

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2020 Nr. 94

A. TITEL

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

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 000642, 013773, 013774, 013775, 013778, 013779, 013780 en 013781 in de Verdragenbank.

B. TEKST

De Herzieningscommissie van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft bij een schriftelijke procedure op 20 april 2015 te Bern een wijziging aangenomen van Aanhangsel B (CIM) bij het Verdrag. De wijziging is op 8 mei 2015 ter kennis van de lidstaten gebracht. De Franse¹⁾ tekst van deze wijziging luidt als volgt:

Modification de l'article 6, § 7, de l'Appendice B (CIM) à la Convention

Modification du texte

L'article 6, § 7, des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), Appendice B 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 :

« Article 6

Contrat de transport

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de l'Union européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7. »

De Herzieningscommissie van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft tijdens haar zesentwintigste zitting op 28 februari 2018 te Bern wijzigingen aangenomen van Aanhangsels F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag. De wijzigingen zijn op 20 maart 2018 ter kennis van de lidstaten gebracht. De Franse¹⁾ tekst van deze wijzigingen luidt als volgt:

Modification de l'Appendice F (RU APTU) – (Texte tel que modifié par la Commission de révision)

Modification du texte

Les articles 2, 8 § 4, 8a § 1 et 12 § 2 des Règles uniformes (et le point 1.5 de leur annexe) 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 trans-

¹⁾ De Duitse en de Engelse tekst zijn niet opgenomen.

¹⁾ De Duitse en de Engelse tekst zijn niet opgenomen.

ports 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 ses 24e et 25e sessions, sont nouvellement libellés comme suit :

« Article 2

Définitions

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

- a) « voiture » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs ; ce terme englobe les fourgons à bagages destinés à être transportés dans un train de voyageurs ;
- [b) à g) non modifiés]

Article 8

PTU

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

- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système) ;
- b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes ;
- c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de lignes, de nœuds et/ou de véhicules ;
- d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire ;
- e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8 ;
- f) indiquer la stratégie de mise en œuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme ; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses ;
- g) préciser, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en œuvre de la PTU ;
- h) indiquer les dispositions applicables aux sous-systèmes et véhicules existants, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle admission ;
- i) indiquer les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes que l'entreprise ferroviaire doit vérifier et les procédures à appliquer à cet effet afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités.

Article 8a

Lacunes constatées dans les PTU

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

- a) décide si les PTU concernées devraient être modifiées conformément aux articles 6 et 8 ;
- b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

Article 12

Spécifications techniques nationales

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

L'information communiquée comporte l'indication du ou des « points ouverts » et/ou du ou des « cas spécifiques » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale. Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée. »

Annexe

De tekst van de Bijlage bij Aanhangsel F is niet opgenomen, maar ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Zie Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking), *Pb.* EU L 191 van 18 juli 2008, blz. 1-45 en Richtlijn 2009/131/EG van de Commissie van 16 oktober 2009 tot wijziging van bijlage VII bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking), *Pb.* EU L 273 van 17 oktober 2009, blz. 12 en 13.

Modification de l'Appendice G (RU ATMF) – (Texte tel que modifié par la Commission de révision)

Modification du texte

Les articles 2, 3a (§§ 1, 2, 3), 4 (§ 1), 5 (§ 5), 6 (§§ 2, 3, 4), 6b, 7 (§§ 1, 1a, 3), 10 (§§ 1, 4, 10, 11), 10a (§§ 1, 2, 4, 5), 10b, 11 (§§ 2, 3), 13 (§§ 1, 1b, 6), 14 (§§ 1, 3), 15 (§§ 1, 2), 16 (§§ 1, 4, 5), 17 (§§ 1, 3), 20 et 21 (nouveau) 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 24e session et de sa 25e session, sont nouvellement libellés comme suit :

« Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes APTU (PTU), 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 impliquant du matériel roulant en marche, incendies et autres ;
- [ab), ac) non modifiés]
- b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule 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 à circuler en trafic international, dont témoigne le certificat d'exploitation ;
- [ca), cb), d) non modifiés]
- da) [La modification ne concerne que la version allemande]
- [e), f) non modifiés]
- 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 sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Ce terme englobe des objets matériels mais aussi immatériels ;
- [h), i), j), k) non modifiés]
- l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux États parties ;
- [m), n) non modifiés]
- o) « dossier de maintenance » désigne le ou les documents spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un 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) [La modification ne concerne que la version allemande]
- [q), r), s), t) non modifiés]

- 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 admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules ;
- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules et les infrastructures ferroviaires ;
- w) « véhicule » désigne tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction ; un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;
- [wa), x), y),z), aa),bb) non modifiés]
- cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule à circuler en trafic international ou pour admettre un type de construction
- [dd), ee) non modifiés]
- ee1) « train » désigne une formation avec traction, constituée d'un ou plusieurs véhicules et préparée pour l'exploitation
- [eea. non modifié]
- ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule 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 les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties résultant en une modification du dossier technique relatif au sous-système, si ledit dossier technique existe, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système ;
- hh) « domaine d'utilisation d'un véhicule » désigne les réseaux situés dans deux États parties ou plus sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules mis en service ou sur le marché 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 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 ne fasse 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 ou de mise sur le marché.

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

§ 2 Aux seules fins de la fourniture de services ferroviaires, les véhicules ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes sont considérés comme admis à la mise sur le marché 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 a été autorisé couvre 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 ne fasse 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 ou de mise sur le marché.

Avant d'être utilisés dans les États membres de l'Union européenne, les véhicules admis à l'exploitation en application du présent paragraphe font l'objet de l'article 23 de la directive (UE) 2016/797.

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 sur le marché, la circulation et la maintenance des véhicules destinés à n'être utilisés que dans les États membres de l'Union européenne sont régies par les législations nationale et de l'Union européenne 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.

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.

Article 5

Autorité compétente

§ 5 Tout État partie veille, par notification, 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), ch. 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.

Les notifications peuvent être faites par les organisations régionales ayant adhéré à la COTIF au nom des États parties qui en sont membres.

Article 6

Validité des certificats techniques

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule dans son domaine d'utilisation, à savoir 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 ;
- b) le véhicule ne soit pas sujet à :
 - un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné,
 - des points ouverts dans les PTU relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
 - 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 :
- soit 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,
 - soit n'est pas conforme à toutes les PTU concernant le véhicule et à toutes autres dispositions pertinentes ;

- b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU, le domaine d'utilisation pour la première admission est limité à l'État ou aux États la délivrant. La ou les autorités compétentes des autres États 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 et d'étendre le domaine d'utilisation du véhicule. 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 :

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

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 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 Tout véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de la demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes et compte tenu de la stratégie de migration pour l'application des PTU, telle que définie à l'article 8, § 2a, et à l'article 8, § 4, lettre f), des Règles uniformes APTU, ainsi que des possibilités de dérogations prévues à l'article 7a. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.

La Commission d'experts techniques examine la nécessité d'élaborer une annexe des présentes Règles uniformes comportant des dispositions qui permettent aux demandeurs d'obtenir une sécurité juridique accrue concernant les prescriptions à appliquer, avant même de présenter leur demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement des véhicules.

§ 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,
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

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 ou au véhicule proprement dit.

§ 4 Si l'article 6, § 4, s'applique au véhicule, le demandeur indique le domaine d'utilisation définissant 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.

Si l'article 6, § 3, s'applique au véhicule, le domaine d'utilisation couvre tous les États parties.

Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été admis à l'exploitation, il met à jour le dossier du véhicule au sujet du domaine d'utilisation supplémentaire et suit la procédure décrite à l'article 6, § 4.

§ 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 si les PTU ou spécifications techniques nationales valides selon l'article 12 des APTU ne définissent pas 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 de véhicules existants, une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire si :

- a) en raison des modifications apportées, les valeurs limites des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales valides conformément à l'article 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ne sont pas respectées ;
- b) les modifications diminuent le niveau global de sécurité du sous-système concerné ;

c) elle est requise par les PTU concernées.

Si une nouvelle admission est nécessaire, le demandeur envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. L'État partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU concernées 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,
- 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.

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 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,
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a,
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ;
- b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ;
- c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu :

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule 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, 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 le ou les États parties concernés.

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

Article 10b

Règles relatives aux évaluations et procédures

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.

Article 11

Certificats techniques

§ 2 Le certificat de type de conception :

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ;
- 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 et pour les véhicules répondant à ce type de construction ;

- d) contient le ou les rapports 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 ;
- b) le domaine d'utilisation du véhicule ;
- c) les valeurs des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales aux termes de l'article 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ;
- d) la conformité du véhicule avec les PTU et les ensembles de spécifications nationales aux termes de l'article 12 des APTU correspondants, au regard des paramètres visés à la lettre c) ;
- e) les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions ;
- f) le ou les codes d'identification du ou des véhicules couverts par le certificat ;
- g) des informations sur le détenteur du ou des véhicules couverts par le certificat à la date de sa délivrance ;
- h) le cas échéant, sa période de validité.

Article 13

Registres

§ 1 Les registres des véhicules sont établis sous forme d'une ou plusieurs banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules admis à la circulation en trafic national uniquement. Le ou les registres :

- a) respectent les spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques ;
- b) sont tenus à jour ;
- c) sont accessibles aux autorités compétentes de tous les États parties, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

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

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

Article 14

Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules 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.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut fixer les délais de transition pendant lesquels les véhicules 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 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 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 [Les modifications ne concernent que les versions allemande et anglaise]

Article 16

Incidents, accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules, 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 tenues :

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

§ 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 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 délivrés concernés.

§ 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 et 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 pas empêcher la circulation de véhicules 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.

§ 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 ou les véhicules en question.

Article 20

Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules 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.

Article 21

Annexes et recommandations

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, §§ 3 et 4, de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe:

- a) tout État partie;
- b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des ATMF;
- c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 4 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. »

De Commissie van RID-deskundigen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft tijdens haar vierenvijftigste zitting op 25 mei 2016 te Bern wijzigingen aangenomen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID)¹⁾ bij het Verdrag. De wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) zijn op 30 juni 2016 ter kennis van de RID-Verdragsstaten gebracht.

De Commissie van RID-deskundigen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft tijdens haar vijfenvijftigste zitting op 30 mei 2018 te Bern wijzigingen aangenomen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID)¹⁾ bij het Verdrag. De wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) zijn op 6 juli 2018 ter kennis van de RID-Verdragsstaten gebracht.

De Algemene Vergadering van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft tijdens haar dertiende zitting op 26 september 2018 te Bern wijzigingen van de artikelen 2, 6, 20, 33, 34 en 35 van het Verdrag en een nieuw Aanhangsel H (EST) bij het Verdrag aangenomen. De wijzigingen van het Verdrag en het nieuwe Aanhangsel bij het Verdrag zijn op 12 oktober 2018 ter kennis van de lidstaten gebracht. De Franse¹⁾ tekst van deze wijzigingen en het nieuwe Aanhangsel luidt als volgt:

Modification des dispositions

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit :

L'article 2 est modifié comme suit :

1. Au § 1, lettre a), le point 3 est libellé comme suit :
« 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire ; »
2. Au § 1, insérer après la lettre d) la lettre e) qui suit :
« e) en fixant les conditions de l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ; »
3. Au § 1, la lettre anciennement e) devient la lettre f).
4. Au § 1, la lettre anciennement f) devient la lettre g) libellée comme suit :
« g) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à f) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique. »

L'article 6 est modifié comme suit :

1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit :
« e) les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI) », formant l'Appendice E à la Convention, »
2. Au § 1, insérer une nouvelle lettre h) libellée comme suit :
« h) les « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST) », formant l'Appendice H à la Convention, »
3. Au § 1, la lettre anciennement h) devient la lettre i).

L'article 20 est modifié comme suit :

¹⁾ De tekst van de wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) is niet opgenomen. Deze ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

De Franse tekst is te raadplegen via internet:
https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/05_gef_guet/06_notifi_16/NOT_2017_f_textes_de_notification.pdf

De Engelse tekst is te raadplegen via internet:
http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/05_gef_guet/06_notifi_16/NOT_2017_e_notification_texts.pdf

¹⁾ De tekst van de wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) is niet opgenomen. Deze ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

De Franse tekst is te raadplegen via internet:
http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Df-Notifications/2019/RID_NOT_2019_f.pdf

De Engelse tekst is te raadplegen via internet:
http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Df-Notifications/2019/RID_NOT_2019_e.pdf

¹⁾ De Duitse en de Engelse tekst zijn niet opgenomen.

1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit
« e) traite de toutes les affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU, aux Règles uniformes ATMF et aux Règles uniformes EST. »
2. Le § 2 est libellé comme suit :
« § 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1, y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions d'une Annexe aux Règles uniformes EST, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée. »

L'article 33 est modifié comme suit :

1. Au § 4, la lettre g) est libellée comme suit :
« g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes ; »
2. Au § 4, insérer après la lettre g) la lettre h) qui suit :
« h) Règles uniformes EST, à l'exception des articles 1er et 9 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes. »
3. Le § 6 est libellé comme suit :
« § 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à adopter une nouvelle Annexe ou à modifier les Annexes existantes des Règles uniformes APTU, ATMF et EST. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision. »

L'article 34 est modifié comme suit :

Les § 3 à 6 sont libellés comme suit :

- « § 3 Les modifications des Appendices à la Convention décidées par l'Assemblée générale entrent en vigueur trente-six mois après leur notification par le Secrétaire général pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase. L'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 14, § 6, pour les décisions concernant les propositions portant modification à la Convention, de différer l'entrée en vigueur des modifications.
- § 4 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas les modifications à la Convention proprement dite ou à ses Appendices. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.
- § 5 Le délai visé au § 2 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général, que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.
- § 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification, que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification ou retiré sa déclaration dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation. »

L'article 35 est modifié comme suit :

1. Le § 4 est libellé comme suit :
« § 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet ; il en est de même en cas d'objection partielle. En cas d'objection contre l'adoption ou la modification d'une Annexe aux Règles uniformes EST, seule ladite Annexe est suspendue en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet ; il en est de même en cas d'objection partielle. »
2. Au § 6, la lettre c) est libellée comme suit :
« c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU ; »
3. Au § 6, insérer après la lettre c) la lettre d) qui suit :
« d) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST. »

Modification des dispositions

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit :

Le nouvel appendice H est introduit comme suit :

« Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent les exigences pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris pour les certificats de sécurité et la surveillance.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leurs annexes et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des Règles uniformes ATMF et à l'article 2 des Règles uniformes APTU, le terme :

- a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;
- b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;
- c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;
- d) « interopérabilité » désigne l'aptitude à permettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d'un système ferroviaire ainsi qu'en provenance ou à destination d'autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;
- e) « contrôle » désigne le dispositif mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace ;
- f) « système ferroviaire » désigne, dans chaque État partie, le réseau composé des lignes, gares, nœuds et terminaux destinés au trafic international et tous les véhicules susceptibles de circuler sur tout ou partie de ce réseau ;
- g) « certificat de sécurité » désigne la preuve que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité au sein du domaine d'exploitation dans l'État où le certificat est valide ;
- h) « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;
- i) « surveillance » désigne le dispositif mis en place par l'autorité de surveillance pour suivre les performances en matière de sécurité de toute entreprise ferroviaire ayant reçu un certificat de sécurité ;
- j) « autorité de surveillance » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.

Article 3

Exigences en matière d'exploitation et de sécurité

§ 1 En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.

§ 2 Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que sur leur territoire, la responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international et la maîtrise des risques associés soit assumée par le ou les gestionnaires d'infrastructure concernés et la ou les entreprises ferroviaires faisant circuler le train.

§ 3 Les États parties imposent à toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire de disposer d'un système de gestion de la sécurité et d'en contrôler la bonne application.

§ 4 Les États parties veillent à ce que toutes les règles d'exploitation et de sécurité obligatoires soient publiées et mises à la disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

Article 4

Autorité de certification de la sécurité

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

L'autorité de certification de la sécurité et l'autorité de surveillance visée à l'article 6, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.

§ 2 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification de la sécurité dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.

§ 3 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.

Article 5

Certification de sécurité des entreprises ferroviaires

§ 1 Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire.

§ 2 Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont délivrés conformément aux dispositions des présentes Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité à des entreprises ferroviaires qui détiennent déjà un certificat de sécurité dans un autre État partie, les autorités de certification de la sécurité acceptent les résultats des évaluations de la conformité réalisées par les autorités de certification de la sécurité de l'autre État partie.

Cette reconnaissance n'est obligatoire que pour les évaluations de la conformité qui sont réalisées sur la base de dispositions équivalentes à celles énoncées dans les annexes aux présentes Règles uniformes ou dans les Prescriptions techniques uniformes.

Les autorités de certification de la sécurité coopèrent à cet effet.

§ 4 Indépendamment du § 3, tout État partie peut conclure des accords pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité délivrés par l'autorité de certification de la sécurité d'autres États, à condition que les critères d'évaluation selon lesquels ces certificats de sécurité ont été délivrés assurent la conformité aux critères applicables dans ces États. Ces accords sont notifiés au Secrétaire général, qui publie ces informations. Les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie peuvent également être définies dans une annexe aux présentes Règles uniformes.

§ 5 Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification de la sécurité inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.

§ 6 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.

§ 7 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification de la sécurité aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.

Article 6

Surveillance

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de surveillance, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité visée à l'article 4, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.

§ 2 La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance en application des présentes Règles uniformes.

§ 3 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de surveillance dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.

§ 4 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.

§ 5 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance aux fins de la reconnaissance mutuelle visée à l'article 5, § 4.

Article 7

Gestion de la sécurité et exploitation des trains

§ 1 Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.

§ 2 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.

§ 3 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.

§ 4 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.

Article 8

Annexes et recommandations

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, § 3 et 4, de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe :

- a) tout État partie ;
- b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des Règles uniformes ATMF ;
- c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :

- a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;
- b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien ;
- c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquées par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;
- d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

La Commission d'experts techniques examine l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité.

§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

Article 9

Déclarations

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

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article 35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 Tout État qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut la retirer à tout moment par voie de notification au Secrétaire général. Ce retrait prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification. »

De Algemene Vergadering van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft eveneens tijdens haar dertiende zitting op 26 september 2018 te Bern wijzigingen van Aanhangsels E (CUI) en G (ATMF) bij het Verdrag aangenomen. De wijzigingen van de Aanhangsels bij het Verdrag zijn op 12 oktober 2018 ter kennis van de lidstaten gebracht. De Franse¹⁾ tekst van deze wijzigingen luidt als volgt:

Modification des dispositions

Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, Appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit :

Le titre est modifié comme suit :

Le titre est libellé comme suit :

« Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire »

L'article premier est modifié comme suit :

1. Le § 1 est libellé comme suit :

« § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation) dans un Etat membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. »

2. Après le § 1 insérer le § 2 qui suit :

« § 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat et également lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales. »

3. L'ancien § 2 devient le § 3.

L'article 3 est modifié comme suit :

1. Insérer après la lettre a) la lettre aa) qui suit :

« aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou organismes responsables de l'attribution des sillons concernés ; »

2. La lettre b) est libellée comme suit :

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

3. La lettre c) est libellée comme suit :

« c) « transporteur » désigne la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité ; »

¹⁾ De Duitse en de Engelse tekst zijn niet opgenomen.

4. La lettre g) est libellée comme suit :

- « g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, qu'en ce qui concerne le transporteur :
- l'organisation interne de l'entreprise,
 - ainsi que le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure ferroviaire, répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure ferroviaire. »

L'article 5 est modifié comme suit :

Le § 1 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 sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne. »

L'article 5bis est modifié comme suit :

Les § 1 et 2 sont libellés comme suit :

- « § 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire sont réglées par un contrat d'utilisation. »
- § 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation 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. »

L'article 7 est modifié comme suit :

Le § 2 est libellé comme suit :

- « § 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire. »

Article 8 est modifié comme suit :

1. Le § 1 est libellé comme suit :

- « § 1 Le gestionnaire est responsable :
- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
 - b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers), causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.
- Le gestionnaire est également responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation. »

2. Au § 2, lettre a), le point 1 est libellé comme suit :

- « 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à la gestion de l'infrastructure ferroviaire que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, »

Article 9 est modifié comme suit :

Le § 1 est libellé comme suit :

« § 1 Le transporteur est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers), causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées. »

Article 10 est modifié comme suit :

Le § 3 est libellé comme suit

- « § 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire. »

Modification des dispositions

Les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, Appendice G à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit :

L'article premier est modifié comme suit :

L'article premier est libellé comme suit :

« Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international. »

L'article 3 est modifié comme suit :

Les § 1 à 3 sont libellés comme suit :

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

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

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

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction. »

L'article 9 est modifié comme suit :

Le § 1 est libellé comme suit :

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

De Commissie van RID-deskundigen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) heeft door middel van een schriftelijke procedure op 13 juni 2020 wijzigingen aangenomen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID)¹⁾ bij het Verdrag. De wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) zijn op 1 juli 2020 ter kennis van de RID-Verdragsstaten gebracht.

C. VERTALING

Wijziging van artikel 6, § 7, van Aanhangsel B (CIM) bij het Verdrag

Wijziging van de tekst

Artikel 6, § 7, van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), Aanhangsel B bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 in de versie van het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius) luidt als volgt:

„Artikel 6

Vervoerovereenkomst

„§ 7 In geval van een vervoer over het douanegebied van de Europese Unie of over het gebied waarin de regeling gemeenschappelijk douanevervoer toegepast wordt, moet iedere zending begeleid worden door een met de vereisten van artikel 7 overeenstemmende vrachtbrief.”

¹⁾ De tekst van de wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) is niet opgenomen. Deze ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

De Franse tekst is te raadplegen via internet:

http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Df-Notifications/2021/RID_NOT_2021_f_notification_texts.pdf

De Engelse tekst is te raadplegen via internet:

http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Df-Notifications/2021/RID_NOT_2021_e_notification_texts.pdf

Wijziging van Aanhangsel F (RU APTU) – (Tekst zoals gewijzigd door de Herzieningscommissie)

Wijziging van de tekst

De artikelen 2, 8 § 4, 8a § 1 en 12 § 2 van de Uniforme Regelen (en punt 1.5 van de Bijlage daarbij) betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (APTU), Aanhangsel F bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 in de versie van het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius) met de wijzigingen aangenomen door de Herzieningscommissie tijdens haar 24e en 25e zitting, luiden als volgt:

„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 de bagagewagens die bedoeld zijn om in een reizigerstrein te worden vervoerd;
- [b. tot en met g. ongewijzigd]

Artikel 8

UTP

§ 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 lijnen, de knooppunten 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;
- 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;
- h. de bepalingen aangeven die van toepassing zijn op bestaande subsystemen en voertuigen, met name bij verbetering en vernieuwing en, in deze gevallen, de wijzigingen die een aanvraag voor een nieuwe toelating nodig maken;
- i. de parameters aangeven voor voertuigen en vaste subsystemen die de spoorwegonderneming moet verifiëren en de procedures aangeven die daarvoor moeten worden toegepast om de compatibiliteit te waarborgen tussen de voertuigen en de vervoertrajecten waarop deze moeten worden geëxploiteerd.

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 aangenomen UTP niet volledig voldoet aan de essentiële eisen, neemt de Commissie de passende maatregelen, waaronder:

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

Nationale technische specificaties

§ 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 nog steeds 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 elke nationale technische specificatie 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.

Bijlage

De tekst van de Bijlage bij Aanhangsel F is niet opgenomen, maar ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Zie Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking), *Pb.* EU L 191 van 18 juli 2008, blz. 1-45 en Richtlijn 2009/131/EG van de Commissie van 16 oktober 2009 tot wijziging van bijlage VII bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking), *Pb.* EU L 273 van 17 oktober 2009, blz. 12 en 13.

Wijziging van Aanhangsel G (RU ATMF) (Tekst zoals gewijzigd door de Herzieningscommissie)

Wijziging van de tekst

De artikelen 2, 3a (§§ 1, 2, 3), 4 (§ 1), 5 (§ 5), 6 (§§ 2, 3, 4), 6b, 7 (§§ 1, 1a, 3), 10 (§§ 1, 4, 10, 11), 10a (§§ 1, 2, 4, 5), 10b, 11 (§§ 2, 3), 13 (§§ 1, 1b, 6), 14 (§§ 1, 3), 15 (§§ 1, 2), 16 (§§ 1, 4, 5), 17 (§§ 1, 3), 20 en 21 (nieuw) van de Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF), Aanhangsel G bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 in de versie van het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius) met de wijzigingen aangenomen door de Herzieningscommissie tijdens haar 24e en 25e zitting, luiden als volgt:

„Artikel 2

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen en hun 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 specifieke reeks gebeurtenissen van dien aard met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen waarbij rollend materieel in rijdende toestand betrokken is, branden en andere ongevallen;
[ab., ac. ongewijzigd]
- b. „constructietype-toelating”, het verleende recht uit hoofde waarvan de bevoegde autoriteit een constructietype voertuig toelaat op grond waarvan de exploitatie wordt toegestaan van voertuigen die met dat type overeenkomen, zoals blijkt uit een certificaat van het typeontwerp;
- c. „gebruikstoelating”, het verleende recht uit hoofde waarvan de bevoegde autoriteit een voertuig toelaat tot het rijden in het internationaal verkeer, zoals blijkt uit een gebruikscertificaat;
[ca., cb., d. ongewijzigd]
- da. [De wijziging betreft alleen de Duitse versie]
- [e., f. ongewijzigd]
- g. „element van een constructie”, ook wel „interoperabiliteitsonderdeel” genoemd, een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, waar de interoperabiliteit van de spoorwegsysteem direct of indirect van afhankelijk is. Dit begrip omvat niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten;
- [h., i., j., k. ongewijzigd]

- l. „internationaal verkeer“, het rijden van voertuigen over spoorlijnen die gelegen zijn op het grondgebied van ten minste twee Verdragsstaten;
- [m., n. ongewijzigd]
- o. „onderhoudsdossier“, document(en) waarin de inspecties en onderhoudswerkzaamheden worden beschreven die uitgevoerd moeten worden aan een voertuig en dat/die is/zijn opgezet volgens de regels en bepalingen 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. Het onderhoudsdossier bevat het dossier omtrent de staat van onderhoud zoals omschreven onder p;
- p. [De wijziging betreft alleen de Duitse versie]
- [q., r., s., t. ongewijzigd]
- u. „spoorweginfrastructuur“ (of alleen „infrastructuur“), alle spoorlijnen en vaste installaties, voor zover deze nodig zijn voor de compatibiliteit met voertuigen toegelaten overeenkomstig deze Uniforme Regelen en voor het veilig rijden van deze voertuigen;
- v. „spoorwegmaterieel“, voertuigen en spoorweginfrastructuren;
- w. „voertuig“, elk spoorvoertuig dat geschikt is om zich met of zonder tractie op eigen wielen voort te bewegen over spoorlijnen; een voertuig bestaat uit een of meer subsystemen die van structurele en functionele aard zijn;
- [wa., x., y., z., aa., bb. ongewijzigd]
- cc. „technische toelating“, de procedure die door de bevoegde autoriteit wordt gevolgd om een voertuig tot het rijden of tot het gebruik in het internationaal verkeer toe te laten of om een constructietype toe te laten;
- [dd., ee. ongewijzigd]
- ee1. „trein“, een formatie die van tractie is voorzien, bestaat uit een of meer voertuigen en gereed is om te worden geëxploiteerd;
- [eea. ongewijzigd]
- ff. „constructietype“, de elementaire ontwerpkenmerken van het voertuig waarop een afzonderlijk onderzoekscertificaat of ontwerpcertificaat omschreven in respectievelijk beoordelingsmodule SB en SH1 van de UTP GEN-D van toepassing is;
- gg. „verbetering“, de belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een van de delen daarvan wordt gewijzigd en die een wijziging van het technisch dossier tot gevolg hebben, indien genoemd technisch dossier bestaat, en waarbij de algemene prestaties van het subsysteem worden verbeterd;
- hh. „gebruiksgebied van een voertuig“, de netwerken die in twee of meer Verdragstaten zijn gelegen waarop een voertuig gebruikt zal gaan worden.

Artikel 3a

Verhouding tot andere internationale overeenkomsten

§ 1 Voertuigen in dienst gesteld of op de markt overeenkomstig de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie (EU) 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,
- b. mits de reeks van toepassing zijnde TSI's op grond waarvan het voertuig is toegelaten, betrekking heeft op alle aspecten van de desbetreffende subsystemen die deel uitmaken van het voertuig,
- c. mits deze TSI's geen open punten ter zake van de technische compatibiliteit met de infrastructuur bevatten,
- d. mits op het voertuig geen afwijking van toepassing is;
- e. mits voor het voertuig geen specifieke gevallen gelden die de voorwaarden van toelating of vergunning voor indienststelling of het in de handel brengen beperken.

Indien niet aan de voorwaarden van a tot en met e wordt voldaan, is artikel 6, § 4 van toepassing.

§ 2 Uitsluitend ten behoeve van het verlenen van spoorwegdiensten worden voertuigen die zijn toegelaten voor gebruik overeenkomstig deze Uniforme Regelen geacht in de Lidstaten van de Europese Unie vergunning voor het in de handel brengen te hebben verkregen alsmede in de Staten die het Unierecht ingevolge internationale overeenkomsten met de Europese Unie toepassen:

- a. indien de bepalingen in de van toepassing zijnde UTP's en de desbetreffende TSI's volledig met elkaar overeenstemmen,
- b. mits de reeks van toepassing zijnde UTP's op grond waarvan het voertuig is toegelaten, betrekking heeft op alle aspecten van de desbetreffende subsystemen die deel uitmaken van het voertuig,
- c. mits deze UTP's geen open punten ter zake van de technische compatibiliteit met de infrastructuur bevatten,
- d. mits op het voertuig geen afwijking van toepassing is;
- e. mits voor het voertuig geen specifieke gevallen gelden die de voorwaarden van toelating of vergunning voor indienststelling of het in de handel brengen beperken.

Alvorens te worden gebruikt in de Lidstaten van de Europese Unie, is op voertuigen die voor gebruik zijn toegelaten met toepassing van deze paragraaf, artikel 23 van Richtlijn (EU) 2016/797 van toepassing.

Indien niet aan de voorwaarden van a tot en met e wordt voldaan, moet het voertuig worden goedgekeurd overeenkomstig de wetgeving die van toepassing is in de Lidstaten van de Europese Unie en in de Staten die het Unierecht ingevolge internationale overeenkomsten met de Europese Unie toepassen.

§ 3 De vergunning voor het in de handel brengen, het rijden en het onderhoud van uitsluitend voor gebruik in de Lidstaten van de Europese Unie beoogde voertuigen worden geregeld in het van toepassing zijnde Unie- en nationale recht. Deze bepaling is tevens van toepassing op Verdragsstaten die het relevante Unierecht ingevolge internationale overeenkomsten met de Europese Unie toepassen. Voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die binnen de EU werkzaam zijn heeft het Unierecht voorrang boven de bepalingen van deze Uniforme Regelen.

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 constructietype,
 - en vervolgens de gebruikstoelating voor de afzonderlijke voertuigen die overeenkomen met dit constructietype door een procedure die bevestigt dat zij tot dit type behoren.

Indien het voertuig in een enkele fase wordt toegelaten wordt tegelijkertijd ook het constructietype van het voertuig toegelaten.

Artikel 5

Bevoegde autoriteit

§ 5 Elke Verdragsstaat waarborgt via kennisgeving dat de Secretaris-Generaal in kennis wordt gesteld van de bevoegde autoriteit, de beoordelende entiteiten en, indien van toepassing de accreditatie instantie of het in artikel 2, onder wa 1., bedoelde bevoegde nationale orgaan, waarbij per orgaan de verantwoordelijkheidsgebieden worden vermeld. De Secretaris-Generaal publiceert een lijst van bevoegde autoriteiten, beoordelende entiteiten en accreditatie instanties of bevoegde nationale organen, hun identificatienummers, indien van toepassing, en verantwoordelijkheidsgebieden en houdt de lijst actueel.

De kennisgevingen kunnen worden gedaan door de regionale organisaties die tot het COTIF zijn toegetreden, namens de Verdragsstaten die lid zijn.

Artikel 6

Geldigheid van technische certificaten

§ 2 Met een gebruikstoelating mogen spoorwegondernemingen een voertuig uitsluitend in het gebruiksg gebied van het voertuig exploiteren, dat wil zeggen uitsluitend op infrastructuren die compatibel zijn met het voertuig volgens de specificaties en andere voorwaarden van de toelating; de spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de waarborging daarvan.

§ 3 Onverminderd artikel 3a is een gebruikstoelating die is afgegeven voor een voertuig dat beantwoordt aan alle van toepassing zijnde UTP's geldig op het grondgebied van andere Verdragsstaten, mits:

- a. alle essentiële eisen in deze UTP's aan de orde komen;
- b. dit voertuig niet
 - behoort tot een specifiek geval dat van invloed is op de technische compatibiliteit met het netwerk van de desbetreffende Verdragsstaat,
 - valt onder open punten in de UTP's die verband houden met de technische compatibiliteit met de infrastructuur,
 - 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:
- hetzij behoort tot een specifiek geval dat van invloed is op de technische compatibiliteit met het netwerk van de desbetreffende Verdragsstaat, valt onder een open punt dat verband houdt met de technische compatibiliteit met de infrastructuur of valt onder een afwijking,
 - hetzij niet voldoet aan alle UTP's wat betreft rollend materieel en alle overige relevante bepalingen;
- b. indien niet alle essentiële eisen aan de orde komen in de UTP's, is het gebruiksg gebied voor de eerste toelating beperkt tot de Staat of Staten die deze heeft of hebben afgegeven. De bevoegde autoriteit of autoriteiten van de andere Staten kan of kunnen de aanvrager om aan-

vullende technische gegevens verzoeken, zoals een risicoanalyse of tests van het voertuig alvorens een aanvullende gebruikstoelating af te geven en het gebruiksgebied van het voertuig uit te breiden.

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 of beoordelende entiteiten 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:

- identieke bepalingen en equivalent verklaarde bepalingen,
- bepalingen die geen verband houden met een specifiek geval dat van invloed is op de technische compatibiliteit met het netwerk van de desbetreffende Verdragsstaat,
- bepalingen die geen verband houden met de technische compatibiliteit met de infrastructuur.

Artikel 6b

Erkenning van technische en operationele tests

De Commissie van technisch deskundigen kan regels aannemen die worden opgenomen in een Bijlage bij deze Uniforme Regelen en specificaties om te worden opgenomen in een of meer UTP's inzake de bepalingen met betrekking tot technische inspecties, onderhoudsdossiers 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 moet een voertuig voldoen aan:

- a. de van toepassing zijnde UTP's,
- b. indien van toepassing, de bepalingen vervat in de RID,
- c. alle andere specificaties teneinde aan de van toepassing zijnde essentiële eisen te voldoen.

§ 1a Elk voertuig moet op het tijdstip van aanvraag voor toelating, vernieuwing of verbetering voldoen aan de van toepassing zijnde UTP's, overeenkomstig deze Uniforme Regelen en rekening houdend met de migratiestrategie voor de toepassing van UTP's, zoals omschreven in artikel 8, § 2a, en artikel 8, § 4, onder f, van de APTU Uniforme Regelen, alsmede met de mogelijkheden tot afwijking voorzien in artikel 7a. Deze conformiteit moet worden gehandhaafd zolang het voertuig in gebruik is.

De Commissie van technisch deskundigen onderzoekt of het noodzakelijk is een Bijlage op te stellen van deze Uniforme Regelen met bepalingen die aanvragers in de gelegenheid stellen meer rechtszekerheid te krijgen over de voorschriften die moeten worden toegepast, nog voordat zij hun aanvraag voor toelating, vernieuwing of verbetering van voertuigen indienen.

§ 3 Indien niet alle UTP's die op voertuigen betrekking hebben van kracht zijn of bij specifieke gevallen of open punten wordt de technische toelating gebaseerd op:

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

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 voertuig of het voertuig zelf.

§ 4 Indien artikel 6, § 4 van toepassing is op het voertuig, vermeldt de aanvrager het gebruiksgebied met 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 entiteiten samenwerken teneinde de procedure voor de aanvrager te vergemakkelijken.

Indien artikel 6, § 3, van toepassing is op het voertuig, omvat het gebruiksgebied alle Verdragsstaten.

Indien de aanvrager het gebruiksgebied van een voertuig dat al is toegelaten voor gebruik wil uitbreiden, actualiseert hij het dossier van het voertuig met betrekking tot het bijkomende gebruiksgebied en volgt daarbij de procedure beschreven in artikel 6, § 4.

§ 10 Indien de relevante bepalingen in de voorschriften vermeld in artikel 7 op grond waarvan een constructietype is toegelaten zijn gewijzigd en er in de UTP's of in nationale technische specificaties die volgens artikel 12 van de APTU geldig zijn, geen relevante overgangsbepalingen vastgesteld worden, beslist de Ver-

dragsstaat waarin het certificaat van het typeontwerp 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 vernieuwd voor de toelating van nieuwe voertuigen volgens dat type. De te controleren criteria bij 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 verbetering van bestaande voertuigen is een nieuwe gebruikstoelating nodig indien:
- vanwege de aangebrachte wijzigingen niet wordt voldaan aan de grenswaarden van de parameters vervat in de UTP's en in voorkomend geval in de nationale technische specificaties die overeenkomstig artikel 12 van de APTU geldig zijn teneinde te onderzoeken of het voertuig en het gebruiksgedrag technisch compatibel zijn;
 - door de wijzigingen het algehele veiligheidsniveau van het desbetreffende subsysteem wordt vermindert;
 - deze in de desbetreffende UTP's vereist is.

Indien een nieuwe gebruikstoelating nodig is, stuurt de aanvrager de desbetreffende Verdragsstaat een dossier waarin het project wordt beschreven. De Verdragsstaat beslist 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, moet het voertuig aan een nieuwe toelating worden onderworpen waarop de voorwaarden van artikel 6, § 4 van toepassing zijn en stelt de Verdragsstaat de Secretaris-Generaal in kennis van:

- de reden waarom een UTP niet volledig wordt toegepast,
 - de technische criteria die in plaats van de UTP's van toepassing zijn,
 - de organen die verantwoordelijk zijn voor het beoordelen van de onder b bedoelde technische criteria.
- De Secretaris-Generaal publiceert de informatie waarvan kennisgeving is gedaan op de website van de Organisatie.

Artikel 10a

Regels voor de intrekking of opschorting 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 de autoriteit die de (eerste) toelating heeft verleend met alle details in kennis; indien de niet-naleving betrekking heeft op een certificaat van het typeontwerp, wordt tevens de autoriteit die dit certificaat heeft afgegeven in kennis gesteld.

§ 2 Een gebruikscertificaat kan worden ingetrokken:

- wanneer het voertuig 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
- indien de houder niet voldoet aan de eis van de bevoegde autoriteit de gebreken binnen de voorgeschreven termijn te verhelpen of;
- indien niet voldaan wordt aan de voorschriften en voorwaarden die voortvloeien uit een beperkte toelating uit hoofde van artikel 10, § 10.

§ 4 Een gebruikscertificaat wordt opgeschort:

- indien het technisch onderzoek, de inspecties, het onderhoud en de revisies van het voertuig 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);
- indien bij ernstige schade aan een voertuig geen gevolg gegeven wordt aan de opdracht van de bevoegde autoriteit het voertuig te tonen;
- indien niet voldaan wordt aan deze Uniforme Regelen en de voorschriften vervat in de UTP's;
- 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. Het certificaat wordt opgeschort voor de betrokken Verdragsstaat of Verdragsstaten.

§ 5 Het gebruikscertificaat vervalt wanneer het voertuig buiten dienst wordt gesteld. Van de buitendienststelling wordt overeenkomstig artikel 13, § 4 kennisgegeven.

Artikel 10b

Regels voor beoordelingen en procedures

De Commissie van technisch deskundigen is bevoegd (andere) bindende bepalingen aan te nemen voor beoordelingen en procedureregels voor technische toelating. Bepalingen voor de beoordelingen zijn vervat in de relevante UTP.

Artikel 11

Technische certificaten

§ 2 Het certificaat van het typeontwerp:

- a. vermeldt de ontwerper en de beoogde fabrikant van het constructietype van het voertuig;
- b. gaat vergezeld van het technisch dossier in de bijlagen;
- c. omschrijft in voorkomend geval de bijzondere gebruiksbeperkingen en voorwaarden voor het constructietype van een voertuig en daarmee overeenkomende voertuigen;
- d. gaat vergezeld van het beoordelingsrapport of 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;
- h. gaat voor voertuigen waarop artikel 6, § 4 van toepassing is vergezeld van afschriften van eventuele aanvullende nationale toelatingen.

§ 3 Het gebruikscertificaat bevat:

- a. alle in § 2 bedoelde gegevens;
- b. het gebruiksgebied van het voertuig;
- c. de waarden van de parameters vervat in de UTP's en in voorkomend geval in de nationale technische specificaties overeenkomstig artikel 12 van de APTU, teneinde te onderzoeken of het voertuig en het gebruiksgebied technisch compatibel zijn;
- d. de conformiteit van het voertuig met de desbetreffende UTP's en alle nationale specificaties overeenkomstig artikel 12 van de APTU, wat betreft de onder c. bedoelde parameters;
- e. de voorwaarden voor het gebruik van het voertuig en andere beperkingen;
- f. de identificatiecode(s) van het voertuig of de voertuigen waarop het certificaat betrekking heeft;
- g. informatie over de houder van het voertuig of de voertuigen waarop het certificaat op de datum van afgifte betrekking heeft;
- h. in voorkomend geval de geldigheidsduur van het certificaat.

Artikel 13

Registers

§ 1 Er worden voertuigregisters in de vorm van een of meer nationale of regionale elektronische databanken opgericht die informatie over voertuigen bevatten ter zake waarvan een gebruikscertificaat is afgegeven. Het register omvat tevens voertuigen die zijn toegelaten overeenkomstig artikel 19; het kan tevens voertuigen bevatten die uitsluitend voor het rijden in nationaal verkeer zijn toegelaten. Het register of de registers:

- a. voldoet of voldoet aan de specificaties die door de Commissie van technisch deskundigen zijn aangenomen;
- b. wordt of worden bijgehouden;
- c. is of zijn toegankelijk voor de bevoegde autoriteiten van alle Verdragstaten, de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders, alsook voor personen of organisaties die belast zijn met de inschrijving van voertuigen of die in het register genoemd zijn.

§ 1b De Organisatie richt een register op van markeringscodes van houders van voertuigen en houdt dit actueel, of maakt dit register toegankelijk.

§ 6 De volgens § 1 in de databank geregistreerde gegevens worden aangemerkt als voldoende bewijs van de technische toelating van een voertuig.

Artikel 14

Opschriften en tekens

§ 1 De voertuigen die toegelaten zijn tot het verkeer moeten zijn voorzien van de in de UTP's voorgeschreven opschriften en tekens, met inbegrip van een uniek voertuignummer. De bevoegde autoriteit die de (eer-

ste) 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 worden opgenomen in het NVR van die Staat.

§ 3 De Commissie van technisch deskundigen kan de overgangperiodes vaststellen gedurende welke de tot het rijden in het internationaal verkeer toegelaten voertuigen voorzien mogen zijn van opschriften en tekens die afwijken van hetgeen wordt voorgeschreven in §§ 1 en 2.

Artikel 15

Onderhoud van voertuigen

§ 1 De voertuigen moeten in een zodanig goede staat van onderhoud gehouden worden dat zij voldoen aan de in artikel 7 omschreven bepalingen. Hun staat bij het rijden of bij het gebruik in het internationaal verkeer mag op geen enkele wijze schadelijk zijn voor de operationele veiligheid, de infrastructuur, het milieu of de volksgezondheid. De voertuigen moeten daartoe beschikbaar gesteld worden voor en onderworpen worden aan de revisies, inspecties en het onderhoud zoals voorgeschreven in het onderhoudsdossier. Het is de verantwoordelijkheid van de houder hiertoe een ECM aan te wijzen.

§ 2 [De wijzigingen betreffen slechts de Duitse en Engelse versie]

Artikel 16

Ongevallen, incidenten en ernstige schade

§ 1 Bij ongevallen, incidenten of ernstige schade aan voertuigen 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;
- b. de oorzaken van het ongeval, het incident of de ernstige schade vast te stellen.

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

§ 5 De Commissie van technisch deskundigen kan nadere bindende regels opstellen en aannemen voor het onderzoek naar ernstige 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 en getallen in § 2 en in artikel 2, onder ff., wijzigen.

Artikel 17

Stilzetten en weigeren van voertuigen

§ 1 Een bevoegde autoriteit, een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder mag voertuigen niet beletten te rijden op compatibele spoorweginfrastructuren, wanneer ze voldoen aan deze Uniforme Regelen, de in de UTP's vervatte voorschriften, de eventueel door de toelattende autoriteit gestelde bijzondere voorwaarden voor de toelating alsmede aan de in het RID vervatte voorschriften voor constructie en exploitatie. Dit artikel laat de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming zoals omschreven in artikel 15a onverlet.

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

Artikel 20

Geschillen

Geschillen omtrent de technische toelating van voertuigen 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.

Artikel 21

Bijlagen en aanbevelingen

§ 1 De Commissie van technisch deskundigen beslist over het aannemen en wijzigen van elke Bijlage in overeenstemming met de procedure neergelegd in de artikelen 16, 20 en 33, § 6, van het Verdrag. De beslissingen treden in werking volgens de bepalingen van artikel 35, §§ 3 en 4, van het Verdrag.

§ 2 Een verzoek om aanneming of wijziging van een Bijlage kan ingediend worden door:

- a. elke Verdragsstaat;
- b. elke regionale organisatie zoals omschreven in artikel 2, onder x, van de ATMF;
- c. elke representatieve internationale vereniging, voor de leden waarvan het bestaan van de Bijlage om veiligheids- en bedrijfseconomische redenen onmisbaar is in de uitoefening van hun activiteit.

§ 3 Het ontwikkelen van bijlagen op basis van aanvragen ingediend in overeenstemming met § 2 behoort tot het werkkterrein van de Commissie van technisch deskundigen, bijgestaan door ad-hoc werkgroepen en de Secretaris-Generaal.

§ 4 De Commissie van technisch deskundigen kan een aanbeveling doen voor methoden en praktijken met betrekking tot de technische toelating van spoorwegmaterieel dat in internationaal verkeer wordt ingezet."

Wijziging van bepalingen

Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 zoals gewijzigd door het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius), wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In § 1, onder a, luidt punt 3 als volgt:
„3. de overeenkomst betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur in het internationale spoorwegverkeer;”
2. In § 1, wordt na letter d, de volgende letter e ingevoegd:
„e. door het vaststellen van de voorwaarden voor de veilige exploitatie van treinen in het internationaal verkeer;”
3. In § 1 wordt de oude letter e de letter f.
4. In § 1 wordt de oude letter f de letter g, die luidt als volgt:
„g. door de onder a tot en met f bedoelde uniforme rechtsstelsels, regels en procedures verder te ontwikkelen met inachtneming van de juridische, economische en technische ontwikkelingen.”

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In § 1, luidt letter e als volgt:
„e. de „Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur in het internationale spoorwegvervoer (CUI)”, Aangangsel E bij het Verdrag,”
2. In § 1 wordt de volgende nieuwe letter h toegevoegd, die luidt als volgt:
„e. de “Uniforme Regelen betreffende de veilige exploitatie van treinen in het internationaal verkeer (EST)”, Aangangsel H bij het Verdrag,”
3. In § 1 wordt de oude letter h letter i.

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In § 1, luidt letter e als volgt:
„e. behandelt alle overige aangelegenheden die haar overeenkomstig de Uniforme Regelen APTU, de Uniforme Regelen ATMF en de Uniforme Regelen EST worden opgedragen.”
2. § 2 luidt als volgt:
„§ 2 Het quorum (artikel 13, § 3) van de Commissie van technisch deskundigen wordt bereikt wanneer de helft van de Lidstaten, in de zin van artikel 16, § 1, hierin is vertegenwoordigd. Bij het nemen van besluiten over de bepalingen van de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU hebben de Lidstaten die, overeenkomstig artikel 35, § 4, ten aanzien van de desbetreffende bepalingen bezwaar hebben gemaakt of, overeenkomstig artikel 9, § 1, van de Uniforme Regelen APTU, een verklaring hebben afgelegd, geen stemrecht met betrekking tot de desbetreffende Bijlage. Bij het nemen van besluiten over de bepalingen van de Bijlagen van de Uniforme Regelen EST hebben de Lidstaten die, overeenkomstig artikel 35, § 4, ten aanzien van de desbetreffende bepalingen bezwaar hebben gemaakt of, overeenkomstig artikel 9, § 1, van de Uniforme Regelen EST, een verklaring hebben afgelegd, geen stemrecht met betrekking tot de desbetreffende Bijlage.”

Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

1. In § 4, luidt letter g als volgt:
„g. de Uniforme Regelen ATMF, met uitzondering van de artikelen 1, 3 en 9, alsmede de Bijlagen van deze Uniforme Regelen;”
2. In § 4, wordt na letter g, de volgende letter h ingevoegd:
„h. de Uniforme Regelen EST, met uitzondering van de artikelen 1 en 9, alsmede de Bijlagen van deze Uniforme Regelen.”
3. § 6 luidt als volgt:
„§ 6 De Commissie van technisch deskundigen beslist over voorstellen tot het aannemen van een nieuwe Bijlage of tot het wijzigen van de bestaande Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU, ATMF en EST. Wanneer dergelijke voorstellen aan de Commissie van technisch deskundigen worden voorgelegd, kan een derde van de in de Commissie vertegenwoordigde Staten verlangen dat deze voorstellen ter beslissing aan de Algemene Vergadering worden voorgelegd.”

Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

§ 3 tot en met § 6 luiden als volgt:

- „§ 3 De wijzigingen van de Aanhangsels bij het Verdrag waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, treden zesendertig maanden na kennisgeving daarvan door de Secretaris-Generaal in werking voor alle Lidstaten met uitzondering van die welke, voordat de wijzigingen in werking treden, een verklaring hebben afgelegd waarin zij stellen dat zij de genoemde wijzigingen niet goedkeuren en van die welke een verklaring overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin hebben afgelegd. De Algemene Vergadering kan, met de in artikel 14, § 6 bedoelde meerderheid, met betrekking tot de voorstellen tot wijziging van het Verdrag, besluiten de inwerkingtreding uit te stellen.
- § 4 De Lidstaten doen de Secretaris-Generaal hun kennisgevingen toekomen inzake de goedkeuring van de wijzigingen van het Verdrag zelf waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, alsmede hun verklaringen waarin zij stellen dat zij de wijzigingen van het Verdrag zelf of van de Aanhangsels daarbij niet goedkeuren. De Secretaris-Generaal stelt de andere Lidstaten hiervan op de hoogte.
- § 5 De in § 2 bedoelde termijn loopt te rekenen van de dag van de kennisgeving van de Secretaris-Generaal dat aan de voorwaarden voor het in werking treden van de wijzigingen is voldaan.
- § 6 De Algemene Vergadering kan op het tijdstip van de aanneming van een wijziging aangeven dat deze wijziging van zodanige betekenis is dat elke Lidstaat, die een verklaring zoals bedoeld in § 2 of § 3 aflegt en die de wijziging binnen de termijn van achttien maanden te rekenen van de inwerkingtreding daarvan niet goedkeurt of die zijn verklaring niet intrekt, na afloop van deze termijn niet langer Lidstaat van de Organisatie is.”

Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd:

1. § 4 luidt als volgt:
„§ 4 De Lidstaten kunnen binnen een termijn van vier maanden, te rekenen van de dag waarop de in § 3 bedoelde kennisgeving is gedaan, bezwaar aantekenen. In geval van bezwaar door een kwart van de Lidstaten treedt de wijziging niet in werking. In de Lidstaten die binnen de gestelde termijn bezwaar hebben aangetekend tegen een besluit, wordt de toepassing van het desbetreffende Aangangsel volledig geschorst voor het verkeer met en tussen die Lidstaten vanaf het tijdstip waarop de besluiten van kracht worden. Evenwel, in geval van bezwaar tegen de verbindendverklaring van een technische norm of tegen de aanneming van een uniform technisch voorschrift, worden alleen deze normen of voorschriften geschorst ten aanzien van het verkeer met en tussen de Lidstaten, te rekenen van het tijdstip waarop de besluiten van kracht worden; hetzelfde geldt in geval van gedeeltelijk bezwaar. In geval van bezwaar tegen de aanneming of wijziging van een Bijlage bij de Uniforme Regelen EST, wordt alleen deze Bijlage geschorst ten aanzien van het verkeer met en tussen de Lidstaten, te rekenen van het tijdstip waarop de besluiten van kracht worden; hetzelfde geldt in geval van gedeeltelijk bezwaar.”
2. In § 6, luidt letter c als volgt:
„c. een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig artikel 9, § 1, van de Uniforme Regelen APTU;”
3. In § 6, wordt na letter c, de volgende letter d ingevoegd:
„d. een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig artikel 9, § 1, van de Uniforme Regelen EST.”

Wijziging van bepalingen

Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 zoals gewijzigd door het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius), wordt als volgt gewijzigd:

Het volgende nieuwe aanhangsel H wordt toegevoegd:

„Uniforme Regelen betreffende de veilige exploitatie van treinen in het internationaal verkeer (EST – Aanhangsel H bij het Verdrag)

Artikel 1

Toepassingsgebied

De Uniforme Regelen leggen de eisen vast voor de veilige exploitatie van treinen in het internationaal verkeer, met inbegrip van veiligheidscertificaten en het toezicht.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

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

- a. „exploitatiegebied”, de netwerken die in een of meer Verdragsstaten zijn gelegen waar een spoorwegonderneming voornemens is haar diensten te verrichten;
- b. „veiligheids certificeringsinstantie”, de nationale of internationale entiteit die belast is met de afgifte van veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen;
- c. „gecertificeerde spoorwegonderneming”, elke spoorwegonderneming die beschikt over een veiligheidscertificaat dat is afgegeven door de veiligheidscertificeringsinstantie;
- d. „interoperabiliteit”, de geschiktheid om op een spoorwegsysteem veilig en ongehinderd te kunnen rijden evenals van of naar andere spoorwegsysteem door treinen die voldoen aan de vereiste prestatieniveaus;
- e. „controle”, het systeem dat door de spoorwegondernemingen of de infrastructuurbeheerders is ingesteld om te onderzoeken of hun veiligheidsbeheersysteem juist wordt toegepast en effectief is;
- f. „spoorwegsysteem”, in elke Verdragsstaat, het netwerk dat is opgebouwd uit lijnen, stations, knooppunten en terminals die bestemd zijn voor internationaal verkeer en alle voertuigen die op het gehele netwerk of een deel ervan kunnen rijden;
- g. „veiligheidscertificaat”, het bewijs dat de betrokken spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft ingesteld en dat zij in staat is veilig te werken in het exploitatiegebied van de Staat waarin het certificaat geldig is;
- h. „veiligheidsbeheersysteem”, de organisatie, de werkwijzen en procedures die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming zijn ingesteld om het veilige beheer van zijn eigen verrichtingen te waarborgen;
- i. „toezicht”, het systeem dat door de toezichthoudende autoriteit is ingesteld om de prestaties op veiligheidsgebied te volgen van elke spoorwegonderneming die een veiligheidscertificaat heeft ontvangen;
- j. „toezichthoudende autoriteit”, de nationale of internationale entiteit die belast is met het toezicht op de juiste toepassing van het veiligheidsbeheersysteem.

Artikel 3

Eisen op het gebied van exploitatie en veiligheid

§ 1 In het internationaal verkeer worden de treinen geëxploiteerd conform de eisen op het gebied van exploitatie en veiligheid zoals vervat in deze Uniforme Regelen.

§ 2 Onverminderd de verantwoordelijkheden van de entiteiten die belast zijn met het onderhoud van spoorvoertuigen en alle andere actoren die invloed kunnen uitoefenen op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem, waarborgen de Verdragsstaten dat op hun grondgebied de verantwoordelijkheid voor de veilige exploitatie van treinen in het internationaal verkeer en het beheer van daarmee verband houdende risico's ligt bij de betrokken infrastructuurbeheerder of infrastructuurbeheerders en de spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen die de trein laten rijden.

§ 3 De Verdragsstaten verplichten alle spoorwegondernemingen en alle infrastructuurbeheerders die betrokken zijn bij de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer op hun grondgebied te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem en de juiste toepassing daarvan te controleren.

§ 4 De Verdragsstaten waarborgen dat alle verplichte exploitatie- en veiligheidsregels openbaar worden gemaakt en ter beschikking worden gesteld van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Artikel 4

Veiligheidscertificeringsinstantie

§ 1 Elke Verdragsstaat zorgt voor de oprichting van een veiligheidscertificeringsinstantie; de organisatie, juridische structuur en besluitvorming daarvan zijn onafhankelijk van elke spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder.

De veiligheidscertificeringsinstantie en de toezichthoudende autoriteit bedoeld in artikel 6, § 1, kunnen twee afzonderlijke entiteiten zijn of onderdelen van dezelfde organisatie.

§ 2 Elke Verdragsstaat stelt de Secretaris-Generaal in kennis van zijn veiligheidscertificeringsinstantie in ten minste een van de werktalen van de Organisatie en houdt deze informatie actueel.

§ 3 De Secretaris-Generaal publiceert de in § 2 bedoelde informatie op de website van de Organisatie in de kennisgevingstalen.

Artikel 5

Veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen

§ 1 De Verdragsstaten geven alleen toestemming voor de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer aan spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat hebben dat geldig is op hun grondgebied.

§ 2 De veiligheidscertificaten voor de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer worden afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze Uniforme Regelen.

§ 3 Bij de afgifte van veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen die reeds in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat in een andere Verdragsstaat, accepteert de veiligheidscertificeringsinstantie de resultaten van de conformiteitsbeoordelingen die door de veiligheidscertificeringsinstantie van de andere Verdragsstaat zijn uitgevoerd.

Deze erkenning is slechts verplicht voor conformiteitsbeoordelingen die zijn uitgevoerd op basis van bepalingen die gelijkwaardig zijn aan de bepalingen in de Bijlagen bij deze Uniforme Regelen of uniforme technische voorschriften.

De veiligheidscertificeringsinstanties werken hiertoe samen.

§ 4 Elke Verdragsstaat kan, onafhankelijk van het bepaalde in § 3, overeenkomsten sluiten inzake de wederzijdse erkenning van de volledige of een deel van de veiligheidscertificaten die zijn afgegeven door de veiligheidscertificeringsinstantie van andere Staten, op voorwaarde dat de beoordelingscriteria op basis waarvan de veiligheidscertificaten zijn afgegeven de conformiteit met de criteria die in deze Staten van toepassing zijn waarborgen. Deze overeenkomsten worden ter kennis gebracht van de Secretaris-Generaal, die deze informatie openbaar maakt. De voorwaarden voor wederzijdse erkenning van de volledige of een deel van de veiligheidscertificaten kunnen eveneens worden vastgelegd in een Bijlage bij deze Uniforme Regelen.

§ 5 De Verdragsstaten zorgen ervoor dat hun veiligheidscertificeringsinstantie in een openbaar register de spoorwegondernemingen inschrijft die een veiligheidscertificaat hebben dat op hun grondgebied geldig is voor de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer, tezamen met hun exploitatiegebied en de geldigheid van elk certificaat, en dat zij deze lijst bijhoudt.

§ 6 De Commissie van technisch deskundigen is bevoegd de specificaties en praktische modaliteiten van een gemeenschappelijke database vast te stellen ten behoeve van de in § 5 bedoelde informatie.

§ 7 De Commissie van technisch deskundigen is bevoegd aanbevelingen aan te nemen over het instellen van een systeem van samenwerking en collegiale toetsingen van veiligheidscertificeringsinstanties met het oog op de in § 4 voorziene wederzijdse erkenning.

Artikel 6

Toezicht

§ 1 Elke Verdragsstaat zorgt voor de oprichting van een toezichthoudende autoriteit; de organisatie, juridische structuur en besluitvorming daarvan zijn onafhankelijk van elke spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder.

De toezichthoudende autoriteit en de veiligheidscertificeringsinstantie bedoeld in artikel 4, § 1, kunnen twee afzonderlijke entiteiten zijn of onderdelen van dezelfde organisatie.

§ 2 De toezichthoudende autoriteit houdt toezicht op de juiste toepassing van het veiligheidsbeheersysteem van spoorwegondernemingen met inachtneming van deze Uniforme Regelen.

§ 3 Elke Verdragsstaat stelt de Secretaris-Generaal in kennis van zijn toezichthoudende autoriteit in ten minste een van de werktalen van de Organisatie en houdt deze informatie actueel.

§ 4 De Secretaris-Generaal publiceert de in § 3 bedoelde informatie op de website van de Organisatie in de kennisgevingstalen.

§ 5 De Commissie van technisch deskundigen is bevoegd aanbevelingen aan te nemen over het instellen van een systeem van samenwerking en collegiale toetsingen van toezichthoudende autoriteiten met het oog op de in artikel 5, § 4, voorziene wederzijdse erkenning.

Artikel 7

Beheer van de veiligheid en exploitatie van treinen

§ 1 De spoorwegondernemingen exploiteren treinen in het internationaal verkeer binnen de grenzen van het exploitatiegebied dat op hun veiligheidscertificaat is aangegeven.

§ 2 De infrastructuurbeheerders en spoorwegmaatschappijen die betrokken zijn bij de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer beheren alle veiligheidsrisico's die verbonden zijn aan hun activiteit.

§ 3 De infrastructuurbeheerders en spoorwegmaatschappijen die betrokken zijn bij de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer werken samen om te waarborgen dat de treinen in het internationaal verkeer waarvoor zij verantwoordelijk zijn veilig worden geëxploiteerd.

§ 4 De infrastructuurbeheerders en spoorwegmaatschappijen die betrokken zijn bij de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer stellen hun veiligheidsbeheersysteem in en controleren de goede werking daarvan uit hoofde van deze Uniforme Regelen.

Artikel 8

Bijlagen en aanbevelingen

§ 1 De Commissie van technisch deskundigen beslist over het aannemen en wijzigen van elke Bijlage in overeenstemming met de procedure neergelegd in de artikelen 16, 20 en 33, § 6, van het Verdrag. De beslissingen treden in werking volgens de bepalingen van artikel 35, §§ 3 en 4, van het Verdrag.

§ 2 Een verzoek om aanneming of wijziging van een Bijlage kan ingediend worden door:

- a. elke Verdragsstaat;
- b. elke regionale organisatie zoals omschreven in artikel 2, onder x, van de Uniforme Regelen ATMF;
- c. elke representatieve internationale vereniging, voor de leden waarvan het bestaan van de Bijlage om veiligheids- en bedrijfseconomische redenen onmisbaar is in de uitoefening van hun activiteit.

§ 3 Ten behoeve van de geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de eisen vervat in deze Uniforme Regelen, omvatten de Bijlagen bij deze Uniforme Regelen:

- a. een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de eisen van de veiligheidsbeheersystemen die moeten worden toegepast door veiligheidscertificeringsinstanties bij de afgifte van een veiligheidscertificaat en door de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders wanneer zij hun veiligheidsbeheersystemen ontwikkelen, invoeren, onderhouden en verbeteren;
- b. een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle die moet worden uitgevoerd door spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten;
- c. de nodige links met de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling die moet worden toegepast door spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten wanneer zij een technische, operationele of organisatorische wijziging doorvoeren bij het spoorwegsysteem;
- d. een gemeenschappelijke veiligheidsmethode over toezicht die door de toezichthoudende autoriteiten moet worden toegepast.

De Commissie van technisch deskundigen onderzoekt het opnemen van de geharmoniseerde bepalingen voor de afgifte van veiligheidscertificaten.

§ 4 Het ontwikkelen van bijlagen op basis van aanvragen ingediend in overeenstemming met § 2 behoort tot het werkterrein van de Commissie van technisch deskundigen, bijgestaan door ad-hoc werkgroepen en de Secretaris-Generaal.

§ 5 De Commissie van technisch deskundigen kan een aanbeveling doen voor methoden en praktijken met betrekking tot de veilige exploitatie van treinen in het internationaal verkeer.

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 een Bijlage bij deze Uniforme Regelen met betrekking tot de gehele of een deel van de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied en het verkeer op deze infrastructuur niet 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 Elke 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."

Wijziging van bepalingen

De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, Aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius), worden als volgt gewijzigd:

De titel wordt als volgt gewijzigd:

De titel luidt als volgt:

„Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur in het internationale spoorwegverkeer“

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. § 1 luidt als volgt:
„§ 1 Deze Uniforme Regelen zijn van toepassing op elke overeenkomst inzake het gebruik van een spoorweginfrastructuur (gebruiksovereenkomst) in een Lidstaat in het kader van het internationale spoorwegverkeer ten behoeve van internationaal vervoer in de zin van de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM.“
2. Na § 1 wordt de volgende § 2 ingevoegd:
„§ 2 Deze Uniforme Regelen zijn van toepassing ongeacht de zetel en de nationaliteit van de partijen bij de overeenkomst en eveneens wanneer de spoorweginfrastructuur wordt beheerd of gebruikt door Staten of overheidsinstellingen of -organisaties.“
3. De oude § 2 wordt § 3.

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na letter a wordt de volgende letter aa ingevoegd:
„aa. internationaal spoorwegverkeer, verkeer dat het gebruik vereist van een internationaal treinpad of meerdere opeenvolgende nationale treinpaden die zich in ten minste twee Staten bevinden en worden gecoördineerd door de betrokken infrastructuurbeheerders of instanties die verantwoordelijk zijn voor de toewijzing van de betreffende treinpaden;“
2. Letter b luidt als volgt:
„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 spoorweginfrastructuur zich bevindt;“
3. Letter c luidt als volgt:
„c. „vervoerder“, de natuurlijke persoon of rechtspersoon die personen en/of goederen vervoert in het internationale spoorwegverkeer 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;“
4. Letter g luidt als volgt:
„g. „veiligheidscertificaat“, het document waaruit, overeenkomstig de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat waarin de spoorweginfrastructuur 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 spoorweginfrastructuur, voldoen aan de gestelde veiligheidseisen teneinde op deze spoorweginfrastructuur een dienst zonder gevaar te waarborgen.”

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

§ 1 luidt als volgt:

„§ 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 spoorweginfrastructuur zich bevindt, gemachtigd is een dergelijke overeenkomst aan te gaan, worden geregeld in een gebruiksovereenkomst.”

Artikel 5bis wordt als volgt gewijzigd:

§ 1 en 2 luiden als volgt:

„§ 1 De bepalingen van artikel 5 alsmede die van de artikelen 6, 7 en 22 laten de verplichtingen waaraan de partijen bij de gebruiksovereenkomst moeten voldoen overeenkomstig de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat waarin de spoorweginfrastructuur zich bevindt, met inbegrip van, in voorkomend geval, het recht van de Europese Unie, onverlet.

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

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

§ 2 luidt als volgt:

„§ 2 De vervoerder kan de gebruiksovereenkomst onmiddellijk opzeggen, wanneer de beheerder zijn recht de spoorweginfrastructuur te beheren verliest.”

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. § 1 luidt als volgt:

„§ 1 De beheerder is aansprakelijk voor:

- a. personenschade (dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel),
- b. zaakschade (vernietiging of beschadiging van roerende en onroerende zaken), toegebracht aan de vervoerder of aan zijn hulppersonen gedurende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en waarvan de oorzaak in de spoorweginfrastructuur ligt.

De beheerder is eveneens aansprakelijk voor vermogensschade voortvloeiend uit de door de vervoerder krachtens de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM verschuldigde schadevergoeding wanneer de oorzaak van deze schade in de spoorweginfrastructuur ligt tijdens het gebruik daarvan.”

2. In § 2, onder a, luidt punt 1 als volgt:

- „1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten het beheer van de spoorweginfrastructuur, die de beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen,”

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

§ 1 luidt als volgt:

„§ 1 De vervoerder is aansprakelijk voor:

- a. personenschade (dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel),
- b. zaakschade (vernietiging of beschadiging van roerende en onroerende zaken), toegebracht aan de beheerder of aan zijn hulppersonen gedurende het gebruik van de spoorweginfrastructuur door de gebruikte transportmiddelen of door de vervoerde personen of goederen.”

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

§ 3 luidt als volgt:

„§ 3. In geval van schade zoals bedoeld in artikel 9, is § 1, eerste volzin van overeenkomstige toepassing, wanneer oorzaken die hebben bijgedragen aan de schade, toe te rekenen zijn aan meerdere vervoerders die dezelfde spoorweginfrastructuur hebben gebruikt. Indien niet kan worden vastgesteld in welke mate de verschillende oorzaken aan de schade hebben bijgedragen, zijn de vervoerders jegens de beheerder voor gelijke delen aansprakelijk.”

Wijziging van bepalingen

De Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwagematerieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer, Aanhangsel G bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius), worden als volgt gewijzigd:

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 1 luidt als volgt:

„Deze Uniforme Regelen leggen de procedure vast volgens welke voertuigen tot het rijden of het gebruik in het internationaal verkeer toegelaten worden.”

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

§ 1 tot en met 3 luiden als volgt:

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

§ 2 De technische toelating heeft tot doel vast te stellen of de voertuigen 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 elementen van constructie.”

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

§ 1 luidt als volgt:

„§ 1 De spoorwegondernemingen die voertuigen 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.”

D. PARLEMENT

De op 8 mei 2015 ter kennis gebrachte wijziging van Aanhangsel B (CIM) bij het Verdrag, waarover de Herzieningscommissie van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) besluiten neemt, behoefde ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

De op 20 maart 2018 ter kennis gebrachte wijzigingen van Aanhangsels F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag, waarover de Herzieningscommissie van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) besluiten neemt, behoeften niet de goedkeuring van de Staten-Generaal omdat zij een gebied bestrijken waarop de Europese Unie (EU) exclusief bevoegd is.

De op 30 juni 2016, op 6 juli 2018 en op 1 juli 2020 ter kennis gebrachte wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) bij het Verdrag, waarover de Commissie van RID-deskundigen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) besluiten neemt, behoeften ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

De op 12 oktober 2018 ter kennis gebrachte wijzigingen van de artikelen 2, 6, 20, 33, 34 en 35 van het Verdrag en het nieuwe Aanhangsel H (EST) bij het Verdrag, waarover de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) besluiten neemt, behoeven ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de wijzigingen van het Verdrag en het nieuwe Aanhangsel H (EST) bij het Verdrag kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De op 8 mei 2015 ter kennis gebrachte wijziging van Aanhangsel B (CIM) bij het Verdrag is ingevolge artikel 35, derde lid, van het Verdrag op 1 mei 2016 voor alle partijen, waaronder het Koninkrijk der Nederlanden, in werking getreden.

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

De op 20 maart 2018 ter kennis gebrachte wijzigingen van Aanhangsels F (APTU) en G (ATMF) bij het Verdrag zijn ingevolge artikel 35, derde lid, van het Verdrag op 1 maart 2019 voor alle partijen, waaronder het Koninkrijk der Nederlanden, in werking getreden.

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

De op 30 juni 2016 en op 6 juli 2018 ter kennis gebrachte wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) bij het Verdrag zijn ingevolge artikel 35, derde lid, van het Verdrag op respectievelijk 1 januari 2017 en 1 januari 2019 in werking getreden.

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

De op 12 oktober 2018 ter kennis gebrachte wijzigingen van de artikelen 2, 6, 20, 33, 34 en 35 van het Verdrag en het nieuwe Aanhangsel H (EST) bij het Verdrag treden ingevolge artikel 34, tweede lid, van het Verdrag in werking voor alle lidstaten twaalf maanden na goedkeuring door twee derde van de lidstaten, met uitzondering van die welke, voordat de wijzigingen van kracht worden, een verklaring hebben afgelegd waarin zij stellen dat zij de genoemde wijzigingen niet goedkeuren.

De op 12 oktober 2018 ter kennis gebrachte wijzigingen van de Aanhangsels E (CUI) en G (ATMF) bij het Verdrag treden ingevolge artikel 34, derde lid, van het Verdrag in werking twaalf maanden na goedkeuring daarvan door de helft van de lidstaten die geen verklaring overeenkomstig het eerste lid van artikel 42, eerste volzin, hebben afgelegd, voor alle lidstaten, met uitzondering van die welke, voordat de wijzigingen in werking treden, een verklaring hebben afgelegd waarin zij stellen dat zij de genoemde wijzigingen niet goedkeuren en van die welke een verklaring overeenkomstig het eerste lid van artikel 42, eerste volzin, hebben afgelegd.

De op 1 juli 2020 ter kennis gebrachte wijzigingen van de Bijlage bij Aanhangsel C (RID) bij het Verdrag zullen ingevolge artikel 35, derde lid, van het Verdrag voor alle partijen, waaronder het Koninkrijk der Nederlanden, op 1 januari 2021 in werking treden, tenzij een kwart van de lidstaten ingevolge artikel 35, vierde lid, van het Verdrag voor 1 november 2020 bezwaar aantekent tegen de wijzigingen.

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat de in werking getreden wijzigingen van de Aanhangsels B, C, F en G bij het Verdrag zullen zijn bekendgemaakt in Nederland (het Europese deel) op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *achtste* september 2020.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

S.A. BLOK