

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2021/22058]

2 AVRIL 2021. — Modifications de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole du 3 juin 1999, adoptées par l'Assemblée générale lors de sa 13^{ème} session

Mesdames,

Messieurs,

Par une loi du 15 février 2007 portant assentiment au Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999, la Belgique a porté son assentiment aux modifications que ce Protocole a apportées à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et aux modifications subséquentes de la Convention et de ses appendices et annexes, apportées en application des articles 34 et 35 de la Convention.

La réalisation du présent rapport est imposée par l'article 2, alinéa 2, de la loi du 15 février 2007 susmentionnée, qui prévoit que : « Le Roi informe le Parlement, par un rapport écrit, de toute modification adoptée en application des articles 34 et 35 de la Convention et ce avant l'entrée en vigueur de ladite modification. ».

Le présent rapport a pour objet de vous informer des modifications effectuées dans la Convention et certains de ses Appendices, conformément à l'article 34 de la Convention.

Ces modifications, décidées par l'Assemblée générale lors de sa 13^{ème} session, tenue à Berne les 25 et 26 septembre 2018, concernent la COTIF et ses Appendices E (CUI) et G (ATMF) et l'introduction d'un nouvel Appendice H (EST).

Conformément à l'article 34, § 2, de la Convention, les modifications de la Convention proprement dite et le nouvel Appendice H (EST) entreront en vigueur douze mois après leur approbation par les deux tiers des États membres, soit actuellement 32 États membres.

Conformément au § 3 du même article, les modifications des autres Appendices à la Convention entreront en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États qui n'ont pas fait de déclaration de réserve en vertu de l'article 42, § 1^{er}, première phrase, de la COTIF, soit actuellement :

- en ce qui concerne les modifications de l'appendice E (CUI), actuellement 21 États ;
- en ce qui concerne les modifications de l'appendice G (ATMF), actuellement 22 États membres.

Le Secrétariat de l'OTIF a informé les États membres que, au 18 octobre 2020, cinq d'entre eux avaient déposé auprès de l'OTIF l'instrument d'approbation des modifications à la COTIF et aux appendices E, G et H adoptées par la 13^{ème} Assemblée générale en septembre 2018 (Finlande, Suisse, France, Allemagne et Hongrie). A l'heure actuelle, le Secrétaire général n'a pas communiqué d'autres approbations.

Conformément à l'article 45, § 1^{er}, de la Convention, celle-ci est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi. La version néerlandaise du présent rapport constitue dès lors une traduction.

A) Modification de la Convention COTIF

Les articles 2, 6, 20, 33, 34, 35, de 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 modifiés 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. ».

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2021/22058]

2 APRIL 2021. — Wijzigingen aan het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd door het Protocol van 3 juni 1999, goedgekeurd door de Algemene Vergadering tijdens haar 13^{de} zitting

Dames,

Heren,

Met de wet van 15 februari 2007 houdende instemming met het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999, heeft België ingestemd met de wijzigingen die dit Protocol heeft aangebracht aan het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 en met de latere wijzigingen aan dit Verdrag en zijn aanhangsels en bijlagen, aangebracht in toepassing van de artikelen 34 en 35 van het Verdrag.

De opmaak van dit verslag is verplicht ingevolge artikel 2, tweede lid, van voormelde wet van 15 februari 2007 dat het volgende bepaalt: "De Koning stelt het Parlement in kennis van iedere wijziging aangenomen met toepassing van de artikelen 34 en 35 van het Verdrag, bij middel van een schriftelijk verslag en voor de inwerkingtreding van de aangenomen wijziging."

Dit verslag beoogt u in kennis te stellen van de wijzigingen aan het Verdrag en sommige van zijn Aanhangsels, aangebracht, overeenkomstig artikel 34 van het Verdrag.

Deze wijzigingen waarover de Algemene Vergadering tijdens haar 13^{de} zitting, gehouden in Bern op 25 en 26 september 2018 beslist heeft, betreffen de COTIF en zijn Aanhangsels E (CUI) en G (ATMF) en de invoeging van een nieuw Aanhangsel H (EST).

Overeenkomstig artikel 34, § 2, van het Verdrag treden de wijzigingen aan het Verdrag zelf en het nieuwe Aanhangsel H (EST) in werking twaalf maanden na hun goedkeuring door twee derden van de Lidstaten, hetzij 32 Lidstaten op dit ogenblik.

Overeenkomstig § 3 van hetzelfde artikel treden de wijzigingen aan de andere Aanhangsels van het Verdrag in werking twaalf maanden na hun goedkeuring door de helft van de Lidstaten die op grond van artikel 42, § 1, eerste zin, van het COTIF niet verklaard hebben een voorbehoud te hebben, hetzij op dit ogenblik:

- voor wat betreft de wijzigingen aan Aanhangsel E (CUI), op dit ogenblik 21 Staten;
- voor wat betreft de wijzigingen aan Aanhangsel G (ATMF), op dit ogenblik 22 Lidstaten.

Het Secretariaat van het OTIF heeft de Lidstaten geïnformeerd dat op 18 oktober 2020, vijf Lidstaten bij het OTIF het instrument hadden neergelegd tot goedkeuring van de wijzigingen aan het COTIF en aan zijn aanhangsels E, G en H, aangenomen door de 13^{de} Algemene Vergadering in september 2018 (Finland, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland en Hongarije). Op dit ogenblik heeft de Secretaris-Generaal geen andere goedkeuringen meegedeeld.

Overeenkomstig artikel 45, § 1, van het Verdrag, is deze opgesteld in de Franse, de Duitse en de Engelse taal. In geval van afwijking is het enkel de Franse tekst die authentiek is. De Nederlandse versie van dit verslag omvat dan ook een vertaling.

A) Wijziging van het COTIF Verdrag

VERTALING

De artikelen 2, 6, 20, 33, 34, 35, van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd door het Protocol van 3 juni 1999 (Protocol van Vilnius), worden gewijzigd als volgt:

Artikel 2 wordt gewijzigd als volgt:

1. In § 1, littera a), luidt punt 3 als volgt:
"3. de overeenkomst betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur in het internationale spoorwegverkeer;" ;
2. In § 1 wordt na littera d) de volgende littera 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 littera e), de littera f) ;
4. In § 1 wordt de oude littera f), de littera g), die luidt als volgt:

"g) door de onder littera a) tot en met f) bedoelde uniforme rechtsstelsels, regels en procedures verder te ontwikkelen met inachtneming van de juridische, economische en technische ontwikkelingen."

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. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit :

« e) traite de toutes les autres 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 1^{er} 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.

Artikel 6 wordt gewijzigd als volgt:

1. In § 1 luidt littera e) als volgt:

“e) de “Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (CUI)”, Aanhangsel E bij het Verdrag;”;

2. In § 1 wordt een nieuwe littera h) ingevoegd, die luidt als volgt:

h) de “Uniforme Regelen betreffende de veilige exploitatie van treinen in het internationaal verkeer (EST)”, Aanhangsel H bij het Verdrag;”;

3. In § 1 wordt de oude littera h), de littera i).

Artikel 20 wordt gewijzigd als volgt:

1. In § 1 luidt littera 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 een Bijlage 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 gewijzigd als volgt:

1. In § 4 luidt littera 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 littera g) de volgende littera 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 gewijzigd als volgt:

§ 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 deze die, voordat de wijzigingen in werking treden, een verklaring hebben afgelegd waarin zij stellen dat zij de genoemde wijzigingen niet goedkeuren en van deze die een verklaring overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin hebben afgelegd. De Algemene Vergadering kan, met de in artikel 14, § 6, bedoelde meerderheid, voor wat betreft de besluiten met betrekking tot de voorstellen tot wijziging van het Verdrag, besluiten de inwerking-treding van de wijzigingen 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 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. ».

B) Modification de l'Appendice E (CUI)

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 ; » ;

§ 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 gewijzigd als volgt:

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 Aanhangsel volledig geschorst voor het verkeer met en tussen de 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 met betrekking tot 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 met betrekking tot 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 littera c) als volgt:

"c) een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig artikel 9, § 1, van de Uniforme Regelen APTU;"

3. In § 6 wordt na littera c) de volgende littera d) ingevoegd:

"d) een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig artikel 9, § 1, van de Uniforme Regelen EST.".

B) Wijziging van het Aanhangsel E (CUI)

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

VERTALING

De titel wordt gewijzigd als volgt:

De titel luidt als volgt:

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

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

1. § 1 luidt als volgt:

"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 gewijzigd als volgt:

1. Na littera a) wordt de volgende littera 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. Littera b) luidt als volgt:

"b) "beheerder", degene die een spoorweginfrastructuur ter beschikking stelt en verantwoordelijkheden draagt overeenkomstig de wetten en voorschriften die van kracht zijn in de Staat waarin de spoorweginfrastructuur zich bevindt;"

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 ; » ;

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 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. ».

L'article 5bis est modifié comme suit :

Les § 1 et 2 sont libellés 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.

§ 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. ».

L'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, ».

L'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. ».

3. Littera 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 inzake de afgifte en erkenning van vergunningen die van kracht zijn in de Staat waar deze persoon deze activiteiten verricht;”;

4. Littera 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, met betrekking tot 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 gewijzigd als volgt:

§ 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 gewijzigd als volgt:

§ 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 gewijzigd als volgt:

§ 2 luidt als volgt:

“§ 2 De vervoerder kan de gebruiksovereenkomst onmiddellijk opzeggen wanneer de beheerder zijn recht op het beheren van de spoorweginfrastructuur verliest.”.

Artikel 8 wordt gewijzigd als volgt:

1. § 1 luidt als volgt:

“§ 1 De beheerder is aansprakelijk voor:

a) personenschade (dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel),

b) zaakschade (vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken),

toegebracht aan de vervoerder of aan zijn hulponderneming 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 gewijzigd als volgt:

§ 1 luidt als volgt:

“§ 1 De vervoerder is aansprakelijk voor:

a) personenschade (dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel),

b) zaakschade (vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken),

toegebracht aan de beheerder of aan zijn hulponderneming gedurende het gebruik van de spoorweginfrastructuur door de gebruikte transportmiddelen of door de vervoerde personen of goederen.”.

L'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. ».

C) Modification de l'Appendice G (ATMF)

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. ».

D) 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 ;

Artikel 10 wordt gewijzigd als volgt:

§ 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.”.

C) Wijziging van het Aanhangsel G (ATMF)

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 gewijzigd als volgt:

VERTALING

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

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 worden toegelaten.”.

Artikel 3 wordt gewijzigd als volgt:

§ 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 opgenomen in de UTP's,
- b) de constructie- en uitrustingsvoorschriften opgenomen 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 gewijzigd als volgt:

§ 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) Het nieuwe Aanhangsel H wordt als volgt ingevoegd:

VERTALING

“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 de veiligheidslicenties 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 waarop een voertuig is bestemd om te worden gebruikt;
- b) “veiligheidslicentieringsinstantie”, de nationale of internationale entiteit die belast is met de afgifte van veiligheidslicenties aan spoorwegondernemingen;
- c) “gecertificeerde spoorwegonderneming”, elke spoorwegonderneming die beschikt over een veiligheidslicentie dat is afgegeven door de veiligheidslicentieringsinstantie;
- d) “interopérabiliteit”, 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) « 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.

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 het vlak van veiligheid 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 vlak van exploitatie en veiligheid

§ 1 In het internationaal verkeer worden de treinen geëxploiteerd conform de eisen op het vlak 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 veiligheids-certificeringsinstantie waarvan de organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk zijn van elke spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder.

De veiligheids-certificeringsinstantie 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 veiligheids-certificeringsinstantie 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 talen van de kennisgeving.

Artikel 5. — Veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen

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

§ 2 De veiligheids-certificaten 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 veiligheids-certificaten aan spoorwegondernemingen die reeds in het bezit zijn van een veiligheids-certificaat in een andere Verdragsstaat, aanvaardt de veiligheids-certificeringsinstantie de resultaten van de conformiteitsbeoordelingen die door de veiligheids-certificeringsinstantie van de andere Verdragsstaat zijn uitgevoerd.

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.

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 veiligheids Certificeringsinstanties werken hiertoe samen.

§ 4 Elke Verdragsstaat kan, onafhankelijk van wat bepaald is in § 3, overeenkomsten sluiten inzake de wederzijdse erkenning van de volledige of een deel van de veiligheids certificaten die zijn afgegeven door de veiligheids certificeringsinstantie van andere Staten, op voorwaarde dat de beoordelingscriteria op basis waarvan de veiligheids certificaten 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 veiligheids certificaten kunnen eveneens worden vastgelegd in een bijlage bij deze Uniforme Regelen.

§ 5 De Verdragsstaten zorgen ervoor dat hun veiligheids certificeringsinstantie in een openbaar register de spoorwegondernemingen inschrijft die een veiligheids certificaat 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 veiligheids certificeringsinstanties met het oog op de in § 4 voorziene wederzijdse erkenning.

Artikel 6. — Toezicht

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

De toezichthoudende autoriteit en de veiligheids certificeringsinstantie 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 veiligheids beheersysteem 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 talen van de kennisgeving.

§ 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 veiligheids certificaat is aangegeven.

§ 2 De infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen 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 spoorwegondernemingen 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 spoorwegondernemingen die betrokken zijn bij de exploitatie van treinen in het internationaal verkeer stellen hun veiligheids beheersysteem op en controleren de goede werking daarvan uit hoofde van deze Uniforme Regelen.

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 appliquée 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. ».

Bruxelles, le 2 avril 2021.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre des Affaires étrangères et européennes,
S. WILMES

Le Ministre de la Justice,
V. VAN QUICKENBORNE

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

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 worden ingediend 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 veiligheidsificeringsinstanties 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 aan het spoorwegsysteem;
- d) een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor toezicht die door de toezichthoudende autoriteiten moet worden toegepast.

De Commissie van technisch deskundigen onderzoekt het opnemen van 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 niet zal toepassen wat de gehele of een deel van de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied en het verkeer op deze infrastructuur betreft.

§ 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. ».

Brussel, 2 april 2021.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse en Europese Zaken,
S. WILMES

De Minister van Justitie,
V. VAN QUICKENBORNE

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET