

ACCORD
sur l'échange et l'emploi des voitures voyageurs
en trafic international

RIC
EXTRACT

du 01.01.2014

Les feuillets ci-joints doivent être substitués aux feuillets correspondants



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

EXTRACT

ISBN 978-2-7461-2225-3 (version française)

ISBN 978-2-7461-2226-0 (version allemande)

ISBN 978-2-7461-2227-7 (version anglaise)

Avertissement

Toutes copies, reproductions ou diffusions, même partielles, par quelque moyen que ce soit y compris électronique, à usage autre que privé et individuel, sans le consentement exprès de l'Union Internationale des Chemins de fer, sont interdites. Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction par un art ou procédé quelconque. Ne sont autorisées, avec mention du nom de l'auteur et de la source, que « les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées ». (Articles L 122-4 et L 122-5 du code de la propriété intellectuelle).

© Copyright Union Internationale des Chemins de fer (UIC) - Paris, 2014

Rectificatifs à l'Accord

[illegible]

EXTRACT

Sommaire

Observations préliminaires

Liste des abréviations

Chapitre I – Dispositions préliminaires

- 1 Objet du RIC
- 2 Désignation des véhicules

Chapitre II – Fourniture et échange des véhicules

- 3 Service, fourniture et qualité
- 4 Conditions pour la composition des trains et le traitement des véhicules
- 5 Remise – Acceptation – Refus

Chapitre III – Mise en place des trains

- 6 Acheminement des véhicules
- 7 Nettoyage, vidange et désinfection des véhicules

Chapitre IV – Traitement des irrégularités

- 8 Retrait, remplacement et remise en circulation de véhicules
- 9 Acheminement des véhicules haut le pied
- 10 Aménagement intérieur et accessoires
- 11 Véhicules avariés
- 12 Pièces de rechange
- 13 Réparation des dommages – Calcul des frais de remplacement

Chapitre V – Compensation et décompte des prestations des véhicules - Paielement

- 14 Relevé des prestations des véhicules
- 15 - Réserve -
- 16 - Réserve -

Chapitre VI – Dispositions techniques

- 17 Règles de principe
- 18 Présentation de nouveaux véhicules et de nouvelles techniques dans les voitures
- 19 Etat et entretien des véhicules
- 20 Essieux montés
- 21 Boîtes d'essieu
- 22 Bogies
- 23 Appareils de traction et de choc
- 24 Alimentation en air comprimé
- 25 Frein à air comprimé
- 26 Frein à disques
- 27 Frein électromagnétique
- 28 Frein de secours
- 29 Frein à main

30	Timonerie de frein – semelles
31	Accouplements d'air comprimé
32	Châssis – Caisse – Installations intérieures
33	Portes – Serrures de portes – Fenêtres
34	Passerelles d'intercirculation – Raccords à bourrelets – soufflets
35	Signaux de queue
36	Installations électriques
37	WC – Lavabos

Chapitre VII – Inscriptions sur les véhicules

38	Inscriptions à l'extérieur des véhicules
39	Inscriptions à l'intérieur des véhicules

Chapitre VIII – Avis au public – Marquage des places réservées – Plaques d'itinéraire et de numérotage

40	Avis au public, illustrations et publicité à l'intérieur des véhicules
41	Appareils pour le marquage des places – Repérage des places réservées
42	Plaques d'itinéraire et de numérotage

EXTRACT

Annexes

Annexe I	Liste des adresses des adhérents
Annexe II	Conditions spéciales imposées pour l'admission des véhicules dans les trains de voyageurs
Annexe III	Prescriptions pour le transport de véhicules par ferry-boats
Annexe IV	Recommandations concernant le nettoyage des véhicules
Annexe V	Inscriptions et signes
Annexe VI	Examen technique pour la prise en charge des véhicules en trafic international
Annexe VII	Catalogue des avaries pour les voitures
Annexe VIII	Décompte

Modèles

Modèle B	Etiquette pour le rapatriement des véhicules
Modèle B ¹	Etiquette pour l'expédition de pièces de véhicules
Modèle C	Bulletin d'accompagnement pour véhicules, accessoires des véhicules et pièces de rechange
Modèle D ¹	- Réservé -
Modèle G ¹	Relevé rectificatif concernant le compte de redevances du matériel à voyageurs
Modèle H	Demande de pièces de rechange
Modèle K	Etiquette : Après déchargement à réparer
Modèle L	Etiquette : Avarié à rapatrier vide
Modèle M	Etiquette : A examiner
Modèle O	Compte de redevance du matériel à voyageurs
Modèle P	Relevé des prestations des véhicules RIC en kilomètres-voitures (kv)
Modèle R ¹	Etiquette : Frein inutilisable
Modèle R ³	Etiquette : Ligne de trains inutilisable
Modèle S	Etiquette : Porte inutilisable
Modèle S ¹	Etiquette : WC inutilisable
Modèle T	Récapitulation des prestations du matériel à voyageurs
Modèle W	Relevé international des trains de voyageurs
Modèle X	Carnet de bord
Modèle Y	Feuille de proposition: Amendements à l'Accord RIC
Modèle Z	Demande d'adhésion à l'Accord RIC

Planches

Planche 1	Vérification de la cote qR
Planche 2	Position de la poignée du robinet d'isolement du frein à air comprimé (extrait de la fiche UIC 541-1)
Planche 3	Clé double
Planche 4	Cadres de réservation de places
Planche 5	Plaques d'itinéraire (extrait de la fiche UIC 580)
Planche 6	Plaque d'itinéraire extérieure (extrait de la fiche UIC 580)
Planche 7	Plaque de numérotation (extrait de la fiche UIC 580)

EXTRACT

Observations préliminaires

- 1 La **liste des adresses des adhérents** au RIC se trouve à l'**Annexe I**.
- 2 Dans toutes les communications, les diverses catégories de véhicules sont désignées par les abréviations selon numéro 2.1.
- 3 Dans les dispositions de l'Accord, on entend par numéro du véhicule, le numéro complet à 12 chiffres selon le marquage numérique unifié du matériel remorqué à voyageurs (voir annexe P de la STI Exploitation et Gestion du trafic).
- 4 - Réservé -
- 5 Les prescriptions repérées par un trait en marge identifient les modifications effectuées à la date indiquée au bas de la page.
- 6 Si le RIC fait référence à des documents de l'Union Européenne (UE), ceux-ci doivent s'appliquer sur la base de la version en vigueur la plus récente.

EXTRACT

Liste des abréviations

ANS	Autorité Nationale de Sécurité
BCC	Bureau Central de Compensation à Bruxelles
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CUU	Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons
CUV	Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV - Appendice D à la Convention)
EF	Entreprise Ferroviaire
EVF	Bureau Echange des Véhicules Ferroviaires
EWV	Tableau européen des services directs
FTE	Forum Train Europe
GI	Gestionnaire d'infrastructure
kv	Kilomètre-voiture
NVR	Registre National des Véhicules
STI OPE	Spécification Technique d'Interopérabilité pour l'exploitation et la gestion du trafic ferroviaire (STI Exploitation)
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer
UT	Unité Technique
VKM	Codes de détenteur de véhicule

EXTRACT

I. Dispositions préliminaires

EXTRACT

1 Objet du RIC

1.1 Le RIC régit l'échange de trains de voyageurs composés

- de voitures, y compris les voitures-lits, voitures-couchettes, voitures-restaurants,
- de fourgons à bagages ou,
- de fourgons pour le transport d'automobiles,

entre les Entreprises Ferroviaires (EF) dans le périmètre d'application de la COTIF en vigueur et leur emploi. Le RIC régit également les conditions d'utilisation et de traitement des véhicules entre EF et détenteurs.

La liste des signataires du RIC (EF et détenteurs) figure à l'**Annexe I**.

Au sens de cet Accord, le terme «EF» ou «détenteur» n'est appliqué que pour la désignation des EF et détenteurs repris à l'**Annexe I**.

1.1.1 Les EF peuvent convenir de l'échange et de l'emploi des autres véhicules servant au trafic voyageurs (par ex. : matériel automoteur) en s'inspirant du RIC.

1.1.2 - Réserve -

1.2 - Réserve -

1.3 - Réserve -

1.4 Le RIC définit la répartition des responsabilités en cas de dommages causés aux véhicules et causés par les véhicules.

1.5 Le Règlement intérieur RIC figure dans l'Appendice de l'**Annexe I** du RIC.

1.6 L'accord entre en vigueur au 01.01.2014, il abroge l'accord sur l'échange et l'emploi de voitures en trafic international, édition du 01.01.2001.

1.7 Sauf dispositions obligatoires contraires dans les règles uniformes internationales du CUV (Appendice D COTIF 99), le RIC s'applique.

1.8 Les dispositions de cet Accord multilatéral valent entre partenaires appliquant le RIC, à défaut de dispositions différentes convenues entre eux.

EXTRACT

2 Désignation des véhicules

2.1 Dans les échanges d'information, dans le Tableau européen des services directs (**EWP**), et dans les propositions, ordres du jour, procès-verbaux, etc., on doit faire usage des abréviations suivantes pour les diverses catégories de véhicules :

2.1.1 Lettres de série

A	Voiture à places assises de 1ère classe
B	Voiture à places assises de 2ème classe
AB	Voiture à places assises de 1ère / 2ème classe
WL	Voitures-lits, avec la lettre de série A, B ou AB selon les places offertes. Pour les voitures-lits à compartiments « spécial », la lettre-indice « S » est ajoutée aux lettres de série.
WR	Voiture-restaurant
D	Fourgon
DD	Fourgon ouvert à deux niveaux pour le transport d'automobiles
Salon	Salon
SR, WG, AS	Voiture-bar dancing
WSP	Voiture Pullman

La combinaison des lettres de série est autorisée. En outre, la lettre de série « R » sert pour désigner les voitures à compartiment restaurant, buffet ou bar.

2.1.2 Lettres-indices

b, h	Voiture apte au transport des personnes à mobilité réduite
c	Compartiments aménageables en couchettes (exemple : Ac, Bc, AcBc)
d, v	Voiture avec espace-vélo
ee, z	Véhicule muni d'une alimentation centralisée
f	Véhicule muni d'un poste de conduite (voiture-pilote)
p, t	Voiture à places assises à couloir central
m	Véhicule de plus de 24,5 m de longueur
s	Couloir latéral dans les fourgons et les voitures avec compartiment à bagages (exemple : Ds)

2.1.3 Codes d'échange selon l'Annexe P7 de la STI OPE

Les véhicules dont les codes sont ci-dessous sont aptes en trafic international :

51	Véhicules à écartement fixe non climatisés
52	Véhicules à écartement variable non climatisés (1435/1520 mm),
54	Véhicules à écartement variable non climatisés (1435/1668 mm),
56*	Véhicules à écartement fixe (dont le détenteur n'est pas une Entreprise Ferroviaire RIC)
61	Véhicules à écartement fixe climatisés
62	Véhicules à écartement variable climatisés (1435/1520 mm),
64	Véhicules à écartement variable climatisés (1435/1668 mm),
66*	Véhicules à écartement variable (dont le détenteur n'est pas une Entreprise Ferroviaire RIC)
73	Véhicules à écartement fixe, climatisés et étanches à la pression

* Cette codification se retrouve sur les véhicules immatriculés avant le 26/10/2010 selon l'annexe P7 de la STI OPE.

2.1.4 Wagons porte-autos

Le	Wagon ouvert à deux essieux et à deux niveaux
Leq	Wagon ouvert à deux essieux et à deux niveaux muni de la ligne de train
Laeq	Wagon ouvert à trois essieux et à deux niveaux muni de la ligne de train

2.2 Si nécessaire, le nombre des compartiments est indiqué sous forme d'indice (par ex. : Bc9).

2.3 Les services doivent être désignés par le numéro qu'ils portent dans l'**EWB**.

EXTRACT

EXTRACT

II. Fourniture et Echange des Véhicules

EXTRACT

3 Service, fourniture et qualité

3.1 Les services, la fourniture et la qualité des véhicules font l'objet d'accords entre les EF et sont confirmés d'avance pour une période d'horaire dans le cadre du **FTE** et figurent, désignés par un numéro de service, comme tels dans l'**EWB**.

3.2 Pour les voitures-couchettes, le parcours de nuit, le nombre de compartiments disponibles et le nombre de compartiments aménagés en couchettes doivent faire l'objet d'une entente et doivent figurer à l'**EWB**.

Pour les voitures-couchettes, voitures-lits et voitures restaurant, sont définis au sein d'un accord entre les EF, les prestataires faisant le service dans ces voitures qui figurent comme tels dans l'**EWB**.

3.3 Des services de véhicules supplémentaires y compris les parcours haut le pied peuvent être fixés aussi hors du **FTE**

- à moyen terme dans le cadre des réunions spécialisées,
- à court terme respectivement par écrit ou par téléphone par les services indiqués dans l'**Annexe I**, ligne 6.

3.4 Les EF doivent utiliser les voitures comme convenu selon les numéros 3.1 et 3.3. Les voitures haut le pied sont à rapatrier dans les meilleurs délais à leur détenteur.

EXTRACT

4 Conditions pour la composition des trains et le traitement des véhicules

4.1[#] Les trains ne doivent comporter que des véhicules admis à l'échange. Les véhicules définis au numéro 1.1 sont admis à l'échange

- en ce qui concerne leurs caractéristiques de construction, lorsqu'ils portent le signe  (numéros 17.1 et 17.2),
- lorsqu'ils répondent aux modalités de l'**Annexe II** du RIC compte tenu du trajet prévu,
- en cas de transport par les ferry-boats, lorsqu'ils satisfont aux conditions de l'**Annexe III**,
- pour circuler sur les lignes à voie large lorsqu'ils satisfont aux prescriptions de l'**Annexe II**, et notamment de son Appendice,
- en ce qui concerne leur état technique en service, lorsqu'ils respectent les conditions du Chapitre VI.

4.1.1[#] Spécifications techniques

Le détenteur doit avoir des véhicules autorisés à la mise en service par une Autorité Nationale de Sécurité (par ex. NSA) et ses véhicules doivent être inscrits au Registre National des Véhicules (NVR) du pays concerné.

Le détenteur a obligation de veiller à ce que ses véhicules soient admis techniquement conformément à la réglementation européenne en vigueur et le restent durant toute leur utilisation.

Les véhicules admis à l'échange doivent porter à minima la marque RIC ou la marque d'interopérabilité définie dans la STI OPE annexe P7.

L'identification du véhicule doit être conforme à l'annexe P de la STI OPE.

Le nom du détenteur (VKM) doit être aussi présent sur le véhicule.

Les inscriptions et signes figurant à l'extérieur et à l'intérieur des véhicules doivent être conformes au Chapitre VII du RIC.

Les véhicules doivent répondre aux conditions spéciales de l'**Annexe II** du RIC compte-tenu des rotations prévues.

En cas de transport par ferry-boats, les véhicules doivent satisfaire aux conditions de l'**Annexe III** du RIC.

4.1.2[#] Etat des voitures

Pour les besoins du présent accord et vis-à-vis des autres EF, le détenteur est responsable de la maintenance.

Se reporter au numéro 19.2.

4.1.3[#] L'installation de ventilation, de chauffage, de climatisation et d'éclairage, ainsi que tous les dispositifs d'accouplement correspondants, doivent être en état de service pendant toute l'année.

4.2[#] Les véhicules qui ne satisfont pas aux conditions du numéro 4.1 ne sont admis que sur la base des conventions spéciales.

4.3[#] La vitesse maximale exigée pour les voitures, l'équipement éventuellement obligatoire tel que le frein électromagnétique, la masse freinée minimale exprimée en pourcentage par rapport à la tare du véhicule, et les conditions d'alimentation en énergie ainsi que d'autres exigences spéciales (y compris celles de l'**Annexe II**) sont respectivement indiqués dans l'**EWP** ou à convenir séparément entre les EF.

- 4.4 L'accouplement des véhicules d'un train doit être effectué correctement. La continuité des différentes canalisations ou conduites doit être assurée suivant les besoins.

L'intercirculation entre les véhicules doit être réalisée et assurée correctement.

La conduite générale de frein ne doit être reliée que par un seul accouplement.

Les tendeurs d'attelage doivent être serrés de manière que, sur les voies en palier et en alignement, les tampons sont légèrement comprimés. Les tendeurs d'attelage non utilisés doivent être suspendus aux dispositifs spécialement prévus à cet effet.

Les câbles UIC à 13 ou 18 conducteurs doivent, dans la mesure du possible, faire l'objet d'un double accouplement.

Les accouplements de la ligne de train (accouplement de chauffage) doivent être reliés pendant toute l'année quels que soient les services. La ligne de train doit être sous tension tant que les véhicules sont en service. Les interruptions sont à limiter au strict minimum.

- 4.5 Les accouplements et câblots non utilisés doivent être placés dans les dispositifs et dans leurs boîtes de repos.

- 4.6 Au départ chaque véhicule en régime de chauffage et les voitures climatisées pendant toute l'année doivent avoir une température intérieure acceptable. Il en est de même pour les véhicules ajoutés en cours de route.

- 4.7 Au départ les réservoirs à eau doivent être remplis. Il est interdit d'utiliser de l'eau industrielle pour le remplissage des réservoirs.

- 4.8 La position des véhicules dans le train doit correspondre au classement convenu entre les EF intéressées.

S'il est exceptionnellement dérogé à cette disposition, les gares d'échange, la gare terminus du train et les services indiqués dans l'**Annexe I**, ligne 6 doivent en être avisés.

- 4.9 L'état de nettoyage ainsi que la vidange des toilettes étanches doivent correspondre aux dispositions du numéro 7, la mise en place des plaques d'itinéraire et des plaques de numérotage à celles du numéro 42.

- 4.10 Chaque EF doit assurer que les véhicules sont traités avec tous les soins et ménagements. Les manœuvres à la gravité ou au lancer des voitures sont interdites.

- 4.11 Les trains incluant des voitures porteuses du sigle **ee** doivent être alimentés en énergie électrique conformément au tableau ci-dessous.

Pour les trains comportant des véhicules marqués (p), **Annexe V/17** ou (wc), **Annexes V/15 et V/19**, des raccordements doivent en outre, être assurés pour l'alimentation en air comprimé conformément au tableau ci-dessous :

Opération	Ligne de train	Conduite principale [bar]	Conduite générale [bar]
Nettoyage			
- Nettoyage intérieur	oui	≥ 6 ¹⁾	5 ¹⁾
- Nettoyage WC	oui	≥ 6	5 ¹⁾
Manœuvre			
- Inférieur ou égal à 2 heures	—	—	5
- Supérieur à 2 heures	oui ³⁾	≥ 6	5
Garage			
- inférieur ou égal à 2 heures	—	—	—
- supérieur à 2 heures	oui ³⁾	≥ 6 ¹⁾	5 ¹⁾
- prêt au service ²⁾	oui	≥ 6	5
- préconditionné	oui	≥ 6	—
- hors gel	oui	≥ 6	—
- vidange vide-WC	oui	≥ 6	—
Essai de freinage Mg	oui	≥ 7,5	5

- 4.12 En cas de risque de gel il faut observer les dispositions suivantes :

Les réservoirs d'eau des véhicules marqués d'un anneau jaune (voir numéro 37.1), doivent être vidangés dès que les véhicules ne sont plus chauffés.

Les réservoirs d'eau des véhicules marqués d'un disque jaune (voir numéro 37.1), doivent être vidangés dès que les véhicules stationnent en plein air sans chauffage pendant plus de douze heures lorsque la température extérieure est inférieure à -10 °C à condition que la température intérieure ait atteint environ +20 °C avant l'interruption du chauffage.

- 4.13[#] L'incorporation de wagons à marchandises dans les trains de voyageurs est soumise à l'accord entre les EF concernées.

- 4.14[#] Les voitures pilotes ne peuvent circuler avec le poste de conduite en service que si un accord particulier a été réalisé entre les EF intéressées.

¹⁾ Seulement pour l'ouverture des portes si la conduite principale est restée déconnectée pendant plus de 2 heures.

²⁾ Toutes les fonctions doivent être totalement garanties dans le train.

³⁾ Pour les voitures comportant des congélateurs et des réfrigérateurs approvisionnés, lorsque l'alimentation en énergie a été interrompue pendant 2 heures, la ligne de train doit, immédiatement après, rester sous tension pour au moins 2 heures. Les interruptions courtes sont admises.

[#] Le non respect des conditions repérées au numéro 4 par un # constitue un motif de refus du véhicule.

5 Remise – Acceptation – Refus

Les EF adhérentes acceptent les véhicules de détenteurs dans le cadre d'un accord commercial.

5.1 Les EF peuvent refuser les véhicules lorsque :

- leur acceptation est interdite par les autorités compétentes, ou suite à publication de prescriptions spéciales auxquelles les véhicules ne répondent pas. Ces prescriptions spéciales doivent être portées à temps à la connaissance des EF et détenteurs concernés.
- des circonstances exceptionnelles (en particulier en cas de force majeure) s'opposent temporairement à leur acceptation :
 - Trains arrivant de régions pour lesquelles des mesures de quarantaine ont été prises,
 - Véhicules utilisés pour des transports spéciaux dont les mesures sanitaires et hygiéniques prescrites (désinfection, nettoyage et décontamination) n'ont pas été appliquées.
- les véhicules ne correspondent pas aux conditions requises du numéro 4 du RIC repérées par le sigle #.
- il est temporairement impossible de les recevoir pour une raison propre à l'EF concernée.
- l'état des véhicules n'est pas conforme aux prescriptions techniques du Chapitre VI du RIC.
- les véhicules avariés ne sont pas traités selon le numéro 11 du RIC.

Les véhicules refusés doivent toujours être repris par l'EF cédante, quel que soit leur état d'entretien et sans tenir compte des avaries permettant le refus.
L'EF qui refuse les véhicules, devra informer le détenteur des motifs de refus de son ou ses véhicules.

5.2 Traitement des véhicules

5.2.1 Examen technique

L'acceptation des trains demande un examen technique dont la consistance est en **Annexe VI** du RIC. Cet examen technique doit être réalisé de la même manière, quel que soit les détenteurs des véhicules ou les EF cédantes.

Cependant les Autorités Nationales de Sécurité (ANS) peuvent demander la réalisation d'une consistance complémentaire dans le cadre de cet examen technique.

Les EF peuvent s'entendre de se désister de ces examens dans le cadre des accords bi- ou multilatéraux.

5.2.2 Véhicule de détenteur non adhérent

5.2.2.1 Les présentes dispositions s'appliquent également aux véhicules appartenant à des détenteurs non adhérents au RIC, et acceptés à la remise ou à l'échange par une EF adhérente (dans les conditions définies par l'EF adhérente conformément à l'**Annexe II.2**).

Dans ce cas, l'EF adhérente qui a contracté selon **Annexe II. 2** avec le détenteur non adhérent est considérée comme se substituant au détenteur réel des véhicules pour ses engagements et obligations prévus au RIC vis-à-vis des autres EF participant à l'acheminement des véhicules pour le parcours prévu au contrat (**Annexe II.2**).

5.2.2.2 Ceci vaut également pour des véhicules remis par des Entreprises Ferroviaires non adhérentes au RIC à une EF adhérente au RIC. Dans ce cas, l'EF qui les a introduits garantit vis-à-vis des autres partenaires appliquant le RIC que les instructions du RIC pour ces véhicules sont respectées.

- 5.2.3 Remise d'un véhicule à des non adhérents
- 5.2.3.1 Lorsqu'une EF remet des véhicules d'autres détenteurs à une Entreprise Ferroviaire non adhérente au RIC, elle est responsable de l'utilisation et du traitement de ces véhicules par cette Entreprise Ferroviaire, à moins qu'il n'existe entre le détenteur et l'EF non RIC qui prend en charge des véhicules d'autres conventions au sujet de l'échange des véhicules.
- 5.2.3.2 L'EF qui confie un véhicule à un non adhérent sans y avoir été autorisé par le détenteur est responsable vis-à-vis de celui-ci et répond des dommages qui en résultent. La responsabilité civile du non adhérent reste inchangée.
- 5.3 Responsabilité
- La responsabilité de l'EF débute au moment où le véhicule est accepté.
Les responsabilités de l'EF et des détenteurs sont décrites dans le Chapitre IV « Traitement des irrégularités
- 5.4 Les défauts détectés en cours de route, notamment ceux impliquant des restrictions de service et de l'utilisation d'un véhicule, y compris les extincteurs et la sonorisation doivent obligatoirement être signalés à l'EF qui prend en charge les véhicules lors de la remise des véhicules.
- 5.5 Afin de faciliter les échanges du matériel, il est recommandé aux EF d'utiliser le « Relevé International de Trains de Voyageurs » selon **modèle W** du RIC.

EXTRACT

EXTRACT

III. Mise en place des trains

EXTRACT

6 Acheminement des véhicules

6.1 Les EF sont dispensées d'acheminer des véhicules convenus dans les cas suivants :

- lorsque la ligne que le véhicule doit emprunter est interceptée ou que le ferry-boat, par lequel le véhicule doit être transporté, ne peut être utilisée,
- lorsque l'acheminement est empêché en cas de force majeure,
- lorsque l'état du nettoyage ou l'état technique déroge aux dispositions du numéro 10 ou du Chapitre VI.

6.2 L'EF doit veiller à compléter le remplissage des réservoirs à eau potable dans les gares intermédiaires ou d'échange où il y a un arrêt suffisant (voir aussi numéro 4.7).

6.3 En ce qui concerne le nettoyage en cours de route, voir numéro 7.5.

6.4 Un véhicule peut exceptionnellement et seulement avec l'accord du détenteur être acheminé au-delà de la gare terminus.

6.5 Les EF déterminent à l'avance, par accords :

- les parcours des véhicules et/ou des trains en cas de détournements programmés ou imprévus,
- les interlocuteurs des EF pour la commande, la réalisation et la suppression des détournements,
- la compensation par l'EF ayant causé le détournement des coûts et/ou surcoûts réellement supportés par les EF effectuant le détournement.

Il convient de tenir compte des droits qui résultent de contrats ou du RIC intéressant les EF concernées (cf. également l'**Annexe VIII**)

6.6 Est considérée comme étant la cause d'un détournement, toute EF qui, en raison de restrictions imposées sur les lignes d'un GI avec lequel cette EF est liée par contrat,

- commande l'acheminement de véhicules et/ou de trains conformément au numéro 6.5 à une EF ne participant pas au parcours normal,
- commande à une EF ne participant pas au parcours normal la remise et/ou l'acceptation de véhicules et/ou de trains conformément au numéro 6.5 dans une gare d'échange autre que celle ayant fait l'objet d'un accord.

7 Nettoyage, vidange et désinfection des véhicules

7.1 L'EF qui met en service des véhicules, est responsable de leur nettoyage. Cette EF doit veiller en gare de départ du parcours à ce que l'état de propreté intérieur et extérieur des véhicules corresponde aux exigences de qualité indiquées dans l'**Annexe IV** du RIC. Une attention particulière doit être portée à l'hygiène et à l'approvisionnement des toilettes et des lavabos.

7.2 Chaque EF doit veiller à ce que dans les gares terminus, le nettoyage intérieur corresponde aux exigences de qualité indiquées dans l'**Annexe IV** du RIC.

7.3 Le nettoyage des voitures restaurants, des voitures lits et des voitures couchettes (utilisées en position nuit) incombe à l'opérateur.

L'opérateur doit régler en outre:

- la fourniture, le retrait et le nettoyage de la literie et des couvertures, ainsi que la mise en position de nuit et la remise en position de jour des compartiments dans les voitures-couchettes et dans les voitures-lits.

Des accords particuliers entre les EF ou entre les EF et les prestataires sont possibles.

7.4 Dans les trains internationaux avec une durée de voyage supérieure à 6 heures, il est nécessaire de procéder à des travaux de nettoyage en cours de route selon l'**Annexe IV**.

Les nettoyages en cours de route sont fixés pour une période d'heures par les EF.

7.5 Un véhicule utilisé par des personnes atteintes d'une maladie contagieuse doit être immédiatement nettoyé et désinfecté conformément aux prescriptions sanitaires ou de l'hygiène du pays où le transport a pris fin.

7.6 Si une EF constate qu'un train comporte, de façon répétée, des véhicules qui ne correspondent pas aux exigences de qualité, ce défaut doit être traité entre les EF concernées.

7.7 Les véhicules en état insuffisant de nettoyage sont à munir d'étiquettes **modèle M**. Les anomalies sont à indiquer au carnet du bord (**modèle X**). Lorsqu'en raison d'un nettoyage insuffisant, l'état général d'un véhicule ne permet plus l'utilisation par des passagers, par ex. des ordures en croûte, le retrait du véhicule est justifié.

Un tel véhicule est à munir d'étiquettes **modèle K** et à traiter selon numéro 8.

Si des travaux extraordinaires sont effectués, les coûts y afférents peuvent être facturés à l'EF qui a mis en circulation le véhicule.

7.8 L'EF qui met en circulation des véhicules dotés de toilettes étanches doit, en règle générale, assurer la vidange. Les dérogations à ce principe, y compris la prise en charge éventuelle des coûts, doivent être convenues entre les EF selon contrat.

IV.

Traitement des Irrégularités

EXTRACT

8 Retrait, remplacement et remise en circulation de véhicules

- 8.1 Les étiquettes **modèles K, L bleu, L rouge, M** et **R¹** à utiliser en cas d'irrégularités doivent être collées de chaque côté du véhicule à l'emplacement prévu selon **Annexe VII**. D'autres étiquettes sont à apposer à l'emplacement indiqué dans chaque cas dans le texte.

Les étiquettes **modèles K, L bleu, L rouge** et **M** doivent être imprimées dans une des langues française, allemande ou italienne. Les étiquettes **modèles S** et **S¹** doivent être imprimées dans les langues française, allemande, italienne et anglaise.

L'adjonction du texte dans une autre langue est permise.

- 8.2 Un véhicule différé doit être, autant que possible, remplacé par un véhicule apte à l'échange du même type et de la même classe. Les services des EF et des détenteurs concernés s'entendent sur l'échange et le retour de ce véhicule.

- 8.3 Quand un véhicule ne peut pas circuler par suite d'avarie, de manque de correspondance, de refus d'acceptation, d'interruption de la ligne ou pour toute autre cause, il faut en aviser les services du détenteur et des EF concernées par la course selon **Annexe I**, ligne 6.

Les EF concernées doivent prendre en charge l'information de leurs propres services et de la clientèle.

- 8.4 L'avis selon numéro 8.3 doit indiquer :

- la date du retrait,
- le numéro du véhicule avec le marquage du détenteur (VKM) ainsi que le numéro d'ordre,
- le numéro du train,
- la gare où le véhicule est différé,
- le motif du retrait ou la nature de l'avarie et, si possible, la durée probable d'immobilisation,
- le type et le parcours du véhicule de remplacement.

- 8.5 Lors de la remise en service d'un véhicule différé ou de son retour, il faut aviser les services des EF et du détenteur concernés, selon **Annexe I**, ligne 6.

9 Acheminement des véhicules haut le pied

- 9.1 Les voitures haut le pied doivent être acheminées en priorité par des trains de voyageurs en tenant compte du parcours à charge.

L'acheminement par des trains de marchandises doit rester exceptionnel et est soumis à l'accord du détenteur.

Les frais pour l'acheminement sont à supporter par le détenteur sauf pour les véhicules avariés, dans ce cas c'est le responsable du dommage qui supporte les frais.

Les services du détenteur, selon **Annexe I**, ligne 6, et les EF impliqués par le parcours du véhicule, doivent être avisés.

- 9.2 Les véhicules acheminés haut le pied doivent être munis d'étiquettes **modèle B** indiquant la gare destinataire.

Ces étiquettes sont apposées sur les deux côtes du véhicule à l'emplacement prévu selon **Annexe V/1**.

EXTRACT

10 Aménagement intérieur et accessoires

10.1 L'aménagement intérieur, dans le sens de ce numéro, comprend :

- les pièces de l'aménagement fixées à demeure au véhicule, telles que le capitonnage, le revêtement des parois, le revêtement du plancher, les rideaux, etc.,
- les affiches, avis, inscriptions, signes et pictogrammes tels qu'ils sont indiqués au numéro 39.

Les parties de l'aménagement intérieur ne sont ni inscrites sur le véhicule, ni mentionnées dans un inventaire; elles ne sont ni réparées ni remplacées par l'EF utilisatrice.

10.2 Par accessoires, dans le sens de ce numéro, on désigne les pièces amovibles de l'intérieur du véhicule, y compris les extincteurs, les objets mobiliers et les ustensiles d'outillage. Elles doivent être mentionnées dans un inventaire placé dans le véhicule dans la mesure du possible à l'intérieur de l'armoire de commande des installations électriques (numéro 39.3.11).

10.3 Lorsque des parties de l'aménagement intérieur ou des accessoires sont avariés ou manquants, le carnet de bord **modèle X** doit être annoté (numéro 19.3).

10.4 Ni les parties de l'aménagement intérieur ni les accessoires ne doivent être séparés du véhicule.

Si, cependant, ils en ont été retirés, soit pour cause d'avarie, soit pour d'autres motifs, ils sont munis d'étiquettes et renvoyés avec une lettre de voiture et un bulletin d'accompagnement **modèle C** au service du détenteur indiqué dans le Recueil des adresses. Dans la lettre de voiture il faut mentionner « voir **modèle C** annexé » dans la case réservée aux indications douanières. Le bulletin mentionne, en détail, les objets qu'il accompagne, l'état dans lequel ils se trouvent et, si possible, les véhicules auxquels ils appartiennent.

Les frais de transport sont à supporter par l'EF expéditrice.

10.5 Si la totalité ou une grande partie des pièces de l'aménagement intérieur ou des accessoires sont avariés ou manquants ou si les avaries ou manquants se répètent souvent, l'EF utilisatrice doit répondre du dommage; elle ne répond cependant de la perte d'accessoires que lorsque ces derniers sont mentionnés sur l'inventaire. Les frais sont calculés et portés en compte selon le numéro 13.1.4, par le détenteur.

10.6 En règle générale, il n'est pas fait de constatation contradictoire dans les gares d'échange au sujet de la présence et de l'état des articles mentionnés aux numéros 10.1 et 10.2.

Toutefois, un procès-verbal contradictoire du dommage, réalisé avec le détenteur ou l'EF cédante peut être demandé par l'EF qui prend en charge le véhicule :

- immédiatement lors de l'acceptation, lorsque la totalité ou une grande partie des pièces de l'aménagement intérieur ou des accessoires sont avariés ou manquants,
- après avis préalable au détenteur ou à l'EF cédante, lorsque des avaries ou manquants de moindre importance se répètent souvent.

Les EF concernées et le détenteur reçoivent le procès-verbal.

11 Véhicules avariés

- 11.1 Le soin de réparer les véhicules avariés incombe en principe au détenteur. Toutefois, l'EF où les avaries se sont produites ou ont été constatées, doit s'occuper de la remise en état permettant la circulation du véhicule de façon à ce que les voitures qui sont transportées haut le pied sur leurs propres roues peuvent être acheminées jusqu'à la destination désignée par le détenteur sans détériorer la sécurité de circulation.

Le détenteur doit fournir les éléments pour que l'atelier puisse réparer le véhicule selon les règles.

L'EF utilisatrice doit rendre le véhicule apte au service si cela est possible.

La structure des véhicules ne doit pas être modifiée par suite de ces travaux.

Si le montant de la réparation (hors pièces de rechange et frais de transport fournis par le détenteur) est supérieur à 1000 euros, la réparation ne peut se faire sans l'accord du détenteur.

Si le détenteur ne réagit pas dans les 4 jours ouvrés (samedis exclus), les travaux de réparation sont effectués.

- 11.2 Généralement les coûts de réparation des véhicules doivent être assumés par le responsable de l'avarie.

Les coûts de réparation faisant suite à une avarie survenue durant l'exploitation sont à la charge du détenteur ou de l'EF utilisatrice selon les indications de l'**Annexe VII** du RIC.

Pour régler les dommages causés à des véhicules, les parties à l'Accord respecteront les principes généraux liés à l'obligation de minoration du dommage.

- 11.3 En trafic par ferry-boats, si l'acceptation n'a lieu qu'après la traversée, l'EF cessionnaire doit traiter les véhicules présentés à l'échange conformément aux dispositions du numéro 11.1.

- 11.4 Le traitement des différentes avaries est indiqué au Chapitre VI, pour chaque pièce de véhicule.

- 11.5 Les véhicules atteints d'avarie, qui, sans avoir été réparés, ne compromettent pas leur utilisation, doivent être munis d'étiquettes **modèle M** mentionnant les avaries.

- 11.6 Les voitures occupées ou non, ainsi que les fourgons vides ou chargés, qui, par suite d'avarie, ne peuvent pas être réoccupés ou rechargés à partir de la gare destinataire suivante, mais qui peuvent continuer à circuler dans les trains, doivent être munis d'étiquettes **modèle K**.

- 11.7 Pour la demande de bogies de remplacement et le renvoi des bogies avariés, il faut appliquer les dispositions du numéro 12.

- 11.8 Les avaries sont à signaler par une annotation sur le carnet de bord **modèle X** (numéro 19.3).

- 11.9 Pour les véhicules qui ne peuvent pas être rapatriés selon les points 11.5 ou 11.6, les modalités de traitement doivent être convenues entre EF et le détenteur.

En cas de rapatriement, l'EF où l'avarie s'est produite doit munir le véhicule non seulement d'étiquettes, **modèle K**, mais encore d'étiquettes, **modèle L** (bleu).

L'EF qui prend en charge le véhicule décide si le véhicule est en état de circuler ou si celui-ci doit être chargé sur un autre véhicule et ce, sans appel pour l'EF cédante.

- 11.10 Lorsqu'un véhicule ou un bogie avarié ne peut être réparé par l'EF utilisatrice de manière que le véhicule puisse circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation, l'EF utilisatrice doit munir le véhicule ou le bogie d'étiquettes, **modèle L** (rouge) et le charger sur wagon.

Lorsqu'un véhicule ou un bogie est avarié au point que sa démolition puisse être envisagée, l'EF utilisatrice doit indiquer au détenteur l'importance des avaries.

A défaut d'un accord entre détenteurs et EF, cette dernière prend les mesures utiles et en informe le détenteur.

- 11.11 Les véhicules avariés acheminés par les trains de marchandises, ainsi que véhicules ou bogies chargés sur wagons sont renvoyés par une lettre de voiture et un bulletin d'accompagnement **modèle C** à l'adresse convenue avec le détenteur ou analogue au numéro 9.1. Dans la lettre de voiture il faut mentionner « voir **modèle C** annexé » dans la case réservée aux indications douanières.

L'ensemble des frais de transport est à supporter par le responsable du dommage.

- 11.12 Si le **modèle K** manque lors de la remise d'un véhicule avarié et si l'EF cédante refuse d'apposer cette étiquette, elles procèdent en commun à un procès verbal de constatation. L'EF prenant en charge le véhicule appose le **modèle K** et y indique le résultat du procès verbal de constatation.

Le procès-verbal est à envoyer au détenteur.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux bogies avariés, rapatriés sur wagon.

Le détenteur est autorisée à rechercher, par correspondance, l'EF fautive. Cette enquête doit être entreprise dans les trois mois qui suivent le retour du véhicule.

EXTRACT

12 Pièces de rechange

- 12.1 Les pièces de rechange nécessaires pour remettre un véhicule en état de circuler ou pour le rendre utilisable en service doivent être demandées, par lettre selon **modèle H**, au service du détenteur désigné dans le Recueil des adresses à l'**Annexe I**, ligne 7.

Il faut indiquer dans la demande :

- le numéro du véhicule avarié et le numéro et le sigle du détenteur et
- l'adresse à laquelle les pièces de rechange doivent être envoyées.

Les pièces de rechange doivent être désignées aussi exactement que possible. Si les pièces demandées manquent sur le véhicule, il doit en être fait mention sur la demande.

- 12.2 Il importe de fournir autant que possible des pièces de rechange utilisables sans retouche. Elles doivent être expédiées avec célérité. Quand elles ne peuvent pas être livrées immédiatement, l'EF destinataire doit en être informée sans délai.

- 12.3 Afin de ne pas retarder la circulation d'un véhicule avarié, l'EF qui réalise les travaux ou qui les fait réaliser, peut exceptionnellement, en tenant compte du numéro 11.1, utiliser ses propres pièces, sauf des essieux boîtés. Dans ce cas, le véhicule doit être muni d'étiquettes **modèle M** précisant le nombre et la nature des pièces fournies. Sur ces étiquettes, il faut souligner le numéro 14 et la désignation de la partie du véhicule à laquelle se rapportent les pièces échangées.

- 12.4 Les pièces avariées doivent être renvoyées, lorsque le souhait est exprimé au bulletin d'accompagnement **modèle C** (ligne 8 de l'**Annexe I**).

- 12.5 Chaque pièce de rechange ou pièce avariée doit être munie d'une étiquette **modèle B¹** placée dans une pochette de plastique; l'envoi doit faire l'objet d'une lettre de voiture et d'un bulletin d'accompagnement **modèle C**. Dans la lettre de voiture il faut mentionner « voir **modèle C** annexé » dans la case réservée aux indications douanières. Lorsque le bulletin d'accompagnement **modèle C** est utilisé pour l'envoi d'une pièce de rechange, les indications concernant le destinataire doivent correspondre à celles figurant sur la demande **modèle H**. Le bulletin d'accompagnement doit mentionner le numéro du véhicule avarié et le numéro et le sigle du détenteur.

Le coût des pièces de rechange irréparables et l'ensemble des frais de transport sont à supporter par le responsable du dommage.

- 12.6 Les pièces non rendues, non signalées comme manquantes dans la demande de pièces de rechange (numéro 12.1, troisième alinéa) ou dont le renvoi n'est pas prouvé, peuvent être facturées au prix de revient.

13 Traitement des dommages

13.1 Dommages causés aux véhicules

- 13.1.1 Le détenteur a droit à une indemnité lorsqu'un de ses véhicules ou de ses bogies a été endommagé par une EF utilisatrice. Cette indemnité est due par l'EF responsable de l'avarie.

L'indemnité n'est pas due lorsque l'EF utilisatrice peut prouver que l'avarie est causée par l'état du véhicule. Dans ce cas, l'EF utilisatrice a le droit de facturer les frais occasionnés au détenteur du véhicule.

L'**Annexe VII** contient une liste d'avaries qui peuvent être attribuées au détenteur ou à l'EF utilisatrice en tant que responsable du dommage sans nécessité d'apporter d'autres preuves.

Lorsqu'il s'agit de véhicules à bogies interchangeable, le détenteur du véhicule doit rétrocéder, aux fournisseurs des bogies, le montant qu'il a reçu à titre d'indemnité pour ces derniers.

- 13.1.2 Dans les cas où la responsabilité d'un tiers peut être engagée vis-à-vis d'une EF du chef d'un dommage, dont la charge incombe à l'EF utilisatrice conformément au numéro 13.1.1, le détenteur doit céder ses droits à l'EF utilisatrice ou subroger cette dernière dans ses droits dans la forme régulière, qui est susceptible de rendre cette cession ou cette subrogation opposable au tiers intéressé.

Des accords et des reconnaissances de responsabilité ne lient l'EF qui, selon le numéro 13.1.1 doit supporter la charge du dommage, que si ceux-ci ont été établis avec son consentement ou si cette EF, sur demande, ne s'est pas prononcée dans un délai raisonnable. Elle ne sera liée par un jugement par défaut que moyennant un accord formel de sa part.

- 13.1.3 L'EF responsable de l'avarie entraînant ou non la démolition du véhicule ou du bogie paie la moins élevée des deux indemnités suivantes :

- indemnité de réparation, calculée suivant numéro 13.1.4, de toutes les avaries subies par le véhicule, ou par le bogie jusqu'à son retour au détenteur,
- indemnité de démolition, calculée suivant numéro 13.1.5.

Quand le détenteur décide qu'un véhicule ou bogie avarié ne doit pas lui être renvoyé (numéro 11.10), il a droit à l'indemnité de démolition (numéro 13.1.5).

- 13.1.4 L'indemnité de réparation doit correspondre aux coûts réels de réparation. Lorsque les frais de réparation sont supérieurs à 50 000 euros, un devis doit être présenté à l'EF responsable de l'avarie avant l'exécution des travaux.

Cette EF peut faire opposition dans un délai de 14 jours suivant la réception.

- 13.1.5 L'indemnité de démolition doit être calculée comme suit :

Prendre la valeur de renouvellement des véhicules au moment de l'avarie, ou celle des bogies lorsqu'ils sont seuls démolis.

Déduire de la valeur de renouvellement des véhicules 5 % de dépréciation pour chaque année de service du véhicule et/ou des bogies, avec un maximum de 80 %.

Pour le calcul de la dépréciation d'un bogie, on doit prendre en considération les années de service du véhicule sous lequel il se trouvait au moment de son avarie.

Dans le calcul des années de service, l'année de construction et l'année où le véhicule et les bogies ont été avariés ne comptent que pour une année.

Retrancher le montant ainsi déterminé de la valeur des pièces rendues au détenteur, après entente entre celui-ci et l'EF responsable de l'avarie.

13.1.6 Le détenteur doit établir une facture-pour les véhicules ou bogies avariés ou démolis. Il envoie la facture à l'EF redevable de l'indemnité:

- pour les véhicules ou bogies avariés restitués dans les 8 mois à compter du retour du véhicule au détenteur, à moins que les EF intéressées n'aient convenu une prolongation avant l'échéance de ce délai,

- dans les 8 mois à compter de la date d'envoi de l'avis par lequel le détenteur déclare renoncer à ce que l'EF utilisatrice lui restitue le véhicule ou le bogie avarié. (numéro 11.10).

Le montant de la facture est exprimé dans la monnaie du pays du détenteur.

13.1.7 La facture doit indiquer l'année de construction du véhicule, la valeur de renouvellement ainsi que la valeur des pièces rendues.

13.1.8 Les contestations doivent être présentées dans un mois suivant la réception de la facture, sinon celle-ci est considérée comme acceptée.

13.1.9 Lorsqu'un véhicule ou bogie avarié est restitué au détenteur et que celui-ci le démolit, le coût de la réparation qu'il aurait nécessitée doit également figurer sur la facture.

13.2 Dommages causés par les véhicules

Le détenteur qui a confié un véhicule pour l'utilisation en tant que moyen de transport, répond des dommages causés par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

Cette responsabilité est engagée notamment dans les cas définis à l'Annexe VII.

EXTRACT

EXTRACT

Annexes

EXTRACT

Liste des adhérents

20	RZD	JSC « Federal Passenger Company »
43	GYSEV	Chemins de Fer Gyor-Sopron-Ebenfurti.
44	ŽRS	Chemins de Fer de la République Srpska
50	ŽFBH	Chemins de Fer de la Fédération de la Bosnie-Herzégovine.
51	PKP	Chemins de Fer de l'Etat Polonais
52	BDŽ	Chemins de Fer de l'Etat Bulgare.
53	CFR	Société Nationale des Chemins de Fer Roumains
54	CD	Chemins de Fer Tchèques.
54	RJ	Regiojet.
55	MÁV-START	Chemins de Fer de l'Etat Hongrois.
56	ŽSSK	Société Ferroviaire de Slovaquie.
56	WSt	Wagon Service travel
72	ZS	Chemins de Fer Serbes.
74	SJ	Chemins de Fer d'Etat de la Suède
75	TCDD	Administration des Chemins de Fer d'Etat de la République Turque.
78	HŽ	Chemins de Fer Croates.
79	SŽ	Chemins de Fer Slovènes.
80	DB	Chemins de Fer Allemands
80	BTE	Bahn Touristik Express.
81	ÖBB	Entreprise Ferroviaire Autrichienne
82	CFL	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.
83	TI	Trenitalia Entreprise Ferroviaire Italienne
84	NS	Chemins de Fer Néerlandais.
85	BLS	Chemins de Fer BLS AG (Suisse).
85	SBB / CFF / FFS	Chemins de Fer Fédéraux suisses
87	SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
88	NMBS / SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
94	CP	Entreprise Ferroviaire du Portugal

La fiche renseignée de chacun des adhérents est consultable sur le site internet de l'UIC à l'adresse suivante :
<http://uic.org/spip.php?rubrique2153>

1	Code pays		
2	Sigle du pays		
	Pays		
3	Sigle du détenteur voitures		
4	Entreprise Ferroviaire		
		Noms et Adresses :	Coordonnées :
5	Correspondance décomptes redevances (Annexe VIII du RIC)		Tél. : Fax : @ :
6	Communications sur la circulation des voitures (Articles 3 + 4 + 8 + 9 + 19 du RIC)		Tél. : Fax : @ :
	Permanence 24 h / 24 :		Tél. : Fax : @ :
7	Voitures avariées Demandes de pièces de rechange (Article 12 du RIC)		Tél. : Fax : @ :
8	Parties de voitures avariées (Article 12.4 du RIC)		Tél. : Fax : @ :
9	Correspondant (Questions générales RIC)		Tél. : Fax : @ :
10	Représentant dument habilité à voter à l'AG RIC (Article 6 du Règlement Intérieur RIC)		Tél. : Fax : @ :
Remarques de l'Adhérent:			

Règlement intérieur du RIC

EXTRACT

Sommaire

Article 1	Adhésion au RIC
Article 2	Organes chargés du traitement des questions RIC
Article 3	Assemblée Générale RIC
Article 4	Bureau EVF
Article 5	Groupes d'experts RIC
Article 6	Procédures de décision – Votes électroniques
Article 7	Langues
Article 8	Traitement des litiges
Article 9	Dispositions générales

EXTRACT

Article 1 - Adhésion au RIC

1.1 – Adhésion

1.1.1- Peuvent adhérer à l'Accord RIC les Entreprises Ferroviaires exploitant des services de transports ferroviaires de voyageurs ainsi que les détenteurs de véhicules de voyageurs.

1.1.2- Les demandes d'adhésion doivent être adressées par écrit au Bureau d'Echange des Véhicules Ferroviaires (visé à l'Article 4 ci-dessous), selon Modèle Z du RIC.

1.1.3- Une filiale d'une entreprise ferroviaire ou d'un détenteur adhérents peut également adhérer directement. Une EF ou un détenteur adhérent a la possibilité de représenter d'autres entreprises du même groupe. L'adhérent doit préciser les entités qu'il représente.

1.2 – Démission

Pour se retirer du RIC, un adhérent doit présenter sa démission par écrit au bureau EVF.

Pour que la démission prenne effet à la fin de l'année en cours, elle doit être remise au plus tard avant la fin février de la même année.

1.3 – Exclusion

L'inobservation des règles de l'Accord RIC par un adhérent peut entraîner son exclusion sur décision de l'Assemblée Générale RIC.

Article 2 - Organes chargés du traitement des questions RIC

Les organes chargés du traitement des questions RIC sont :

- l'Assemblée Générale RIC (ci-après l'« AG RIC »),
- le Bureau EVF (ci-après le « Bureau »),
- les Groupes d'experts RIC (ci-après « GT RIC »).

Article 3 - L'Assemblée Générale RIC

3.1- L'AG RIC est l'organe décisionnaire constitué par l'ensemble des adhérents du RIC.

3.2- Chaque adhérent désigne un représentant personne physique dûment habilité, indiqué dans l'Annexe I, ligne 10.

3.3- L'AG statue sur toutes les propositions soumises par le Bureau selon la procédure décrite à l'Article 6.

Article 4 - Le Bureau EVF

4.1 – Généralités

4.1.1- Le RIC est administré par le Bureau agissant au sein de l'UIC.

4.1.2- Le Bureau est l'interlocuteur privilégié des adhérents pour les questions en rapport avec le RIC. Il constitue en outre la cellule de coordination des Groupes d'experts RIC.

4.2 – Attributions

Le Bureau est en charge des tâches ci-après.

4.2.1- Etablir et publier (sur site UIC) l'Accord RIC et ses Annexes, de même que leurs rectificatifs éventuels, après avoir obtenu au préalable les approbations éventuellement requises ainsi que le prévoit le présent Règlement Intérieur, la Liste des Adresses des Adhérents au RIC actualisée le 1^{er} jour de chaque trimestre.

4.2.2- Instruire les demandes d'adhésions et de démissions et soumettre à l'AG RIC pour validation les éventuelles exclusions des adhérents.

4.2.3- Instruire toutes questions soumises, notamment par les Adhérents et les transmettre si nécessaire aux Groupes d'experts pour réponse.

4.2.4- Contribuer à la veille des nouvelles dispositions législatives et saisir les organes compétents du RIC pour une éventuelle mise à jour de l'Accord.

4.2.5- Prendre les dispositions utiles pour l'application de l'article 14 du RIC sur proposition du Groupe d'experts 1-RIC et après validation de l'AG RIC.

4.2.6- Instruire les propositions d'amendement à l'Accord RIC présentées par les Adhérents, selon l'article 4.3.

4.2.7- Organiser la procédure de vote par voie électronique prévue à l'article 6.

4.2.8- Elaborer le projet de budget RIC et le présenter à l'AG RIC pour approbation.

La contribution de chaque adhérent au budget est proportionnelle au nombre de voix dont il dispose en vertu de l'article 6.1.

L'Euro est utilisé comme unité monétaire pour tous les décomptes et paiements.

4.3 – Traitement des propositions d'amendements à l'Accord RIC

4.3.1- Tout Adhérent peut présenter au Bureau des demandes d'amendements dûment motivées selon le « Feuille de proposition » Modèle Y du RIC.

4.3.2- Le Bureau, en accord avec le Président du Groupe d'experts concerné, fixe les délais de la procédure de traitement des propositions d'amendements; la procédure est engagée dans les trois mois qui suivent le dépôt de la demande.

4.3.3- Le Bureau soumet les propositions d'amendements élaborées par les Groupes d'experts au vote de l'AG RIC.

Article 5 - Groupes d'experts RIC

5.1- Deux Groupes d'experts RIC sont constitués :

- le Groupe d'experts technique « Echange des voitures », appelé GT 1-RIC,
- le Groupe d'experts technique « Etat des voitures », appelé GT 5-RIC.

5.2- Les Groupes d'experts sont subordonnés à l'AG RIC et s'appuient sur les Statuts et Règlements Intérieurs de l'UIC et le présent règlement.

5.3- Les Groupes d'experts sont composés uniquement d'Adhérents au RIC. Chaque GT est constitué en principe de 12 adhérents au maximum. Des Adhérents, qui ne participent pas habituellement au GT, peuvent participer au traitement des questions importantes qu'ils ont soulevées ou qui les intéressent tout particulièrement.

5.4- Les Groupes d'experts 1-RIC et 5-RIC se réunissent au moins une fois par an. A l'occasion de cette réunion annuelle, une réunion commune est organisée, pour les questions importantes relevant à la fois des deux Groupes d'experts.

5.5- Les Groupes d'experts sont chargés des tâches ci-après :

5.5.1 - Préparer les modifications et adjonctions découlant de l'harmonisation de l'Accord RIC avec les décisions édictées par d'autres organes de l'UIC ainsi qu'avec les dispositions de la législation européenne et d'autres conventions internationales, fixer la date de leur application et les communiquer au Bureau pour publication.

5.5.2 - Signaler les corrections d'ordre rédactionnel au Bureau pour publication.

5.5.3 - Examiner et trancher les divergences d'opinions sur l'interprétation de l'Accord RIC qui leur sont soumises par le Bureau.

5.5.4 - Examiner toutes questions transmises par le Bureau.

5.5.5- Elaborer des projets de décisions d'AG RIC sur les amendements de l'Accord RIC proposées par les Adhérents et indiquer la date de leur application. Ces projets sont transmis au Bureau qui les soumet à la procédure de vote par voie électronique (selon l'article 6).

5.5.6- Transmettre en temps utile au Bureau les résultats de leurs travaux conformément aux articles 5.5.1 à 5.5.5, sous forme d'amendements à l'Accord RIC, ou sous forme de propositions motivées pour la poursuite des travaux.

5.5.7- Le Groupe d'experts 1-RIC élabore les modalités des prestations des véhicules suivant les "Méthodes de calcul des coûts des prestations du matériel en service international - Matériel remorqué à voyageurs" conformément à la fiche UIC 383-1.

5.5.8- Le Président de chaque Groupe d'experts RIC doit :

5.5.8.1- présenter, sur demande des instances du RIC et de l'UIC, un rapport sur les résultats des travaux de son Groupe pour information,

5.5.8.2- prendre les dispositions utiles pour que son Groupe soit le cas échéant représenté aux réunions d'autres organes de l'UIC ou d'autres organismes, en désignant, éventuellement, un expert appartenant à un Adhérent composant le GT RIC concerné.

Article 6 - Procédures de décision – Votes électroniques

6.1- L'attribution du nombre de voix à un Adhérent est établie conformément au Règlement Intérieur 1 de l'UIC, Article 4.4.

A défaut de délivrer les données nécessaires à ce calcul, un Adhérent – non Membre de l'UIC - dispose du nombre de voix minimum dont dispose un Adhérent au RIC – Membre de l'UIC.

6.2- Un seul représentant par Adhérent exerce le droit de vote. Tout adhérent peut être représenté par un autre adhérent, sous réserve qu'il détienne et présente une procuration.

6.3- Les décisions sont prises à la majorité simple. Cependant, les décisions sont prises à la majorité des 2/3 des voix en ce qui concerne les amendements à l'Accord et l'exclusion d'un adhérent.

6.4- Les adhérents doivent se prononcer dans un délai d'un mois après la notification des questions soumises au vote. L'absence de réponse dans le délai imparti vaut approbation.

Article 7 - Langues

7.1- L'Accord RIC est publié uniquement sous format électronique en français, allemand, anglais. La traduction par les adhérents de l'Accord RIC dans d'autres langues nationales est autorisée. Ces traductions nationales peuvent être publiées sur le site de l'UIC mais n'engagent pas la responsabilité de l'UIC.

7.2- La langue de correspondance de service, à défaut d'entente préalable, doit être une des trois langues de publication de l'Accord RIC.

7.3- Les questions soumises au vote de l'AG RIC sont rédigées en français, allemand et anglais.

7.4- Les langues de travail des Groupes d'experts sont le français et l'allemand.

7.5- Les demandes d'amendement des adhérents doivent être rédigées en français ou en allemand.

Article 8 -Traitement des litiges

8.1- Les adhérents peuvent convenir de soumettre leurs différends relatifs à l'application de l'Accord RIC à la procédure de conciliation et d'arbitrage du Règlement Intérieur 4 de l'UIC, et ce dans la mesure où leurs législations nationales ne s'y opposent pas.

8.2- En cas de désaccord sur l'utilisation de la procédure visée à l'article 8.1, et sauf accord contraire, la juridiction compétente est celle où le défendeur a son siège.

Article 9 - Dispositions générales

9.1- En cas de divergence d'interprétation, le texte français de l'Accord RIC fait foi.

9.2- Le présent Règlement Intérieur entre en vigueur au 01.01.2014.