

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2015 Nr. 77

## 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.

Voor correcties, zie *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, *Trb.* 2013, 240 en *Trb.* 2014, 196.

Voor twee- of meezijdige 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, zie:

[www.otif.org/en/dangerous-goods/rid-references-on-the-otif-website.html?type=98](http://www.otif.org/en/dangerous-goods/rid-references-on-the-otif-website.html?type=98).

De Herzieningscommissie van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft tijdens haar vijfentwintigste zitting in Bern wijzigingen aangenomen van artikel 27 van het Verdrag en van de Aanhangsels D (CUV), E (CUI), F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag. De wijzigingen zijn op 10 juli 2014 ter kennis van de lidstaten gebracht. De Franse tekst van deze wijzigingen luidt als volgt:

### **Modification de l'article 27 de la Convention de base**

#### **Modification du texte**

L'article 27 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session est libellé comme suit :

#### « Article 27

#### *Vérification des comptes*

§ 1. Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

§ 2. Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 3. Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 4. Le mandat de vérification des comptes est défini dans le règlement concernant les finances et la comptabilité et par le mandat additionnel annexé à ce dernier. »

---

### **Modification de l'article 2, lettre c, de l'Appendice D (RU CUV)**

#### **Modification du texte**

L'article 2, lettre c) des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV), Appendice D à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est libellé comme suit :  
« c) « détenteur » désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport ; »

---

### **Modification de l'article 5bis, §§ 1 et 2, de l'Appendice E (RU CUI)**

#### **Modification du texte**

L'article 5bis, §§ 1 et 2 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), Appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session est libellé comme suit :

- « § 1. Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.
- § 2. Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne. »

---

### **Modification de l'Appendice F (RU APTU)**

#### **Modification du texte**

L'article 8, § 2a et § 9 et l'article 12, § 1, phrases 1 et 2 des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU), Appendice F à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session sont libellés comme suit :

« Article 8

*PTU*

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

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

*Spécifications techniques nationales*

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

[...] »

---

**Modification de l'Appendice G (RU ATMF)**

**Modification du texte**

Les articles 2, 3a à 8, ainsi que 10 à 20 des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), Appendice G à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 24<sup>e</sup> session sont nouvellement libellés comme suit :

« Article 2

*Définitions*

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

- a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
- ab) « accréditation » désigne une attestation délivrée par un organisme d'accréditation national garantissant qu'un organisme d'évaluation de la conformité remplit les conditions fixées par les normes européennes harmonisées ou les normes internationales applicables et, s'il y a lieu, toute autre exigence, y compris celles énoncées dans les programmes sectoriels pertinents, pour mener une activité spécifique d'évaluation de la conformité ;
- ac) « organisme d'accréditation » désigne le seul organisme d'un État partie qui procède à des accréditations en vertu d'un pouvoir qui lui est conféré par l'État ;
- b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction, dont témoigne le certificat de type de conception ;
- c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un véhicule ferroviaire à circuler en trafic international, dont témoigne le certificat d'exploitation ;
- ca) « certificat d'exploitation » désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission à l'exploitation, avec les conditions d'admission ;
- cb) « certificat de vérification » désigne l'attestation délivrée par l'organisme d'évaluation garantissant que la vérification a eu lieu avec succès ;
- d) « Commission d'experts techniques » désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention ;
- da) « entité adjudicatrice » désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en oeuvre d'un du projet ;
- e) « État partie » désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la Convention ;
- f) « certificat de type de conception » désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission d'un type de construction, avec les conditions d'admission ;
- g) « élément de construction » ou « constituant d'interopérabilité » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, ensemble complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;
- h) [réservé]
- i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les PTU applicables qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;

- j) « incident » désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation ;
- k) « gestionnaire d'infrastructure » désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire ;
- l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux États parties ;
- m) « enquête » désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- n) « détenteur » désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;
- o) « dossier de maintenance » désigne le ou les documents spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule, qui sont établis conformément aux règles et dispositions des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur. Le dossier de maintenance inclut le fichier de relevé de maintenance défini à la lettre p) ;
- p) « fichier de relevé de maintenance » désigne la documentation relative à un véhicule admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule ;
- q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire ;
- r) « points ouverts » désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été traités dans une PTU et y sont explicitement mentionnés comme tels ;
- s) [réservé]
- t) « entreprise de transport ferroviaire » ou « entreprise ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée ou titulaire d'une licence en vertu du droit applicable pour fournir des services pour le transport ferroviaire de marchandises et/ou de voyageurs, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;
- u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires ;
- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires et les infrastructures ferroviaires ;
- w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction ;
- wa) « reconnaissance » désigne :
  1. la reconnaissance par un organisme national compétent autre que l'organisme d'accréditation que l'entité remplit les conditions applicables, ou
  2. l'acceptation par une autorité compétente des certificats, des documents de procédure ou des résultats des essais, délivrés par une entité d'un autre État partie ;
- x) « organisation régionale » désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les États parties ;
- y) « renouvellement » désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales ;
- z) « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS ;
- aa) « cas spécifique » désigne toute partie du système ferroviaire des États parties mentionnée comme disposition particulière dans les PTU, de manière temporaire ou définitive, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ;
- bb) « sous-système » désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU ; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
- cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler en trafic international ou pour admettre un type de construction ;
- dd) [réservé] ;

- ee) « dossier technique » désigne la documentation relative au véhicule, contenant toutes ses caractéristiques techniques, y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification du ou des objets concernés, comme le décrit la PTU applicable ;
- ee1) « train » désigne une formation avec traction, constituée d'un ou plusieurs véhicules ferroviaires et préparée pour l'exploitation ;
- eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE ou 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire telles que couvertes par un certificat d'examen de type ou un certificat d'examen de la conception, décrits respectivement dans les modules d'évaluation SB et SH1 de la PTU GEN-D ;
- gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

### Article 3a

#### *Interaction avec d'autres accords internationaux*

§ 1. Les véhicules ferroviaires mis en service conformément à la législation de l'Union européenne (UE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les États parties conformément aux présentes Règles uniformes

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes,
- b) à condition que les STI applicables en vertu desquelles le véhicule ferroviaire a été autorisé, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,
- c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation,
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

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

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes,
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,
- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation,
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

§ 3. L'autorisation de mise en service, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires destinés à être utilisés dans les États membres de l'Union européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci. Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.

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

§ 5. Une entité chargée de l'entretien<sup>1)</sup> (ECE) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de l'Union européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14 bis, § 5, de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins

<sup>1)</sup> Les exigences relatives à l'entité en charge de la maintenance sont énoncées à l'article 15.

de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2. Ces règles adoptées sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

## Article 4

### *Procédure*

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

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

Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en même temps.

§ 2. Tout véhicule ou élément de construction est évalué en vue de sa conformité aux dispositions des PTU et aux spécifications techniques nationales applicables. Les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU sont énoncés dans les PTU concernées.

La Commission d'experts techniques est compétente pour amender et révoquer les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU.

Les évaluations de la conformité d'un véhicule aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en différentes parties ou contrôlées à certaines étapes par l'organisme d'évaluation, chacune attestée par une attestation de contrôle intermédiaire. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

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

## Article 5

### *Autorité compétente*

§ 1. L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque État partie, ci-après dénommée « autorité compétente ».

§ 2. Les autorités compétentes peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur État, en tout ou partie à des organismes d'évaluation aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les certificats de vérification correspondants.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
  - b) un gestionnaire d'infrastructure,
  - c) un détenteur,
  - d) une entité chargée de l'entretien (ECE) en vertu de l'article 15,
  - e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,
- y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3. Pour être reconnus ou accrédités comme organismes d'évaluation mentionnés au § 2, les organismes doivent remplir les conditions suivantes :

- a) L'organisme d'évaluation doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passage de marchés.
- b) En particulier, l'organisme d'évaluation et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.
- c) L'organisme d'évaluation remplit les conditions énoncées dans les PTU applicables.

§ 4. Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie à l'autorité compétente pour les tâches mentionnées au § 2 qui n'ont pas été transférées à un organisme d'évaluation.

§ 5. Un État partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des États appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne, à informer le Secrétaire général de l'autorité compétente, des organismes d'évaluation et, s'il y a lieu, de l'organisme d'accréditation ou de l'organisme national compétent visé à l'article 2, lettre wa (1), en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des autorités compétentes, organismes d'évaluation, organismes d'accréditation et organismes nationaux compétents, de leur numéro d'identification, s'il y a lieu, et de leurs domaines de responsabilité.

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

§ 7. Un État partie qui considère qu'un organisme d'évaluation ou l'autorité compétente d'un autre État partie ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'État partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme d'évaluation ou l'autorité conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'État partie de suspendre ou de retirer les certificats techniques délivrés sur la base des travaux effectués par l'organisme d'évaluation ou l'autorité en question.

## Article 6

### *Validité des certificats techniques*

§ 1. Les certificats techniques, au sens de l'article 11, délivrés par l'autorité compétente d'un État partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres États parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation des véhicules couverts par ces certificats sur le territoire de ces autres États parties sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

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

§ 3. Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables est valable sur le territoire d'autres États parties à condition que

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

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

- § 4. a) Si, dans un État partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui
- est sujet à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
  - n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou

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

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

Le respect

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

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

## Article 6a

### *Reconnaissance de la documentation procédurale*

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

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

#### Article 6b

##### *Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels*

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

#### Article 7

##### *Prescriptions applicables aux véhicules*

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

- a) aux PTU applicables,
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
- c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

§ 1a. Chaque véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de son admission, renouvellement ou réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.

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

§ 3. Si toutes les PTU portant sur les véhicules ne sont pas en vigueur ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

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

#### Article 7a

##### *Dérogations*

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux PTU structurelles et fonctionnelles.

Ces directives et dispositions sont énoncées à l'annexe B des présentes Règles uniformes.

#### Article 8

##### *Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire*

§ 1. L'infrastructure ferroviaire doit répondre

- a) aux dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
- c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

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

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

#### Article 10

##### *Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes*

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

§ 2. [réservé]

§ 3. La demande de certificat technique peut être faite auprès de l'autorité compétente de n'importe quel État partie.

§ 3a. La demande d'évaluation et de délivrance des certificats et déclarations PTU correspondants peut être déposée auprès de tout organisme d'évaluation auquel une autorité compétente a transféré tout ou partie de ses compétences pour la réalisation des évaluations en vertu de l'article 5, § 2.

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

§ 5. L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel l'admission à l'exploitation est octroyée. L'octroi d'admissions à l'exploitation par l'autorité compétente dans un but lucratif est prohibé.

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

§ 6. Le demandeur élabore et joint à sa demande un dossier technique contenant les informations requises dans les PTU applicables. L'organisme d'évaluation établit le dossier technique.

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

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

Pour les nouveaux véhicules, un certificat de vérification PTU délivré par un organisme d'évaluation conformément à la PTU applicable constitue un moyen de preuve adéquat.

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

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

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

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

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

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, le véhicule est soumis à une nouvelle admission aux conditions de l'article 6, §4, et l'État partie notifie au Secrétaire général

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
  - b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et
  - c) les organismes responsables de l'évaluation des caractéristiques techniques visées à la lettre b).
- Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

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

## Article 10a

### *Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques*

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

§ 2. Un certificat d'exploitation peut être retiré

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

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

§ 4. Le certificat d'exploitation est suspendu

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son dossier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;
- b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;
- d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'État partie/les États parties concerné(s).

§ 5. Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié conformément à l'article 13, § 4.

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

## Article 10b

### *Règles relatives aux évaluations et procédures*

§ 1. La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption de dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique. Les prescriptions pour les évaluations sont fixées dans la PTU y afférente.

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

## Article 11

### *Certificats techniques*

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

§ 2. Le certificat de type de conception :

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire ;
- b) contient le dossier technique en pièce jointe ;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;

- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées ;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité ;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité ;
- h) comporte en pièces jointes, pour les véhicules soumis à l'article 6, § 4, des copies des admissions nationales supplémentaires s'il y en a.

§ 3. Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
- b) le ou les codes d'identification du ou des véhicules couverts par le certificat ;
- c) des informations sur le détenteur du ou des véhicules ferroviaires couverts par le certificat à la date de sa délivrance ;
- d) le cas échéant, sa période de validité.

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

§ 5. Le dossier technique contient les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

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

§ 7. Les certificats visés aux §§ 2 et 3 sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente.

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

§ 9. Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au dossier technique et au dossier de maintenance.

## Article 12

### *Modèles uniformes*

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

§ 2. Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques et publiés sur le site Web de l'Organisation.

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

## Article 13

### *Registres*

§ 1. Un registre national des véhicules (RNV) est établi conformément aux spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 1a. L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE) et des organismes de certification des ECE.

§ 1b. L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des codes marquage du détenteur de véhicule.

§ 2. [réservé]

§ 3. La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans une banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que les types de conception, des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue), les informations nécessaires pour déterminer s'il y a compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les lieux, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, etc.

§ 4. La Commission d'experts techniques est compétente pour décider des modifications, de la fusion ou du retrait des registres et bases de données visées dans le présent article. La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle des registres spécifiés dans le présent article et peut également préciser les données à inclure, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECE, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai par le titulaire de l'enregistrement à l'entité tenant le registre.

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

§ 6. Les données enregistrées dans la banque de données conformément au § 1 sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7. La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs.

#### Article 14

##### *Inscriptions et signes*

§ 1. Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter les inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un numéro unique du véhicule.

L'autorité compétente octroyant la (première) admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier État ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le RNV de cet État.

§ 2. La Commission d'experts techniques peut fixer un signe établissant que le véhicule qui le porte a été admis à l'exploitation en trafic international en vertu des présentes Règles uniformes.

§ 3. La Commission d'experts techniques peut fixer les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon les § 1 et 2.

#### Article 15

##### *Maintenance des véhicules*

§ 1. Les véhicules ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées à l'article 7. L'état des véhicules ne doit compromettre en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne doit pas nuire à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. À cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être mis à disposition pour l'entretien, les inspections et la maintenance prescrits dans le dossier de maintenance et y être soumis. Il incombe au détenteur de désigner une ECE à cet effet.

§ 2. Une ECE est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. L'ECE garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECE peut faire appel à des sous-traitants, y compris à des ateliers de maintenance.

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption et l'amendement des règles de certification et d'audit des ECE et des ateliers de maintenance. Ces règles sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

L'ECE pour un wagon de marchandises doit être certifiée par un organisme de certification des ECE accrédité ou reconnu dans l'un des États parties conformément à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

§ 3. Dans la mesure où cela est nécessaire à la maintenance, le détenteur met à disposition de l'ECE les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

L'ECE doit garantir, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, que des informations fiables concernant la maintenance et les restrictions relatives à l'exploitation, nécessaires et suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, sont mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire

L'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECE en temps utile, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, les informations concernant l'exploitation de ses véhicules (dont le kilométrage, le type et l'étendue des activités, les incidents ou accidents) dont l'ECE est chargée.

§ 4. L'ECE d'un véhicule admis établit et tient à jour le dossier de maintenance et le fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. L'ECE informe le détenteur des mises à jour au fichier de relevé de maintenance. Les fichiers sont tenus à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

## Article 15a

### *Composition et exploitation des trains*

§ 1. L'entreprise de transport ferroviaire contrôle les risques associés à ses activités, particulièrement ceux liés à l'exploitation des trains. À cet effet, elle s'assure que ces trains satisfont aux exigences essentielles et :

- a) veille à ce que les trains soient composés et préparés de manière correcte et sûre ;
- b) tient compte des informations nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité de chaque véhicule, y compris des éventuelles restrictions d'exploitation ;
- c) n'utilise les véhicules que dans leurs limites et conditions d'utilisation ;
- d) respecte les prescriptions relatives à l'exploitation en trafic international, telles que celles prévues dans les PTU applicables ;
- e) s'assure que chaque véhicule s'est vu attribué une ECE et, au besoin, que l'ECE dispose d'un certificat valide.

§ 2. Les règles énoncées au § 1 s'appliquent par analogie aux entités autres que les entreprises de transport ferroviaire, qui exploitent les trains sous leur propre responsabilité.

§ 3. Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le détenteur met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule les éléments concernant les conditions et limites d'utilisation ainsi que l'entretien et la surveillance continue ou périodique.

§ 4. Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule sur son réseau les éléments concernant les caractéristiques de l'infrastructure.

## Article 16

### *Incidents, accidents et avaries graves*

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

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

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

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

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

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

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

#### Article 17

##### *Immobilisation et refus des véhicules*

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

Le présent article ne porte en rien atteinte à la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire, telle que définie à l'article 15a.

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

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

#### Article 18

##### *Non-respect des prescriptions*

§ 1. Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'État partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

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

#### Article 19

##### *Dispositions transitoires*

§ 1. [réservé]

§ 2. Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux admissions à l'exploitation délivrées avant le 1er janvier 2011 aux véhicules existants au 1er janvier 2011 et portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement et aux véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation.

§ 3. Sans préjudice du § 5, l'admission originale conformément au § 2 est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4. Les inscriptions et signes mentionnés à l'article 14 ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, § 1, sont considérés comme preuves suffisantes de l'admission. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

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

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

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

## Article 20

### Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention. »

## C. VERTALING

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

Voor de vertaling van het wijzigingsprotocol van 20 december 1990, zie *Trb.* 1992, 202.

Voor de vertaling van het wijzigingsprotocol van 3 juni 1999, zie *Trb.* 2002, 25.

Voor de vertaling van de wijzigingen van 21 december 2009 en 30 juni 2010 van het Verdrag en de Aanhangsels, zie *Trb.* 2012, 89.

Voor enkele correcties in de vertaling van de wijzigingen van 21 december 2009, zie *Trb.* 2013, 240.

## D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1985, 12, rubriek J van *Trb.* 1995, 240 en rubriek D van *Trb.* 2011, 15, *Trb.* 2013, 240 en *Trb.* 2014, 196.

Voor het wijzigingsprotocol van 3 juni 1999, zie *Trb.* 2006, 174.

De op 10 juli 2014 ter kennis gebrachte wijzigingen van artikel 27 van het Verdrag en van de Aanhangsels D (CUV), E (CUI), F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag, waarover de verschillende commissies van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) besluiten nemen, behoeften ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

## E. PARTIJGEGEVENS

### Verdrag

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

Partij	Ondertekening	Voorlopige toepassing	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Albanië			01-06-1984	T	01-05-1985		
Algerije	23-12-1980		28-11-1991	R	01-03-1992		
Armenië			30-12-2010	T	01-07-2011		

Partij	Ondertekening	Voorlopige toepassing	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
België	12-06-1980		02-06-1983	R	01-05-1985		
Bosnië en Herzegovina			05-08-1996	T	01-10-1996		
Bulgarije	09-05-1980		15-07-1982	R	01-05-1985		
Denemarken	09-05-1980		18-06-1981	R	01-05-1985		
Duitsland	09-05-1980		27-02-1985	R	01-05-1985		
Estland			20-08-2008	T	01-01-2009		
EU (Europese Unie)			23-06-2011	T	01-07-2011		
Finland	09-05-1980		15-08-1984	R	01-05-1985		
Frankrijk	09-05-1980		03-09-1982	R	01-05-1985		
Georgië			24-10-2011	T	01-05-2012		
Griekenland	13-05-1980		23-09-1986	R	01-11-1986		
Hongarije	09-05-1980		14-01-1982	R	01-05-1985		
Ierland	23-12-1980		09-09-1986	R	01-11-1986		
Irak	22-09-1980		08-11-1984	R	01-05-1985		
Iran	09-05-1980		12-04-1985	R	01-10-1985		
Italië	09-05-1980		01-03-1985	R	01-05-1985		
Joegoslavië (< 25-06-1991)			02-08-1982	T	01-05-1985		
Kroatië			30-09-1992	T	01-12-1992		
Letland			23-02-2000	T	01-09-2000		
Libanon	09-05-1980		01-12-1983	R	01-05-1985		
Liechtenstein	22-05-1980		30-01-1985	R	01-05-1985		
Litouwen			21-09-1995	T	01-11-1995		
Luxemburg	09-05-1980		27-07-1983	R	01-05-1985		
Macedonië, de voormalige Joegoslavische Republiek			27-02-1996	T	01-06-1996		
Marokko	09-05-1980		02-06-1987	R	01-08-1987		
Monaco			06-12-1989	T	01-02-1990		
Montenegro			21-12-2009	T	01-07-2010		
<b>Nederlanden, het Koninkrijk der</b>	09-05-1980		15-01-1982	R	01-05-1985		
Noorwegen	09-05-1980		12-09-1984	R	01-05-1985		
Oekraïne			11-09-2003	T	01-01-2004		
Oostenrijk	09-05-1980		08-03-1983	R	01-05-1985		
Pakistan			21-02-2013	T	01-09-2013		
Polen	09-05-1980		07-01-1985	R	01-05-1985		
Portugal	11-12-1980		07-07-1986	R	01-11-1986		
Roemenië	09-05-1980		14-06-1983	R	01-05-1985		
Russische Federatie			21-08-2008	T	01-02-2010		
Servië			24-01-2001	T	01-08-2001		
Slovenië			15-12-1992	T	01-02-1993		
Slowakije			24-03-1994	T	01-06-1994		
Spanje	27-11-1980		15-01-1982	R	01-05-1985		
Syrië	09-05-1980		11-10-1985	R	01-12-1985		
Tsjechië			13-12-1993	T	01-02-1994		

Partij	Ondertekening	Voorlopige toepassing	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Tsjechoslowakije (<01-01-1993)			28-01-1983	T	01-05-1985		
Tunesië	09-05-1980		02-07-1984	R	01-05-1985		
Turkije	29-12-1980		20-06-1985	R	01-10-1985		
Verenigd Koninkrijk	09-05-1980		10-05-1983	R	01-05-1985		
Zweden	09-05-1980		25-03-1985	R	01-05-1985		
Zwitserland	09-05-1980		08-11-1983	R	01-05-1985		

\* 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.

Estland, 20 augustus 2008

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

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

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

Estland, 15 september 2013

[The declaration made under paragraph 1 of Article 2 of Appendix A was withdrawn with effect from 15 September 2013.]

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 Carriage 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).

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.

Letland, 27 juni 2007

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).

Letland, 26 april 2013

[The declaration made 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) was withdrawn with effect from 26 April 2013.]

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.

Noorwegen, 18 juni 2014

[The declaration made with respect to Appendices E (CUI), F (APTU), and G (ATMF) of the Convention was withdrawn with effect from 18 June 2014.]

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

- 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.
- 3) According to Article 1 § 6 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention) and according to Article 1 § 6 of the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM – Appendix B to the Convention), the Ukraine will apply these Uniform Rules to the following parts of the railway infrastructure in the Ukraine:
  - Halmeu / Dyakovo – Batyovo – Chop / Cierna nad Tisou and Chop / Zahony -112 km;
  - Epereszke / Batyovo – Mukacheve – 34 km;
  - Medyka / Mostiska II – Mostiska I – 13 km;
  - Dorohusk / Yagodin – Kovel – 66 km;
  - Dornesti / Vadul – Siret – 7 km.

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).

Oekraïne, 3 oktober 2014

Additional notification in accordance with Article 24 § 3 of COTIF [Takes effect on 3 december 2014]

In accordance with Article 1 § 6 of CIM, the Ukraine will also apply the CIM Uniform Rules on the lines Halmeu / Dyakovo (1520 mm, 3,6 km) and Dornești / Vadul – Siret (1520 mm, 18,8 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.

Pakistan, 21 februari 2013

In accordance with Article 28 § 3, Pakistan will not apply all of the provisions of §§ 1 and 2.

In accordance with Article 42 § 1 of COTIF, the Government of Pakistan declares that Pakistan will for the time being not apply the following Appendices to the Convention:

- i) Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention)
- ii) Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID – Appendix C to the Convention)
- iii) Uniform Rules concerning the Contract of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV – Appendix D to the Convention)
- iv) Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
- v) 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)
- vi) Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention)

Polen, 7 januari 1985

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

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.

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.

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.

Slowakije, 24 maart 1994

The Czech Republic and the Slovak Republic, successor states of Czechoslovakia, maintained the reservations expressed by Czechoslovakia.

Slowakije, 11 juni 2004

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).

Spanje, 16 april 2014

[The declaration made in accordance with Article 42 of COTIF was withdrawn with effect from 16 April 2014.]

Tsjechië, 13 december 1993

The Czech Republic and the Slovak Republic, successor states of Czechoslovakia, maintained the reservations expressed by Czechoslovakia.

Tsjechië, 22 december 2003

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.

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	Ondertekening	Voorlopige toepassing	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Albanië			28-09-2000	T	01-07-2006		
Algerije	22-12-1999		04-02-2003	R	01-07-2006		
Armenië			30-12-2010	T	01-07-2011		
België	03-06-1999		14-08-2007	R	14-08-2007		
Bosnië en Herzegovina	03-06-1999		16-05-2006	R	01-07-2006		
Bulgarije	03-06-1999		29-11-2004	R	01-07-2006		
Denemarken	03-06-1999		29-09-2004	R	01-07-2006		
Duitsland	03-06-1999		05-09-2003	R	01-07-2006		
Estland			20-08-2008	T	01-01-2009		
EU (Europese Unie)			23-06-2011	T	01-07-2011		
Finland	28-10-1999		04-08-2004	R	01-07-2006		
Frankrijk	23-12-1999		29-05-2006	R	01-07-2006		
Georgië			24-10-2011	T	01-05-2012		
Griekenland	03-06-1999		02-06-2008	R	02-06-2008		
Hongarije	03-06-1999		15-04-2004	T	01-07-2006		
Ierland	03-06-1999						
Iran			15-06-2004	R	01-07-2006		
Italië	03-06-1999		05-02-2015	R	05-02-2015		
Kroatië	03-06-1999		09-03-2001	R	01-07-2006		
Letland			23-02-2000	T	01-07-2006		
Libanon	20-12-1999						
Liechtenstein	03-06-1999		13-05-2003	R	01-07-2006		
Litouwen	03-06-1999		10-11-2003	R	01-07-2006		
Luxemburg	03-06-1999		29-06-2006	R	01-07-2006		
Macedonië, de voormalige Joegoslavische Republiek			26-02-2001	T	01-07-2006		
Marokko	28-10-1999		28-04-2011	R	28-04-2011		
Monaco			11-07-2000	T	01-07-2006		
Montenegro			21-12-2009	T	01-07-2010		
<b>Nederlanden, het Koninkrijk der</b>	15-12-1999		11-09-2002	R	01-07-2006		
Noorwegen	20-12-1999		27-01-2005	R	01-07-2006		
Oekraïne			26-10-2007	T	01-11-2007		
Oostenrijk	03-06-1999		22-01-2004	R	01-07-2006		

Partij	Ondertekening	Voorlopige toepassing	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Pakistan			21-02-2013	T	01-09-2013		
Polen	03-06-1999		03-03-2003	R	01-07-2006		
Portugal	09-12-1999		07-04-2005	R	01-07-2006		
Roemenië	03-06-1999		08-03-2002	R	01-07-2006		
Russische Federatie			21-08-2008	T	01-02-2010		
Servië			24-01-2001	T	01-07-2006		
Slovenië	15-12-1999		10-02-2004	R	01-07-2006		
Slowakije	03-06-1999		11-06-2004	R	01-07-2006		
Spanje	03-06-1999		18-06-2002	R	01-07-2006		
Syrië	03-06-1999		04-07-2005	R	01-07-2006		
Tsjechië	03-06-1999		22-12-2003	R	01-07-2006		
Tunesië	28-10-1999		31-08-2000	R	01-07-2006		
Turkije	30-12-1999		03-04-2006	R	01-07-2006		
Verenigd Koninkrijk	03-06-1999		29-06-2006	R	01-07-2006		
Zweden	03-06-1999						
Zwitserland	03-06-1999		07-05-2002	R	01-07-2006		

\* 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, *Trb.* 2011, 277, *Trb.* 2013, 240 en *Trb.* 2014, 196.

Voor het wijzigingsprotocol van 3 juni 1999, zie *Trb.* 2006, 174.

De op 10 juli 2014 ter kennis gebrachte wijzigingen van artikel 27 van het Verdrag en van de Aanhangsels D (CUV), E (CUI), F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag zullen ingevolge artikel 35, tweede en derde lid, van het Verdrag op 1 juli 2015 voor alle partijen, waaronder het Koninkrijk der Nederlanden, in werking treden. Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, zullen de wijzigingen, evenals het Verdrag, alleen voor Nederland (het Europese deel) gelden.

### Koninkrijk der Nederlanden

Land	Voorlopige toepassing	In werking	Terugwerkende kracht	Buiten werking
Nederland (in Europa)		01-05-1985		
Nederland (Bonaire)				
Nederland (Sint Eustatius)				
Nederland (Saba)				
Aruba				
Curaçao				
Sint Maarten				

## J. VERWIJZINGEN

Voor verwijzingen en overige verdragsgegevens, zie *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, *Trb.* 2000, 70, *Trb.* 2002, 25 en *Trb.* 2011, 15.

Uitgegeven de *twintigste* mei 2015.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS