en onderhoud; tevens moet worden gewaarborgd dat voldaan wordt aan de bepalingen van het van kracht zijnde RID, indien van toepassing. De Commissie van technisch deskundigen kan tevens besluiten dat ongeacht eventuele overgangsbepalingen binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan aan in de UTP's opgenomen veiligheidsbepalingen.

§ 6 Bestaande voertuigen die niet vallen onder het toepassingsgebied van §§ 2 en 2a kunnen op verzoek van een aanvrager aan een bevoegde autoriteit worden toegelaten voor gebruik. Deze bevoegde autoriteit kan de aanvrager verzoeken om aanvullende technische informatie, dat wil zeggen een risicoanalyse en/of tests van het voertuig, alvorens het aanvullend voor gebruik toe te laten. De bevoegde autoriteiten geven zich evenwel ten volle rekenschap van de equivalentietabel bedoeld in artikel 13 van de APTU Uniforme Regelen.

§ 7 De Commissie van technisch deskundigen kan andere overgangsbepalingen aannemen.

Artikel 20

Geschillen

Geschillen omtrent de technische toelating van spoorvoertuigen en ander spoorwegmaterieel beoogd voor gebruik in het internationaal verkeer kunnen worden behandeld door de Commissie van technisch deskundigen indien ze niet beslecht zijn via rechtstreekse onderhandelingen tussen de betrokken partijen. Dergelijke geschillen kunnen in overeenstemming met de procedure omschreven in Titel V van het Verdrag ook aan het scheidsgerecht worden voorgelegd.

De vertaling van de op 30 juni 2010 ter kennis gebrachte wijzigingen van Aanhangsel C (RID) luidt als volgt:

Aanhangsel C

Artikel 1

In §1, letter a., wordt „Lidstaten” vervangen door:

„RID-Verdragsstaten”.

Het volgende nieuwe artikel „1bis” wordt toegevoegd:

„Artikel 1bis

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Reglement en de Bijlage daarbij wordt onder „RID-Verdragsstaat” elke Lidstaat van de Organisatie verstaan die geen verklaring ten aanzien van dit Reglement heeft afgelegd, in overeenstemming met artikel 42, §1, eerste volzin, van het Verdrag.”

Artikel 3

„Lidstaat” wordt vervangen door:

„RID-Verdragsstaat”

Artikel 5

In de titel van artikel 5 wordt „reisbagage of in motorvoertuigen” vervangen door:

„aangegeven bagage of in voertuigen”.

Artikel 5, §1

[De eerste wijziging in de Engelse versie is niet van toepassing op de Nederlandse vertaling.]

In lid b), wordt „reisbagage of in of op motorvoertuigen overeenkomstig” vervangen door:

„aangegeven bagage of in of op voertuigen in de zin van”.

Artikel 5, §2

Wijzigen om als volgt gelezen te worden:

„§2 Gevaarlijke goederen mogen uitsluitend als handbagage worden meegenomen of worden verzonden of vervoerd als aangegeven bagage of aan boord van voertuigen indien zij voldoen aan de bijzondere voorwaarden van de Bijlage.”.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1985, 12, rubriek J van *Trb.* 1995, 240 en rubriek D van *Trb.* 2011, 15.

E. PARTIJGEDEVENS

Zie *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		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type [*]	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Algerije	23-12-80	28-11-91	R	01-03-92		
Armenië		30-12-10	T	01-07-11		
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		20-08-08	T	01-01-09		
EU (Europese Unie)		23-06-11	T	01-07-11		
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		
Georgië		24-10-11	T	01-05-12		
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, de 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		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		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	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		

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

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

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.

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).

België, 16 februari 2012

[The declaration concerning the non-application of Appendices E (CUI), F (APTU) and G (ATMF) was withdrawn with effect from 8 February 2012.]

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).

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 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 Inter-

national 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.

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).

Georgië, 24 oktober 2011

In accordance with paragraph 3 of Article 28 of the Convention concerning International Carriage by Rail (hereafter referred to as "Convention"), Georgia retains the right not to apply in whole § 1 and § 2 of Article 28.

In accordance with Article 24 of the Convention and with § 6 of Article 1 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Car-

riage of Passengers by Rail (CIV) Appendix “A” to the Convention, Georgia retains the right to apply these uniform rules to the international carriage of passengers only on the section from the station Gardabani to the station Kartsakhi, to the state border (244 km), after this line is put into operation. In accordance with Article 24 of the Convention and with § 6 of Article 1 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM), Appendix “B” to the Convention, Georgia retains the right to apply these uniform rules to the international carriage of goods on the following sections of the railway infrastructure of Georgia:

- a) The section from “Poti” Port – to “Poti” Railway Station – 2,7 km;
- b) The section from “Batumi” Port – to “Batumi” Railway Station – 1,9 km;
- c) The section from Gardabani to the station Kartsakhi, to the state border – 244 km (after it is put into operation).

In accordance with § 1 of Article 42 of this Convention, Georgia shall not apply in whole the following Appendices:

- Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV – Appendix “D” 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).

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).

Hongarije, 16 februari 2012

[The declaration concerning the non-application of Appendices E (CUI), F (APTU) and G (ATMF) was withdrawn with effect from 16 February 2012.]

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 Latvia 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).

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).

Luxemburg, 16 februari 2012

[The declaration concerning the non-application of Appendices E (CUI), F (APTU) and G (ATMF) was withdrawn with effect from 12 January 2012.]

Noorwegen, 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

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 / Yagodin – 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.

Oekraïne, 1 november 2010

Additional notification in accordance with Article 24 § 3 of COTIF [Takes effect on 1 January 2011]

In accordance with Article 1 § 6 of CIM, the Ukraine will also apply the CIM Uniform Rules on the line (7 km) from the Illichivsk ferry terminal to Illichivsk portside station (Illichivsk-Paromna).

Oekraïne, 8 december 2011

Additional notification in accordance with Article 24 § 3 of COTIF. [Takes effect on 16 January 2012]

In accordance with Article 1 § 6 of CIM, the Ukraine will also apply the CIM Uniform Rules on the line Uzhgorod-Chop (22 km).

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.

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.

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

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

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

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.

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.

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, 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 *Trb.* 2011, 15.

Protocol van 3 juni 1999

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

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type ^a	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Albanië		28-09-00	T	01-07-06		
Algerije	22-12-99	04-02-03	R	01-07-06		
Armenië		30-12-10	T	01-07-11		
België	03-06-99	14-08-07	R	14-08-07		
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		
EU (Europese Unie)		23-06-11	T	01-07-11		
Finland	28-10-99	04-08-04	R	01-07-06		
Frankrijk	23-12-99	29-05-06	R	01-07-06		
Georgië		24-10-11	T	01-05-12		
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	T	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		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Macedonië, de voormalige Joegoslavische Republiek		26-02-01	T	01-07-06		
Marokko	28-10-99	28-04-11	R	28-04-11		
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 – Curaçao – Sint Maarten	15-12-99	11-09-02 – – – – – –	R	01-07-06 – – – – – –		
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		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Verenigd Koninkrijk	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, rubriek J van *Trb.* 1991, 6 en *Trb.* 1995, 240, rubriek G van *Trb.* 2011, 15 en *Trb.* 2011, 277.

J. VERWIJZINGEN

Zie voor verwijzingen en overige 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, *Trb.* 1997, 18 en *Trb.* 2011, 15.

Uitgegeven de vierde juni 2012.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

U. ROSENTHAL