

**Décision de la 13<sup>e</sup> Assemblée générale de modifier la Convention**

*Les articles 2 §1, 6 § 1, 20 § 1 et § 2, 33 § 4 et § 6, 34 §§ 3 à 6, 35 § 4 et § 6 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) sont 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. 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 des 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. »

**Décision de la 13<sup>e</sup> Assemblée générale de modifier l'Appendice E (CUI)**

*Le titre et les articles 1 §1 et § 2, 3, 5 § 1, 5bis, 7 § 2, 8 § 1 et § 2, 9 § 1, 10 § 3 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI), appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) sont modifiée 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 ; »

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'État 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. »

**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. »

**Décision de la 13e Assemblée générale de modifier l'Appendice G (ATMF)**

*Les articles 1, 3 §§1 à 3, 9 § 1 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) sont modifiée 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. »

## **Décision de la 13e Assemblée générale de modifier la Convention**

*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 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, noeuds 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 oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre 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. »